

— PORTRAIT DU CORRIDOR A15

UN TERRITOIRE ENTRE LE GRAND PARIS ET LES PORTES DU VEXIN



MARS 2023

1.19.023

978 2 7371 2346 7



institutparisregion.fr

**val
d'oise**
le département

L'INSTITUT
PARIS
REGION

PORTRAIT DU CORRIDOR A15

UN TERRITOIRE ENTRE LE GRAND PARIS ET LES PORTES DU VEXIN

Mars 2023

L'INSTITUT PARIS REGION

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15

Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02

www.institutparisregion.fr

Directeur général : Nicolas Bauquet

Directeur général adjoint, coordination des études : Sébastien Alavoine

Département Urbanisme, Aménagement et Territoires (DUAT) : Cécile Diguët, directrice

Étude réalisée par :

Audrey Gauthier, urbaniste (DUAT), chef de projet

Louis Comte, architecte-urbaniste (DUAT)

Damien Delaville, urbaniste (DUAT)

Sandrine Beaufile, démographe, département Habitat et Société (DHS)

Renaud Roger, expert immobilier d'entreprise, département Economie (DE)

Jérôme Bertrand, expert mobilités, département Transports et Mobilités (DMT)

Cartographie conçue et réalisée par Christophe Cavaillès, géomaticien-cartographe et Louis Comte (DUAT)

Maquette réalisée par Louis Comte (DUAT)

N° d'ordonnancement : 01.19.023

Crédit photo de couverture Pierre-Yves Brunaud/ L'Institut Paris Region

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source : Auteur (nom, prénom) / Titre de l'étude / IAU IdF / année

Remerciements :

Conseil Départemental du Val-d'Oise :

- Elodie Boehm, directrice adjointe des Mobilités, Direction des Mobilités
- Natacha Rihet, chargée de mission études et projets, Service politiques multimodales, Direction des Mobilités

L'Institut Paris Region :

- Julie Sarris, Alice Rigor et Joséphine Grupp (Médiathèque)
- Virginie Cioni (DUAT)

Préambule

Dans le cadre d'une convention avec le Département du Val d'Oise, L'Institut Paris Région a engagé une analyse territoriale sur un grand territoire desservi par l'axe autoroute A15 et des lignes ferrées radiales transportant vers le centre de la métropole.

Ce grand territoire appelé « Corridor A15 » dans cette étude, va de l'agglomération de Cergy jusqu'à la jonction avec l'A86. Long d'environ 25 kilomètres, il comprend 48 communes réparties dans trois communautés d'agglomération (Cergy-Pontoise, Val Parisis et Plaine Vallée) et deux communes (Argenteuil et Bezons) situées dans le département du Val-d'Oise mais dont l'intercommunalité se situe principalement dans d'autres départements (Yvelines et Hauts-de-Seine).

Le besoin de cette réflexion a émergé après une série de perturbations survenues en 2018. Le département du Val-d'Oise a connu une situation d'isolement contraint à la suite d'une conjonction d'évènements exceptionnels : la coupure de l'autoroute A15 au niveau du viaduc de Gennevilliers causée par l'effondrement d'une partie du mur de soutènement, l'interruption du trafic sur le RER A entre Cergy et Paris pour travaux, et une grève sur les lignes Transilien qui relie le Val-d'Oise au cœur de la métropole parisienne.

Prenant la forme d'un portrait du territoire, cette étude consiste en une analyse fine du territoire du Corridor A15. Ce diagnostic reprend les évolutions passées observées ainsi que les projets engagés. Il associe une vision territoriale aux dynamiques démographiques, économiques et de mobilités. L'étude permet également de situer ses trajectoires par rapport aux évolutions régionales ainsi que par rapport aux évolutions d'autres territoires franciliens. Quelques données de projection de population et d'emplois à très court terme (2025) sont également indiquées.

Menée de concert avec plusieurs départements de L'Institut Paris Region (Territoires, Habitat & Société, Économie, Mobilité et Transports), cette analyse territoriale a pour but d'apporter une connaissance commune aux différents acteurs et intervenants du territoire qui sont ou seront amenés à réfléchir à ses développements futurs. A partir des constats et enjeux identifiés, une deuxième phase des travaux pourrait se mettre en place afin d'esquisser les scénarios d'évolutions possibles des territoires du Corridor A15 et les conditions de leur mise en œuvre.

SOMMAIRE

1	TERRITOIRE	7
1.1	Un territoire urbain au nord-ouest de Paris	8
1.2	Les 48 communes du Corridor A15	10
1.3	Un Corridor marqué par un paysage de buttes et de vallées	12
1.4	Une volonté de gestion de l'aménagement depuis la deuxième moitié du XX ^e siècle	16
1.5	Des nuisances multiples	22
1.6	Un territoire fortement urbanisé	24
1.7	Zoom sur les processus de production de logements	28
1.8	Les projets urbains	30
1.9	Les Contrats d'Intérêts Nationaux dans le Corridor A15	32
1.10	Zoom : des nouveaux cœurs de villes	34
1.11	Les réflexions récentes sur le territoire	36
2	SOCIO-DEMOGRAPHIE	39
2.1	Une population en hausse	40
2.2	Des échanges migratoires de faible intensité	44
2.3	Des échanges migratoires en équilibre pour les couples avec enfants et en déficit pour les cadres	46
2.4	Un déficit des ménages de cadres et une sur-représentation des ménages d'employés et ouvriers	48
2.5	Un niveau de vie moyen du Corridor A15 modeste mais des fortes disparités de niveau de vie en interne	52
2.6	Une forte part de logements individuels et une dynamique de construction forte	54
2.7	Une relation habitat-emploi déséquilibrée	56
3	ÉCONOMIE	59
3.1	Des emplois concentrés dans les zones d'activités et les pôles économiques	60
3.2	Des dynamiques d'emplois privé différenciées	62
3.3	Désindustrialisation et tertiarisation progressive du Corridor A15	63
3.4	Une sphère présentielle dominante	64
3.5	L'autoroute A15, point d'ancrage des sites d'activités économiques	66
3.6	Un déficit de pôles touristiques, culturels et de loisirs dans le Corridor A15	68
3.7	Le Corridor A15, territoire de l'enseignement supérieur du Val d'Oise	70
3.8	Trajectoires régionales et du Corridor A15 à l'horizon 2025	72
4	MOBILITÉS	75
4.1	Peu de nouveaux projets routiers	76
4.2	Une quasi-absence de projets de transports en communs structurants	78
4.3	Une desserte relativement satisfaisante en transports en commun	80
4.4	La demande de transport globalement en hausse	82
4.5	Un taux conséquent de non-motorisation	84
4.6	Les modes actifs et doux, potentiels de développement du Corridor A15	86
4.7	Les mobilités quotidiennes des résidents	88
4.8	Une mobilité professionnelle tournée vers le nord-ouest Parisien	91
5	SYNTHÈSE	99
5.1	Cadre de vie et équilibres territoriaux	101
5.2	Sociologie et démographie	102
5.3	Attractivité et rayonnement économique	103
5.4	Mobilité et transports	104



Vue de l'A15 à proximité de Cergy, © Louis Comte / Institut Paris Region

1 TERRITOIRE

1.1 Un territoire urbain au nord-ouest de Paris

Le Corridor A15 ne correspond pas à une réalité administrative. Il existe cependant comme une sorte de communauté de destin formée autour de l'autoroute A15 dont le territoire dépend.

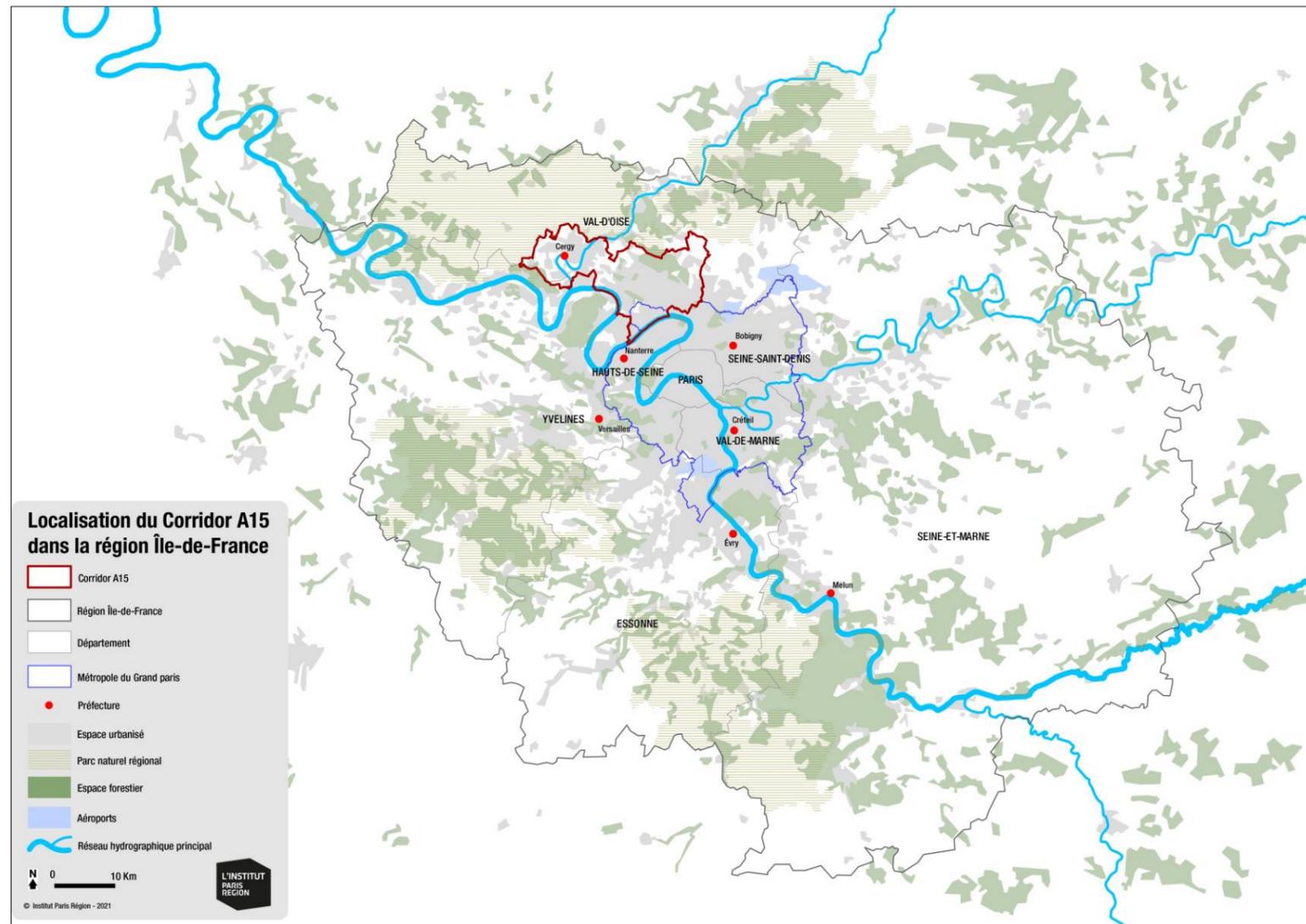
Situé dans le Val-d'Oise, le Corridor A15 concentre près de 812 000 habitants, soit près de 60% de la population du département. Il correspond à sa partie la plus urbanisée et la plus dense. Il contient 3 intercommunalités : Cergy-Pontoise (ancienne ville nouvelle), Val Parisis et Plaine Vallée ainsi que deux communes isolées, Argenteuil et Bezons dont les intercommunalités sont majoritairement situées dans d'autres départements Hauts-de-Seine et Yvelines).

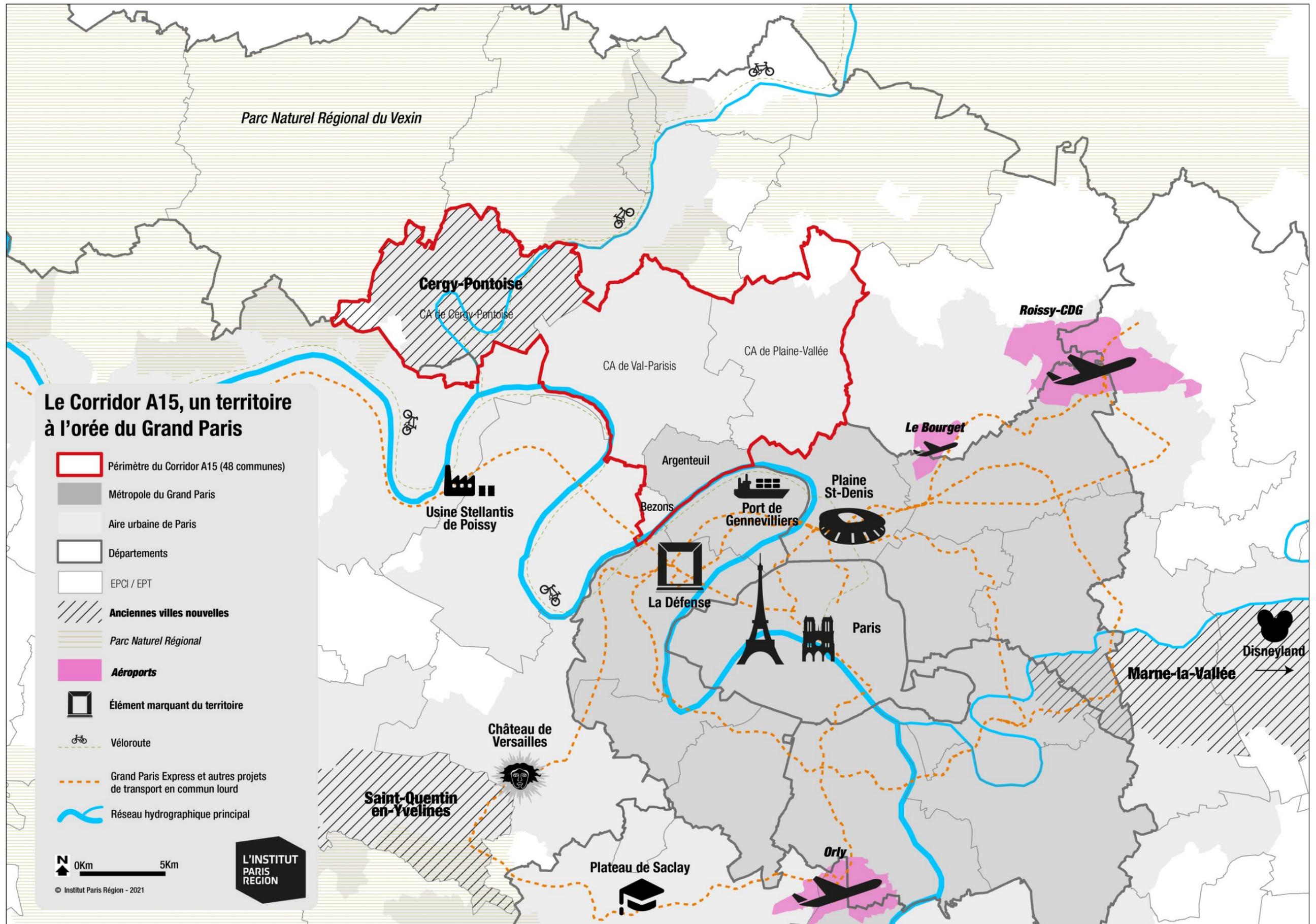
Sa proximité à Paris en fait un territoire très lié au destin de la Métropole du Grand Paris (MGP) qu'il jouxte au sud-est. Connu pour son dynamisme économique, la MGP accueille de nombreuses infrastructures régionales et nationales, des pôles économiques internationaux et aussi des investissements majeurs comme le Grand Paris Express. Le Corridor A15 côtoie également des territoires très dynamiques comme Plaine Commune qui dispose de nombreux emplois dans la Plaine de France et Boucle Nord de Seine, qui accueille le port de Gennevilliers, le premier port fluvial de France. Le Corridor A15 se situe aussi à proximité de la Défense, le plus grand quartier d'affaire d'Europe.

Au nord-ouest du Corridor A15, le Parc Naturel Régional du Vexin français est une frontière naturelle et il marque un changement dans l'appréhension du sol. Ce territoire est encore très rural et peu densément peuplé. C'est la fin de l'aire urbaine parisienne et la porte vers la Normandie voisine.

À l'est, le territoire des aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget dessine une autre frontière. Ce dernier est très dépendant de ces deux grandes infrastructures de transports et de logistique. L'économie se tourne naturellement vers ces activités. L'intercommunalité Roissy-Pays de France qui accueille les 2 aéroports se situe à cheval sur les départements du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne. Elle constitue un grand pôle d'emploi.

Au sud-est, la vallée de la Seine se développe dans ses boucles caractéristiques. C'est un territoire encore marqué par l'industrie avec de grandes usines sur les bords de Seine. La véloroute de la Seine à Vélo s'y déploie. Cette dernière passe aussi par certaines villes du Corridor A15 qui bordent le fleuve. Ce territoire concentre l'attention avec l'axe Paris-Le Havre. Il est aussi le lieu d'investissements de grande envergure tel que le prolongement à l'ouest du RER E.





1.2 Les 48 communes du Corridor A15

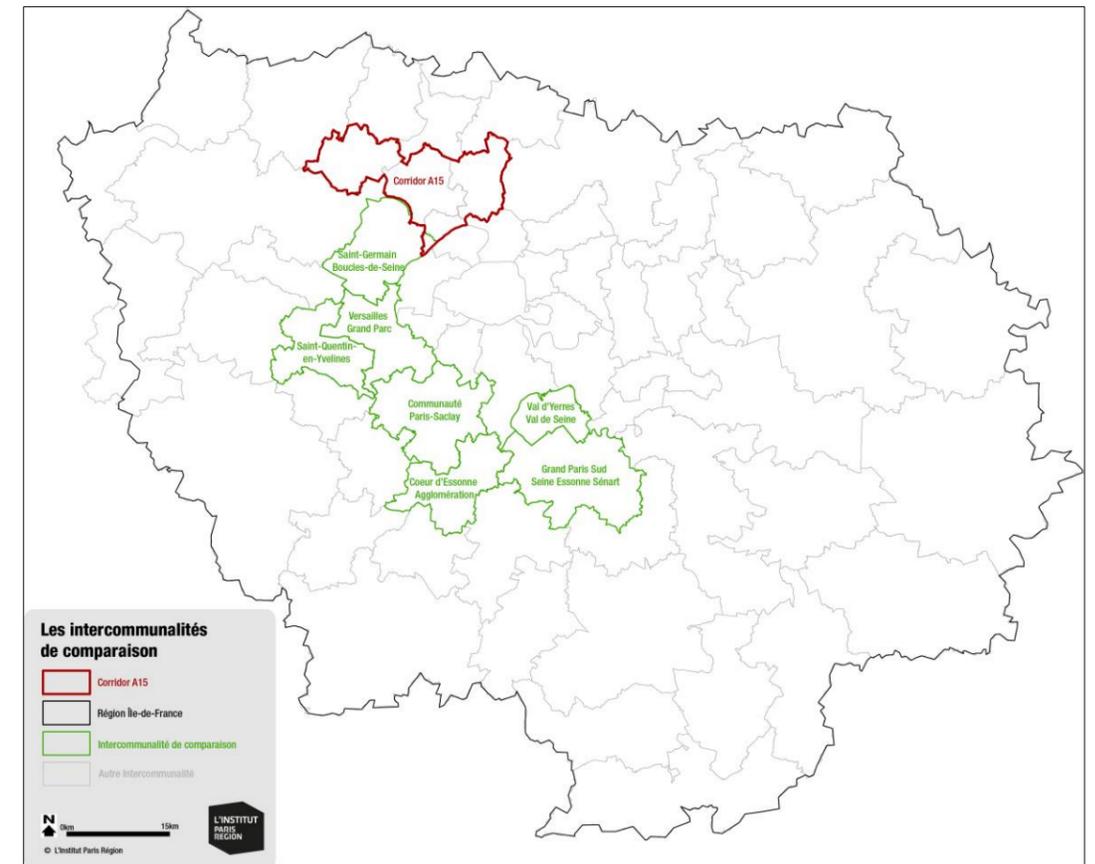
Le Corridor A15 est un regroupement de trois intercommunalités et de deux communes isolées, soit 48 communes au total.

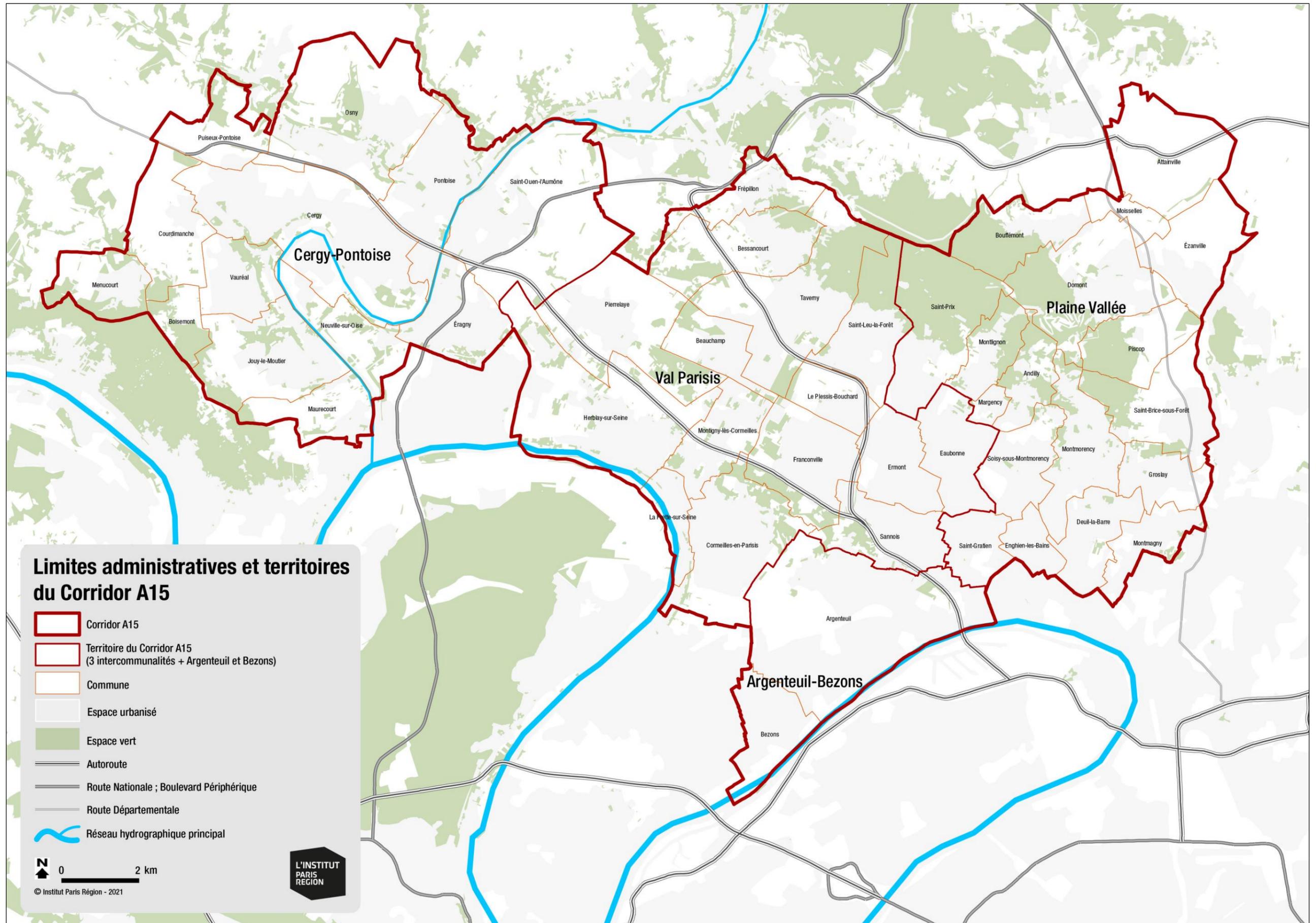
Voici la liste des communes par intercommunalité :

Intercommunalité	Ville	Population
CA Val Parisis	Beauchamp	8 675
	Bessancourt	7 528
	Cormeilles-en-Parisis	24 681
	Eaubonne	25 139
	Ermont	29 079
	Franconville	37 010
	Frépillon	3 339
	La Frette-sur-Seine	4 697
	Herblay-sur-Seine	30 095
	Montigny-lès-Cormeilles	21 638
	Pierrelaye	8 908
	Le Plessis-Bouchard	8 488
	Saint-Leu-la-Forêt	15 829
	Sannois	26 484
	Taverny	26 576
CA Plaine Vallée	Montmorency	21 647
	Andilly	2 581
	Attainville	1 693
	Bouffémont	6 453
	Deuil-la-Barre	22 165
	Domont	15 418
	Enghien-les-Bains	11 285
	Ézanville	9 719
	Groslay	8 545
	Margency	2 859
	Moisselles	1 308
	Montlignon	2 963
	Montmagny	14 145
	Piscop	670
	Saint-Brice-sous-Forêt	14 875
	Saint-Gratien	20 893
	Saint-Prix	7 123
	Soisy-sous-Montmorency	18 243
CA Cergy-Pontoise	Cergy	66 322
	Boisemont	782
	Courdimanche	6 650
	Éragny	18 162
	Jouy-le-Moutier	16 214
	Maurecourt	4 327
	Menucourt	5 753
	Neuville-sur-Oise	2 046
	Osny	17 402
	Pontoise	31 422
	Puiseux-Pontoise	593
	Saint-Ouen-l'Aumône	24 385
Vauréal	16 575	
EPT Boucle Nord de Seine (T5)	Argenteuil	110 213
CA Saint-Germain-Boucles de Seine	Bezons	30 484

L'étude s'appuie également sur la comparaison du Corridor A15 avec d'autres territoires franciliens :

- La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines,
- La Communauté d'agglomération de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart,
- La Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc,
- La Communauté d'agglomération de Paris Saclay,
- La Communauté d'agglomération de Cœur d'Essonne,
- La Communauté d'Agglomération de Saint-Germain Boucles de Seine sans Bezons,
- La Communauté d'agglomération de Val d'Yerres Val de Seine.





1.3 Un Corridor marqué par un paysage de buttes et de vallées

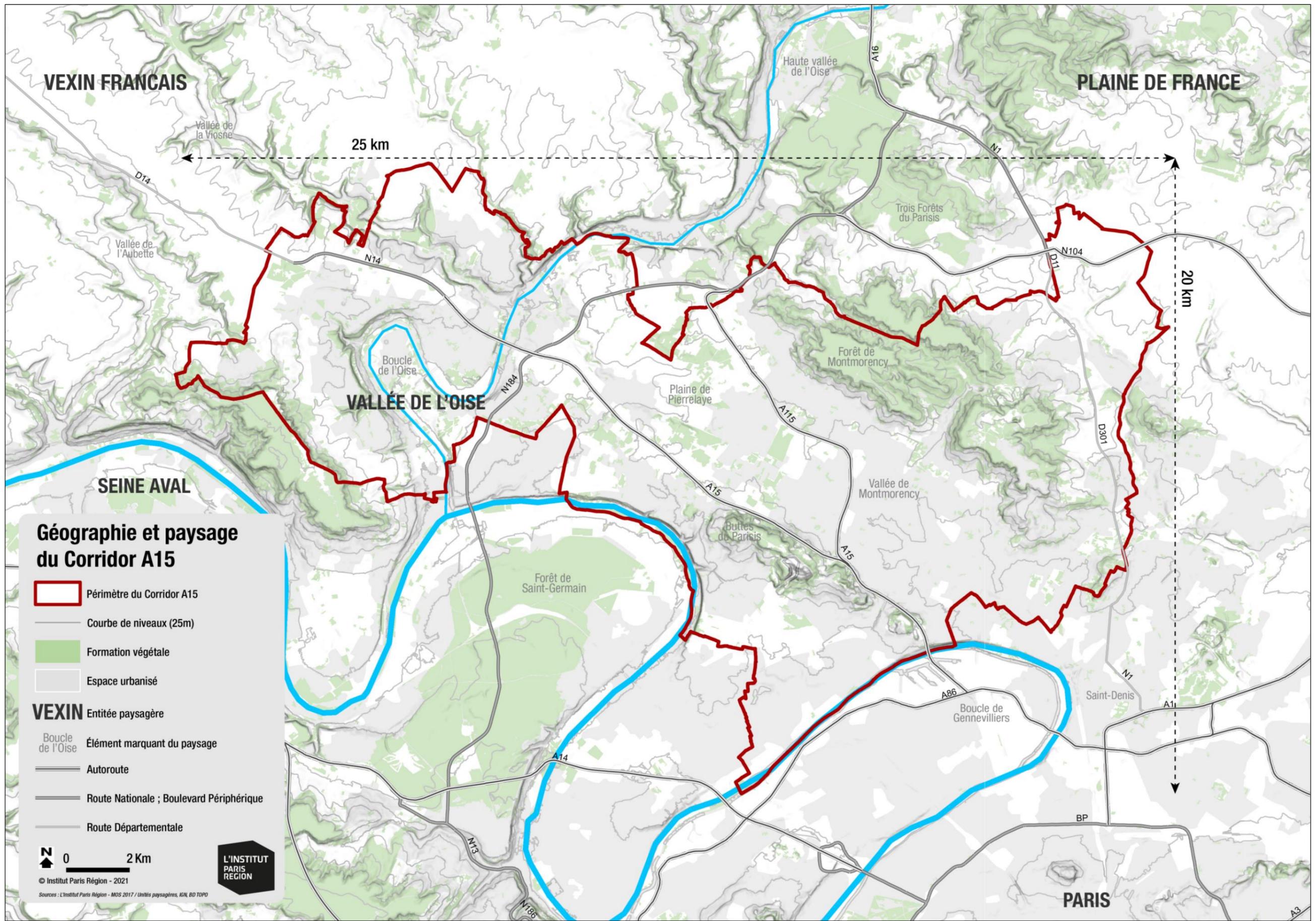
Le territoire du Corridor A15 s'inscrit dans un rectangle de 20 kilomètres de haut par 25 kilomètres de large. Il présente une géographie marquée par la présence des buttes du Parisis au sud qui peuvent atteindre une altitude comprise en 170 et 190 mètres et de la forêt de Montmorency au nord qui culmine à 215 mètres d'altitude. Elles forment ainsi une vallée, la vallée de Montmorency. Cette cuvette est le cœur du territoire et les principaux flux s'y concentrent.

Le Corridor A15 dispose de plusieurs accès à la Seine, notamment au niveau d'Argenteuil et Bezons mais aussi au niveau d'Herblay et de la Frette-sur-Seine. Les buttes du Parisis s'y terminent avec un fort dénivelé.

Au nord-ouest, la vallée de l'Oise dessine des boucles dans le territoire et le Corridor A15 s'y termine avec l'ancienne ville nouvelle de Cergy-Pontoise.

La géographie est une contrainte pour les relations internes au territoire, notamment entre les communes situées derrière les buttes du Parisis (Argenteuil, Bezons, Corneilles-en-Parisis) et le reste du Corridor. Aussi, certaines communes situées dans la forêt de Montmorency sont assez isolées et difficilement accessibles du fait de la topographie escarpée.

Cependant, ces éléments constituent un atout paysager remarquable qui pourrait être le trait d'union entre les différents territoires qui composent le Corridor A15. Les buttes offrent des points de vue impressionnants sur la métropole parisienne



VEXIN FRANÇAIS

PLAINE DE FRANCE

25 km

20 km

Géographie et paysage du Corridor A15

- Périmètre du Corridor A15
- Courbe de niveaux (25m)
- Formation végétale
- Espace urbanisé

- VEXIN** Entité paysagère
- Boucle de l'Oise Élément marquant du paysage
 - Autoroute
 - Route Nationale ; Boulevard Périphérique
 - Route Départementale

0 2 Km



© Institut Paris Région - 2021
Sources : L'Institut Paris Région - MOS 2017 / Unités paysagères, IGN, BD TOPO

Des paysages multiples se juxtaposent au sein du Corridor A15. Tout d'abord, des paysages très urbains, proches de Paris. Ce sont les lieux d'urbanisation les plus précoces. Cela concerne le sud des buttes du Parisis avec les villes d'Argenteuil, Bezons ou d'Herblay-sur-Seine. Cette continuité urbaine se poursuit par le sud du Corridor A15 jusqu'à Cergy-Pontoise et remonte le long de la vallée de l'Oise.

Entre les deux reliefs majeurs du Corridor A15 que sont la Forêt de Montmorency et les Buttes du Parisis, se situe la vallée de Montmorency. Elle dispose d'un paysage urbain moins dense. Plus à l'ouest, coincé entre la vallée de Montmorency et la vallée de l'Oise, la plaine de Pierrelaye, territoire agricole qui a subi de fortes nuisances accueillera bientôt une nouvelle forêt.

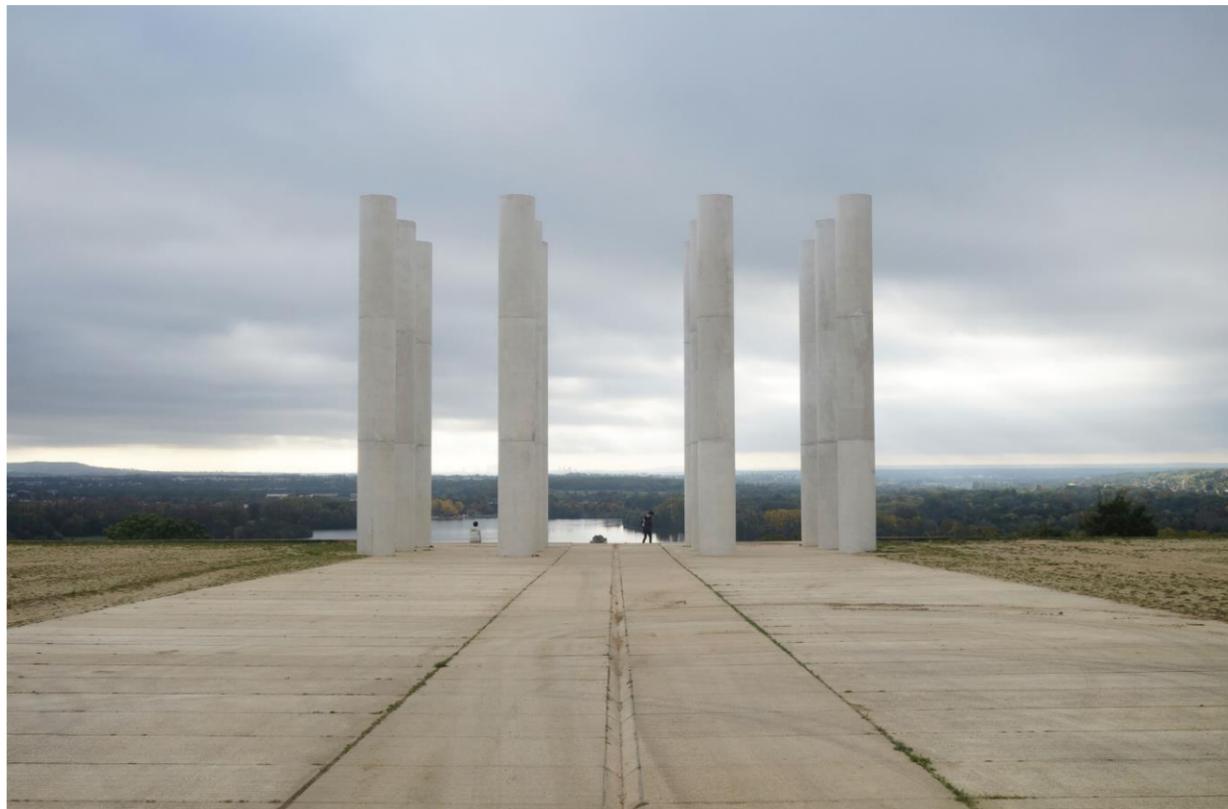
L'autoroute ne s'adapte pas au paysage et à la géographie du Corridor A15, ce qui engendre une desserte routière du territoire différente et moins centrale dans la vallée de Montmorency que le chemin de fer.

Le territoire ouvre ensuite sur le pays du Vexin français, ce qui lui donnait le nom de Porte du Vexin. C'est le chemin vers la Normandie et la Manche.

La vallée de l'Oise a ses caractéristiques propres. Les boucles de l'Oise dessinent le paysage et créent des espaces qui ont inspiré de nombreux peintres impressionnistes. L'Axe Majeur à Cergy met en valeur ce grand paysage et sublime les vues depuis les coteaux.



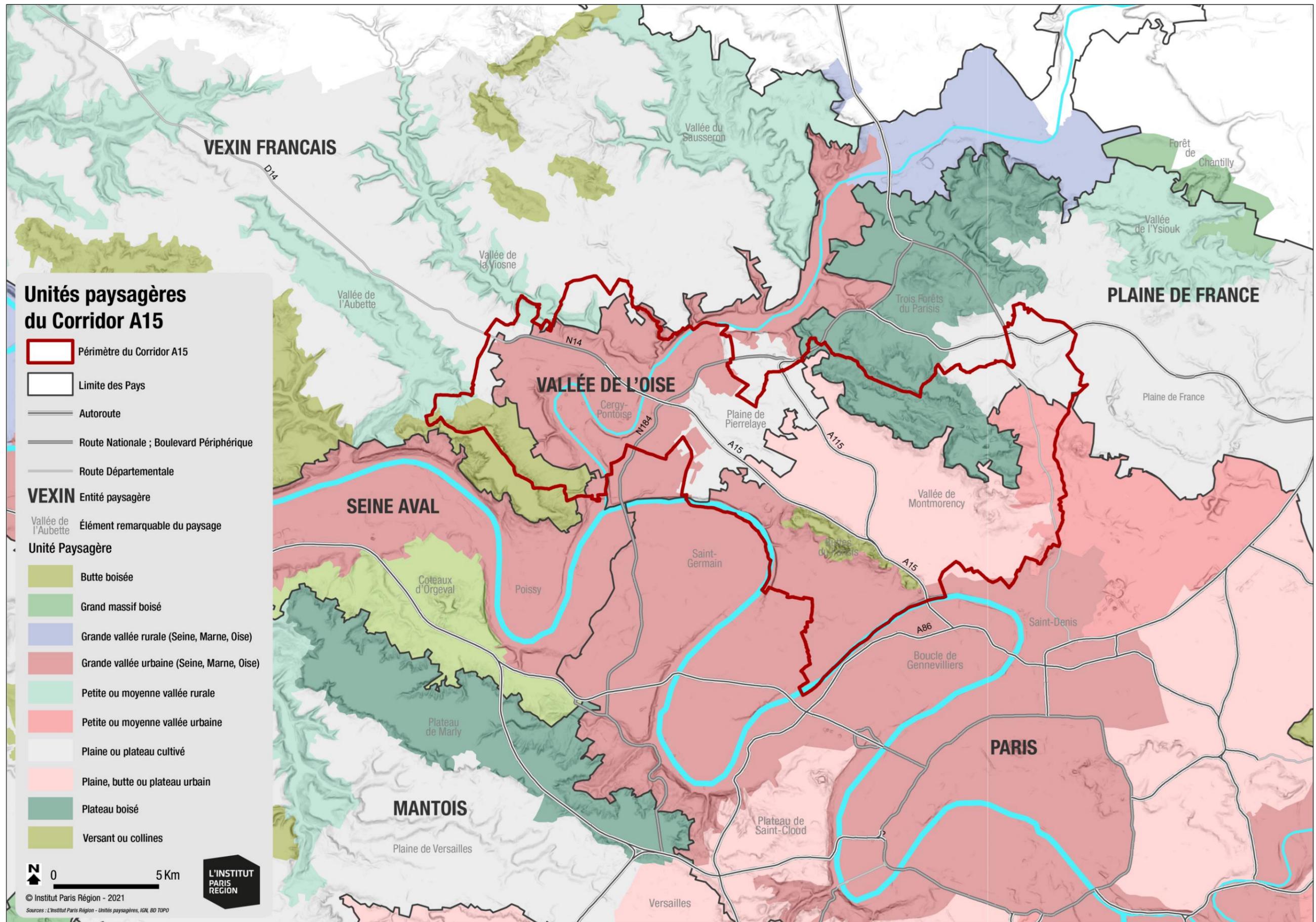
Vue sur la vallée de Montmorency et la forêt de Montmorency au loin, photographie : Paul Lecroart



L'axe Majeur de Cergy, photographie : Louis Comte



Butte des Châtaigniers depuis le bas, photographie : Louis Comte

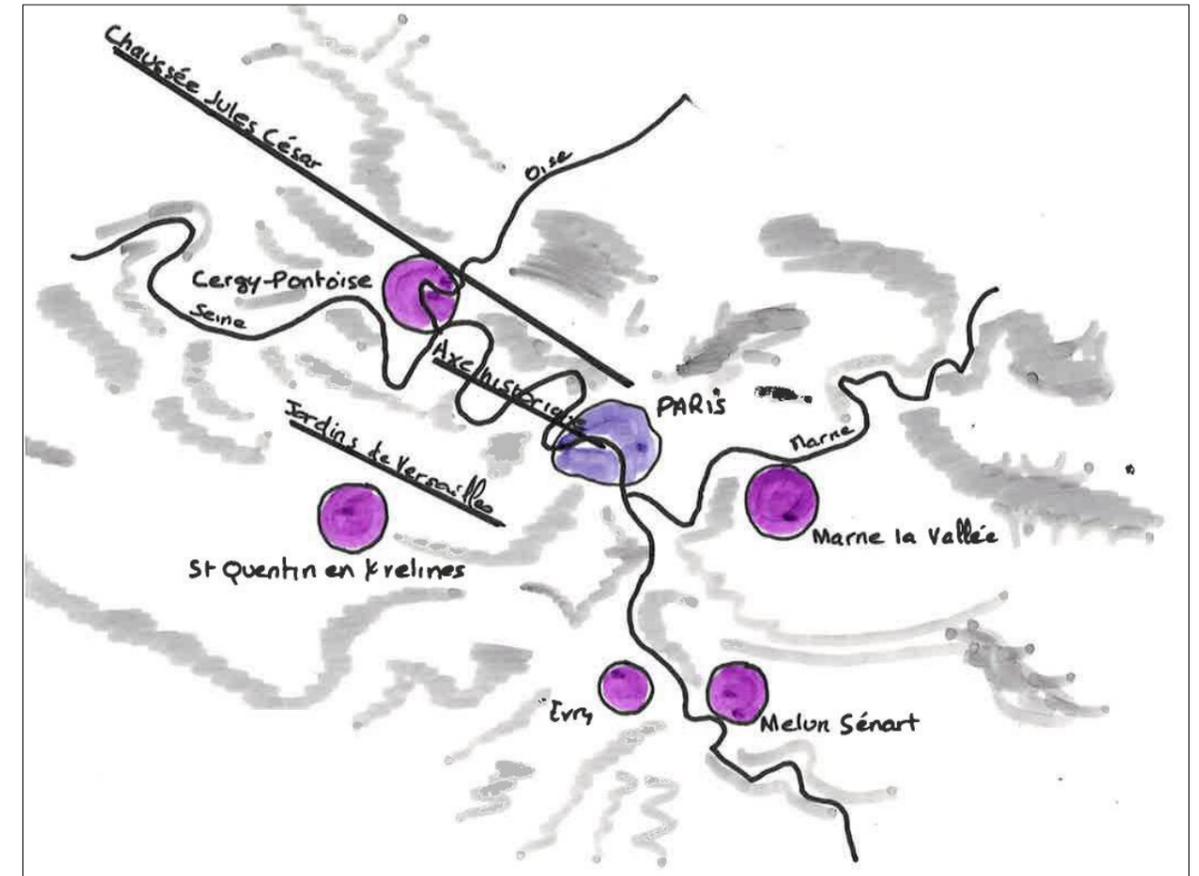


1.4 Une volonté de gestion de l'aménagement depuis la deuxième moitié du XX^e siècle

L'histoire de l'aménagement du Corridor A15 est riche et complexe. Dès l'antiquité, le territoire est traversé par une voie d'importance majeure, la chaussée Jules César. Cette dernière permet de rejoindre l'actuelle Normandie. Tracée en ligne droite au fond de la vallée de Montmorency, elle reste encore visible aujourd'hui dans le territoire. Elle a engendré une organisation du territoire en grille autour d'elle. Elle a cependant perdu progressivement son rôle de maillage pour être réduite à une voie secondaire dans le plan de Cassini.

Le territoire ne connaît pas ensuite de bouleversements majeurs jusqu'à l'expansion de l'aire urbaine parisienne au moment de la révolution industrielle. Auparavant, des petites bourgades punctuaient le territoire qui vivait essentiellement du maraîchage. L'aire urbaine progresse et traverse la Seine au niveau d'Argenteuil et de Bezons qui deviendront des grandes villes ouvrières. Le développement urbain se fait aussi le long de l'axe ferroviaire implanté dans la vallée de Montmorency, le réseau de la Compagnie des chemins de fer du Nord construit progressivement au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle. Les cartes d'état-major montrent cette rapide expansion.

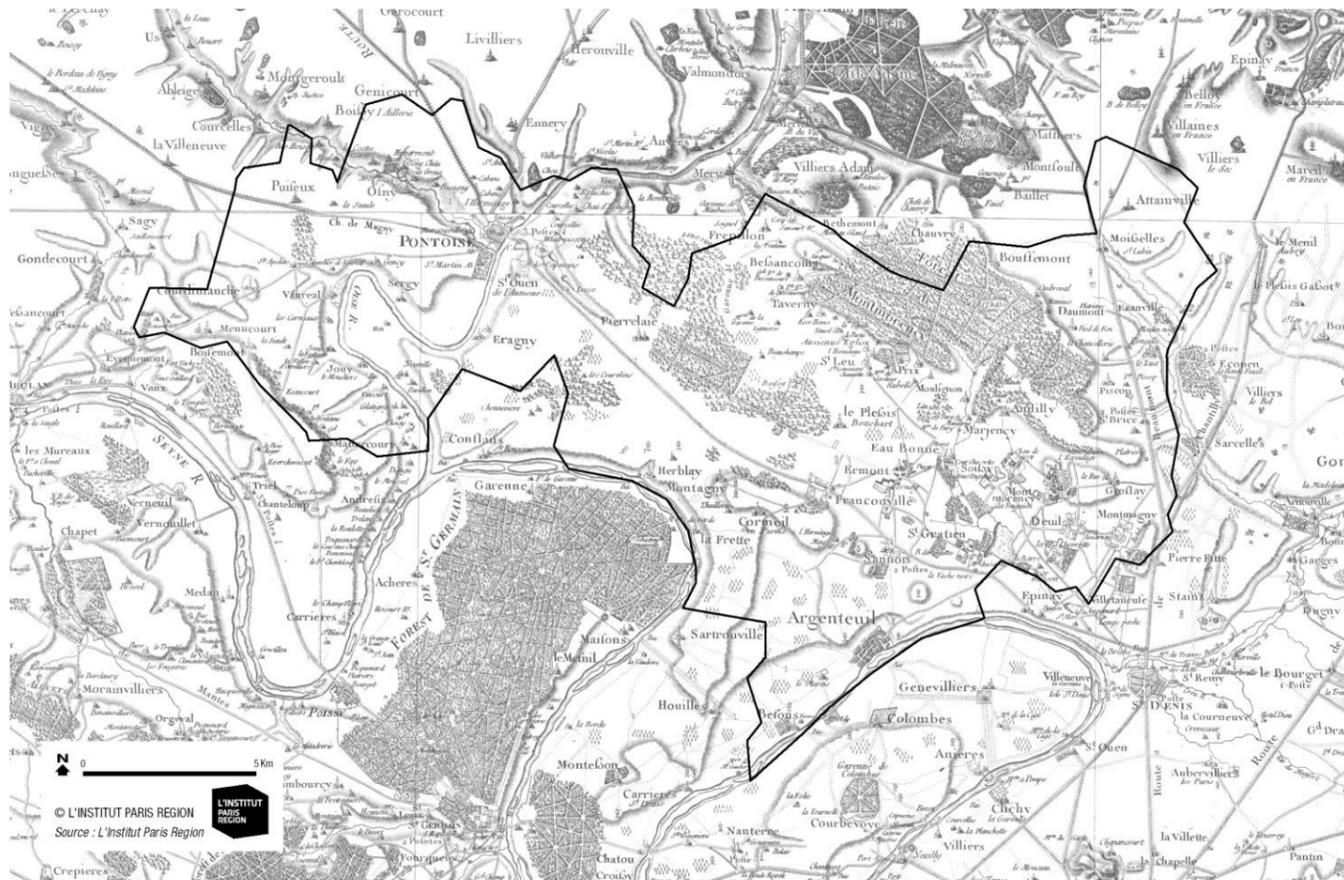
Au sortir de la seconde guerre mondiale, le développement du territoire se poursuit. Il reste cependant morcelé. Les grandes plaques d'urbanisation ne se rejoignent pas et le PADOG de 1960 prévoyait de les isoler en imposant des fronts urbains nets. Le type de cartes produites change aussi avec l'avènement de la carte-projet. Ce dernier est un outil de planification qui ne se contente pas de décrire le territoire mais propose une vision basée sur la réalité du territoire. Ainsi, plusieurs pôles urbains émergent, regroupés autour de certaines gares des lignes de chemins de fer. On peut distinguer un grand pôle urbain, de Maisons-Laffitte à Ermont et Eaubonne en passant par Argenteuil et Enghien-les-Bains mais aussi un pôle constitué d'Herblay, de la Frette-sur-Seine et de Corneilles-en-Parisis. Ces deux pôles étaient séparés par un espace vert. Pontoise constituait aussi un pôle majeur du territoire, avant d'être mis en arrière-plan par la ville nouvelle qui s'implantera surtout chez sa voisine Cergy.



Les axes historiques de la région parisienne, Crédit : Institut Paris Region



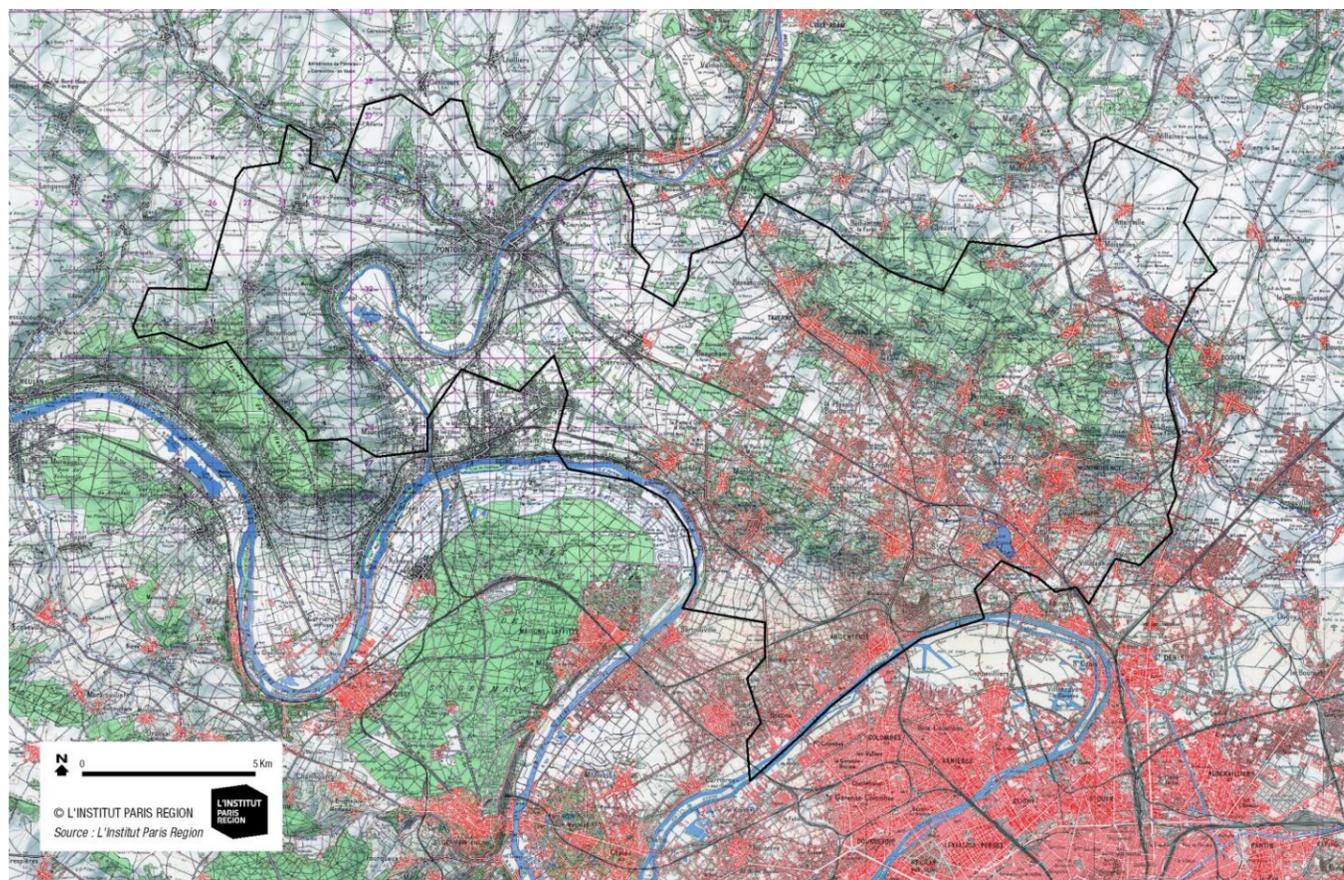
Préfecture du Val d'Oise, 1971, source : Jean Bruchet, Institut Paris Région



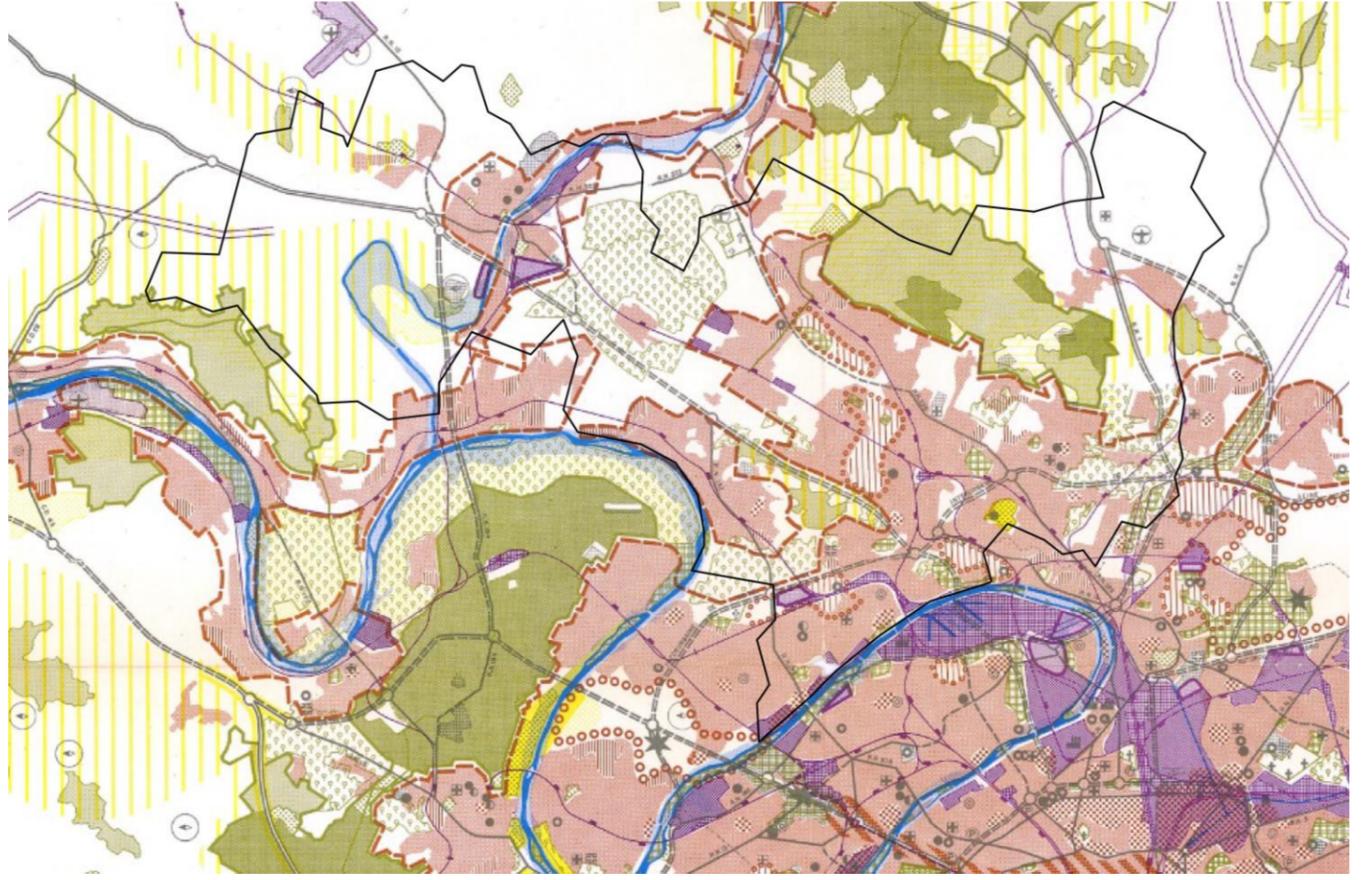
Carte de Cassini XVIIIème siècle



Carte d'état-major (1820-1866)



Carte d'état-major 1900



17 Padog 1960

La ville nouvelle de Cergy-Pontoise

La réorganisation de la région parisienne dans les années 1960 va venir bouleverser l'organisation du territoire. La politique des villes nouvelles va engendrer l'apparition de cinq villes nouvelles en bordure de l'agglomération parisienne. Elles ont pour but de contenir le développement urbain de la capitale. C'est ainsi qu'apparaît dans le SDAU de 1965, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, dans une boucle de l'Oise. Le pôle urbain principal de la ville nouvelle est fixé à Cergy, qui était jusqu'alors très peu urbanisée. Comme la ville la plus urbanisée à cette époque était Pontoise, ville déjà bien constituée et siège de l'évêché, cette ville nouvelle était alors appelée Pontoise-Cergy dans la plupart des documents de l'époque.

Dans les mêmes années, la réorganisation territoriale parisienne aboutira à la création du département du Val-d'Oise en 1968.

Dans le SDAURP de 1965, deux pôles urbains d'importance sont dessinés, Beauchamp et Herblay. Des espaces d'habitats de types différents sont prévus et organisés (moyenne et faible densité, zone d'urbanisation nouvelle, etc.).

L'espace de la plaine de Pierrelaye devait aussi être l'hôte d'un équipement majeur. C'est aussi celui qui va déterminer l'implantation des infrastructures routières dans le territoire notamment les rocade et la tangentielle de l'A15, même si le plan Prost paru 30 ans plus tôt avait déjà émis l'idée d'un maillage autoroutier et d'une rocade.

Le souci de relier les différents espaces forestiers est présent comme le montre une certaine forme de « trame verte ».

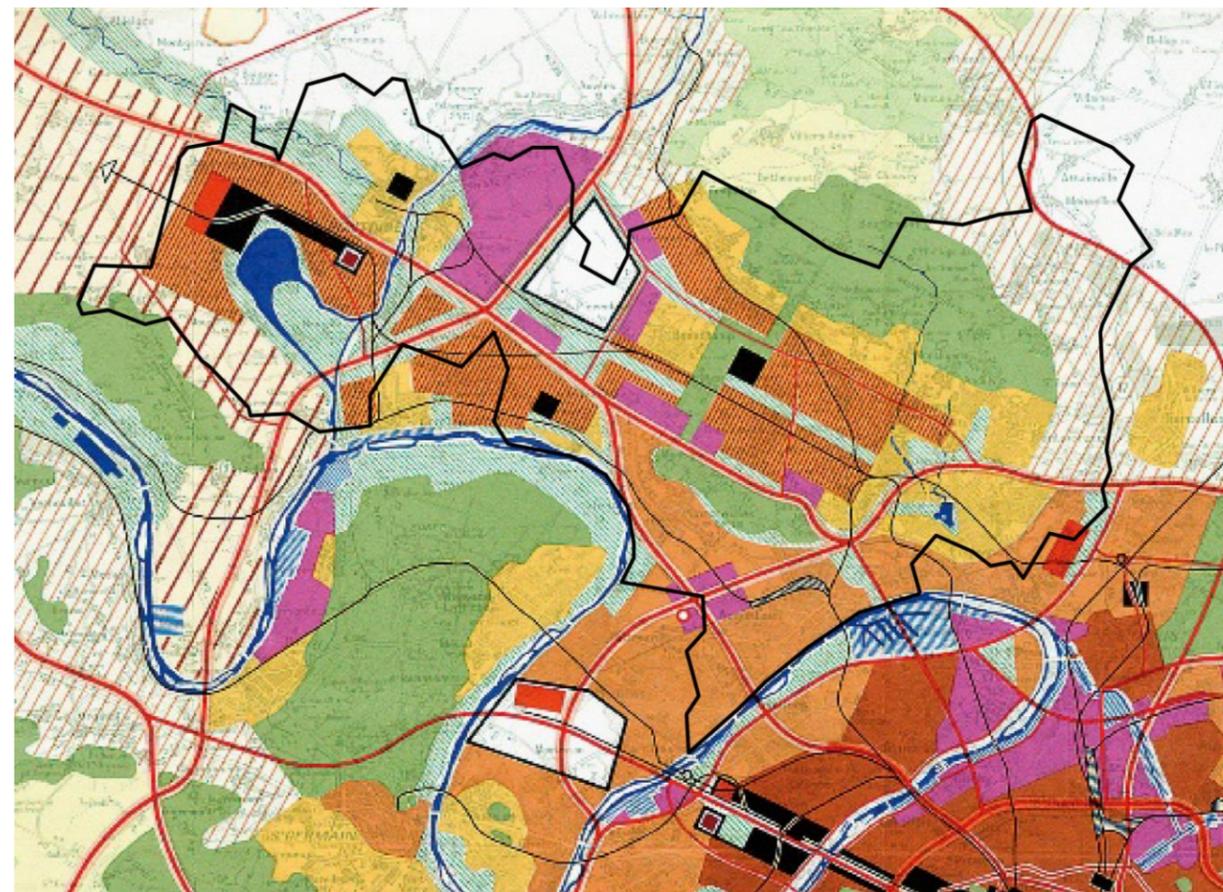
Le SDAURP de 1965 comporte également un projet d'aménagement de la vallée de Montmorency. Il est imaginé dans le cadre des réflexions de l'équipe de Paul Delouvrier. La vallée de Montmorency est un des sites envisagés dans la logique d'un plan directeur s'appuyant sur des axes préférentiels. Dans ce schéma, la Chaussée Jules César devait faire office d'axe central. Il était question de l'élargir considérablement (140 m). La vallée apparaît alors comme une solution intéressante car elle offre des opportunités indéniables :

- des infrastructures existantes,
- des infrastructures potentielles déjà inscrites dans les anciens plans,
- des identités différenciées (la Chaussée Jules César, la Porte de l'Oise, le Balcon sur la Seine, les lisières d'espaces naturels),
- la lisibilité de son site originel,
- des capacités pour réaliser des centres urbains complémentaires,
- une dynamique naturelle (la patte d'oie d'Herblay),
- un aménagement progressif par tronçons courts,
- des terrains publics (champs d'épandages dont 2000 ha appartenant à la Ville de Paris).

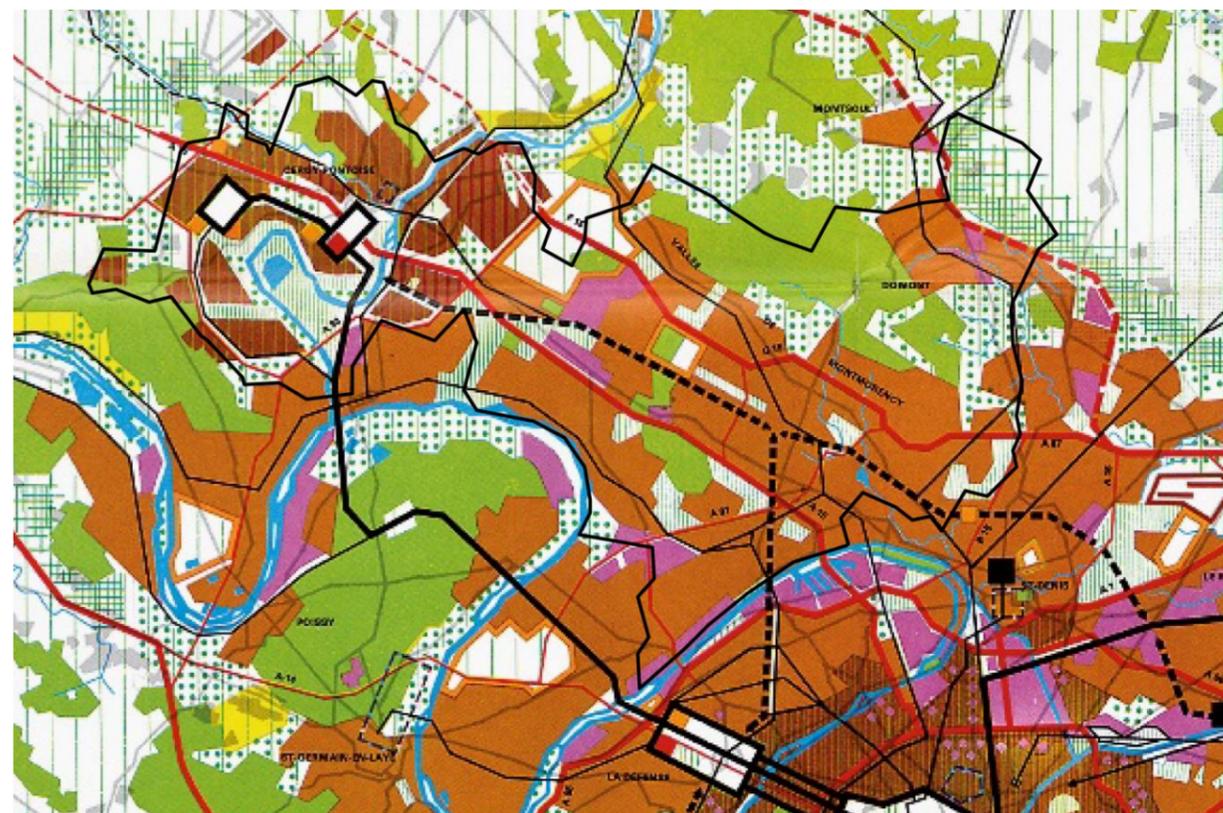
Les prévisions démographiques variaient beaucoup allant jusqu'à l'hypothèse d'un doublement de la population (de 150 000 à 300 000 habitants) selon l'importance donnée au centre urbain de Beauchamp et selon les choix retenus en termes de densité de l'habitat.

Les cartes du SDAURIF de 1976 et du SDRIF de 1994 montrent que l'attention est portée particulièrement sur Cergy-Pontoise qui est identifié comme le pôle majeur du nord-est de la Région. Le renforcement des liaisons de transports entre Cergy et Paris est évoqué.

Cependant, dans le SDRIF de 1994 apparaît le projet de créer une liaison verte à la hauteur de la plaine de Pierrelaye entre Frépillon et Herblay, plutôt qu'entre Saint-Leu-la-Forêt et Corneilles-en-Parisis comme dans le SDAU de 1965.



SDAURP 1965



SDAURIF 1976



Représentation d'aménagement de la Vallée de Montmorency imaginée lors de l'élaboration du SDAU (1964)

Le dernier schéma de planification

Le Schéma Directeur de la Région Île de France (SDRIF) a été approuvé en 2013.

Il indique des secteurs d'urbanisation préférentielle sur différentes parties du territoire :

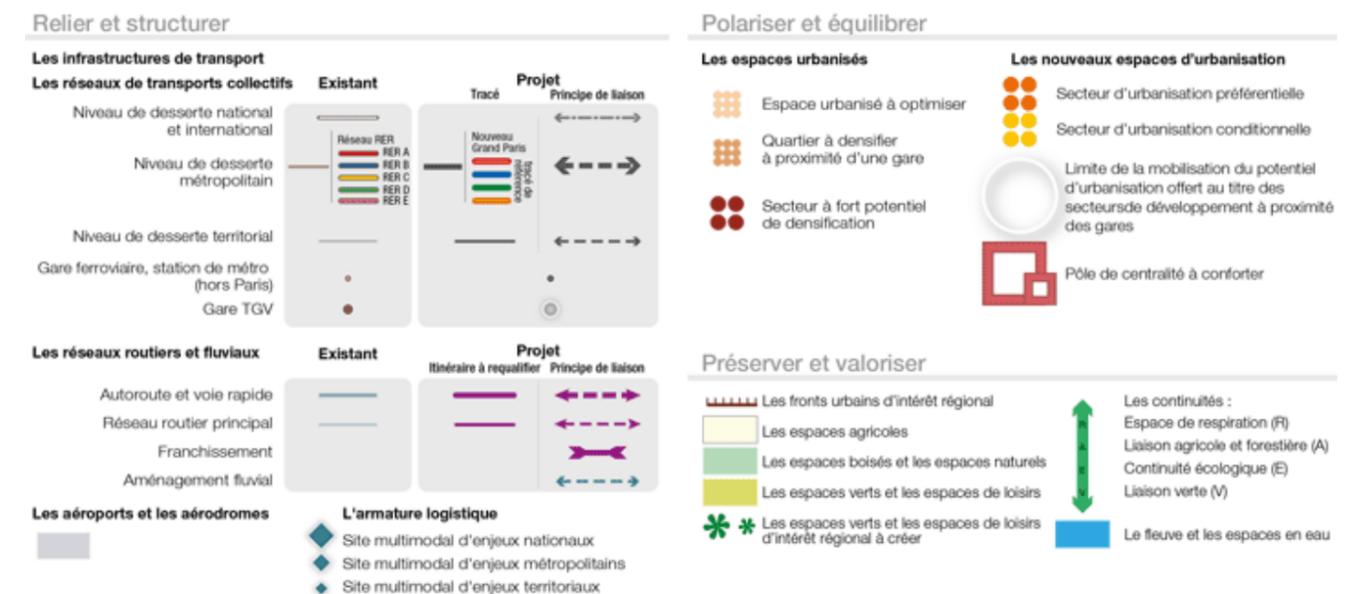
- à Cergy-Pontoise : ZAC des Linandes et Port Cergy 2,
- à Courdimanche : Secteur ex-Mirapolis,
- à Osny : ZAC de la demi-Lieue et La Chaussée d'Osny,
- à Puteaux-Pontoise : ZAC de la Chaussée-Puteaux,
- à Pontoise,
- à Saint-Ouen l'Aumône : ZAC Liesse II et Liesse III,
- à Herblay : Ecoquartier des Bayonnes, secteur les Chênes-Beauregard,
- à Frépillon : ZAC des Epineaux,
- à Bessancourt : ZAC et Eco-quartier des Meuniers,
- à Taverny : Plaine des Ecouardes,
- au Plessis Bouchard : ZAC et Eco-quartier du Bois-Servais,
- à Beauchamp,
- à Ezanville : Zone d'activité commerciale des Bourguignons,
- à Jouy-le-Moutier : ZAC multisite,
- à Vauréal,
- à Menucourt : ZAC de la Pièce d'Alçon,
- à Courdimanche : ZAC du Bois d'Aton.

Le SDRIF de 2013 intègre également des secteurs à forts potentiels de densification. Ces secteurs se situent souvent à proximité de gares. Il s'agit des secteurs autour des gares d'Ermont-Eaubonne, Cergy-Préfecture, Cergy-Saint-Christophe, Argenteuil et dans une moindre mesure Cergy-le-Haut, Bessancourt et Domont. Les quais de Seine d'Argenteuil et Bezons sont également des secteurs à fort potentiel de densification, ainsi que le cœur de ville de Bezons et le croissant ferrée d'Argenteuil.

Le SDRIF de 2013 comprend aussi des dispositions ayant pour but de protéger les espaces verts ou de loisirs. Il s'agit ici d'assurer une protection des espaces de bords de Seine à La Frette-sur-Seine et Herblay, mais aussi de plusieurs parcs comme le parc Schlumberger, la prairie du bois de Boissy, le parc hôpital de Taverny ou encore les parcs nord d'Eaubonne.

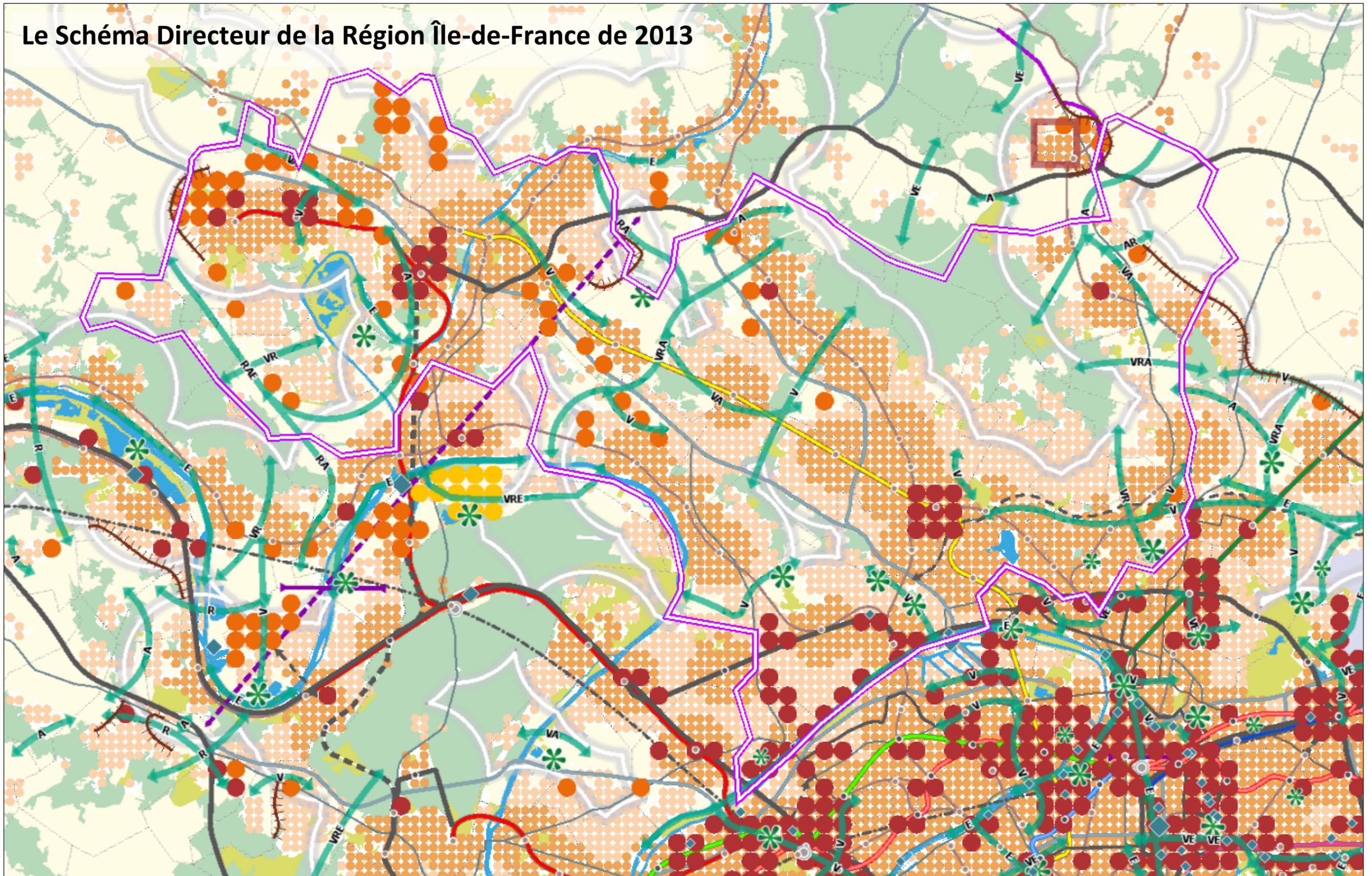
Il prévoit également la création d'un espace vert sur la plaine de Pierrelaye (Forêt de Pierrelaye), sur la plaine d'Argenteuil, la butte d'Orgemont et la butte des Châtaigniers (réalisé).

Il comprend aussi des continuités écologiques, représentées par des flèches vertes. Il en existe plusieurs au sein du Corridor A15. Le secteur de la Plaine de Pierrelaye est concerné par de nombreuses continuités, notamment des continuités Liaisons Vertes, de Respiration et Agricoles (VRA) reliant les bords de Seine et d'Oise, la forêt de Montmorency ou le bois de Boissy. Il confirme ainsi son rôle central dans la trame verte régionale avec l'annonce récente de la création de la forêt de Pierrelaye. Une autre continuité relie le parc des Buttes du Paris à la forêt de Montmorency en passant par les Bois de Boissy et des Eboulures avec une continuité verte (V). Au niveau du secteur sud, nous retrouvons une continuité verte reliant la Seine au parc des Buttes du Paris en passant par la ZAC des Bois Rochefort. Dans le secteur est, il existe aussi une continuité verte se dirigeant vers la forêt de Montmorency depuis le lac d'Enghien et l'hippodrome et une autre reliant la Seine et le Parc de la Butte du Paris en passant par les buttes des Châtaigniers et d'Orgemont. À l'ouest, une continuité verte a pour but de relier la plaine de Pierrelaye aux rives de l'Oise et une continuité ayant pour fonction d'être un espace de respiration, une liaison agricole et forestière ainsi qu'une continuité écologique (RAE) relie Cergy-Préfecture au massif de l'Hautil.



Légende du SDRIF 2013 (ci-contre)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France de 2013



1.5 Des nuisances multiples

Le Corridor A15 connaît de fortes nuisances. Tout d'abord, l'autoroute en elle-même est source de pollution de l'air ainsi que de bruit. L'infrastructure routière a également une présence très marquée dans le territoire et traverse les paysages sans se soucier de son intégration dans son contexte urbain et paysagé.

Le pôle de Cergy-Pontoise et ses zones d'activités notamment celle des Béthunes, développent de nombreuses nuisances en termes de bruit, de pollution de l'air et de pollution industrielle. Ces zones d'activités se situent à proximité des voies rapides. Elles sont nombreuses dans le Corridor A15 et peuvent nuire à la qualité de vie dans le territoire.

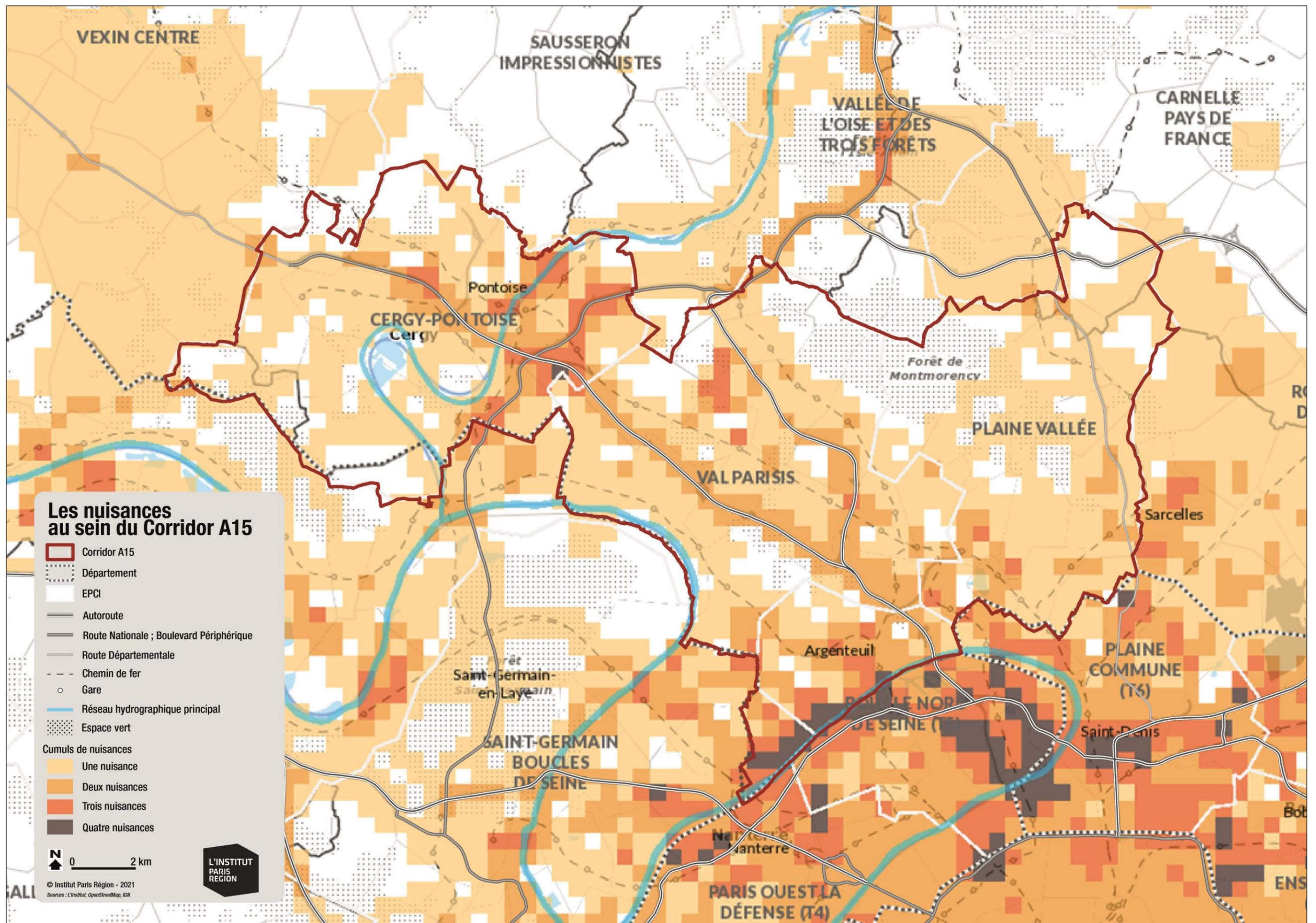
Dans la forêt de Pierrelaye, la pollution industrielle se cumule à la pollution des sols. C'est en partie pour cette raison que l'urbanisation ne s'y est pas développée. La future forêt de Pierrelaye permettra d'assainir les sols au cours du temps.

À l'autre extrémité du territoire, avec Argenteuil et Bezons, la situation est encore plus dégradée avec une très forte pollution industrielle, des sols et de l'air et ainsi que du bruit.

Les buttes du Parisis et la forêt de Montmorency sont des lieux apaisés dans le territoire. Ils ne subissent pas de nuisances et sont de véritables espaces de respiration pour les habitants.



Viaduc de l'A15, photographie : Louis Comte



1.6 Un territoire fortement urbanisé

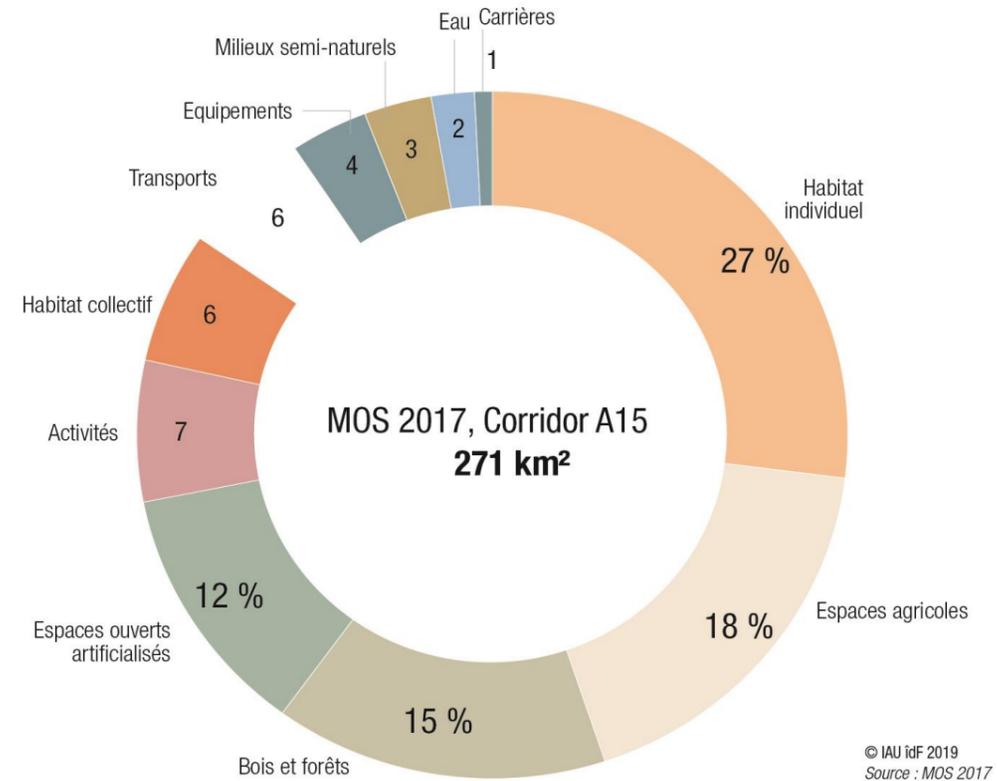
L'occupation du sol du Corridor A15 est composée de la façon suivante :

- Espaces construits artificialisés : 51% dont 27% pour l'habitat individuel
- Espaces agricoles, naturels et forestiers : 37%
- Espaces ouverts artificialisés : 12%

Cette vue d'ensemble du Corridor A15 permet de comprendre rapidement la structure du territoire. Les espaces construits artificialisés y sont légèrement majoritaires avec 51% de la surface totale. La proportion d'habitat individuel est très importante avec 27% de la surface totale, ce qui est caractéristique de la grande couronne francilienne. La part de l'habitat collectif est assez faible, avec 6%, et limitée aux centres-anciens, aux quartiers de gares, aux grands-ensembles et aux nouveaux quartiers comme à Herblay-sur-Seine avec la ZAC des Bayonnes.

Les espaces agricoles naturels et forestiers sont assez présents. Ils représentent 37% de la surface totale. On les trouve surtout dans les CA de Plaine Vallée et du Val Parisis avec la forêt de Montmorency et la plaine de Pierrelaye. Les surfaces agricoles se trouvent aussi aux franges de la CA de Cergy-Pontoise, marquant la fin de l'aire urbaine parisienne et le début du PNR du Vexin. Il subsiste également quelques espaces agricoles dans la plaine d'Argenteuil.

L'activité représente 7% de la face du Corridor A15. C'est un niveau assez fort pour la grande couronne mais qui n'atteint pas les niveaux des territoires industriels de la première couronne comme Est-Ensemble par exemple. Les communes d'Argenteuil et Bezons sont celles où les emprises d'activités sont les plus importantes au regard de la superficie du territoire. Présente dans un tissu urbain déjà fortement constitué, elles ont peu évolué. Dans les autres parties du territoire du Corridor A15, l'activité se regroupe par grandes « plaques urbaines » le long des axes routiers comme la RD14 avec une grande zone commerciale mais aussi dans des vastes zones d'activités comme les ZAC du Vert Galants ou encore des Béthunes qui constituent l'un des plus grands parcs d'activité en Europe avec 700 hectares.



Répartition de l'occupation des sols dans le Corridor A15, source : Institut Paris Région

Indications méthodologiques

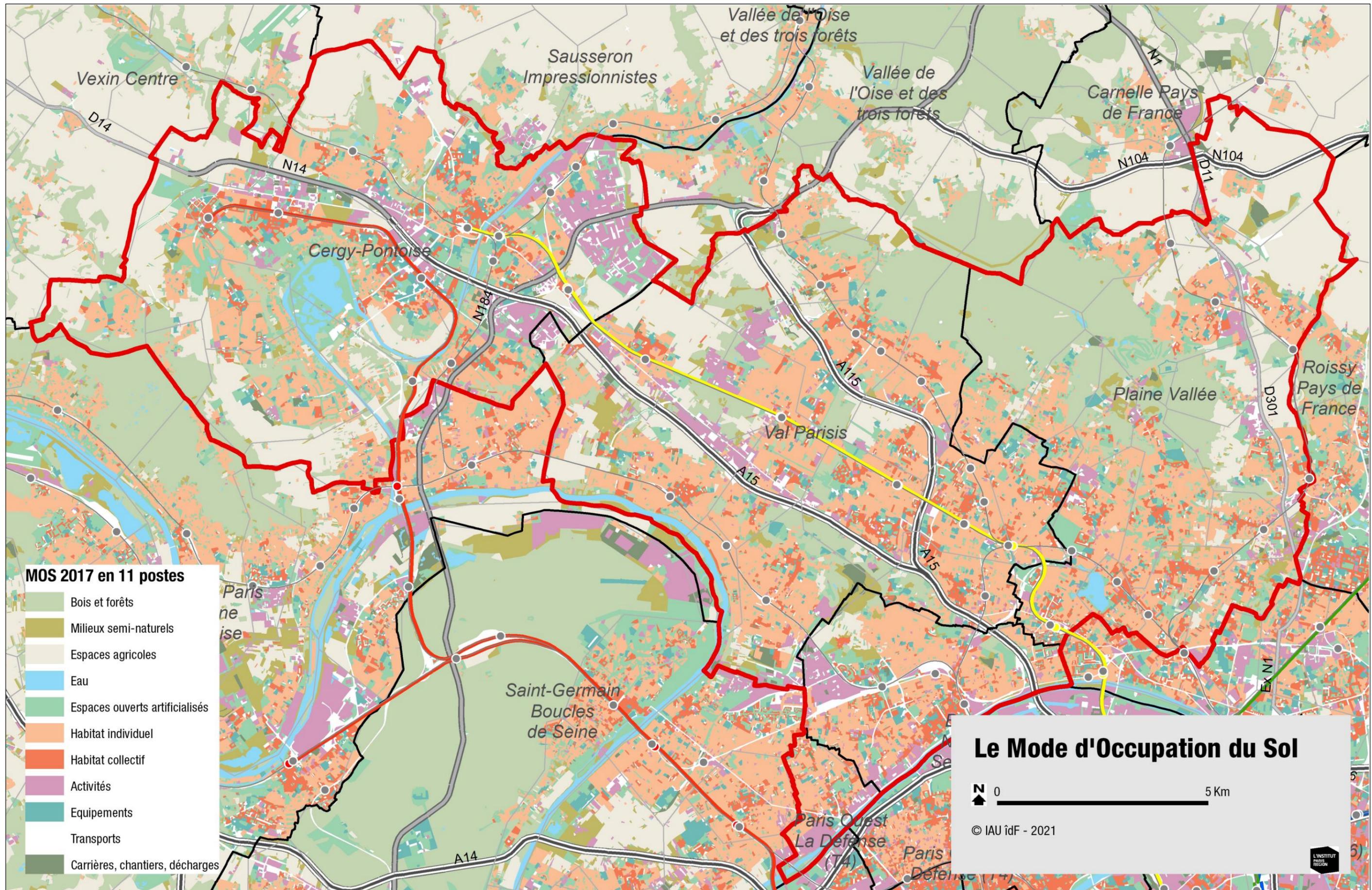
L'institut Paris Région assure un suivi régulier de l'occupation du sol en Île-de-France au travers du Mode d'Occupation du Sol (MOS), carte informatisée de la manière dont l'espace régional est utilisé. Le premier inventaire complet de l'occupation du sol date de 1982. L'Institut Paris Région l'a actualisé régulièrement depuis, en 1987, 1990, 1994, 1999, 2003, 2008 et en 2017.

Grâce à sa précision thématique et leur emboîtement en poupées russes (jusqu'à 81 postes différents d'occupation du sol) et sa précision géométrique (1/5 000^e), le MOS permet de visualiser et d'analyser en détail les évolutions de l'occupation du sol régional : urbanisation, mutation des tissus urbains, transformation des espaces ruraux... c'est un outil de mesure des politiques, comme celle du Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Chaque mise à jour est établie à partir d'une couverture photographique aérienne complète de l'Île-de-France et de diverses sources d'informations complémentaires (fichier administratifs, informations adressées par les communes...). Cette technique efficace permet un travail précis et fiable. Il n'y pas de vérification terrain, les erreurs sont détectées par retour des collectivités ou par croisement avec des fichiers administratifs.

Pour aller plus loin : *Comment le MOS vous aide à comprendre votre territoire, Note rapide Planification, n° 812, L'Institut Paris Région 11 juillet 2019*

Source : L'Institut Paris Région – MOS 2017



Mode d'occupation des sols du Corridor A15 en 11 postes, source : Institut Paris Région

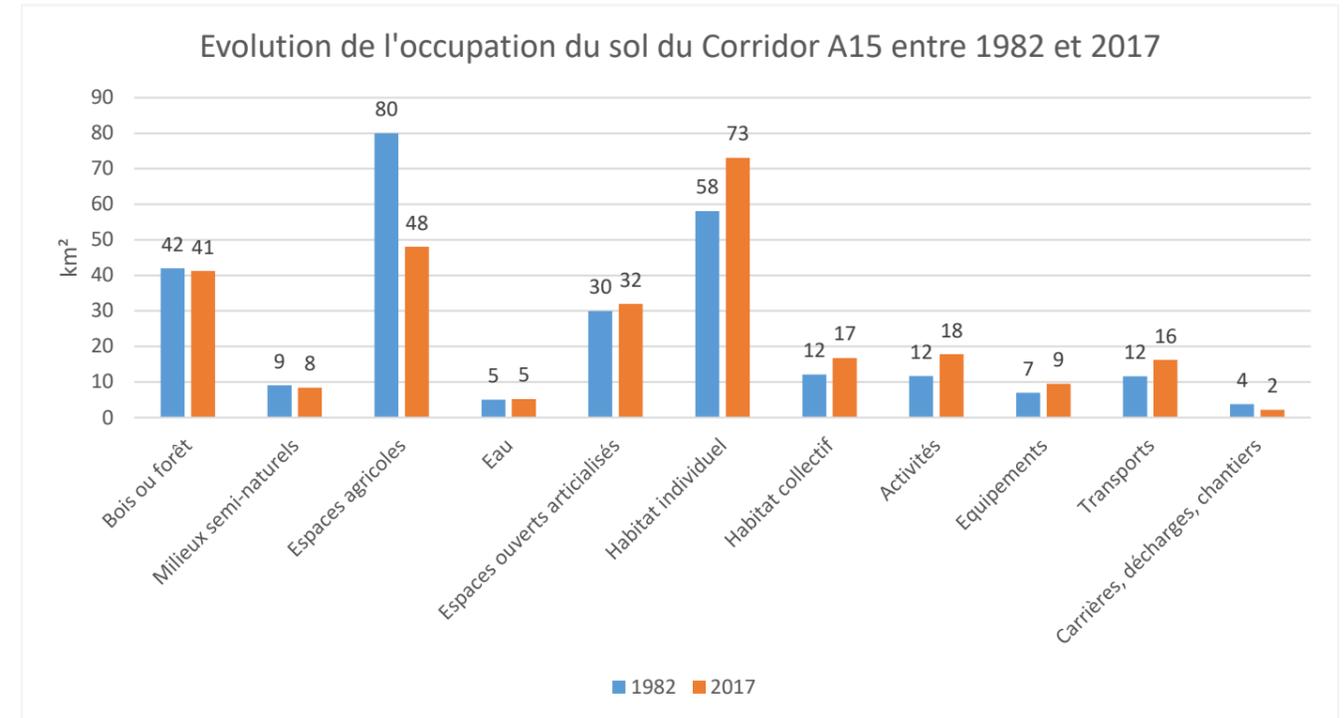
Entre 1982 et 2017, l'occupation du sol a évolué de la façon suivante :

- Les espaces naturels, agricoles et forestiers ont fortement diminués (-19%). Ce sont essentiellement des espaces agricoles qui ont disparu
- Les surfaces d'activités ont connu une forte croissance (+52%)
- Les surfaces consacrées à l'habitat ont fortement cru (hab.coll : +38%, hab.ind : +26%)

Le Corridor A15 n'est pas un territoire homogène. Il est composé de différents territoires qui ont des occupations du sol et des évolutions de cette occupation spécifiques. Une comparaison des différents territoires qui composent le Corridor A15 avec d'autres territoires franciliens permet d'observer les évolutions suivantes :

- L'artificialisation des espaces verts naturels et artificiels est globalement plus marquée dans les territoires du Corridor A15 que dans d'autres territoires franciliens : moins 23% d'espaces verts à Cergy-Pontoise depuis 1982, moins 20% dans le Val Parisis représentent une évolution bien plus importante que celle observée dans d'autres territoires tels que Val d'Yerres Val de Seine avec -8% ou Versailles Grand Parc avec -5%.
- La croissance des surfaces d'habitat a été particulièrement importante à Cergy-Pontoise depuis 1982 (+61% de surface d'habitat individuel et + 88% d'habitat collectif). Le profil de la ville nouvelle est très proche de celui de Sénart et de Saint-Quentin.
- Les communes d'Argenteuil-Bezons et du Val Parisis ont un profil très marqué par la présence d'habitat individuel. Toutefois, à Argenteuil-Bezons, les surfaces à usages d'habitation ont été extrêmement stable (+4% et +9%), ce qui révèle des formes d'organisation anciennes.

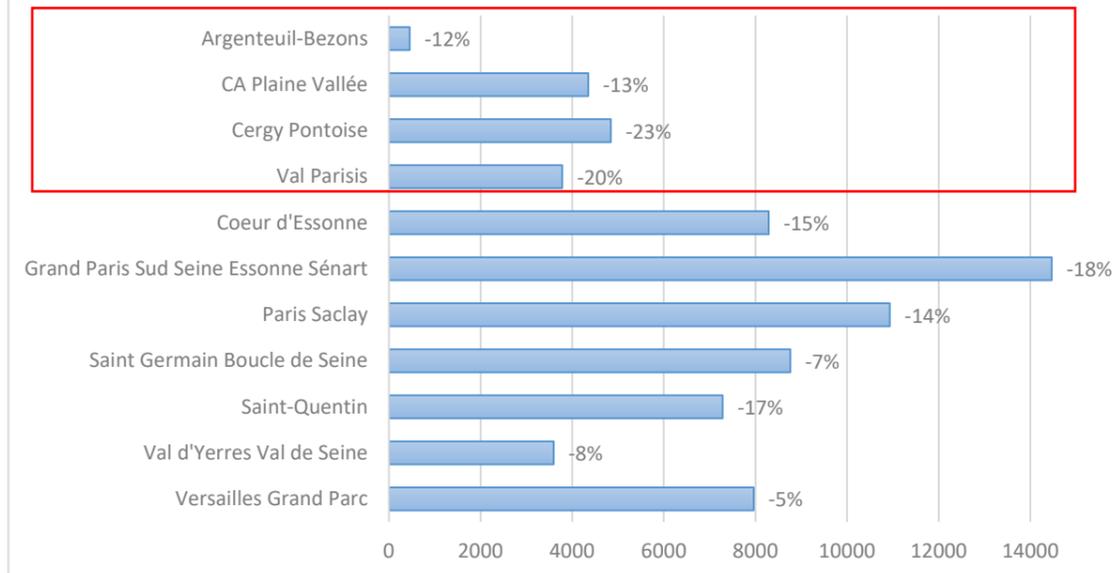
Les communes d'Argenteuil et Bezons sont celles où les emprises d'activités sont les plus importantes au regard de la superficie du territoire. Présente dans un tissu urbain déjà fortement constitué, elles ont peu évolué. Dans les autres territoires autour du Corridor A15, la croissance des espaces d'activités est importante (presque doublé), mais similaire à celle de Saclay, Saint-Quentin ou Val d'Yerres. À Sénart et à Cœur d'Essonne, la surface des secteurs d'activités a plus que triplé en 35 ans.



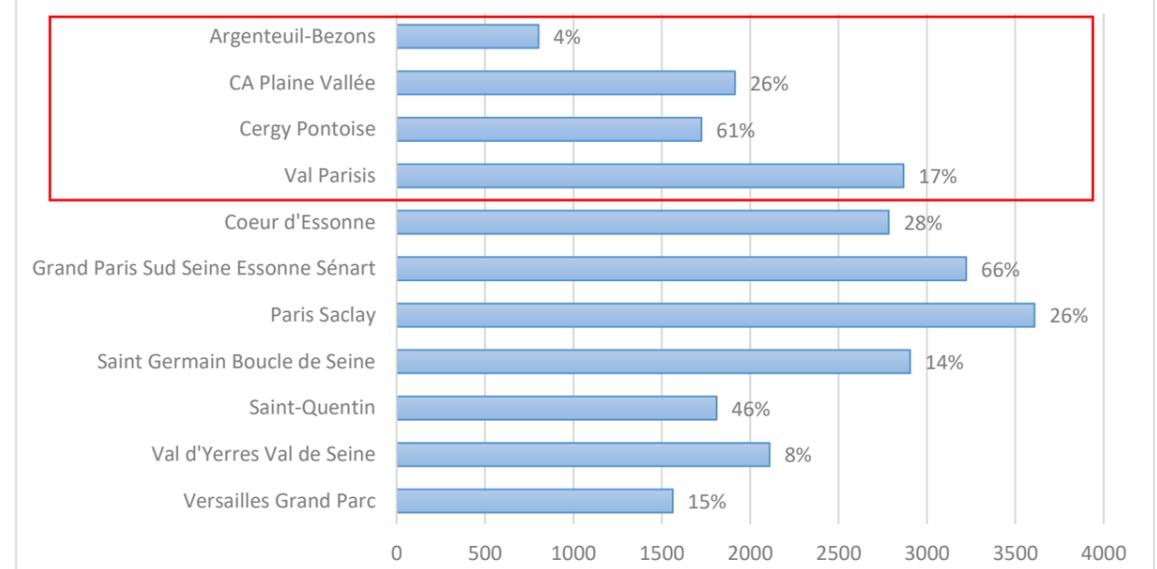
Source : MOS, L'Institut Paris Region

Occupations des sols selon le poste et en comparaison avec d'autres territoires

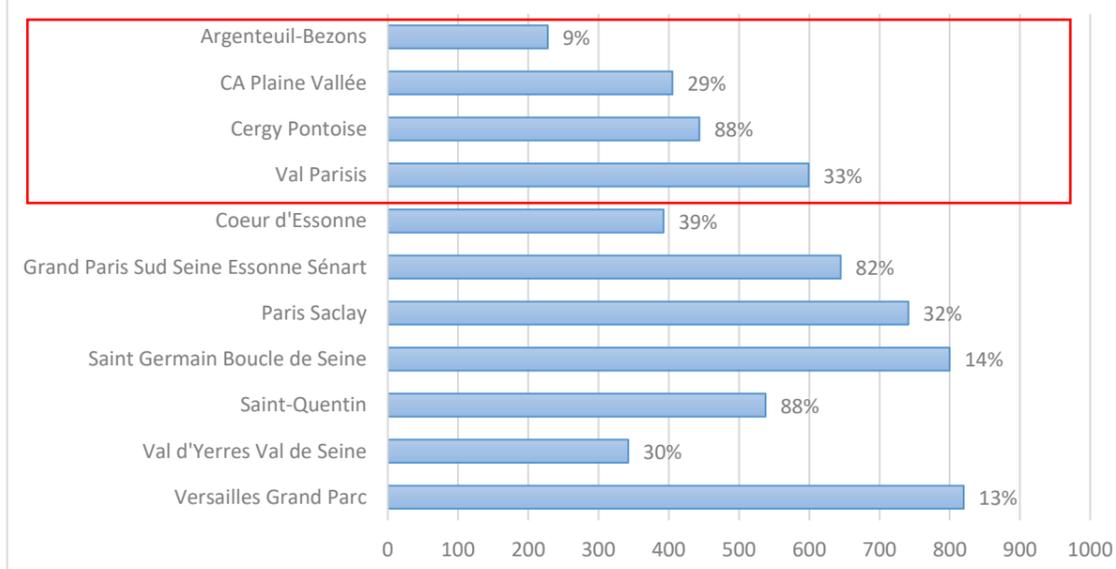
Espaces verts naturels et artificialisés en 1982 (ha) et évolution entre 1982 et 2017



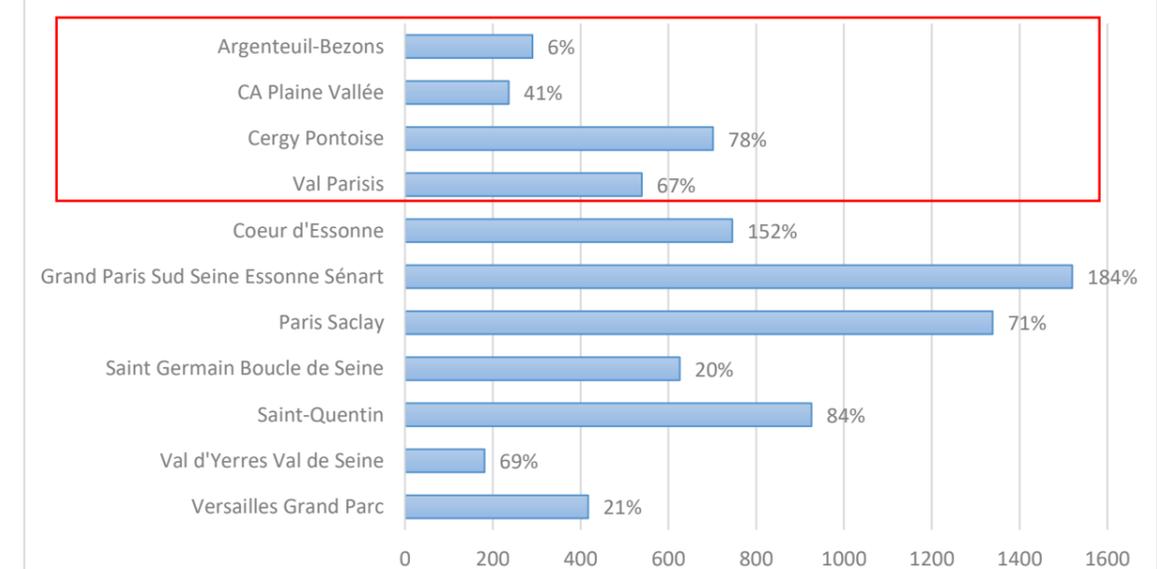
Espaces d'habitat individuel en 1982 (ha) et évolution entre 1982 et 2017



Espaces d'habitat collectif en 1982 (ha) et évolution entre 1982 et 2017



Espaces d'activités économiques en 1982 (ha) et évolution entre 1982 et 2017



1.7 Zoom sur les processus de production de logements

Construction de logements entre 2000 et 2019 (nombre d'opérations)

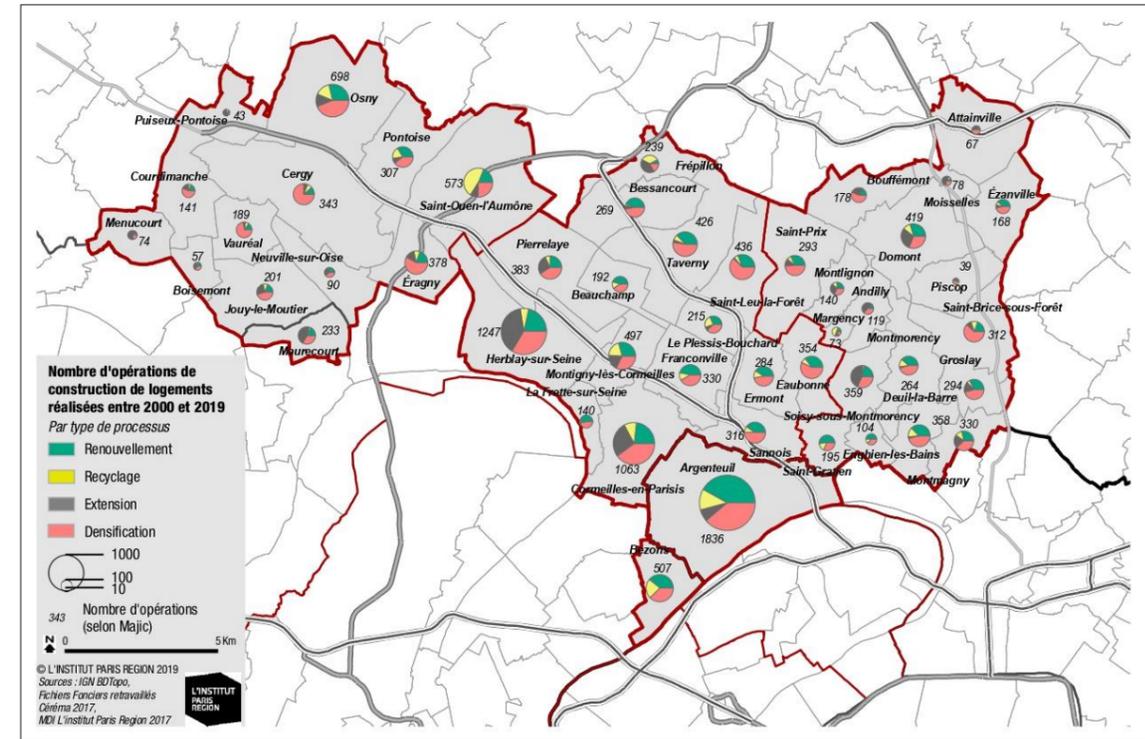
Trois communes (Herblay, Cormeilles et Argenteuil) disposent d'un nombre conséquent d'opérations de logements. Le nombre d'opérations réalisées est plus de deux fois plus important que dans les autres communes.

Cependant, malgré un nombre d'opérations moins important dans l'ouest du territoire (dans la CA de Cergy-Pontoise notamment), la production de logements y est quand même très importante. Le nombre d'opérations de construction de logements est accru par la présence de constructions de logements individuels. Ces constructions se font majoritairement en densification et en renouvellement urbain et finalement assez peu en extension et en recyclage.

On note quelques situations particulières comme à Saint-Ouen-l'Aumône avec la réalisation de lotissements en recyclage de secteurs d'activités.

L'extension urbaine est aussi présente ponctuellement de façon plus importante dans certaines communes. Cela peut être dû à la présence de ZAC qui prennent place sur d'anciens terrains agricoles comme à Herblay-sur-Seine ou Cormeilles-en-Parisis.

Dans la CA de Plaine Vallée, Soisy-sous-Montmorency et Domont ont ouvert à l'urbanisation des parcelles agricoles sur les coteaux de la butte de Montmorency. Frépillon et Pierrelaye se sont étendues sur d'anciennes parcelles maraichères de la plaine de Pierrelaye. Enfin, dans la CA de Cergy-Pontoise, Maurecourt et Jouy-le-Moutier grignotent elles aussi des terres agricoles sur la butte de l'Hautil.



Construction de logements entre 2000 et 2019 (nombre de logements)

Il est important de regarder en parallèle le nombre de logements construits. On peut voir en effet des différences importantes entre les communes. Certaines disposent d'un faible nombre d'opérations mais d'un nombre de logements construits importants comme Cergy qui dispose d'un nombre de logements par opération (28,6 lgt./op) moyen assez élevé, contrairement à la ville voisine d'Osny qui dispose d'un nombre de logements par opération de 2,5 lgt./op.

Les villes de Cergy et d'Argenteuil sont celles qui construisent le plus de logements, avec près de 9 800 logements construits à Cergy et 8 600 à Argenteuil. D'autres villes construisent aux alentours de 4 000 logements comme Saint-Ouen-l'Aumône, Herblay-sur-Seine, Cormeilles-en-Parisis et Bezons.

La construction se concentre autour des axes de transports qui servent à rejoindre l'agglomération centrale.

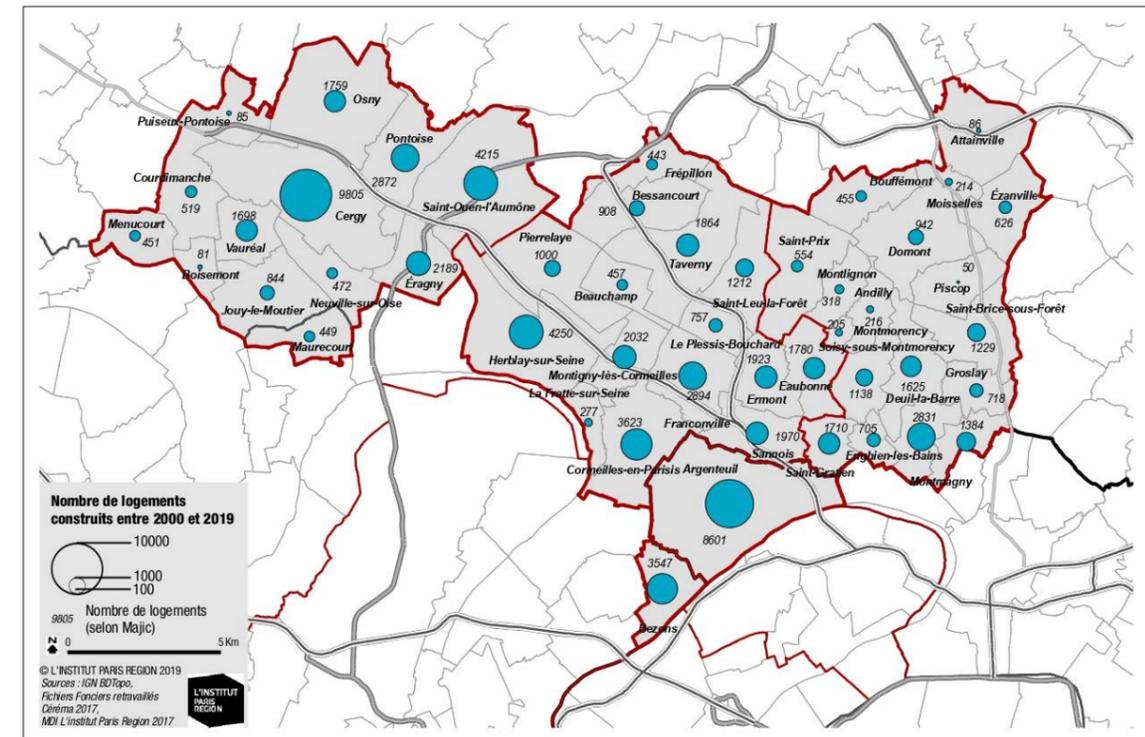
Définitions :

Renouvellement : reconstruction de la ville sur elle-même sans changement d'usage

Recyclage : Reconstruction de la ville sur elle-même, mais qui intègre un changement d'usage (activité vers habitat par exemple)

Densification : Construction de logements dans un tissu déjà résidentiel conduisant à une augmentation du nombre de logements

Extension : Construction de logements sur des terrains naturels ou agricoles



Comparaison des évolutions avec d'autres territoires franciliens :

En dehors de Cergy Pontoise (pour l'habitat collectif), et d'Argenteuil-Bezons (pour l'habitat individuel) les types de processus d'opérations semblent assez équivalents dans le territoire d'étude et dans les territoires de comparaison (à l'exception de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart).

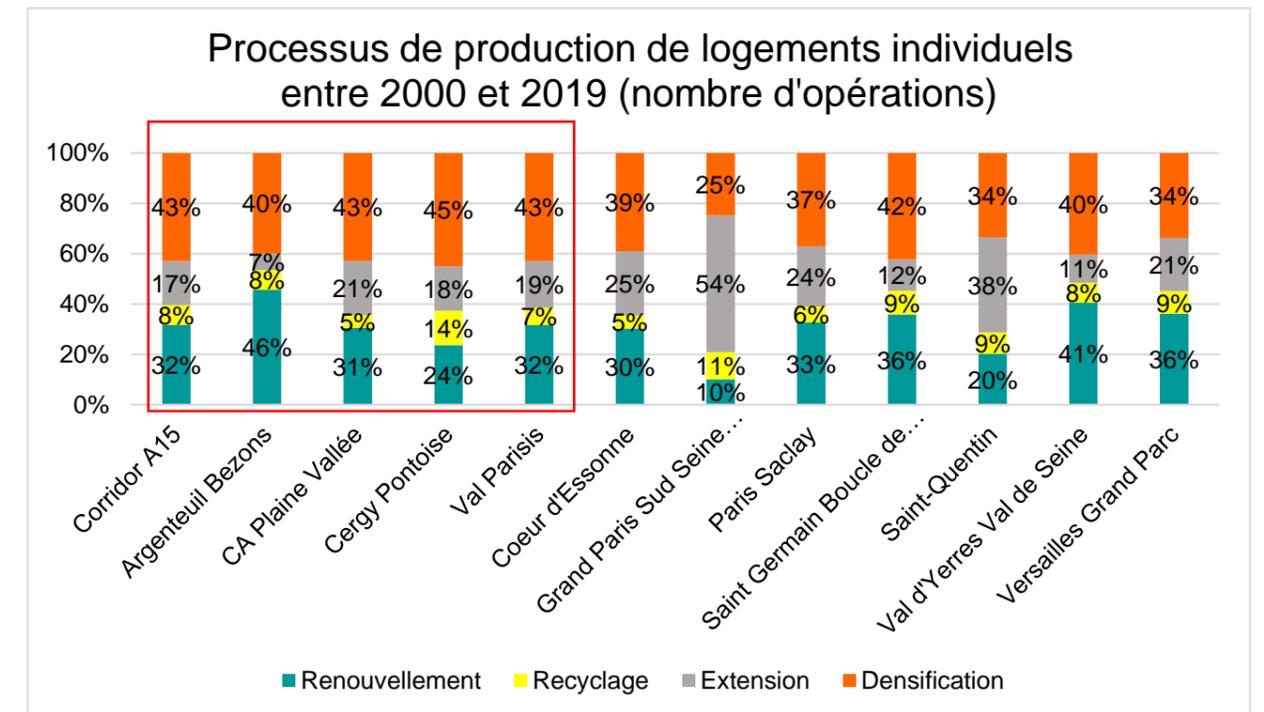
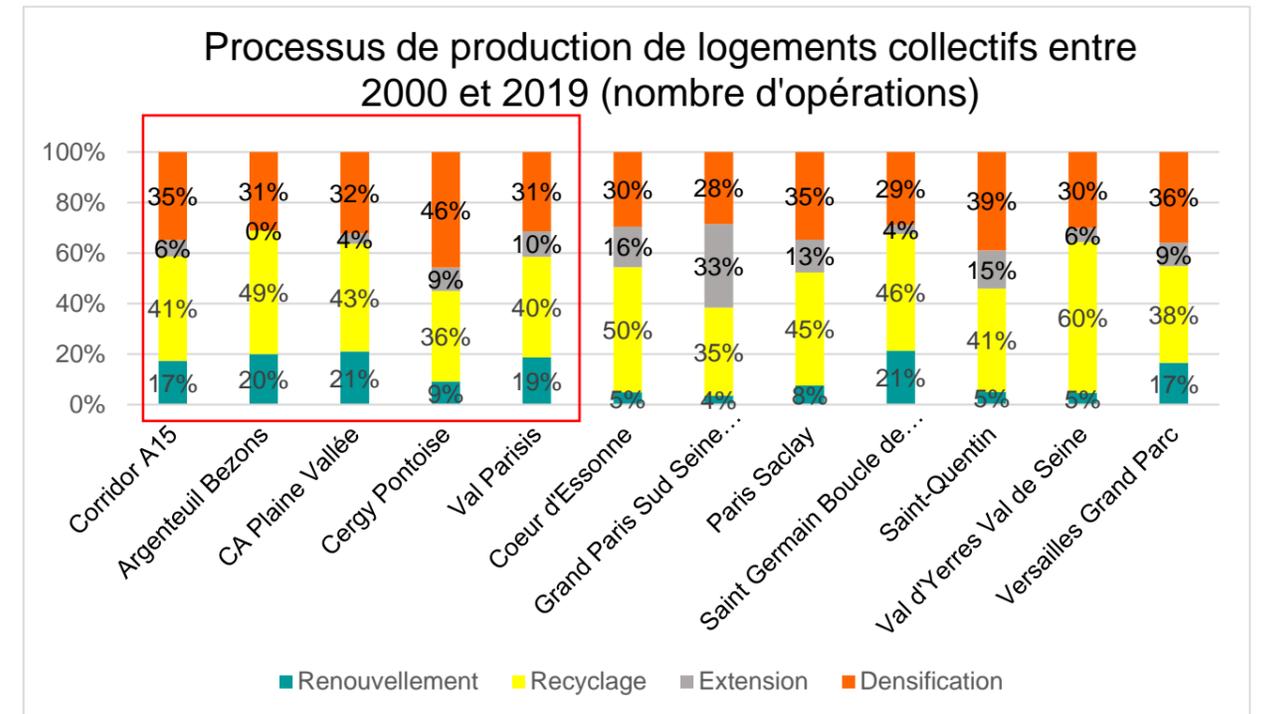
Depuis le début des années 2000, les opérations de logements collectifs ont principalement été réalisées en recyclage, c'est-à-dire par un changement de l'usage de l'occupation des sols. C'est particulièrement vrai à Argenteuil et Bezons, où les dynamiques actuelles tendent à transformer une partie des surfaces d'activités en logements (Portes Saint-Germain). Au total, sur le territoire, cela concerne un tiers des logements construits. Un autre tiers des logements est lié à de la densification, et 20% en renouvellement (démolition reconstruction).

Les processus de construction de logements collectifs sont assez similaires dans le Corridor A15 en dehors de Cergy-Pontoise.

La part de l'extension urbaine dans la construction de logements collectifs est très marginale (notamment par rapport à Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart). Elle est plus forte pour le logement individuel (sauf aux franges de l'agglomération), mais quantitativement cela représente moins de 10% des logements construits sur la période.



Eco-quartier des Bayonnes, Herblay, photographie : Paul Lecroart



Source : Institut Paris Région

1.8 Les projets urbains

La carte fait apparaître les périmètres de projets d'aménagement et les secteurs de réflexions. Ils sont classés en fonction de leur vocation dominante.

- En rouge, les projets mixtes mélangeant construction de logements et d'espaces d'activités dont les principaux sont :
 - Grand Centre de Cergy (Cergy-Pontoise)
 - ZAC des Linandes (Cergy-Pontoise)
 - ZAC des Meuniers (Val-Paris)
 - ZAC Cœur de Ville (Bezons)
- En orange, les projets de logements dont les principaux sont :
 - ZAC Quartier Bossut (Cergy-Pontoise)
 - ZAC des Bois-Rochefort (Val-Paris)
 - L'éco-quartier des Bayonnes (Val-Paris)
- En violet, les projets d'espaces d'activités, dont les principaux sont :
 - ZAC des Bois Rochefort, les Beauregards et la ZAC des Epinaux (Val-Paris)
 - Restructuration de St-Brice-sous-Forêt (Plaine Vallée)
- En vert, les projets d'espaces ouverts (parcs, forêts, etc.) dont les principaux sont :
 - La forêt de Pierrelaye (Val-Paris)
 - Plaine d'Argenteuil (T5)
- En marron, les projets d'équipements publics

Les agglomérations de Cergy-Pontoise, et du Val Paris ainsi que sur les communes d'Argenteuil et Bezons connaissent une dynamique de projets importante. Plaine Vallée, territoire très résidentiel et préservée accueille des projets de moindre ampleur.

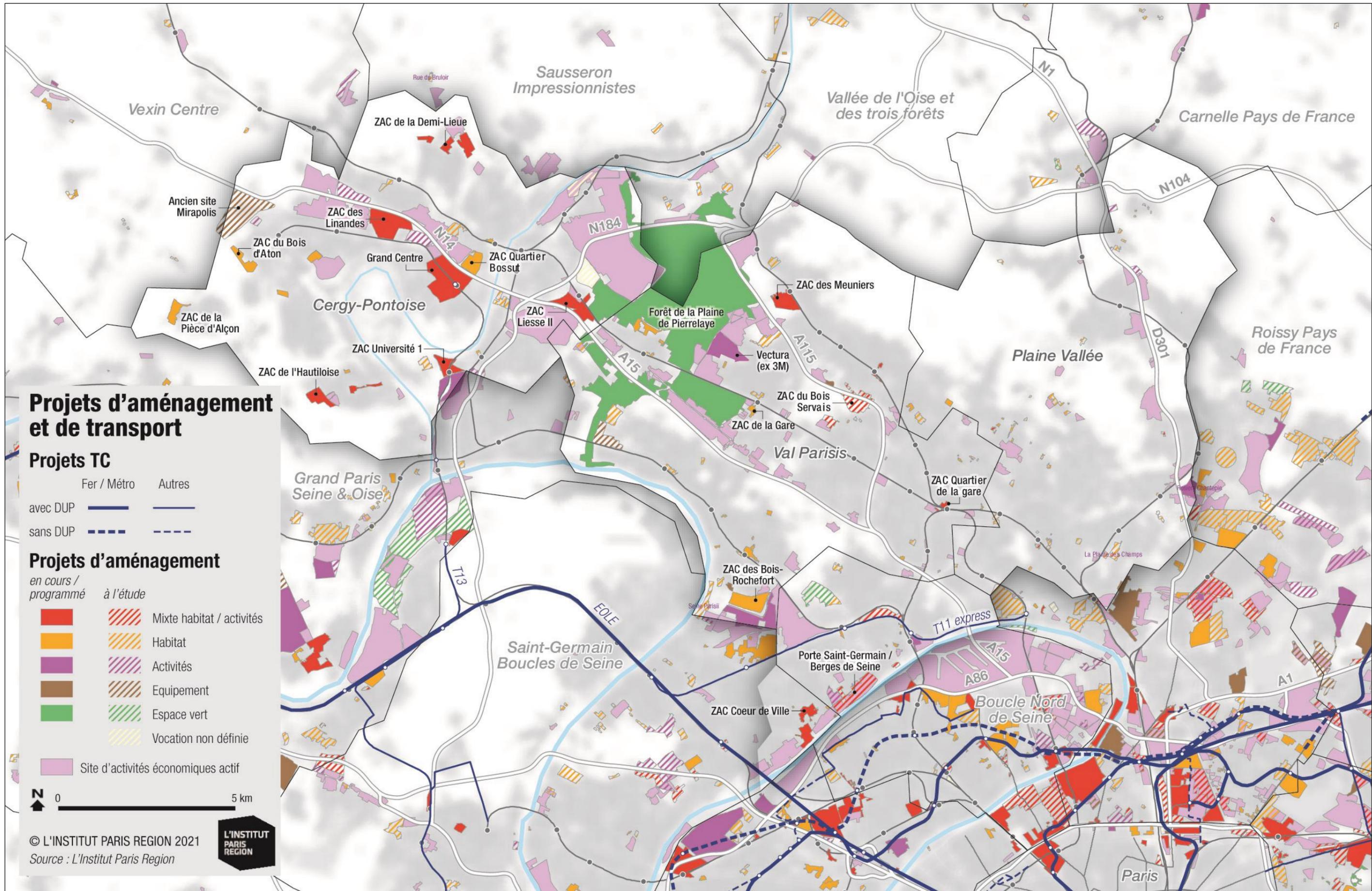
La carte fait également figurer les projets de transports sur lesquels les projets d'aménagement s'appuient parfois :

- 2 quartiers de gares font l'objet de projets urbains à dominante logement ou mixtes : Ermont-Eaubonne, Saint-Leu La Forêt,
- Les projets économiques se font en lien avec la desserte routière : ZAC des Beauregards, ZAC des Epinaux, ZAC des Ecouardes,
- la ZAC Bois Rochefort devrait bénéficier du projet Bus Entre Seine qui reliera la gare de Corneilles (Ligne J Transilien) au Pont de Bezons (T2) et Sartrouville (ligne L Transilien + RER A).

Indications méthodologiques

La carte des projets d'aménagement a été réalisée à partir des éléments de la BD Projets de L'Institut Paris Region (mise à jour 2021). Elle recense les principaux secteurs de projet du territoire Corridor A15 en cours ou à l'étude. Elle ne recense pas les opérations de constructions dans le diffus (permis de construire).

Source : L'Institut Paris Region 2021



1.9 Les Contrats d'Intérêts Nationaux dans le Corridor A15

Outils opérationnels de l'aménagement, les Contrats d'Intérêts Nationaux (CIN) sont destinés à faciliter la réalisation de projets d'aménagements et de logements.

- **CIN d'Argenteuil**

Le CIN d'Argenteuil a été signé en 2016. Il a pour objectif de favoriser le renouveau de la ville d'Argenteuil en reconvertissant les nombreuses friches de la ville et de nouer des partenariats entre les différents acteurs pour rendre ces projets concrets.

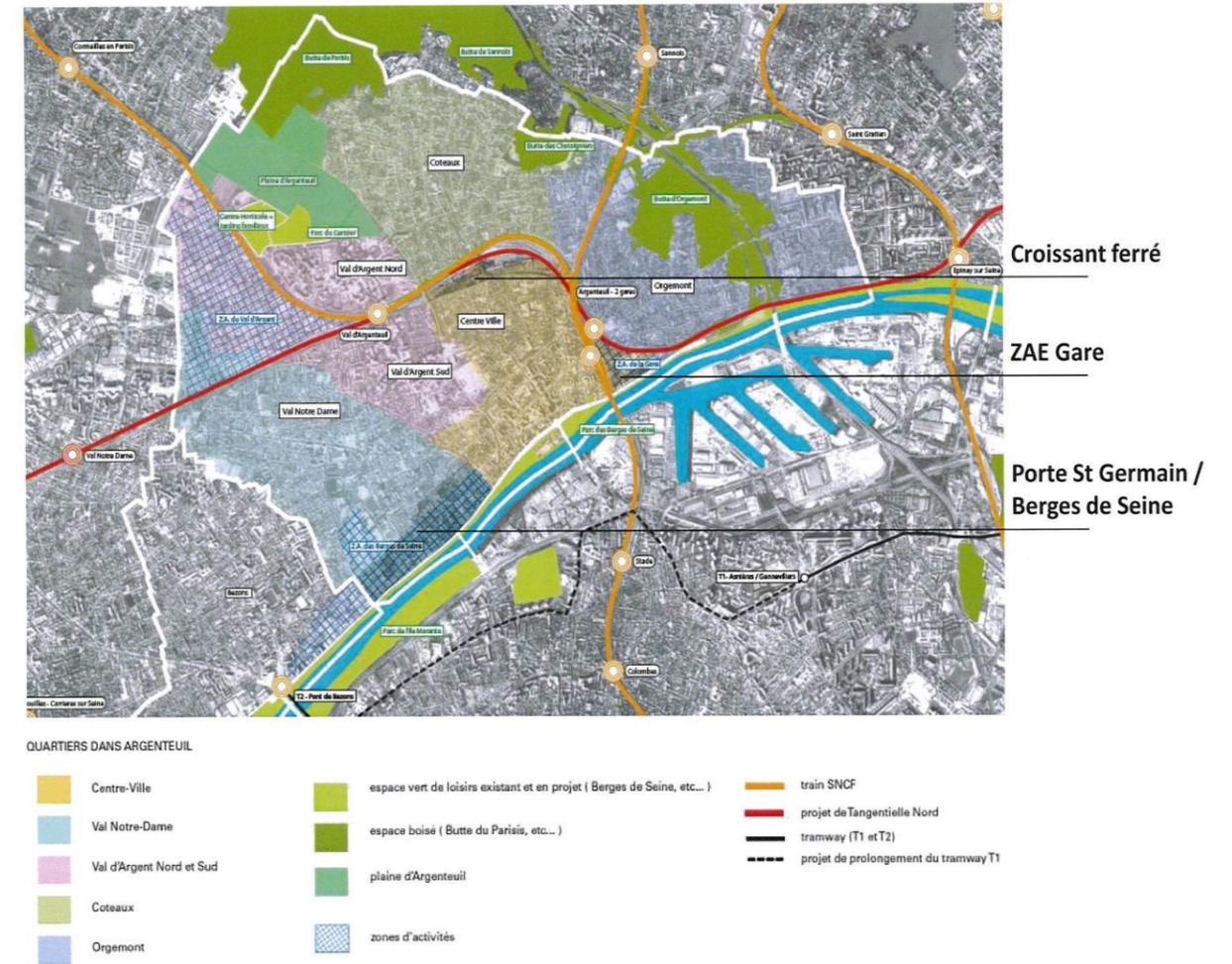
Les projets imaginés dans le cadre du CIN permettront d'améliorer le cadre de vie dans la ville la plus peuplée du département du Val d'Oise.

Il prévoit l'aménagement de nouveaux quartiers et de corriger les déséquilibres au sein de la ville. Au total, ce sont près de 2 000 à 3 000 logements qui sont prévus ainsi que 200 000 m² de locaux d'activités avec des équipements et des services. Ces aménagements sont prévus pour être réalisés sur des terrains de la SNCF (croissant ferré et Gare d'Argenteuil) ainsi que sur des friches dans le tissu urbain mixte (secteurs de la Porte Saint-Germain et des Berges de Seine).



Gare d'Argenteuil grande Ceinture, désaffectée depuis 1939, prévue pour être remise ne service pour le T11 express vers 2027, photographie : Louis Comte

ANNEXE 1 - Les secteurs de projet du Contrat d'Intérêt National



Source : CIN Argenteuil, Ville d'Argenteuil

- **CIN de la forêt de Pierrelaye**

Signé en 2017, ce CIN a pour objectif la création d'une nouvelle forêt au sein de la région Île-de-France. La plaine de Pierrelaye-Bessancourt est un maillon de la ceinture verte régionale, inscrite dans une continuité écologique régionale. Elle est un élément de respiration entre la vallée de Montmorency et l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Le CIN fait suite aux travaux menés depuis la fin des années 1990 par les collectivités locales pour la réhabilitation de la plaine de Pierrelaye Bessancourt. En 2012, le projet d'aménagement reçoit le label « Grand paris » et le Syndicat Mixte pour l'aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP) est créé pour mettre en place les démarches opérationnelles.

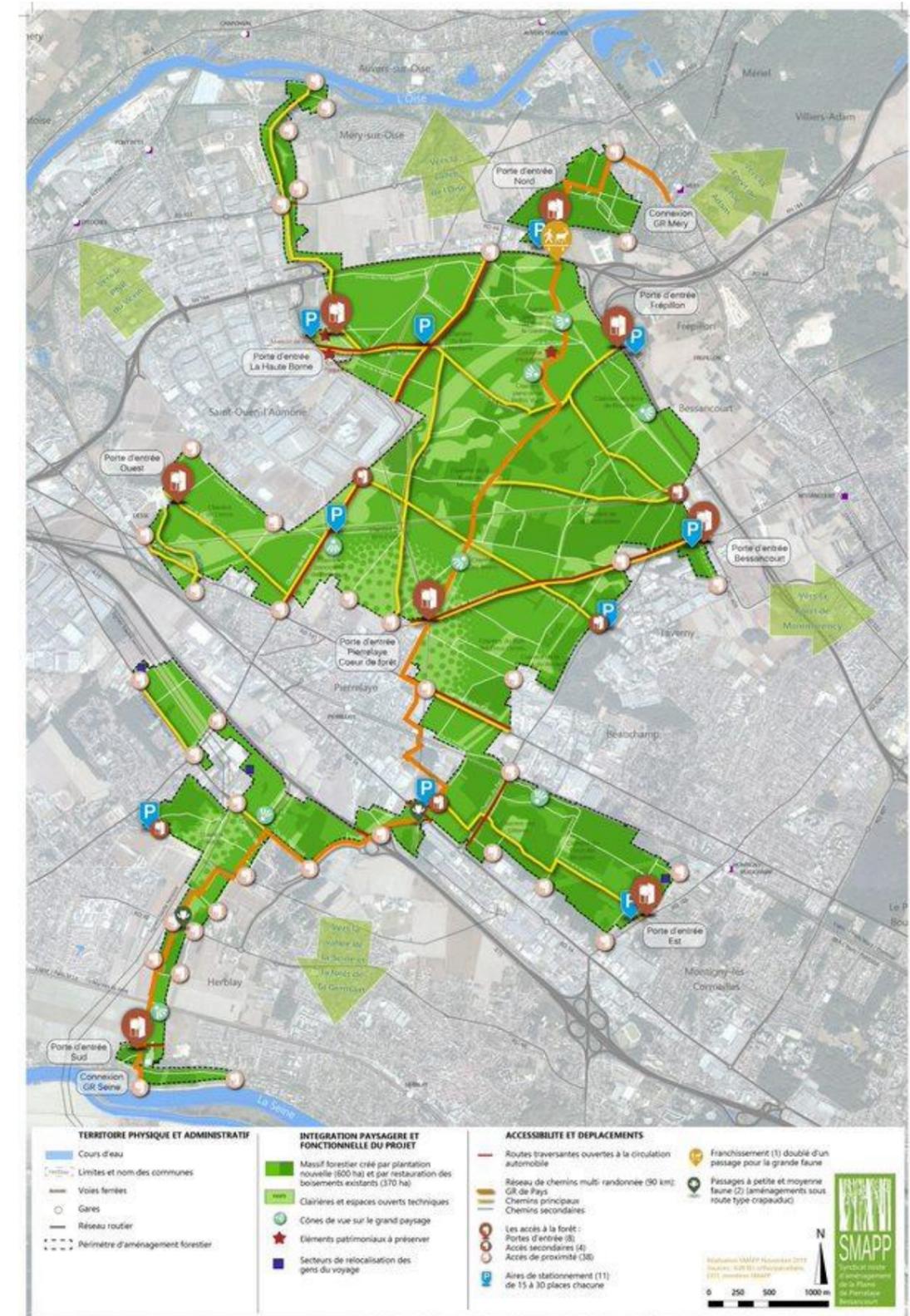
Cette plaine de plus de 2 000 hectares est déjà considérée par le SDRIF de 1994 comme un espace vert à protéger. Le SDRIF de 2013 conforte le rôle de cet espace tandis que ses pourtours sont identifiés comme des zones à potentiels d'urbanisation.

Confrontée à de nombreuses nuisances, la plaine de Pierrelaye a subi une altération de son caractère agricole. Cela est principalement dû à la pollution des sols avec des métaux lourds ainsi qu'à la pression urbaine sur les franges et au développement d'un habitat précaire non-règlementé.

Le périmètre d'intervention s'étend sur sept communes : Bessancourt, Frépillon, Herblay, Méry-sur-Oise, Pierrelaye, Saint-Ouen-l'Aumône et Taverny. Les communes de Montigny-lès-Cormeilles et de Beauchamp sont associées à la démarche. A plus grande échelle, cela concerne trois EPCI : la CA de Cergy-pontoise, la CA de Val-Paris et la CC de la Vallée de l'Oise et des trois-Forêts.

Le CIN contient plusieurs objectifs stratégiques. Tout d'abord, il s'agit de créer une forêt péri-urbaine de 1 000 hectares au cœur de la plaine et des parcs boisés à proximité des zones d'habitats existantes. Il s'agit aussi de maintenir de l'activité agricole sur environ 400 hectares de terrain non pollués. Dans le même temps, les franges seront urbanisées avec la création de 6 000 à 8 000 logements. Elles accueilleront aussi des activités économiques et des équipements publics.

Cette forêt portera le nom de forêt de Maubuisson. Depuis la plantation des premiers arbres, le 25 novembre 2019 à Méry-sur-Oise, ce sont 120 hectares, soit 292 000 arbustes, d'une trentaine d'essences différentes, qui ont été mis en terre. Au total plus d'un million d'arbres de 29 essences forestières et 18 essences arbustives différentes doivent être plantés entre 2019 et 2029 pour un investissement de 84,5 millions d'euros.



CIN Forêt de Pierrelaye, crédit : SMAPP. Sources : IGN BD ortho/parcellaire / DDT / membres SMAPP

1.10 Zoom : des nouveaux cœurs de villes

Comme ailleurs, la problématique de la vitalité des centres-villes se heurte à la concurrence forte des zones périurbaines qui concentrent les centres commerciaux et les grands magasins. De nombreux emplois sont situés aussi hors des centres-villes dans de grandes zones d'activités.

Des projets de revitalisation de cœurs de ville sont mis en place dans certaines communes afin de relancer une dynamique de centralité, autour d'un pôle de transport ou bien d'un lieu symbolique.

Quelques projets emblématiques réalisés ou cours de réalisation :

- Cergy : Zac Cœur d'agglomération Grand Centre

Redynamisation du quartier de la Préfecture en créant une ville-campus via l'implantation d'établissements d'enseignement supérieur et la construction d'une Maison internationale de la recherche. Le projet prévoit l'installation de 10 000 emplois et la construction de 3 000 logements. À l'heure actuelle 550 logements ont été livrés. Il prévoit aussi le renforcement de l'offre culturelle, la modernisation et extension du centre commercial, la relance de l'immobilier tertiaire, la restructuration du pôle gare. Projet lancé en 2010 avec une livraison finale prévue pour 2025.

- Bezons : Zac Cœur de ville

Création d'un centre-ville mixte entre logements et commerces. Le projet prévoit la réalisation d'environ 1 000 logements (40% de logements sociaux et une résidence étudiante de 145 logements), de 20 000 m² de commerces (une grande surface commerciale, 10 restaurants, un cinéma et une salle de fitness) et des équipements (un nouvel hôtel de ville, un groupe scolaire, une salle polyvalente et un complexe sportif). Le projet prévoit aussi le réaménagement et agrandissement du parc Bettencourt. En juin 2021, 720 logements ont été livrés. Projet lancé en 2011 avec une livraison finale prévue pour 2025.

- Montigny-Beauchamp : Zac de la Gare

Ouverture de la gare sur la ville et création d'un nouveau quartier mixte de logement et d'activités. Le projet prévoit la restructuration des espaces publics (nouvelle trame viaire, extension de la place de la gare, recomposition de la gare routière avec une place centrale, création de deux squares et deux jardins), la création de 660 logements 6 000 m² d'équipements et 13 200 m² d'activités dont 2 000 m² de commerces. Projet lancé en 2012 avec une livraison finale prévue pour 2023.

- Ermont et Eaubonne : ZAC Quartier de la gare

Réaménagement du quartier de la gare avec la construction de nouveaux espaces publics, la densification de l'habitat et une nouvelle offre immobilière tertiaire. 850 logements sont prévus dont 10% de logements sociaux. Des commerces sont aussi dans le programme (6 500 m² de commerces dont un supermarché de 1 500 m² de surface de vente). Projet lancé en 2005 avec une livraison finale prévue en 2022.



Quartier de la gare d'Ermont Eaubonne, source : Anca Duguet, Institut Paris Region



Bezons cœur de Ville, source : Louis Comte, Institut Paris Region



Pôle gare de Cergy-Préfecture, photographie Louis Comte

1.11 Les réflexions récentes sur le territoire

Le Corridor A15 n'est pas un territoire sans projets. Il a fait l'objet d'une attention particulière de plusieurs équipes d'architectes et urbanistes qui ont proposé une vision pour le futur de ce territoire.

- **Collectif Holos**

Mené par l'agence Richez Associés avec un large collectif, cette étude a été réalisée dans le cadre de la consultation sur les routes du Grand Paris. Cette étude se focalise sur l'autoroute A15 et promeut une transformation de l'infrastructure autoroutière pour la rendre urbaine et agréable.



Une ouverture sur le paysage métropolitain : le viaduc de Gennevilliers en 2050

Source : Les routes du futur du Grand Paris –Focus A15, ©Richez_Associés / Collectif Holos / Lous Kat

- **David Mangin, Seura Architectes**

Appelé par le maire de Montigny-lès-Cormeilles pour réfléchir à la transformation des commerces sur la D14, plusieurs propositions ont été faites pour rendre l'axe plus urbain et diminuer les coupures urbaines.

Le projet de mutation de la RD14 en boulevard urbain/Carrefour ...avant et après



Le projet pour une grande place urbaine du centre-ville en réalisant un parking souterrain sous les logements... avant et après



Source : Carpentier, Jean-Noël, et David Mangin. *Le maire, l'architecte, le centre-ville... et les centres commerciaux. Book on Demand, Paris, 2017*
 Crédit : David Mangin (SEURA ARCHITECTES)

2 SOCIO- DEMOGRAPHIE

2.1 Une population en hausse

Chiffres clés de la population en 2018 :

- Corridor A15 : 812 000 habitants
Soit 65,6% de la population du Val d'Oise
Soit 6,6% de la population régionale
- CA Cergy-Pontoise : 211 000 habitants
- CA Val-Parisis : 278 000 habitants
- CA Plaine Vallée : 183 000 habitants
- Argenteuil et Bezons : 141 000 habitants

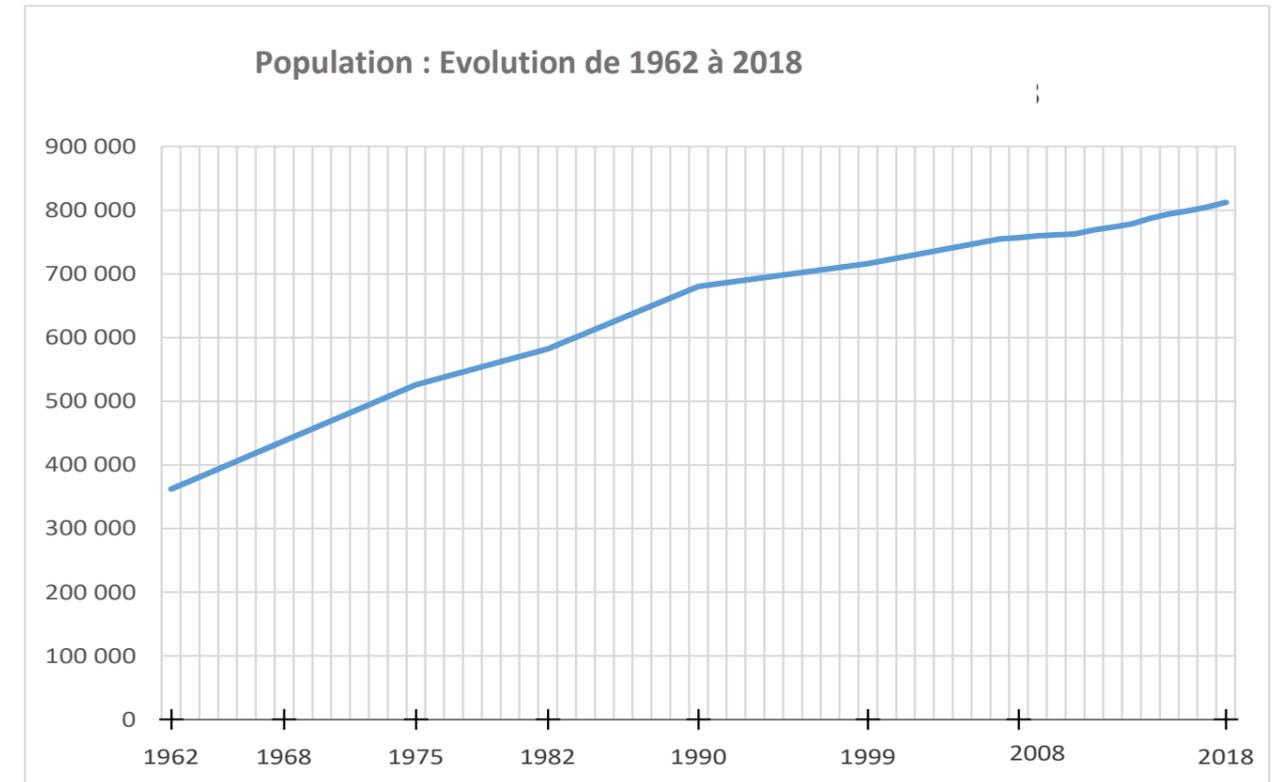
Le Corridor A15 compte 812 000 habitants en 2018, contre 526 000 en 1975, soit une progression moyenne de 6 650 habitants chaque année. La croissance de la population se poursuit toujours aujourd'hui mais à un rythme plus faible que durant la période 1962-1990.

La moitié de la croissance démographique a eu lieu dans la CA de Cergy, un tiers dans le Val Paris et 5% dans les communes d'Argenteuil-Bezons. Au cours de la période récente (2013-2018), le territoire a gagné 6 800 habitants par an, dont 42% dans la CA de Val Paris, 32% dans la CA de Cergy-Pontoise et 18% dans les communes d'Argenteuil et Bezons.

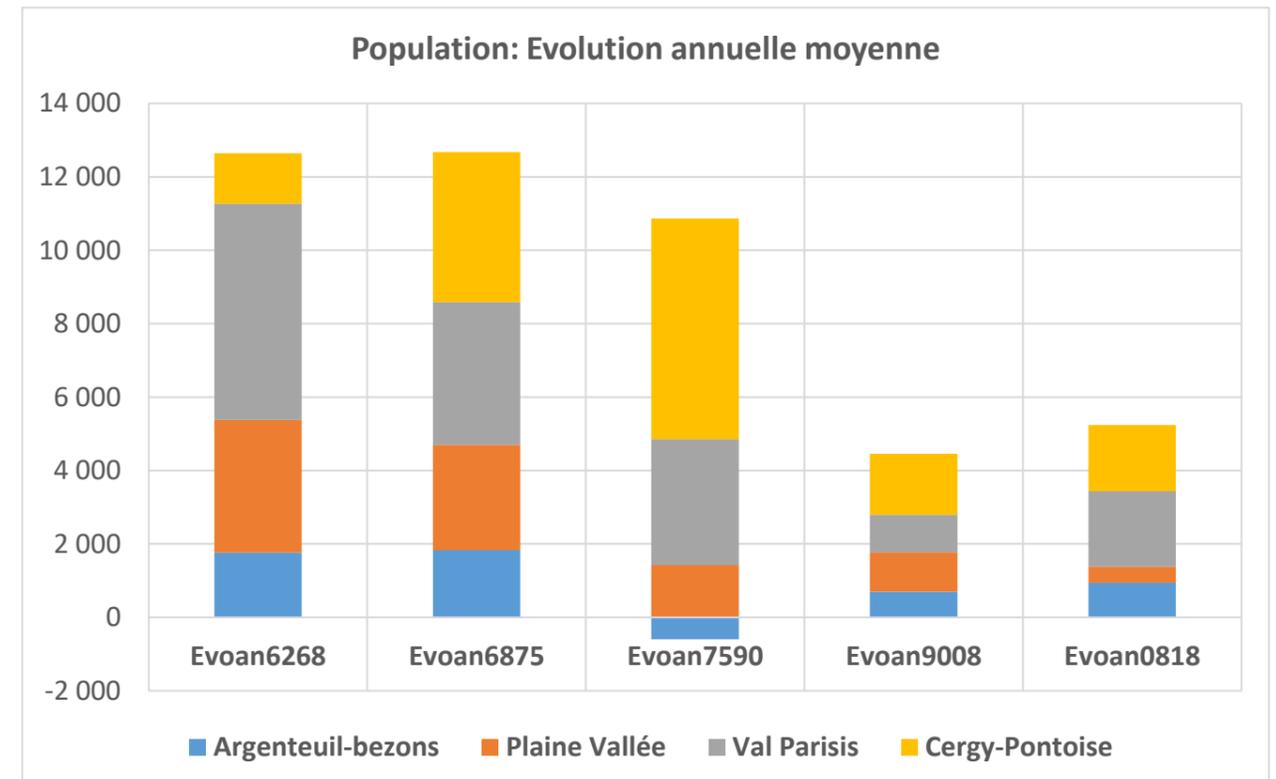
Le Corridor A15 a connu une progression de 12 000 habitants par an dans les années 60 et 70. Puis la croissance s'est ralentie (+ 4 000 habitants par an dans les années 90). Elle est de + 6 800 par an au cours de la dernière période intercensitaire (2013-2018).

D'une certaine façon, les territoires se sont relayés pour tirer la croissance démographique du territoire. D'abord, Val-Parisis et Plaine-Vallée (1962-1968) puis Cergy-Pontoise (de 1968 à 1990). La croissance de la population plus faible depuis les années 1990 jusqu'à aujourd'hui marque la fin de la période faste d'équipement du territoire et augure une répartition plus homogène des nouvelles populations. Le territoire de Plaine-Vallée n'accueille d'ailleurs aujourd'hui que très peu de nouveaux habitants.

Certains territoires ont eu cependant des trajectoires plus compliquées. Argenteuil et Bezons ont perdu de la population dans les années 1975-1990 avant de repartir en positif au tournant des années 2000. Val-Parisis, après une avoir accueilli peu de nouvelles populations entre 1990 et 2008 renoue avec une croissance plus forte de sa population.



Source : INSEE 2018



Source : INSEE 2018

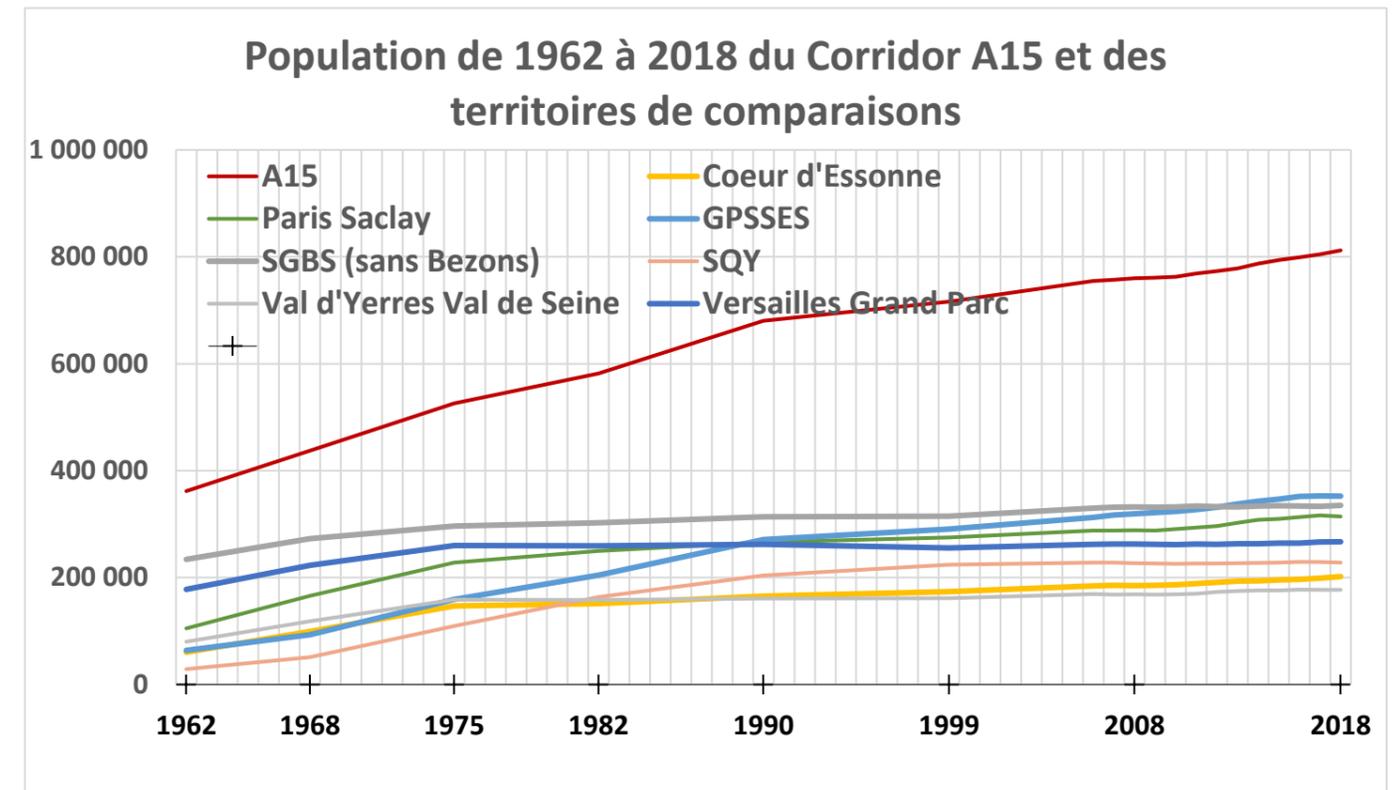


Construction de logements à Cergy, photographie : Louis Comte

Le Corridor A15 : une croissance intermédiaire avec les territoires de comparaison

Depuis 1962, le Corridor A15 a connu une croissance annuelle de sa population de 1,46% par an (croissance plus forte en début de période) grâce à la présence de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Cette croissance est intermédiaire par rapport aux autres territoires de comparaison : +0,65% par an pour SGBS (sans Bezons), 0,73% pour Versailles GP pour les croissances les plus faibles et 3,11% pour GPSSSES et 3,78% pour SQY pour les croissances les plus fortes.

Au cours de la période récente (2013-2018), les écarts de croissance entre territoires se sont réduits. Toutefois, le Corridor A15 se caractérise par le taux de croissance le plus élevé : 0,9 % par an dans le Corridor A15, 0,8% à Paris Saclay et GPSSSES et entre 0,1% et 0,3% dans les autres territoires de comparaison.



Source : INSEE 2018, Recensement de la population

Projection de population à l'horizon 2025

Le Corridor A15 comportait 812 000 habitants en 2018.

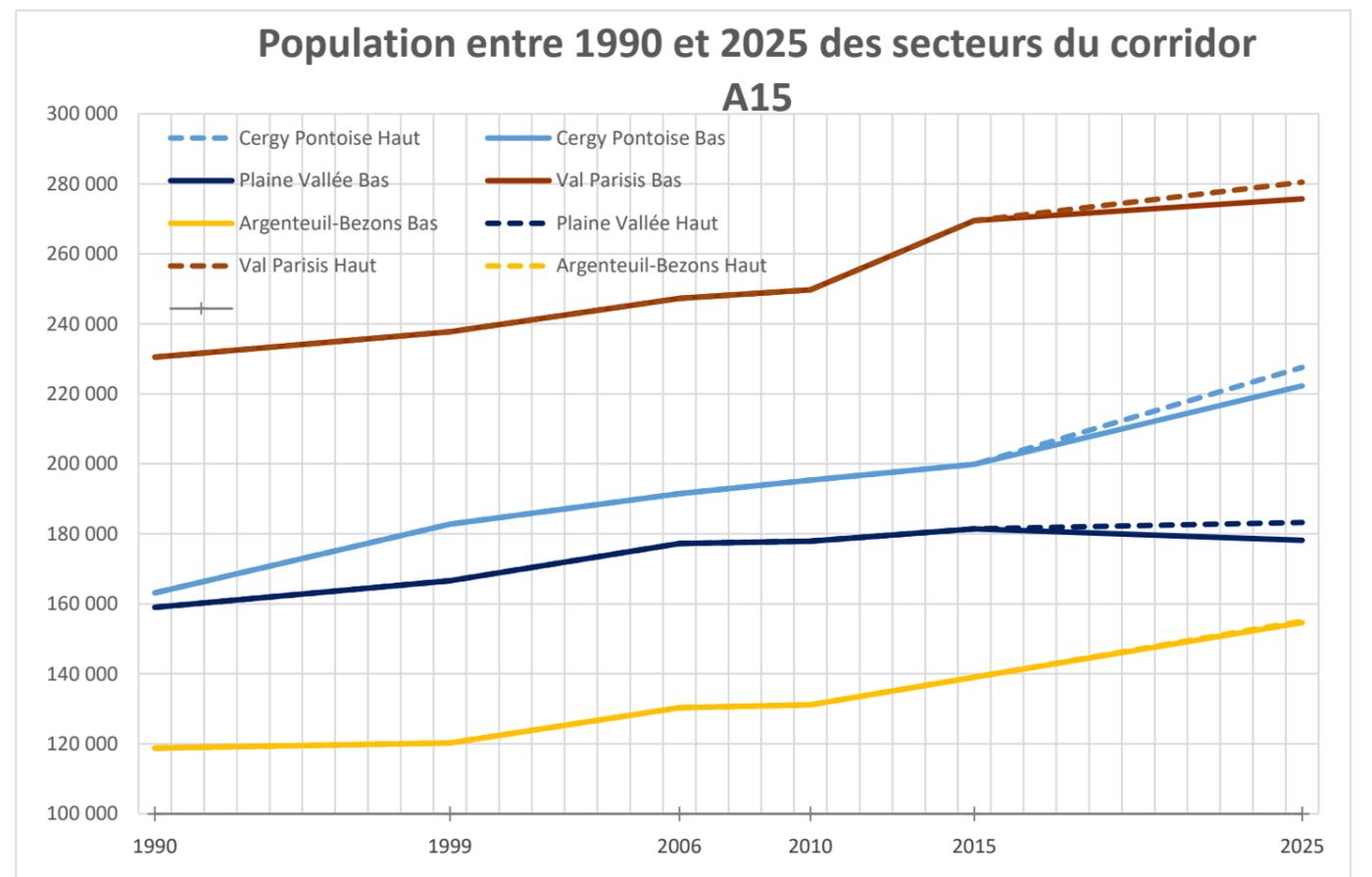
Les projections de population à 2025 sont les suivantes :

- 831 000 en 2025 dans le scénario bas,
- 846 000 dans le scénario haut (+0,5% à +0,7% par an)

Scénario bas : +0,51% en moyenne par an dans le Corridor A15, 0,38% dans le Val-d'Oise entre 2015 et 2025, +0,48% en Île-de-France.

Scénario haut : +0,69% en moyenne par an dans le Corridor A15, 0,64% dans le Val-d'Oise entre 2015 et 2025, +0,58% en Île-de-France.

Ces hypothèses sont associées à une construction de 3 150 logements dans le scénario bas et à une construction de 4 100 logements dans le scénario haut.



Source : INSEE 2018, Recensement de la population

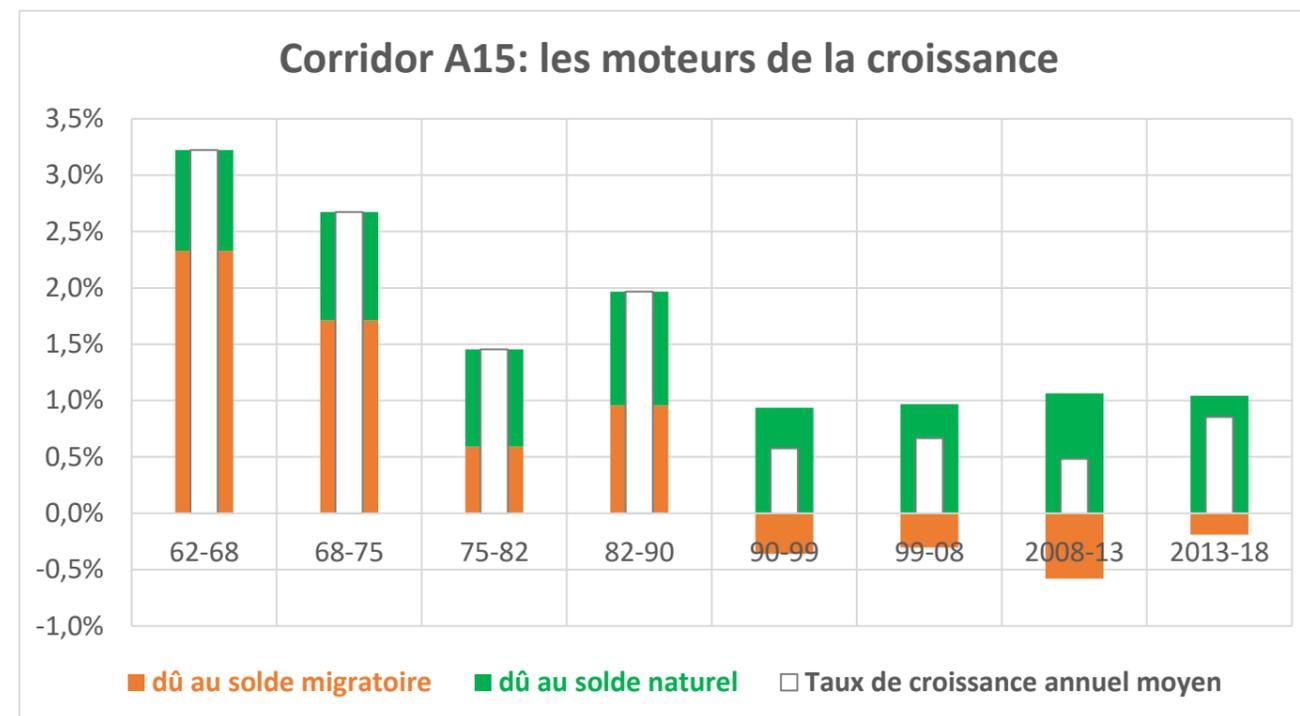
Les moteurs de la croissance

Globalement, on observe un ralentissement de la croissance démographique dans le Corridor A15 en lien avec la réduction de l'excédent migratoire puis d'un déficit migratoire plus ou moins fort selon les périodes.

Depuis la période 1990-1999, le solde migratoire est négatif dans le Corridor A15 alors que le solde naturel reste assez semblable. Lors de la dernière période d'observation (2013-2018), on constate une réduction du déficit migratoire sur tous les territoires du Corridor A15.

Les évolutions sont similaires sur les territoires de comparaison avec une réduction de l'excédent migratoire puis un déficit.

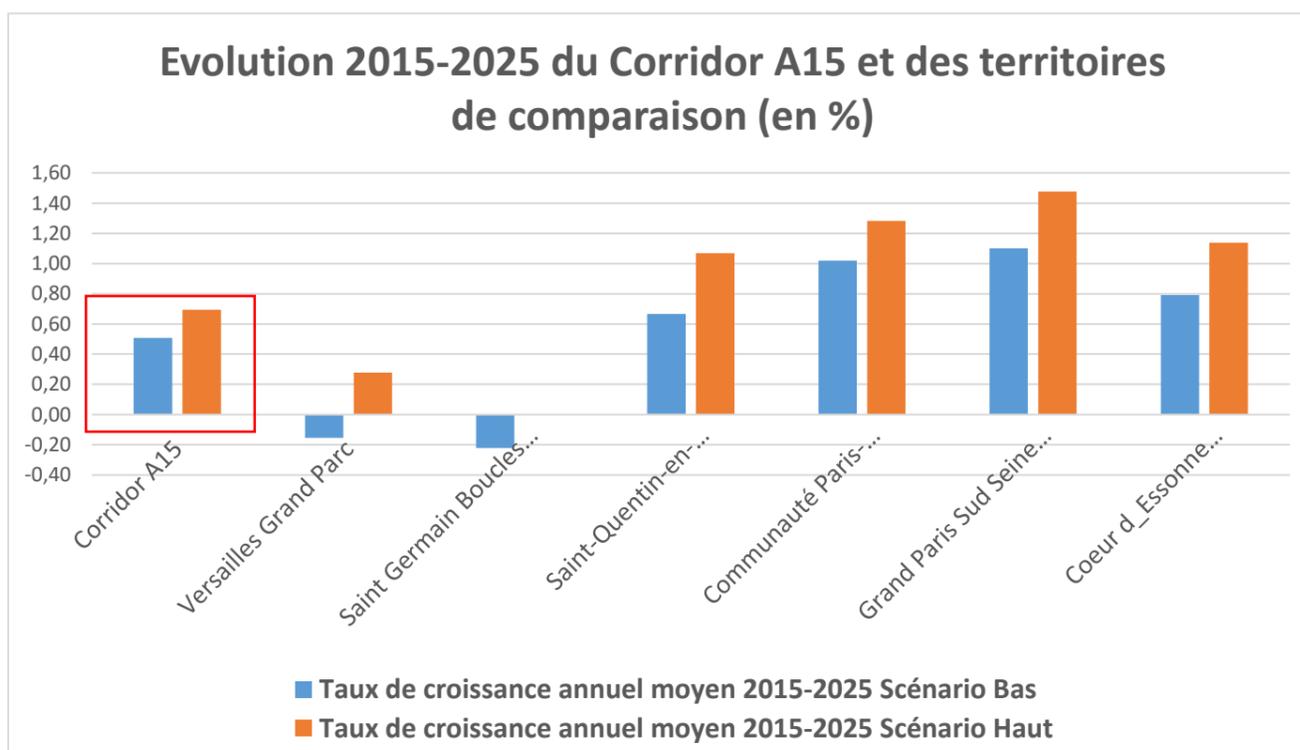
Au cours de la période récente, le solde migratoire est nul voire légèrement positif dans les territoires de comparaison situés en Essonne alors qu'il reste négatif dans les territoires de comparaison situés dans les Yvelines.



Source : INSEE, Recensement de la population

Projections démographiques à l'horizon 2025 : des évolutions intermédiaires aux territoires de comparaison

Si certains territoires risquent de décroître en termes de population, le Corridor A15 est assuré de croître. Cependant, il est, parmi les territoires d'études celui dont la croissance de population projetée est la moins forte. D'autres territoires de grande couronne sont plus dynamiques.



Source : INSEE, Recensement de la population

2.2 Des échanges migratoires de faible intensité

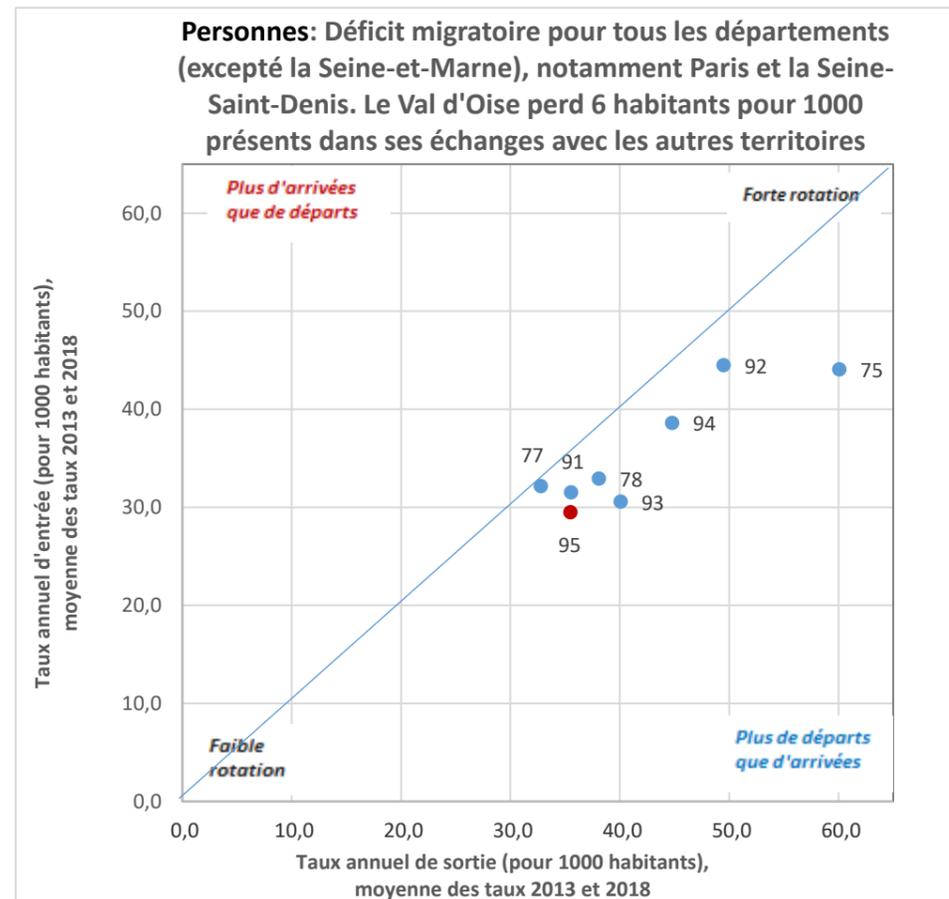
Dans le Val d'Oise...

Entre 2017 et 2018, 35 600 individus sont arrivés dans le département du Val-d'Oise soit 2,9% de la population présente en 2018. Dans le même temps, 44 000 individus en sont partis soit 3,5% de la population.

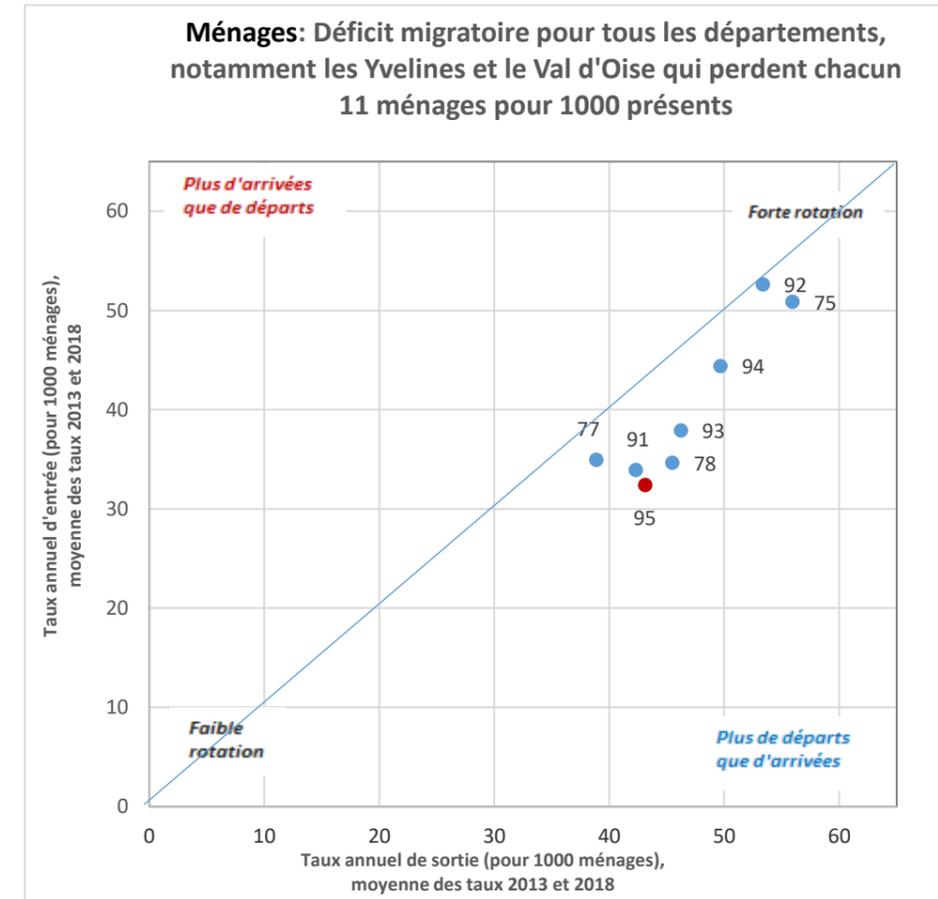
Le solde migratoire entre ce département et le reste de la France est donc de - 8 332 individus. A titre de comparaison, il est de -6 566 dans les Yvelines, - 7 264 en Essonne, - 2 045 en Seine-et-Marne. C'est le solde migratoire le plus bas de la grande couronne francilienne.

Si on rapporte le solde migratoire à la population moyenne du département, le Val-d'Oise a perdu en 2017 par le jeu des migrations avec le reste de la France, 6 habitants pour 1 000 présents. Les départements de proche couronne ont perdu 6,9 habitants pour 1000 présents tandis que les trois autres départements de grande couronne ont perdu 3,3 habitants pour 1 000 présents. Parmi les départements de grande couronne, le Val-d'Oise est celui qui a perdu le plus d'habitants comparativement à sa population.

En nombre de ménage, le déficit migratoire du Val-d'Oise est plus important qu'en nombre d'habitants car ce département attire plutôt des familles et perd des personnes seules.



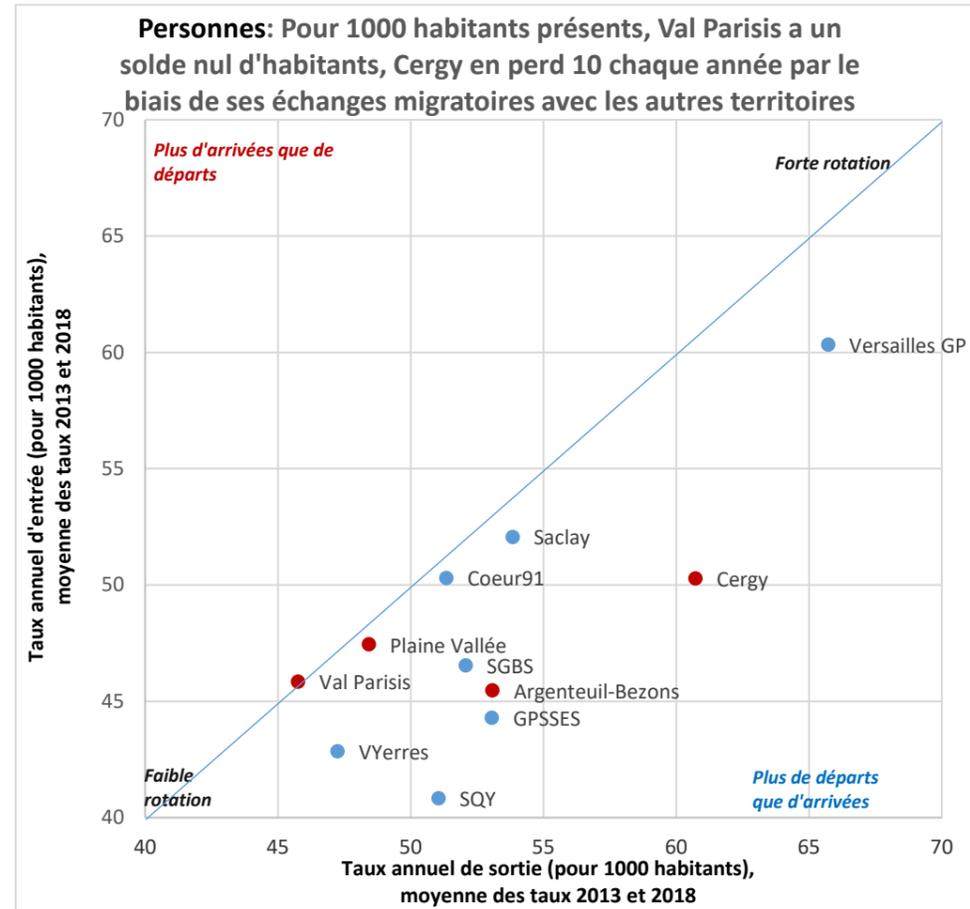
Sources : Insee, Recensements de la population 2013 et 2018,
Champ: Echanges migratoires des personnes de 1 an et plus entre l'EPCI concerné et les autres communes de France métropolitaine et des DOM



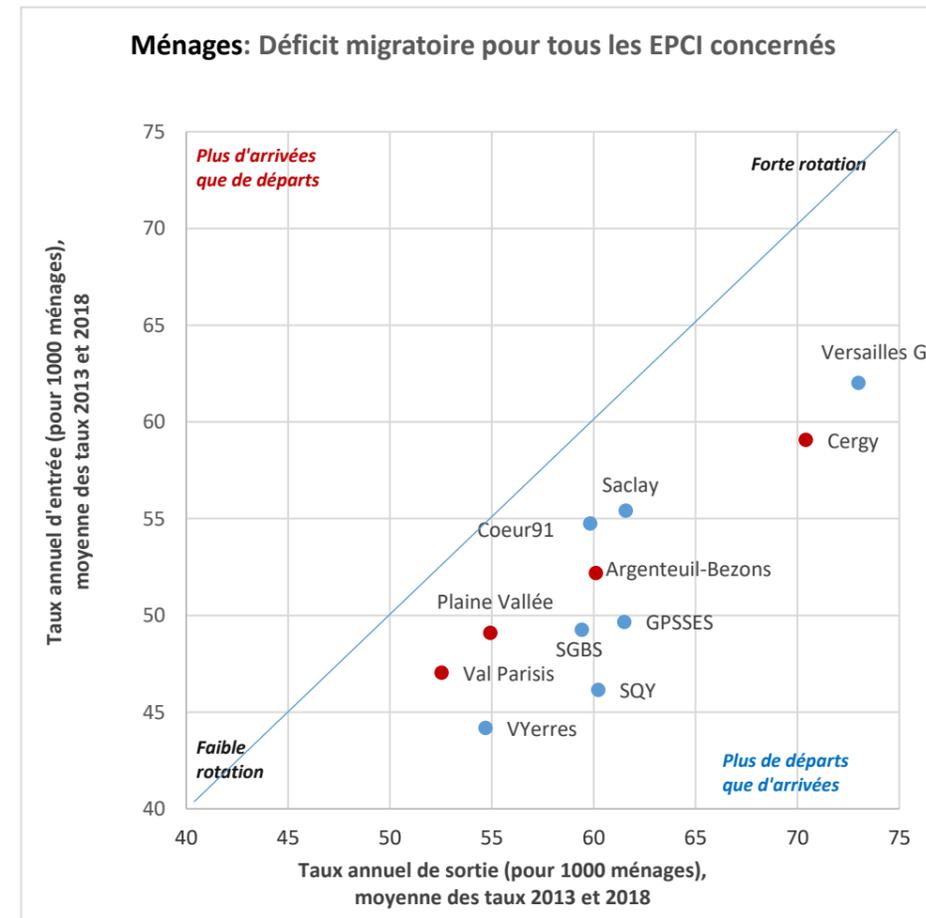
Sources : Insee, Recensements de la population 2013 et 2018,
Champ: Echanges migratoires des ménages entre l'EPCI concerné et les autres communes de France métropolitaine et des DOM

Et dans le Corridor A15 ?

En nombre de personnes, les CA de Val Parisis et de Plaine Vallée ont un solde migratoire quasi-équilibré tandis que les autres territoires perdent des habitants. Les territoires de comparaison ont également des taux annuels de migration nette négatifs, plus ou moins forts selon les territoires. Tous les territoires du Corridor A15 présentent un déficit en termes de ménages. Cergy présente le plus fort déficit. Il perd 12 ménages pour 1 000 ménages présents.



Sources : Insee, Recensements de la population 2013 et 2018,
Champ: Echanges migratoires des personnes de 1 an et plus entre l'EPCI concerné et les autres communes de France métropolitaine et des DOM



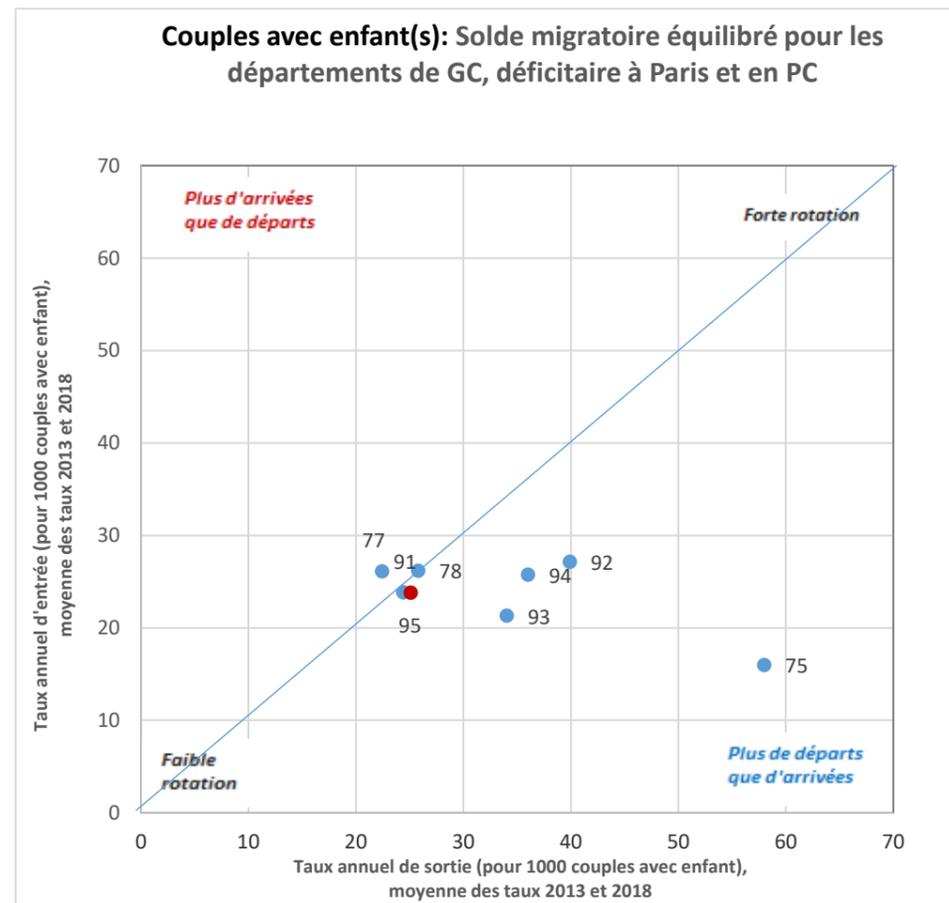
Sources : Insee, Recensements de la population 2013 et 2018,
Champ: Echanges migratoires des ménages entre l'EPCI concerné et les autres communes de France métropolitaine et des DOM

2.3 Des échanges migratoires en équilibre pour les couples avec enfants et en déficit pour les cadres

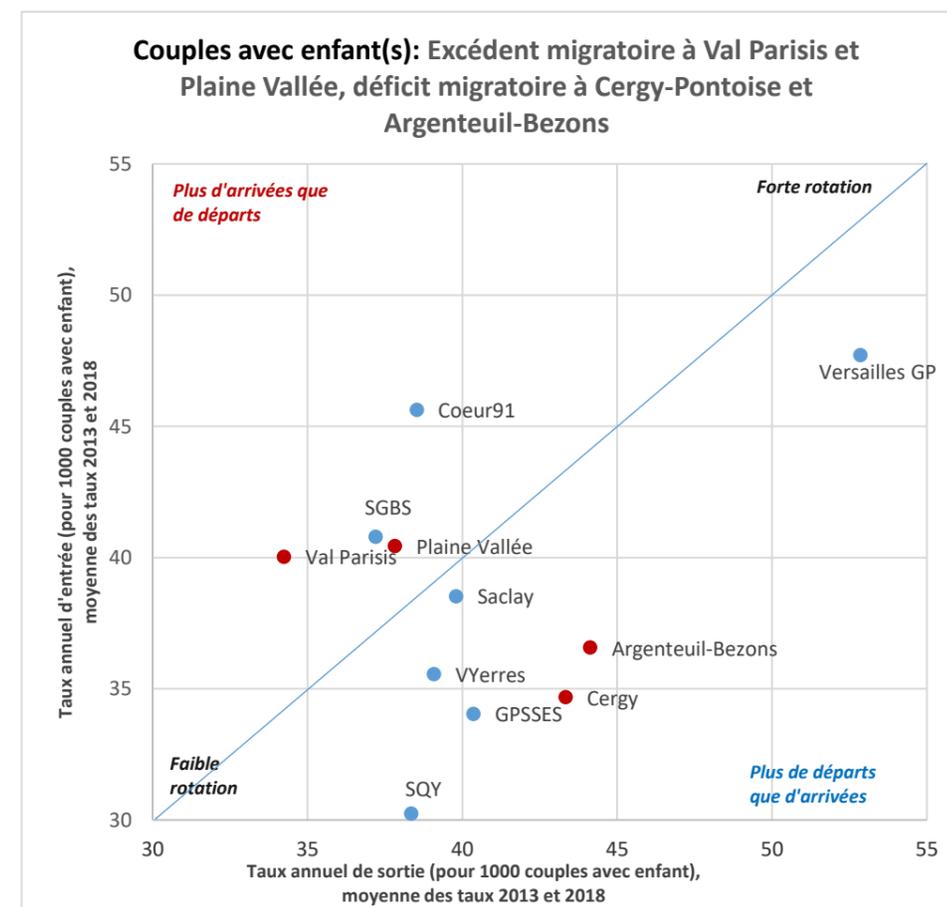
- Les couples avec enfants

Le Val-d'Oise a un solde migratoire quasi-équilibré pour les couples avec enfant(s). Le département a perdu 440 couples avec enfant au cours de l'année 2017, soit un volume un peu plus élevé que celui de l'Essonne. La Seine-et-Marne et les Yvelines ont un excédent migratoire de couples avec enfants (plus d'arrivées que de départs).

Paris et les départements de proche couronne perdent beaucoup de couples avec enfants (-8 000 à Paris, -2 500 dans les Hauts de Seine, -2 800 en Seine-Saint-Denis et -1 900 dans le Val de Marne). Certaines intercommunalités sont attractives pour les couples avec enfant(s), d'autres non. Parmi les territoires du Corridor A15, les CA de Plaine-Vallée et de Val-Paris attirent les couples avec enfants tandis que la CA Cergy-Pontoise et les communes d'Argenteuil et Bezons perdent ces types de ménages.



Sources : Insee, Recensements de la population 2013 et 2018,
 Champ : Echanges migratoires des couples avec enfant(s) entre le département concerné et les autres départements métropolitains et les DOM



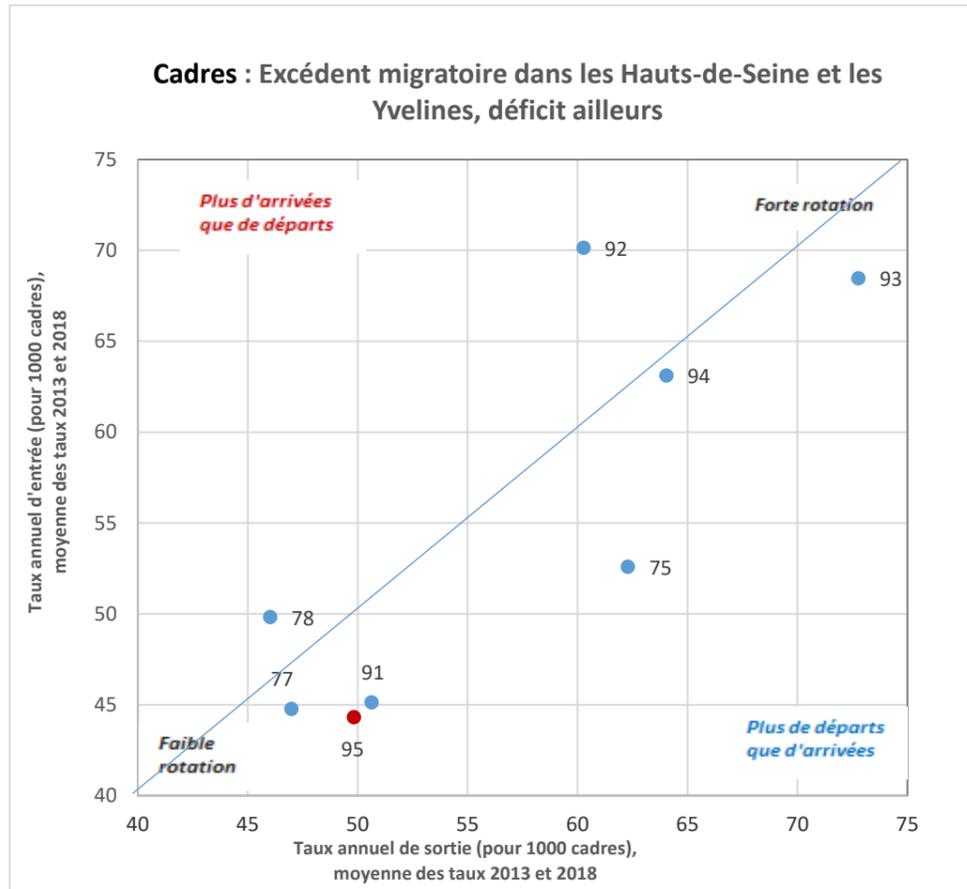
Sources : Insee, Recensements de la population 2013 et 2018,
 Champ : Echanges migratoires des couples avec enfant(s) entre l'EPCI concerné et les autres communes de France métropolitaine et des DOM

- **Les cadres**

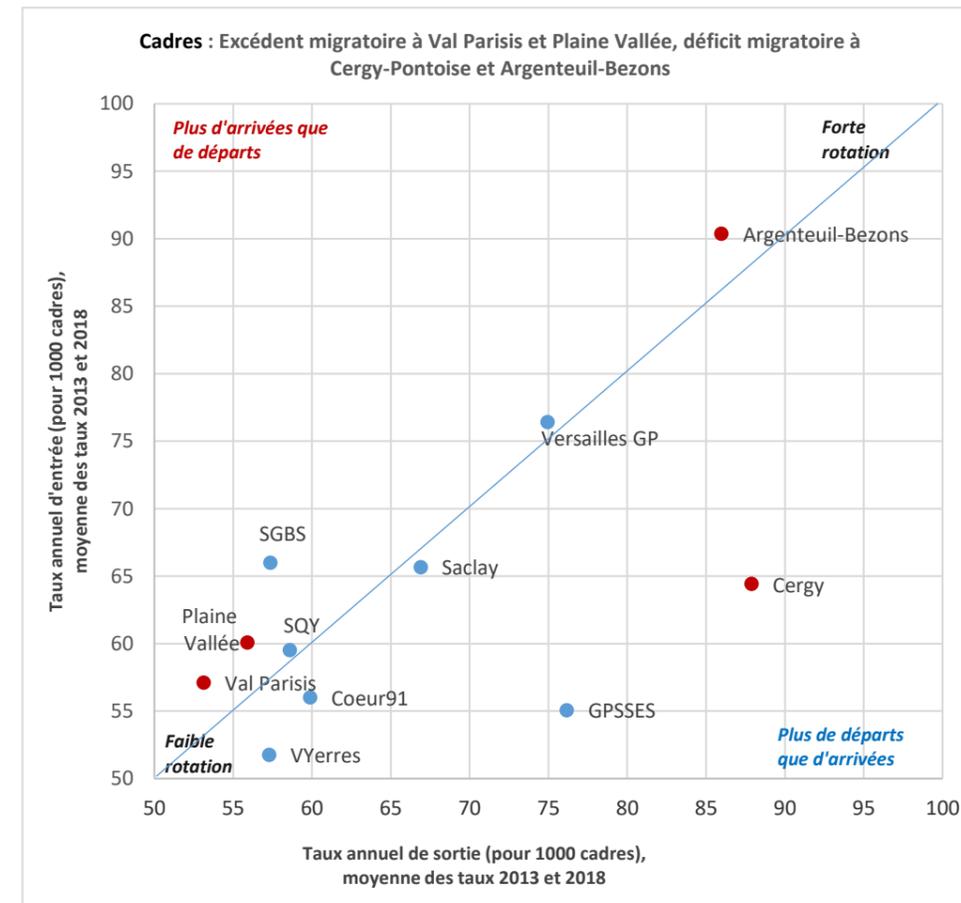
Le Val-d'Oise a un solde migratoire déficitaire pour les cadres. Il a des caractéristiques migratoires concernant les cadres assez proches de l'Essonne mais opposées aux Yvelines.

Dans le Corridor A15, seule la CA de Cergy-Pontoise a un déficit net et important de cadres. Les autres territoires accueillent plus de cadres qu'ils n'en voient partir, avec cependant à noter un fort taux de rotation à Argenteuil et Bezons, effet qui combine des entrées élevées avec des sorties élevées. Le territoire est attractif mais ne retient pas les cadres dans le temps.

Dans les territoires de comparaison, GPSSSES, Val d'Yerres Val de Seine et dans une moindre mesure Cœur d'Essonne ont un déficit migratoire de cadres.



Sources : Insee, Recensements de la population 2013 et 2018,
 Champ: Echanges migratoires des cadres entre le département concerné et les autres départements métropolitains et les DOM



Sources : Insee, Recensements de la population 2013 et 2018,
 Champ: Echanges migratoires des cadres entre l'EPCI concerné et les autres communes de France métropolitaine et des DOM

2.4 Un déficit des ménages de cadres et une sur-représentation des ménages d'employés et ouvriers

- Les ménages cadres et profession intermédiaire

La part des ménages cadres et professions intermédiaires est en hausse dans le Corridor A15 mais c'est une hausse plus faible qu'en Île-de-France d'où un creusement de l'écart entre la moyenne régionale et la moyenne du Corridor A15.

En Île-de-France, au cours de la période 1999 et 2018, la part des cadres et des actifs exerçant une profession intermédiaire s'est renforcée tandis que celle des ouvriers a décliné. Afin de comprendre comment se situent les territoires dans ces évolutions, on regarde les écarts entre la moyenne régionale et celle du Corridor A15 aux deux dates et l'évolution de ces écarts.

On constate que la part des ménages cadres et professions intermédiaires (actifs et retraités) a augmenté de 43,8% à 49,9% en Île-de-France, celle du Corridor A15 a augmenté de 42,2% à 45,9%. L'écart entre la moyenne régionale et celle du Corridor A15 est passé de - 1,6 points à - 4 points, ce qui signifie que le territoire attire moins de cadres et de PI que la région Île-de-France et que cet écart s'est creusé entre les deux dates.

- Des situations hétérogènes selon les territoires du Corridor A15

À Cergy-Pontoise, la part des cadres et professions intermédiaires étaient légèrement supérieure à celle du Corridor A15 en 1999. La situation s'inverse en 2018 puisque la part de ménages cadres et PI devient légèrement inférieure à celle du Corridor A15. La hausse de la part des cadres et professions intermédiaires a été moins forte à Cergy que dans le Corridor A15. On peut mettre en cause la moindre attractivité du territoire concernant les ménages cadres et professions intermédiaires.

Dans la CA de Val Parisis, la part des cadres et professions intermédiaires est supérieure à celle du Corridor A15 en 1999 et 2018. L'écart entre la moyenne du Corridor A15 et celle de la CA de Val Parisis s'accroît entre les deux dates. C'est un territoire attractif pour les cadres et les professions intermédiaires.

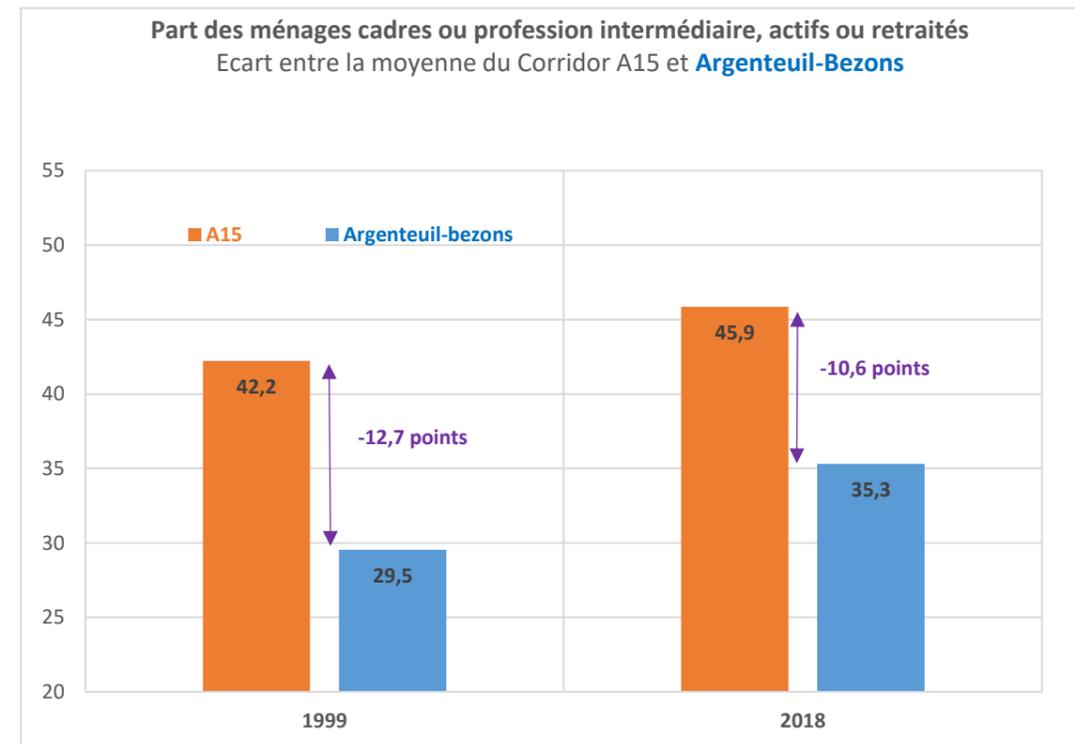
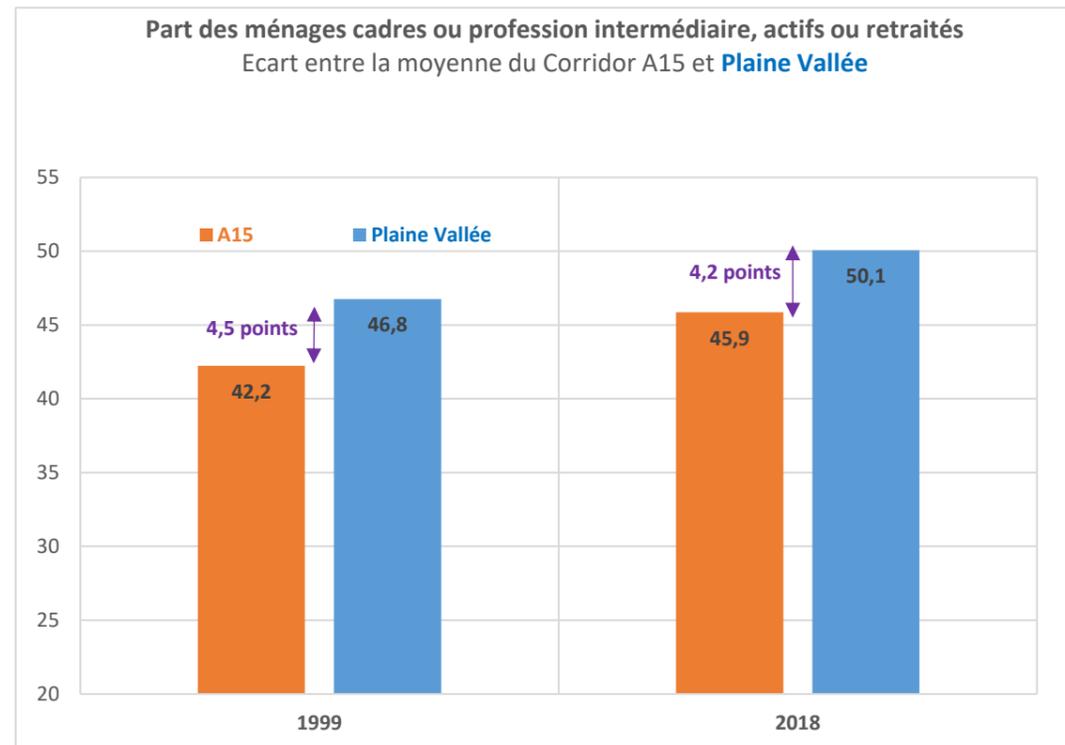
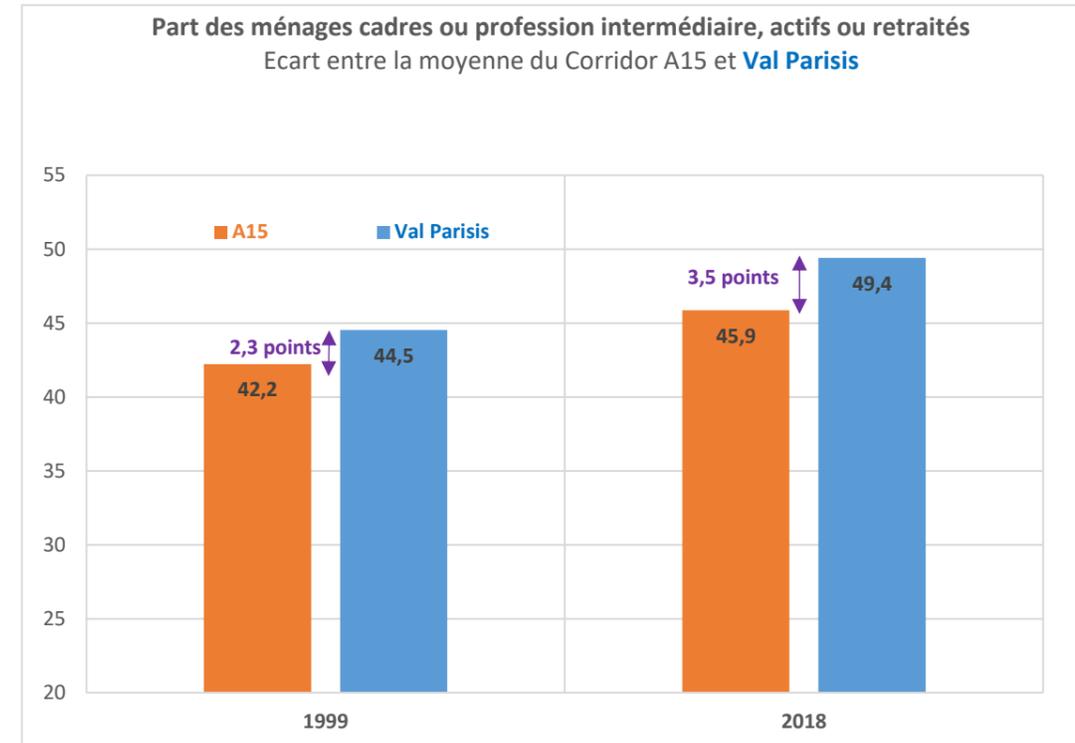
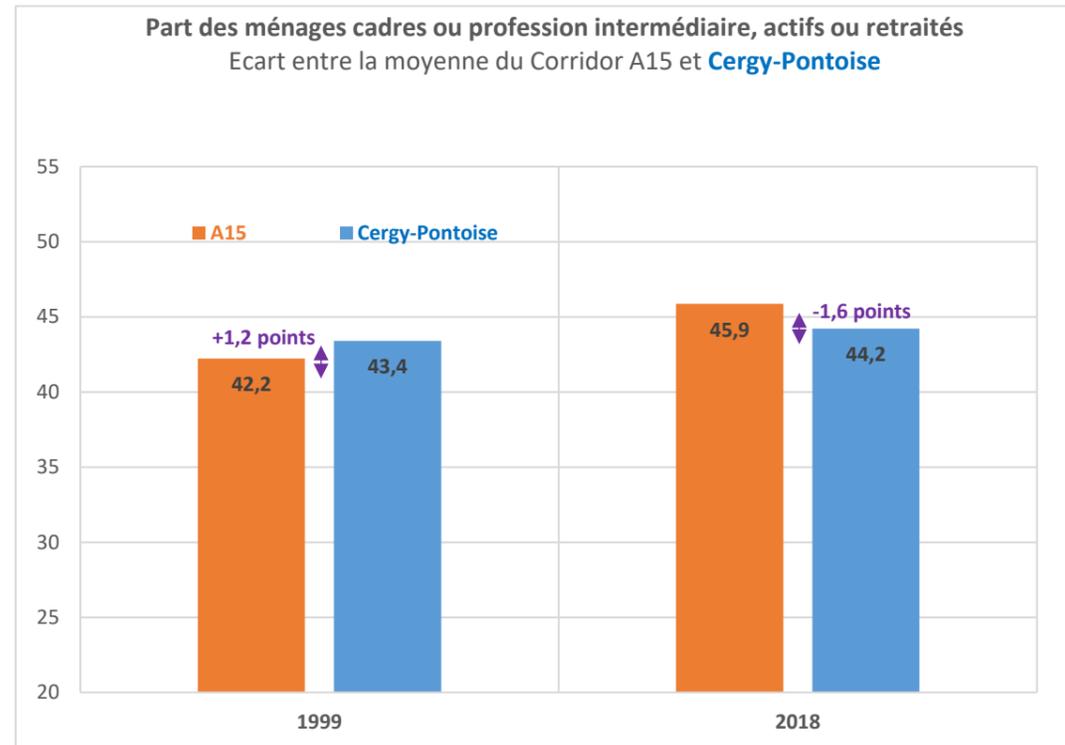
À Plaine-Vallée, la part des cadres et professions intermédiaires est supérieure à celle du Corridor A15 en 1999 et 2015. L'écart entre la moyenne du Corridor A15 et celle de la CA de Plaine Vallée se réduit légèrement entre les deux dates.

À Argenteuil-Bezons, la part des cadres et professions intermédiaires est inférieure à celle du Corridor A15 en 1999 et 2018. L'écart entre la moyenne du Corridor A15 et celle des communes d'Argenteuil et Bezons se réduit entre les deux dates. On note un renforcement de la part des cadres et professions intermédiaires dans ce territoire. Toutefois, ce territoire comprend pour l'instant largement moins de cadres et professions intermédiaires qu'en moyenne dans le Corridor A15.



Source : INSEE

Dans les territoires du Corridor A15



Source : INSEE

- Les ménages employés et ouvriers

Le Corridor A15 contient une plus forte proportion de ménages employés et ouvriers que la région Île-de-France. La part des ménages employés ou ouvriers est en baisse en Île-de-France et dans le Corridor A15 entre 1999 et 2018. Cette baisse est significativement plus conséquente au niveau régional que dans le Corridor A15.

On constate que la part des ménages employés ou ouvriers a diminué de 42,4% à 38,7% (-3,7%) dans la région Île-de-France. Celle du Corridor A15 a également diminué de 46,1% à 44,1% (-2%). L'écart entre la moyenne régionale et celle du Corridor A15 est passé de +3,7 points à +5,4 points, ce qui signifie que le territoire perd des ménages employés ou ouvriers moins rapidement que la région et que l'écart s'est creusé entre les deux dates.

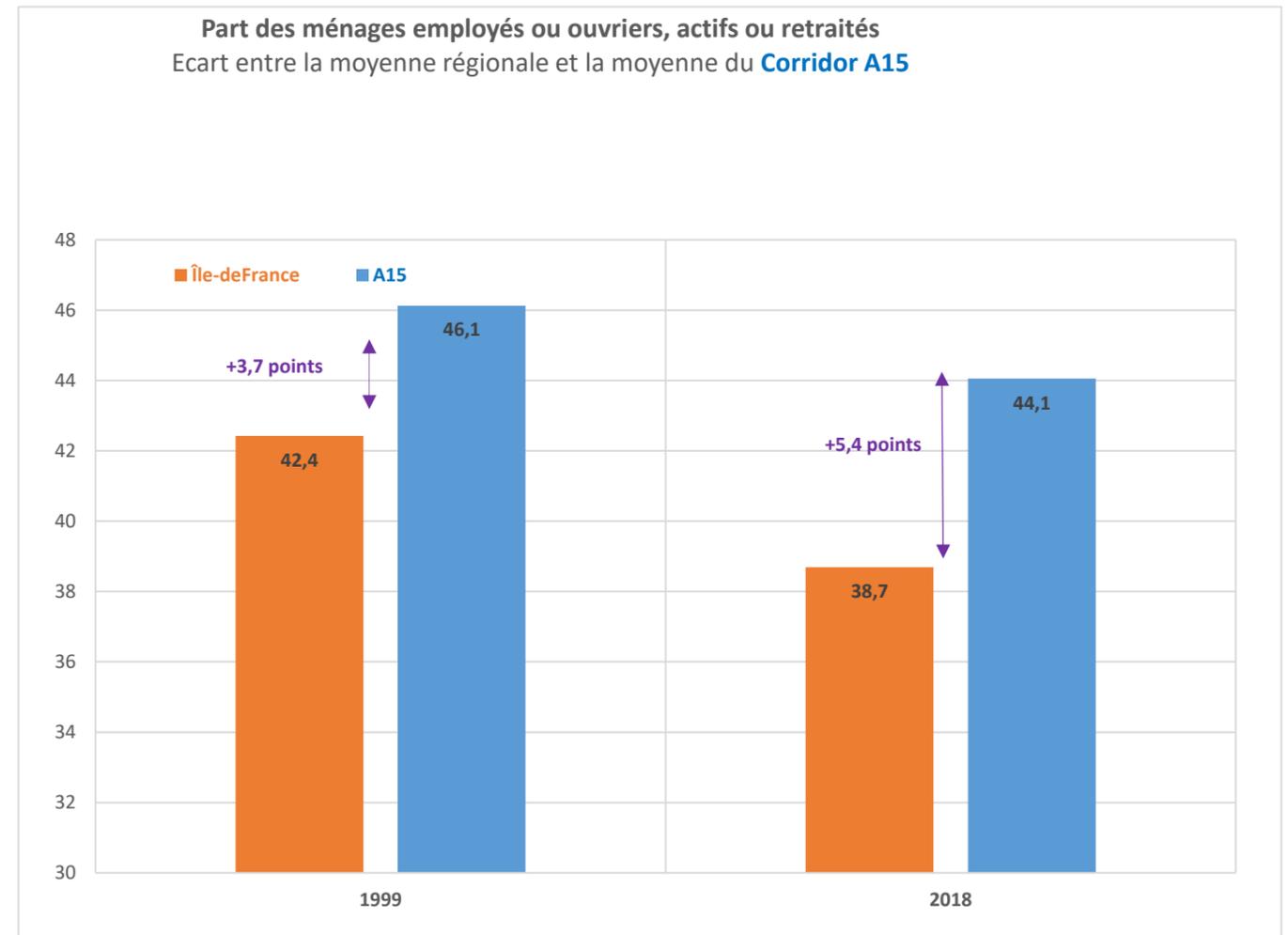
- Des situations hétérogènes selon les territoires du Corridor A15

À Cergy-Pontoise, la part des employés ou ouvriers est légèrement inférieure à celle du Corridor en 1999 (-0,5 points). La situation s'inverse en 2018 puisque la part de ménages employés ou ouvriers devient légèrement inférieure à celle du Corridor A15 (+0,5 points).

Dans la CA de Val Parisis, la part des employés ou ouvriers est inférieure à celle du Corridor A15 en 1999 (-2 points) et 2018 (-2,1 points). L'écart entre la moyenne du Corridor A15 et celle du Val Parisis reste équivalent entre les deux dates.

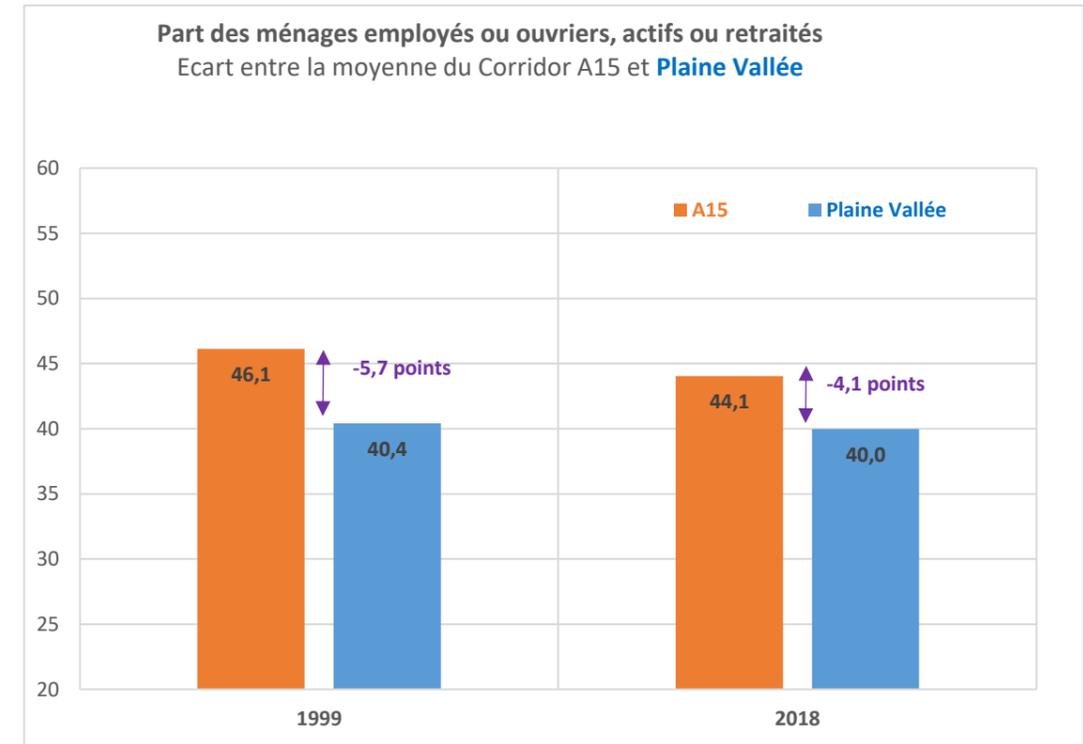
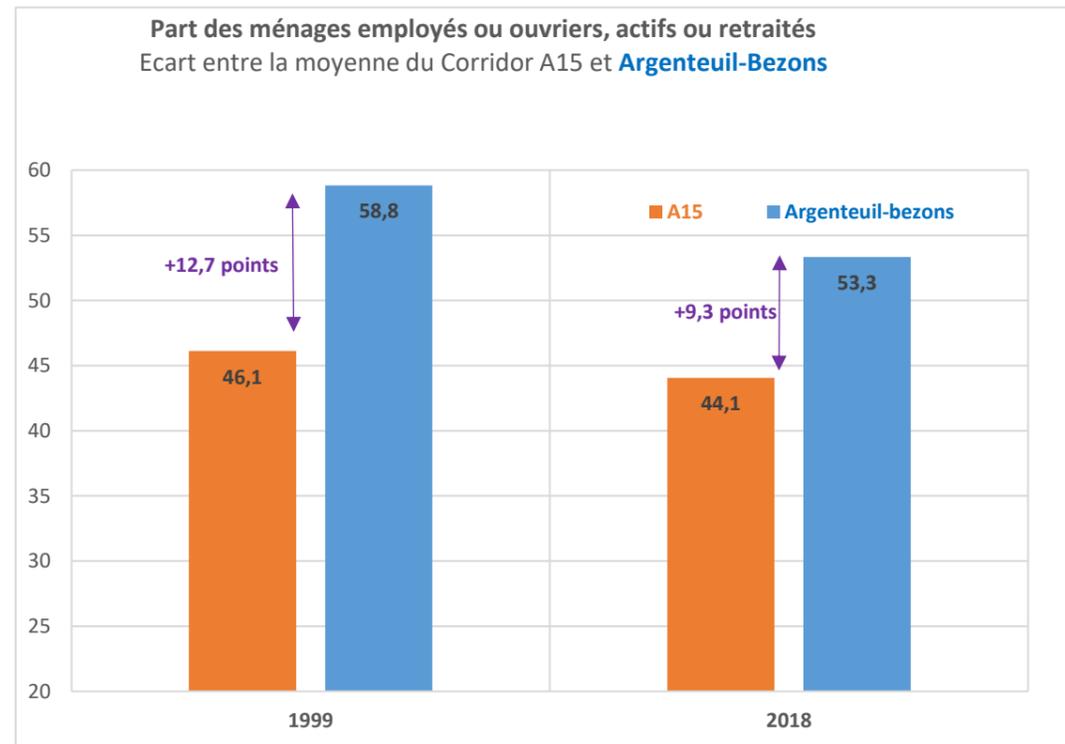
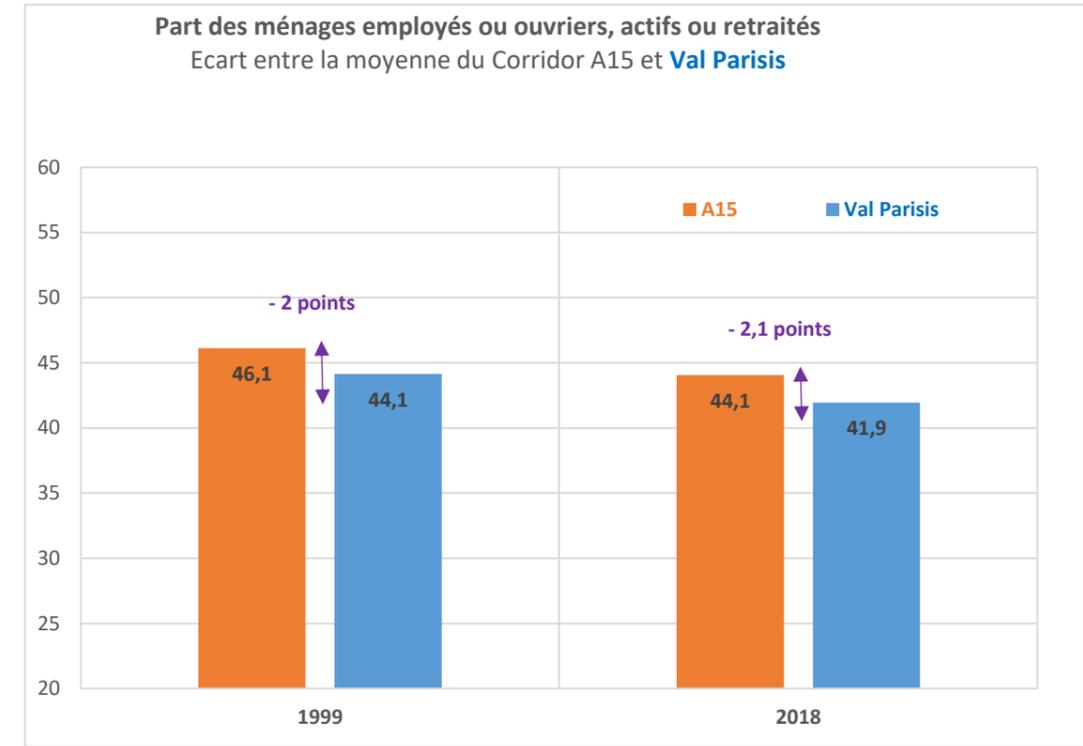
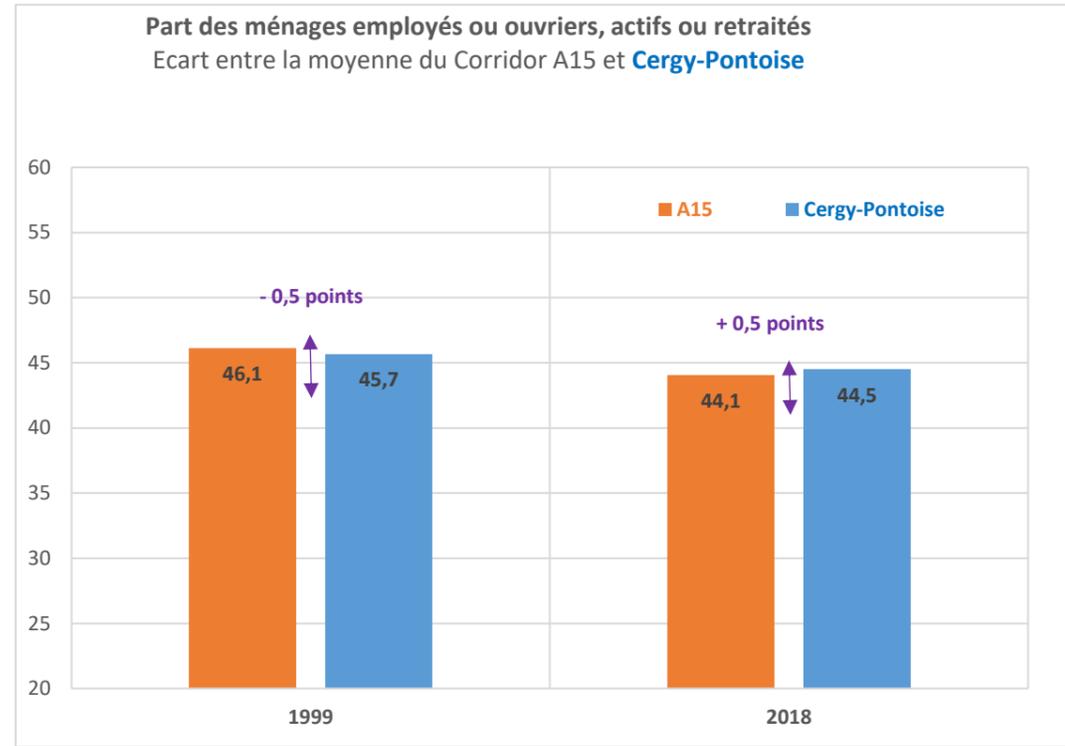
À Plaine-Vallée, la part des employés ou ouvriers est supérieure à celle du Corridor A15 en 1999 et 2018. L'écart entre la moyenne du Corridor et celle de Plaine Vallée se réduit légèrement entre les deux dates.

À Argenteuil-Bezons, la part des employés ou ouvriers est largement supérieure à celle du Corridor A15 en 1999 et 2018. L'écart entre la moyenne du Corridor et celle d'Argenteuil-Bezons se réduit entre les deux dates. On note une diminution de la part des employés ou ouvriers dans ce territoire. Toutefois, ce territoire comprend pour l'instant plus d'employés et d'ouvriers qu'en moyenne dans le Corridor A15.



Source : INSEE

Dans les territoires du Corridor A15



Source : INSEE

2.5 Un niveau de vie moyen du Corridor A15 modeste mais des fortes disparités de niveau de vie en interne

Le département du Val-d'Oise a un niveau de vie moyen plus bas que la moyenne de la région Île-de-France. Toutefois, cette réalité ne reflète pas la complexité du territoire. Au sein du département, et surtout du Corridor A15, les niveaux de vie varient assez fortement.

Les territoires les plus modestes sont les villes ouvrières d'Argenteuil et de Bezons. Avec un niveau de vie de 18 270 € en moyenne par ménage pour la première et de 19 900 € pour la deuxième, ces deux villes sont assez populaires même si elles n'ont pas un niveau de vie aussi faible que dans d'autres communes voisines dans le département de Seine-Saint-Denis.

Le niveau de vie moyen des ménages dans la CA de Cergy-Pontoise est de 21 880 €. Il est assez similaire à la moyenne du département et reste en dessous de la moyenne régionale.

Les CA de Plaine-Vallée et de Val-Parisis ont un niveau de vie moyen des ménages respectivement de 24 730 € et de 24 580 €. Ces chiffres sont supérieurs à la moyenne régionale. Ils n'atteignent cependant pas le niveau de vie moyen des communes et d'intercommunalités plus aisées comme leurs voisines plus au sud dans les Yvelines.

Les territoires de comparaisons disposent d'un niveau de vie moyen des ménages généralement plus élevé que dans le Corridor A15. Certains sont largement plus aisés comme Versailles Grand Parc (30 540 €), Saint-Germain-Bucles de Seine (29 200 €) et Paris Saclay (26 460 €). D'autres ont un niveau de vie moyen des ménages assez similaire comme Saint-Quentin en Yvelines avec 24 680 € et Cœur d'Essonne avec 23 930 €. Seul le territoire de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart a un niveau de vie moyen des ménages plus faible avec 20 850 €.

- Niveau de vie des ménages dans le Corridor A15 :

Argenteuil : 18 270 €,
Bezons : 19 900 €,
Cergy Pontoise : 21 880 €,
Plaine Vallée : 24 730€,
Val Parisis : 24 580 €

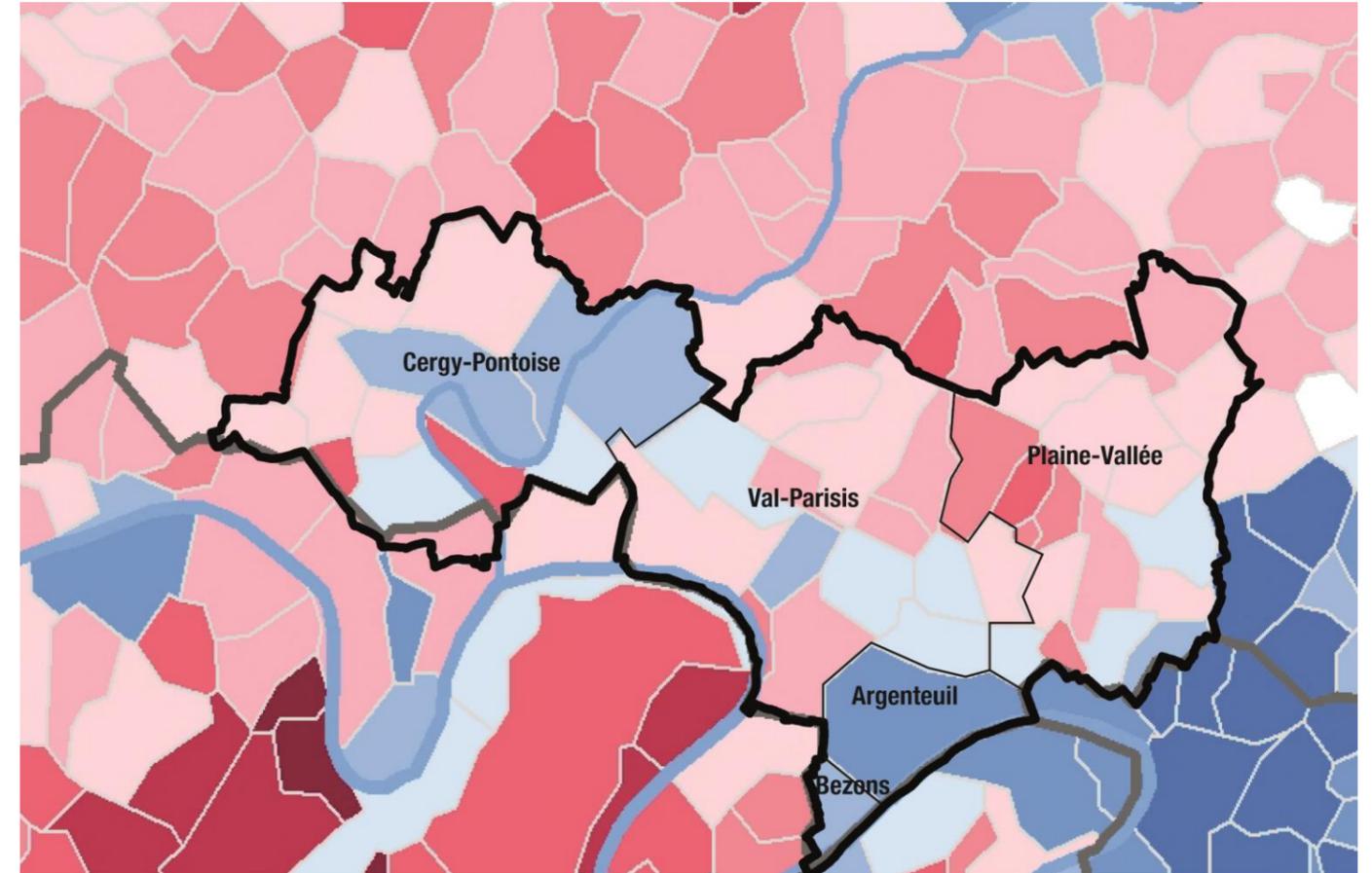
- Niveau de vie des ménages dans le département et la région :

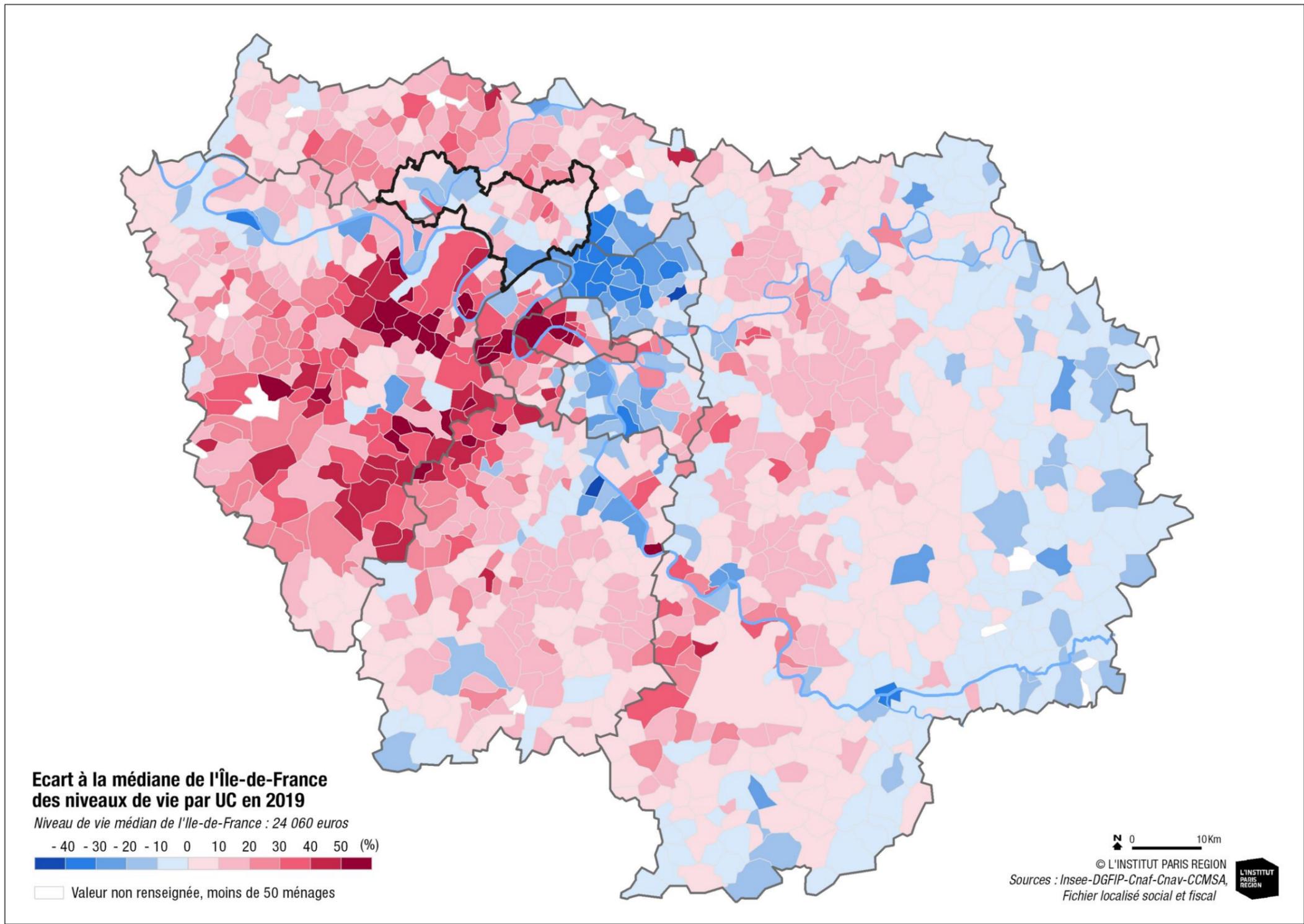
Val-d'Oise : 21 970 €
Île-de-France : 23 860 €

- Niveau de vie des ménages dans les territoires de comparaison :

CA SQY : 24 680 €
GPSSSES : 20 850 €
Versailles GP : 30 540 €
Paris Saclay : 26 460 €
Cœur d'Essonne : 23 930 €
SGBS : 29 200 €

Ecart à la médiane d'Île-de-France des niveaux de vie par UC en 2019
Zoom sur le Corridor A15





2.6 Une forte part de logements individuels et une dynamique de construction forte

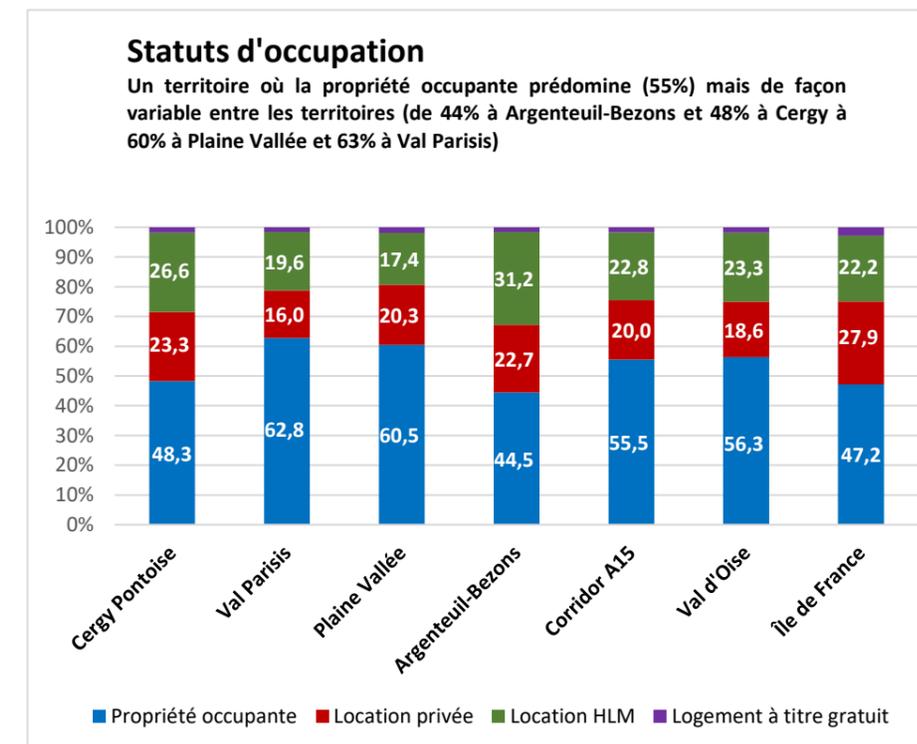
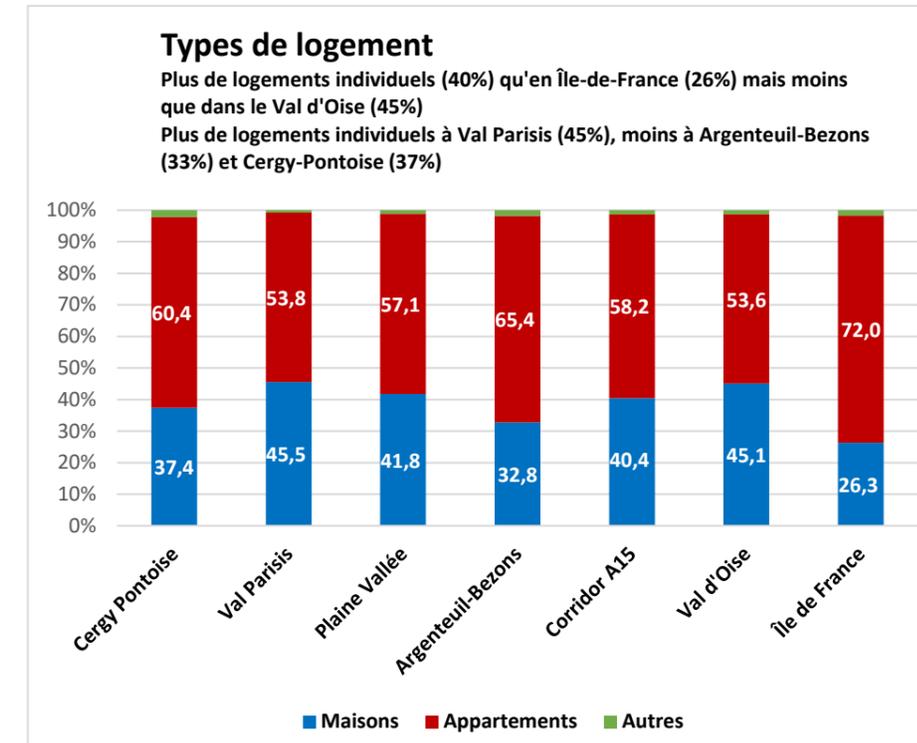
On dénombre 332 000 logements en 2018 au sein des communes du Corridor A15, soit 5,8 % du parc de logements franciliens et 67% du parc du Val-d'Oise.

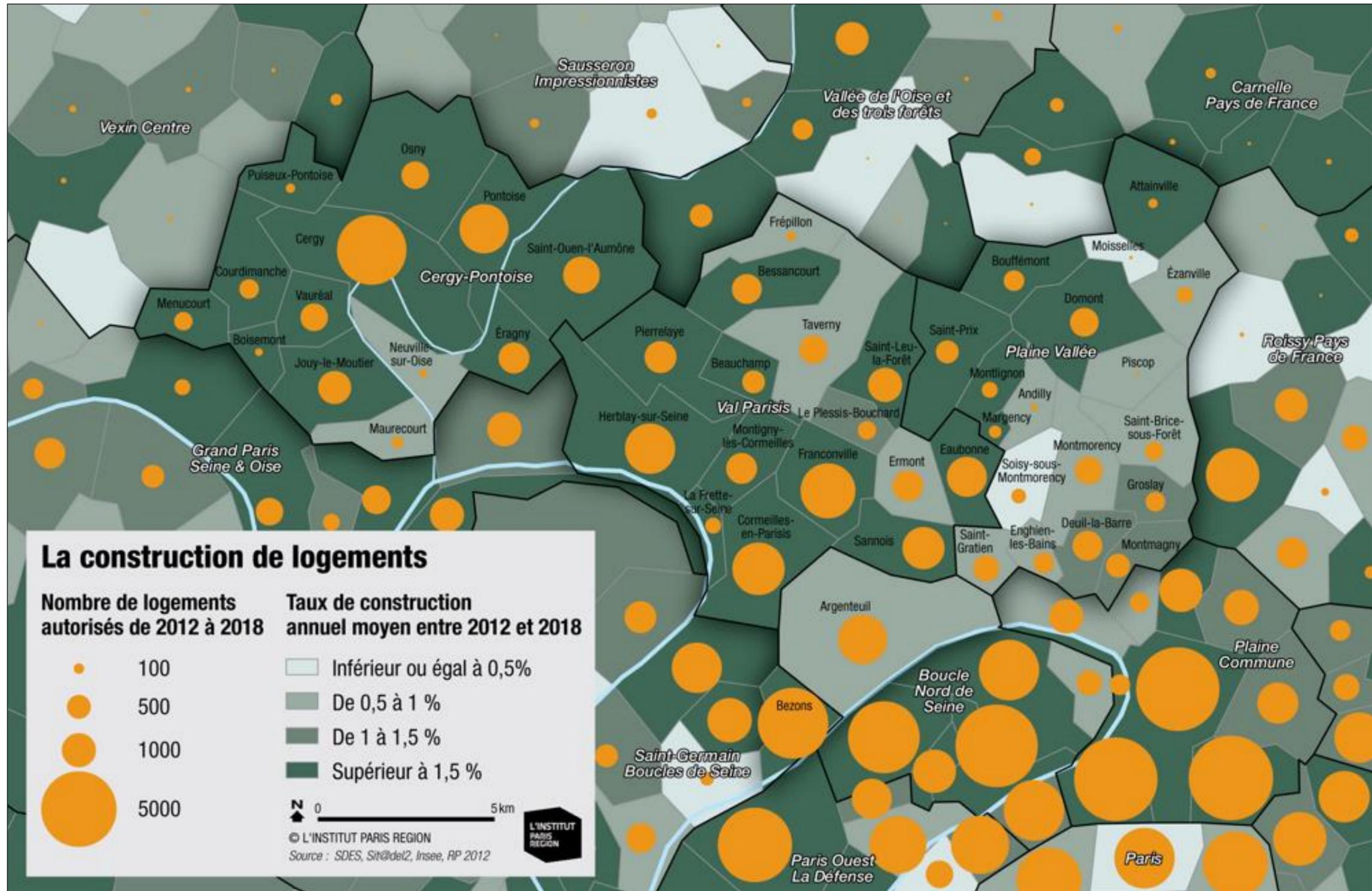
Au niveau de la construction de logements (carte ci-contre), ce sont 5 945 logements qui sont autorisés en moyenne chaque année entre 2016 et 2020. Cela donne un taux de construction annuel de 1,78%. Ce dernier est supérieur au Val d'Oise (1,67%) et à l'Île-de-France (1,41%). Il existe cependant des écarts de construction entre les territoires composant le Corridor A15 : 1,10% à Plaine Vallée, 1,69% à Cergy-Pontoise, 2,13% à Val Parisis et 2,17% à Argenteuil-Bezons.

Concernant les types de logement, le Corridor A15 dispose d'une part de logements individuels (40,4%) plus importante que la région (26,3%). Cette part de logement individuelle est cependant inférieure à celle du département du Val-d'Oise (45,1%). Des écarts existent au sein du Corridor A15. Les CA de Val Parisis et de Plaine-Vallée ont un taux de logements individuels (45,5% de logements individuels pour Val Parisis et 41,8% pour Plaine Vallée) plus important que la CA de Cergy-Pontoise et les communes d'Argenteuil et de Bezons (37,4% de logements individuels pour Cergy-Pontoise et 32,8% pour Argenteuil et Bezons).

Sur les statuts d'occupation, le Corridor A15 dispose de statistiques assez équivalentes au département du Val-d'Oise. Les proportions entre les catégories sont relativement similaires entre les différentes catégories, propriété occupante, location privée, location HLM et location à titre gratuit. Elles diffèrent cependant des statistiques régionales au niveau de la propriété occupante et de la location privée. On observe un taux de location privée nettement plus faible qu'au niveau régional corrélée avec un taux de propriété occupante plus faible. Le taux d'occupation des HLM est quant à lui assez proche.

Entre les territoires qui composent le Corridor A15, nous observons des différences marquées. Les parts de propriétés occupantes sont plus fortes dans les CA de Val Parisis et de Plaine Vallée, dépassant les statistiques départementales et régionales avec un taux aux alentours de 62,8% pour Val-Parisis et de 60,5% pour Plaine Vallée tandis que les parts de location en HLM sont plus fortes à Cergy-Pontoise (26,6%) et Argenteuil et Bezons (31,2%).





2.7 Une relation habitat-emploi déséquilibrée

La question des liens entre habitat et emploi a pris une place croissante dans le champ des politiques d'aménagement et de l'habitat. Le SDRIF de 2013 mettait en avant l'objectif de rééquilibrage des polarités économiques et résidentielles dans l'espace régional. Il fait consensus parmi les acteurs franciliens, au nom de la résilience économique des territoires, de la réduction des contraintes de mobilité des actifs et de leurs impacts écologiques ou encore de la qualité des conditions de vie des franciliens.

Nous pouvons voir avec la carte ci-contre représentant l'Île-de-France, les trajectoires des EPCI en fonction de l'état de l'équilibre habitat-emploi.

- Paris renforce sa spécialisation économique de même que Plaine Commune (T6) et Grand Paris Seine-Ouest (T3).
- Le sud-ouest parisien en dehors de la petite couronne dispose globalement de plus d'emplois que d'actifs occupés même si seule la CA de Saint-Quentin-en-Yvelines renforce cet écart.
- À l'est, la CA de Val d'Europe renforce aussi cet écart entre emplois et actifs occupés
- Au nord, la CA de Roissy Pays de France voit sa spécialisation économique s'atténuer.
- Les autres territoires régionaux sont en déficit d'emplois par rapport au nombre d'actifs occupés.
- Les EPCI les plus éloignés de Paris, dans les franges régionales, accroissent leurs spécialisations résidentielles.

Au sein du Corridor A15, nous observons que :

- Les CA de Plaine Vallée, de Val Parisis et les villes d'Argenteuil et Bezons comportent moins d'emplois que d'actifs occupés, ce qui signifie que ce sont des territoires plus résidentiels. Cependant, cette spécialisation résidentielle est en cours d'atténuation dans les deux CA et les deux villes mentionnées.
- La CA de Cergy-Pontoise, au contraire dispose de plus d'emplois que d'actifs occupés. C'est un grand pôle d'emploi qui attire largement au delà de ses frontières. De plus, cette spécialisation économique a tendance à se renforcer.

Cet écart au sein du Corridor A15 montre un regroupement de l'emploi dans la CA de Cergy-Pontoise qui va en se renforçant et une spécialisation résidentielle des autres territoires du Corridor qui s'atténue.



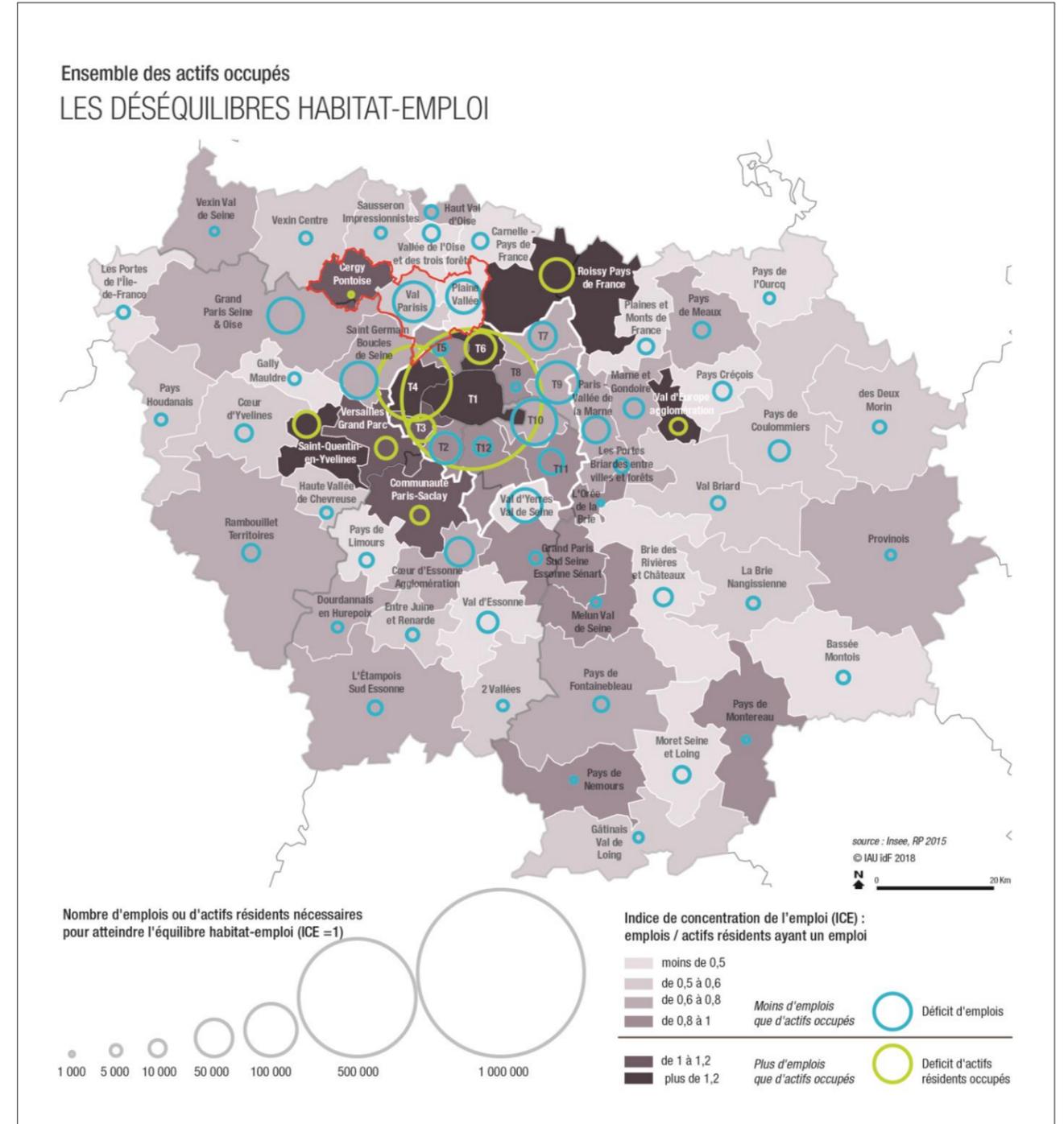
La carte ci-contre montrent les EPCI de la région parisienne selon l'indice de concentration de l'emploi (ICE, emplois / actifs occupés résidents) et leurs déficits respectifs, soit d'emplois soit d'actifs occupés résidents. Les conclusions que nous pouvons tirer de cette carte sont similaires à la carte précédente. Toutefois, elle nous permet d'aller plus loin dans l'analyse des déséquilibres habitat-emploi.

- Paris confirme son poids économique avec un ICE très élevé (supérieur à 1,2) et un fort déficit d'actifs résidents occupés.
- Au sein de la Métropole du Grand Paris, Paris-La Défense (T4) accueille aussi bien plus d'emplois qu'elle ne dispose d'actifs avec un ICE supérieur à 1,2, tout comme dans une moindre mesure Plaine Commune (T6) qui dispose d'un ICE supérieur à 1,2 et Grand Paris Seine Ouest (T3) qui dispose d'un ICE compris entre 1 et 1,2.
- Les autres territoires de la MGP sont en situation de déficit d'emplois, parfois assez faible comme à Est-Ensemble ou très marqué comme à Paris Est Marne et Bois (T10).
- Les CA dans le sud-ouest parisien hors de la MGP (Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles Grand Parc et Paris Saclay) confirment leurs poids économiques avec un ICE compris entre 1 et 1,2 et supérieur à 1,2 à Saint-Quentin-en-Yvelines tout comme les CA Roissy Pays de France et CA de Val d'Europe qui ont toutes les deux un ICE supérieur à 1,2.

Au sein du Corridor A15 :

- les CA de Plaine Vallée et du Val Parisis souffrent d'un déficit d'emploi et disposent d'un ICE très faible, entre 0,5 et 0,6 pour Val Parisis et moins de 0,5 pour Plaine Vallée.
- Les villes d'Argenteuil et de Bezons sont comprises dans des CA qui ne sont pas comprises dans leur intégralité dans le périmètre du Corridor A15. La ville d'Argenteuil est dans la Métropole du Grand Paris au sein de l'EPT Boucle Nord de Seine (T5) qui accusent un déficit d'emploi assez faible. Elle dispose d'un ICE compris entre 0,8 et 1. La ville de Bezons est inscrite dans la CA de Saint-Germain Boucles de Seine (SGBS) qui a un déficit d'emploi plus marqué et un ICE compris entre 0,6 et 0,8.
- Seule la CA de Cergy-Pontoise accueille plus d'emploi que d'actifs résidents occupés mais de seulement de peu. L'ICE de la CA de Cergy Pontoise est compris entre 1 et 1,2.

Les autres territoires régionaux accusent tous un déficit d'emplois. Paradoxalement, le déficit d'emplois semble être plus marqué si l'EPCI est proche de Paris et semble s'atténuer plus il s'en éloigne. Ainsi, les franges franciliennes ont un déficit d'emplois assez peu marqué comparés aux EPCI de grandes couronnes limitrophes avec la MGP.



3 ÉCONOMIE

3.1 Des emplois concentrés dans les zones d'activités et les pôles économiques

Chiffres clés :

Le territoire du Corridor A15 représente :

- 247 646 emplois salariés et 22 000 emplois non-salariés
- 4% des emplois de l'Île-de-France
- 5 communes (Cergy, Argenteuil, Saint-Ouen-l'Aumône, Bezons et Pontoise) représentent 50% de l'emploi du territoire

Quelques ordres de grandeur avec les territoires de comparaisons :

- Versailles Grand Parc + Saint-Quentin-en-Yvelines = 290 000 emplois salariés
- Roissy Pays de France = 150 000 emplois salariés
- Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart + Melun Val de Seine = 215 000 emplois salariés

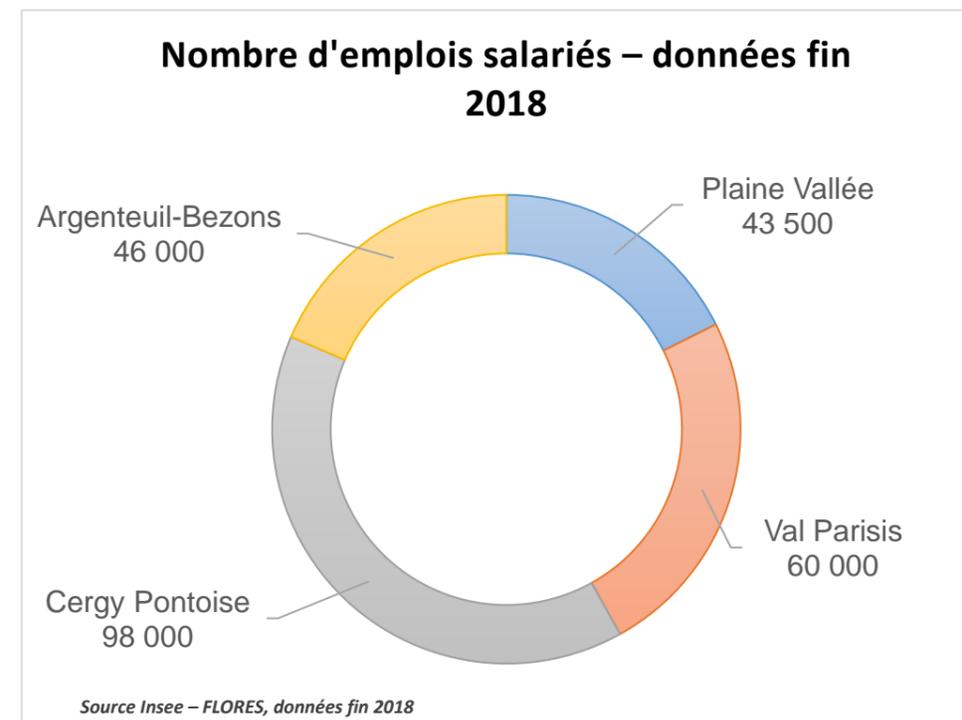
Les densités d'emplois

Les plus fortes densités d'emploi du territoire sont localisées sur les communes qui jouxtent le cœur économique de la région (Argenteuil – Bezons) et à Cergy-Pontoise. Cette densité à Cergy est à mettre en regard de la politique des villes nouvelles qui s'est traduit par l'émergence de fortes polarités économiques en périphérie d'agglomération. Cette attractivité économique se renforce avec des grands projets de zone d'activité et de construction de bureaux dans la commune de Cergy.

La carte de la géographie de l'emploi met en lumière le concept de corridor, porté autant par le réseau routier de l'A15 et de la D14 que par le réseau transilien, traversant les CA de Val Parisis et de Plaine Vallée. Les commerces autour de la RD14 représentent une part non-négligeable de l'emploi. Toutefois, leur concentration est assez faible au vu de la typologie des architectures commerciales. Ce sont des hangars métalliques espacés les uns des autres et éloignés de la rue.

Certaines polarités autour de gares importantes ressortent aussi comme autour de la gare d'Ermont-Eaubonne et de la gare d'Enghien-les-Bains. Ces pôles montrent la vitalité des quartiers de gare et leur rôle dans l'économie.

Enfin, on distingue aussi les grandes zones d'activités qui fonctionnent par « plaques urbaines » comme la vaste ZA du Vert Galant à Saint-Ouen-l'Aumône.



Les 5 premières communes en nombre d'emplois dans le Corridor A15

Cergy	35 861 salariés
Argenteuil	28 269 salariés
Saint-Ouen-l'Aumône	23 190 salariés
Bezons	17 670 salariés
Pontoise	13 427 salariés

Source Insee-FLORES, données fin 2018

Indications méthodologiques :

La carte ci-contre présente les densités d'emplois à l'échelle des IRIS. Un IRIS est un découpage utilisé par l'INSEE dans le cadre du recensement. Chaque IRIS comprend entre 5 000 et 10 000 habitants.



3.2 Des dynamiques d'emplois privé différenciées

La trajectoire du Corridor A15 est assez similaire à celle de l'Île-de-France.

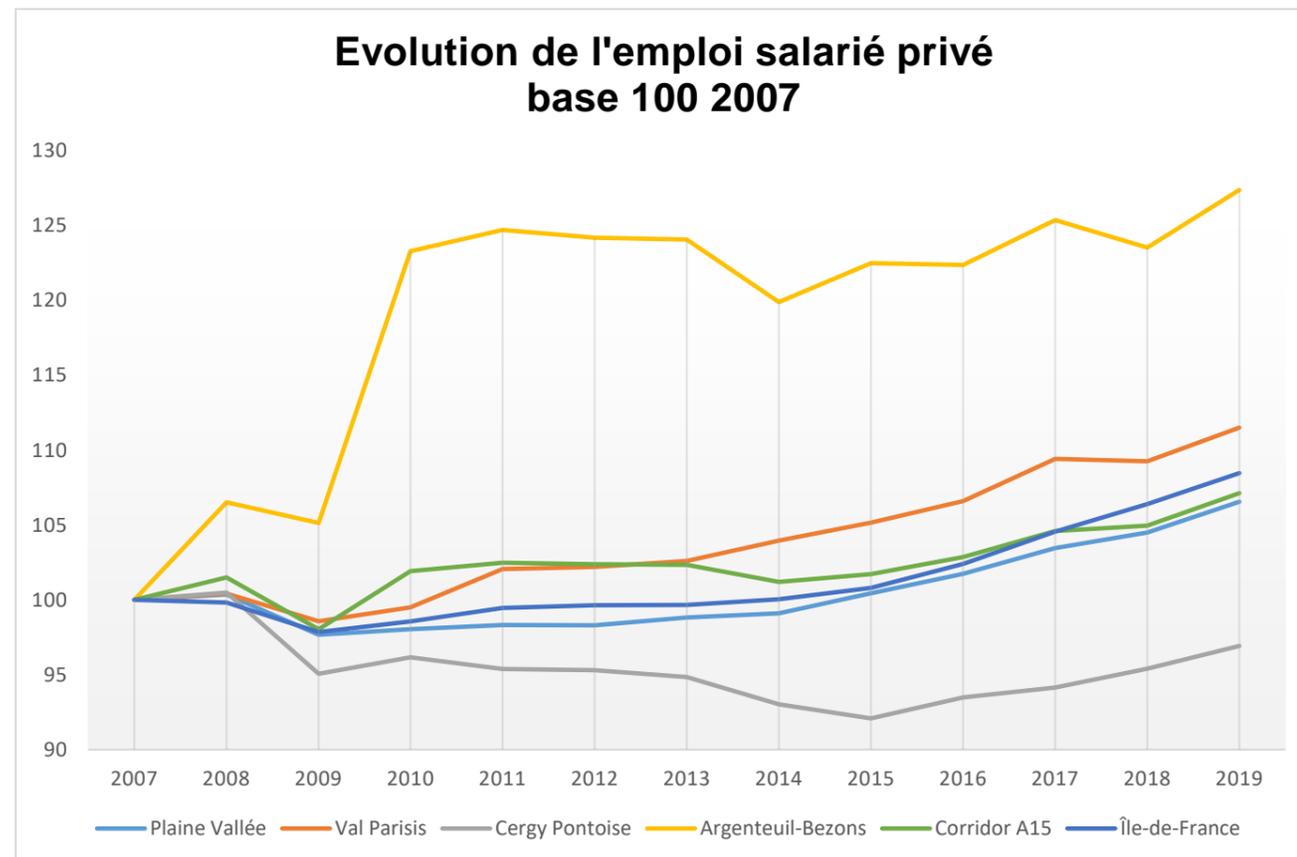
Le territoire a gagné 12 500 emplois privés entre 2007 et 2019.

Le Corridor A15 offre plusieurs facettes concernant les dynamiques de l'emploi salarié privé.

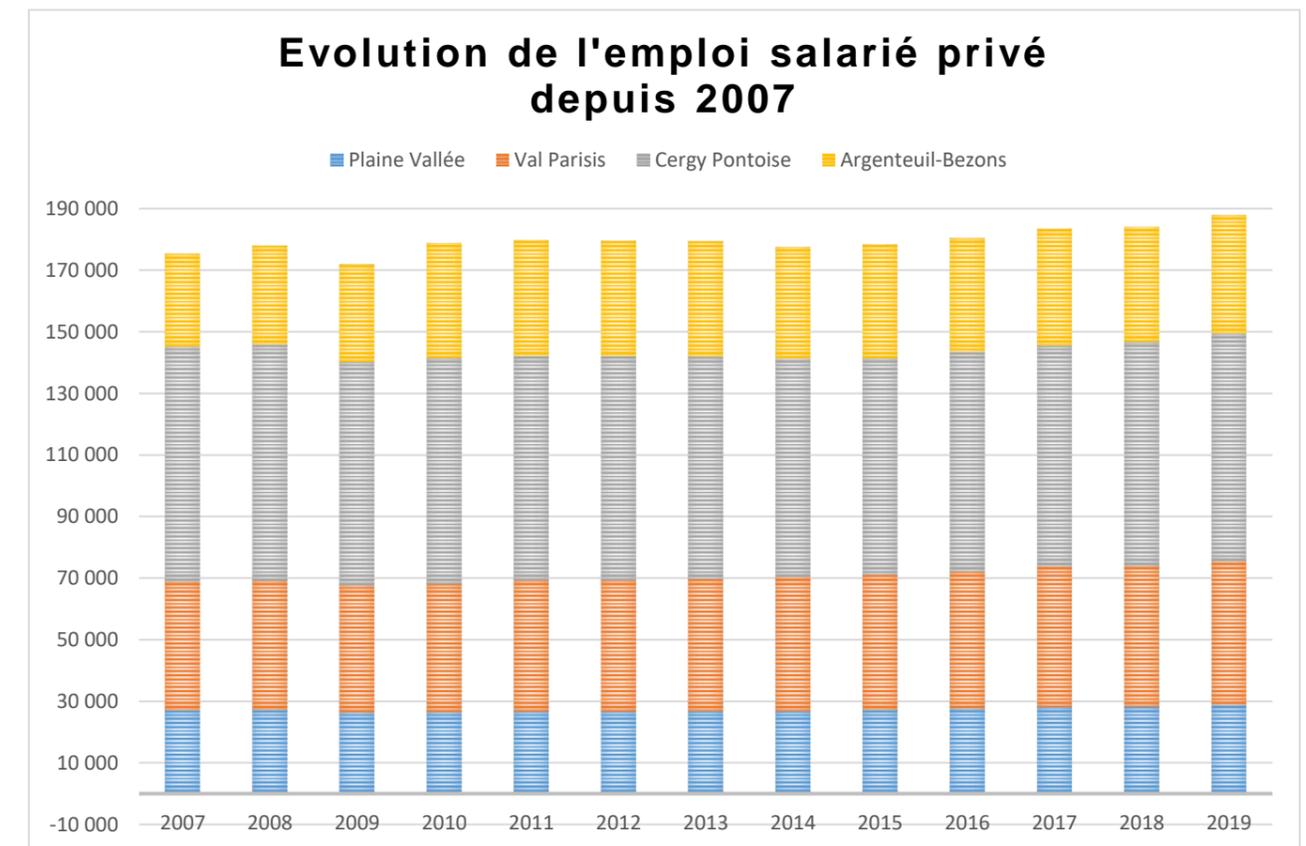
- À Cergy-Pontoise et Argenteuil, après une lente érosion de l'emploi entre 2007 et 2015, la courbe semble s'inverser plus récemment.
- Les CA de Val Parisis et de Plaine Vallée suivent peu ou prou la courbe régionale. Nous remarquons un accroissement de l'emploi plus marqué dans le Val Parisis, avec l'économie résidentielle comme moteur, notamment le commerce à Corneilles-en-Parisis.
- À Bezons, la courbe de l'emploi a connu un boom spectaculaire à la fin des années 2000. Cela est dû au développement de quartiers d'économie tertiaire, implantés par capillarité avec les grands quartiers d'affaires de la métropole. La courbe est désormais à peu près stable.



Centre commercial des Linandes, photographie : Louis Comte



Source ACOSS



Source ACOSS

3.3 Désindustrialisation et tertiarisation progressive du Corridor A15

Tout comme le reste du pays qui suit une dynamique de désindustrialisation. Le territoire du Corridor A15 a perdu presque 8 000 emplois dans le secteur industriel en 10 ans. La perte des emplois liés aux activités industrielles touche pour beaucoup la CA de Cergy-Pontoise et les villes d'Argenteuil et de Bezons.

Le secteur de l'industrie n'est cependant pas le seul à perdre des emplois. Les secteurs du commerce et de la finance et des assurances ont perdu respectivement près de 500 emplois pour le premier et près de 400 emplois pour le second.

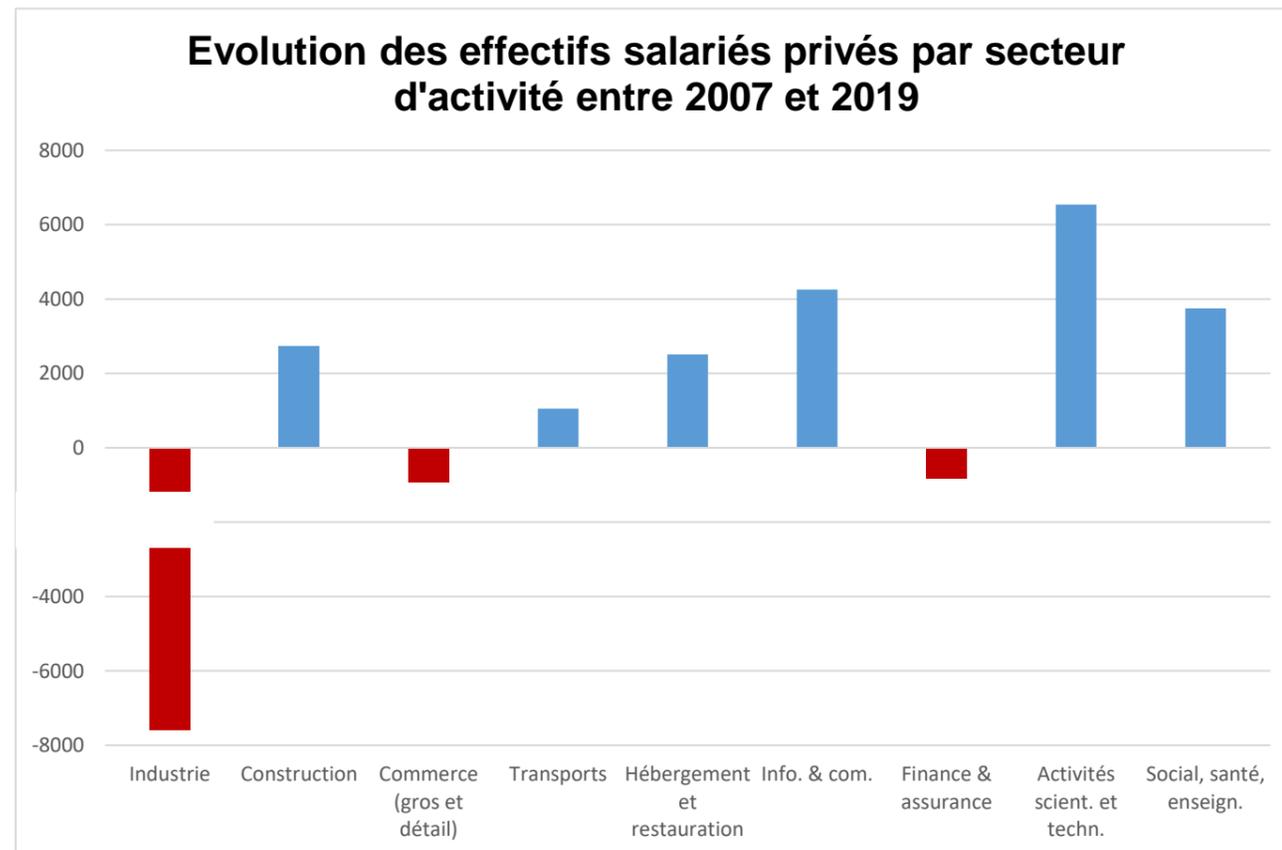
Dans le même temps, le Corridor A15 gagné près de 11 000 emplois dans les secteurs de l'information et communication et les activités scientifiques et techniques, principalement dans le sud du Corridor A15, dans les communes d'Argenteuil et de Bezons mais aussi dans le Val-Paris.

D'autres secteurs sont aussi moteurs de l'économie comme la construction avec près de 2 300 emplois supplémentaires entre 2007 et 2019, l'hébergement et la restauration avec environ 2 200 emplois supplémentaires mais aussi le secteur « social, santé & enseignement » avec près de 3 900 emplois.

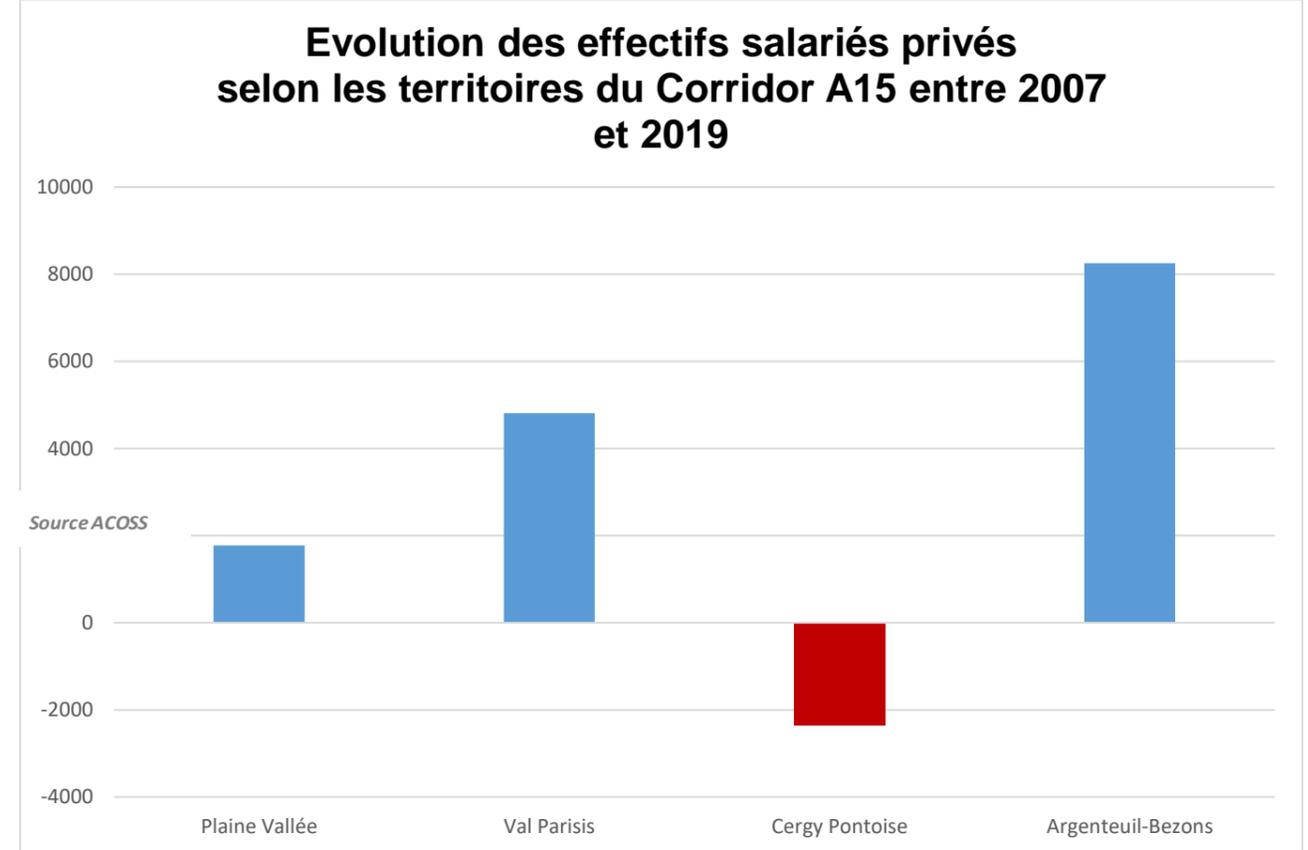
Au total, l'évolution de l'emploi est positive dans le Corridor A15 avec un gain d'environ 3 000 emplois sur la période allant de 2007 à 2019.



Immeuble de bureaux récent à Cergy, îlot étoile, hôte du groupe Ramsay, livré en juillet 2020, photographie : Louis Comte



Source ACOSS



Source ACOSS

3.4 Une sphère présenteielle dominante

Le poids de la sphère présenteielle prédomine dans le Corridor A15. Il est de 72% sur le territoire contre 62% à l'échelle de l'Île-de-France.

Cependant, cette prédominance n'est pas répartie de façon égale dans les EPCI et les communes du Corridor A15.

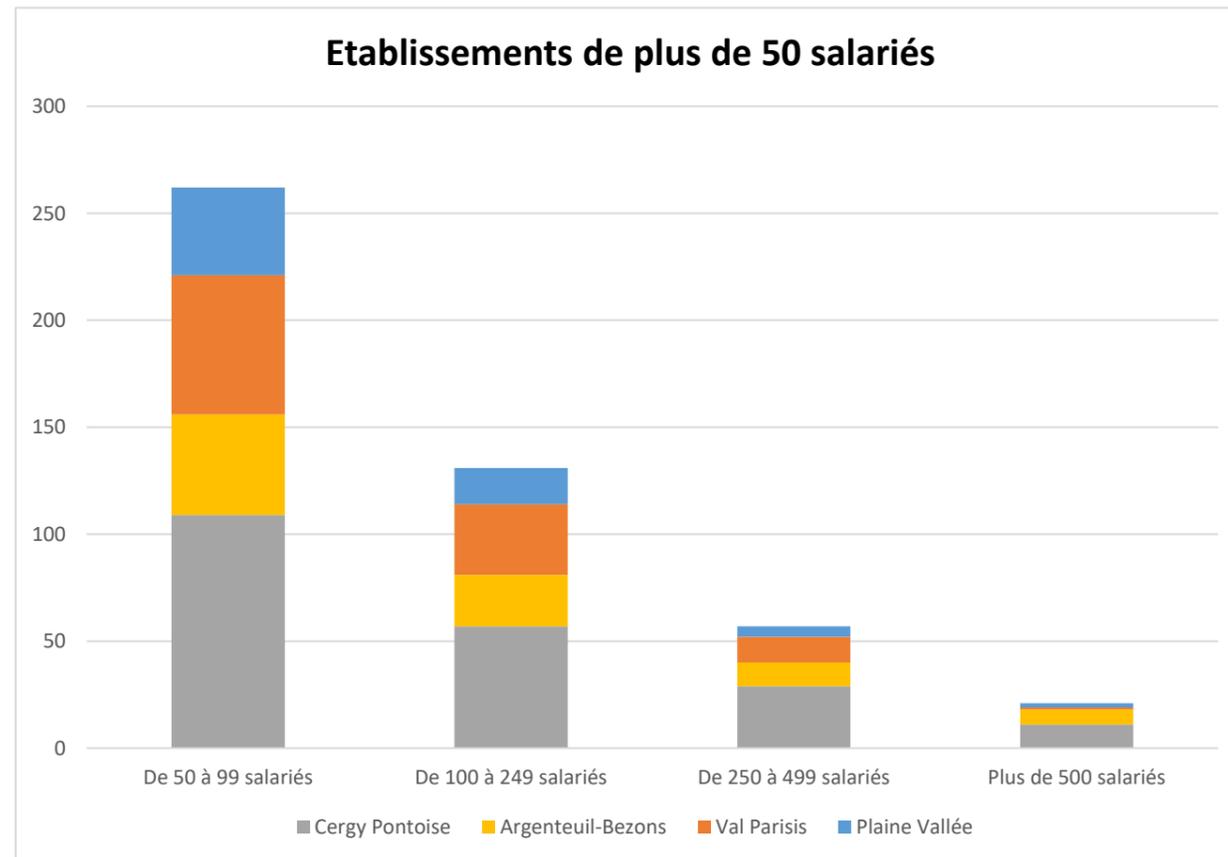
- À Plaine-Vallée et Val-Parisis, le taux de la sphère présenteielle monte à 80%
- tandis que la CA de Cergy-Pontoise et les communes d'Argenteuil et Bezons ont un taux d'activités présenteielles compris entre 55 et 60%, qui est donc inférieur à la moyenne régionale.

Cela s'explique tout d'abord par les tissus économiques. Ce dernier est quasi uniquement composé de petites et moyennes entreprises dans les CA de Plaine Vallée et de Val Parisis alors que la CA de Cergy-Pontoise et les communes d'Argenteuil et Bezons ont une structure du tissu économique plus en ligne avec celle du cœur de l'agglomération parisienne. Ces dernières concentrent les grandes entreprises alors que les CA de Val Parisis et de Plaine Vallée accueillent des entreprises de taille plus petites.

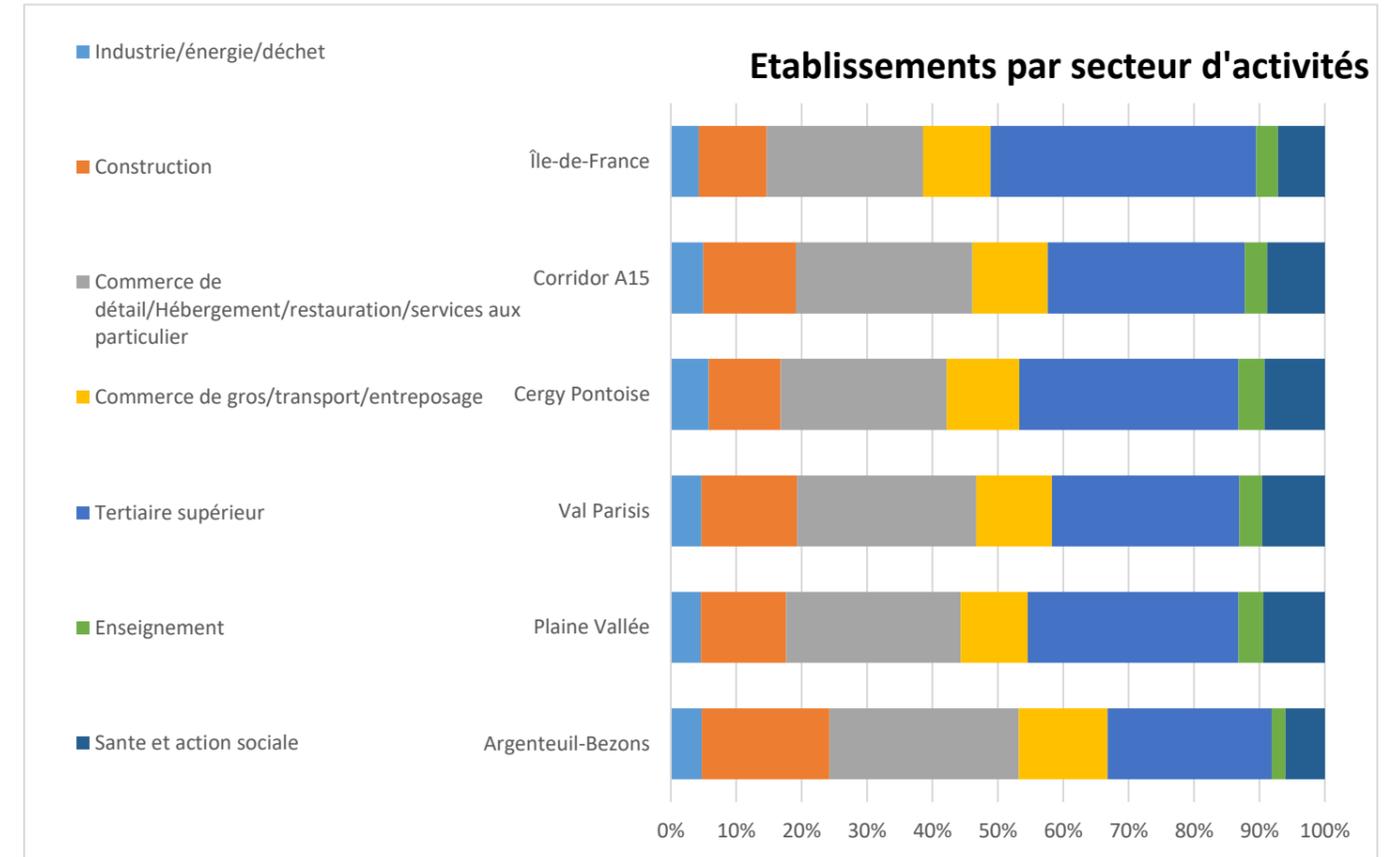
DÉFINITIONS

Les activités présenteielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes. Les activités productives sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère. Aujourd'hui l'INSEE désigne par « sphère présenteielle », voire « économie présenteielle », ce qu'il appelait hier « sphère ou économie résidentielle », à savoir les emplois qui se localisent pour répondre à la demande locale et qui dépendent, en effet, des revenus dépensés par la population présente (et non pas seulement par la population recensée).

Source : site internet de l'INSEE



Source Insee REE



Source Insee REE



Centre-ville d'Argenteuil, rue Carême Prenant, menant vers le centre commercial Coté Seine, photographie : Louis Comte

3.5 L'autoroute A15, point d'ancrage des sites d'activités économiques

Le Corridor A15 offre une multiplicité de formes d'implantations de sites d'activités. L'A15 constitue le point d'ancrage pour la plupart des sites d'activités.

Dans la CA de Cergy-Pontoise, les grandes zones d'activités continuent de prédominer. La densité de sites d'activités est d'autant plus forte que l'A15 croise la Francilienne et permet ainsi d'irriguer de nombreux territoires de la région. Le secteur de la logistique dispose de larges emprises notamment dans la ZA des Béthunes à Saint-Ouen-l'Aumône, dans parc d'activité des Bellevues à Eragny ou du côté de Puiseux-Pontoise avec l'ouverture en 2019 de l'entrepôt géant de Panhard. D'autres types d'activités, notamment tertiaire, s'y implantent comme 3M avec son siège social dans le Grand Centre de Cergy ou Dassault dans la ZAC des Linandes lui aussi à Cergy.

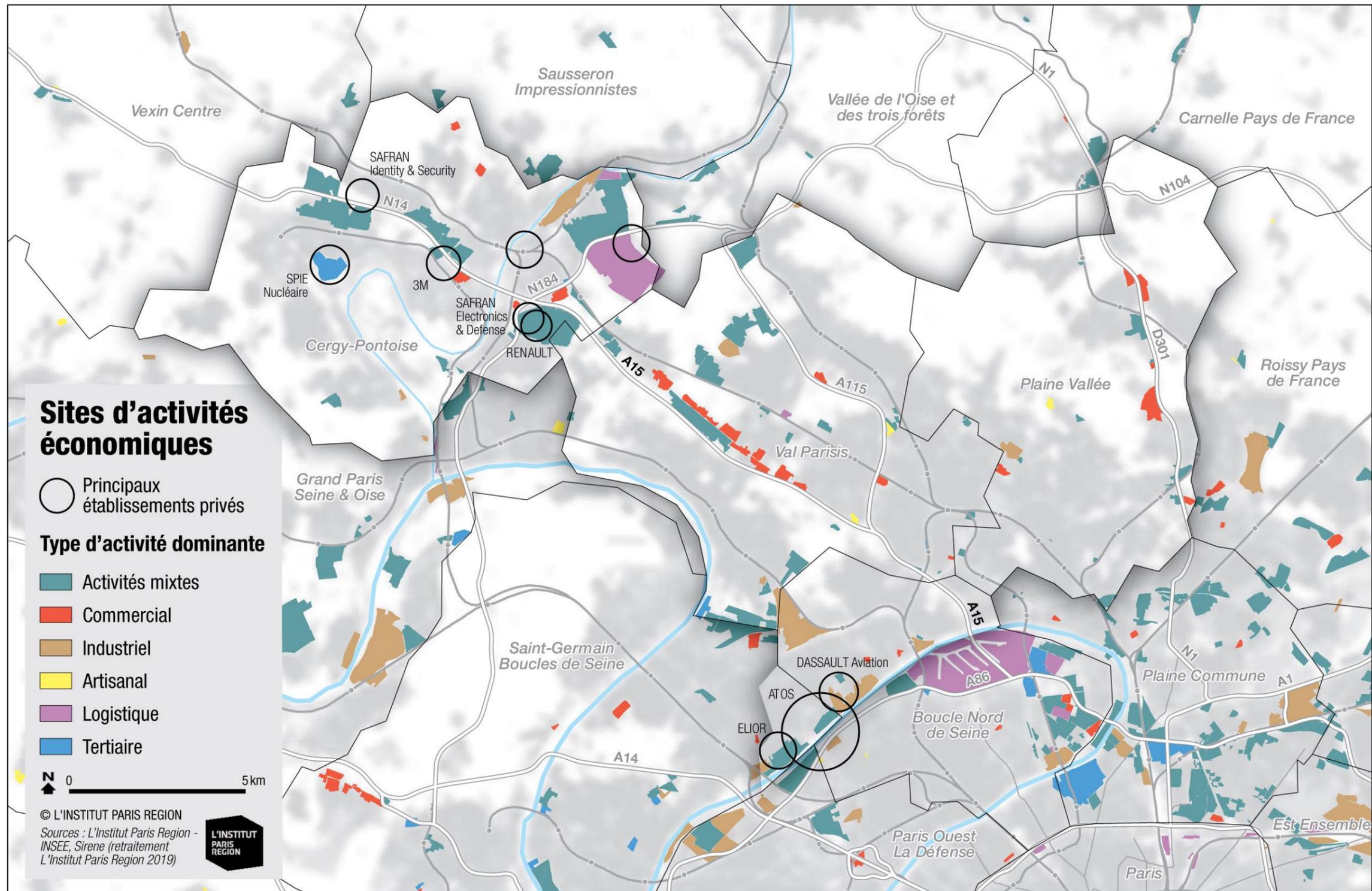
Au centre du territoire, dans la CA de Val Parisis, l'A15 constitue un axe commercial structurant avec une offre de commerce dans des centres commerciaux, des retail-park ou des GMS (grande et moyenne surface). L'A15 constitue le point d'ancrage pour la plupart des sites d'activités. Avec sa parallèle, la RD14, les grandes enseignes ont investi la zone et proposent le long d'un axe de plus de 5km, une très large offre commerciale dont la zone de chalandise rayonne dans le département et au-delà. Le long de l'A115, nous pouvons trouver aussi des zones d'activités qui sont de moindre envergure.

La CA Plaine Vallée reste un peu à l'écart du dynamisme économique du Corridor A15 même si des zones d'activités non négligeables se sont là aussi adossées aux infrastructures routières. La D301 montant vers le nord dispose de grandes zones mixtes et commerciales qui rayonnent à une échelle plus locale.

À Bezons et Argenteuil, les sites d'activités industriels sont en cours de mutation, soit par densification ou soit par changement d'usage, vers de la production de logements notamment. Les opérations de mutations d'anciennes emprises industrielles, notamment sur les fronts de Seine avec l'opération Porte-Saint-Germain ou l'opération Bezons Cœur-de-Ville, sont des bons exemples de ces transitions.



Zac des Linandes, Cergy, photographie : Louis Comte



3.6 Un déficit de pôles touristiques, culturels et de loisirs dans le Corridor A15

Le Corridor A15 souffre d'un manque de lieux touristiques, de loisirs et culturels. Cependant, la situation est très différente dans les territoires qui le composent.

D'un côté, la CA de Cergy-Pontoise concentre sur son territoire de nombreux sites culturels d'envergure ainsi qu'une Île de loisirs très populaire. La ville de Cergy possède également un magnifique point de vue sur la vallée de l'Oise : l'Axe Majeur. Ce dernier est un véritable marqueur du territoire, il est un symbole de la ville nouvelle. Mais il n'y a pas seulement les constructions modernes qui rendent la CA de Cergy-Pontoise intéressante. La ville de Pontoise dispose d'un centre-ville ancien qui accueille de nombreux sites culturels et musées. Son centre-ville ancien est très agréable pour s'y promener. Il accueille également de nombreux édifices historiques comme la cathédrale Saint-Maclou. La ville dispose d'ailleurs du label « Ville d'Art et d'Histoire » délivré par le ministère de la culture. Sur l'autre rive de l'Oise, la ville de Saint-Ouen-l'Aumône accueille aussi quelques sites culturels dont l'Abbaye de Maubuisson. En amont de l'Oise, le pôle touristique d'Auvers-sur-Oise est incontournable même s'il ne fait pas partie du territoire. Il reflète bien l'attrait touristique et culturel de la vallée de l'Oise, notamment en souvenir de l'implantation des artistes du mouvement impressionniste.

Cependant les autres territoires, Val Parisis, Plaine-Vallée, Argenteuil et Bezons ne disposent pas ou peu de pôles culturels et de loisirs et de lieux touristiques. Les quelques pôles identifiés n'ont qu'un rayonnement de proximité. Il existe cependant des grands potentiels touristiques, notamment autour des berges de la Seine, qui peuvent être des lieux bien aménagés et très agréables comme à la Frette-sur-Seine qui accueille la véloroute de la Seine qui relie Paris au Havre. C'est un axe touristique majeur qui est amené à se développer. Les berges de Seine sont aujourd'hui réservées à des usages moins propices au tourisme. À Argenteuil et Bezons, une voie rapide, des zones industrielles et des friches occupent les berges, les rendant inaccessibles pour tout autre usage.

Le territoire dispose néanmoins d'espaces naturels et d'espaces verts présentant un intérêt touristique. On peut citer les buttes du Parisis et la Forêt de Montmorency. Le parc de la butte des Châtaigniers à Argenteuil offre quant à lui un point de vue spectaculaire sur le bassin Parisien. C'est un atout qui a récemment été mis en valeur par la création d'un parc réalisé en 2011 par l'Agence des Espaces Verts (AEV) de la Région Île-de-France.

Au cœur du Corridor A15, la Chaussée Jules César, axe historique datant de l'antiquité, a servi de colonne vertébrale à l'urbanisation de la vallée de Montmorency. Lors de son implantation, la ligne de chemin de fer a suivi son tracé. Elle a cependant été recouverte par d'autres infrastructures et s'est retrouvée fractionnée. L'arrivée des voies plus rapides un kilomètre plus au sud, la D14 tout d'abord puis l'A15 a achevé son déclassement au rang de voirie locale. Ce tracé qui fut pendant longtemps la porte d'entrée du Vexin et de la Normandie mériterait d'être réinvesti.



Île de loisirs de Cergy, Crédit : Jérôme Bertrand/ L'Institut Paris Region



Centre-ville de Pontoise Crédit : Louis Comte/ L'Institut Paris Region

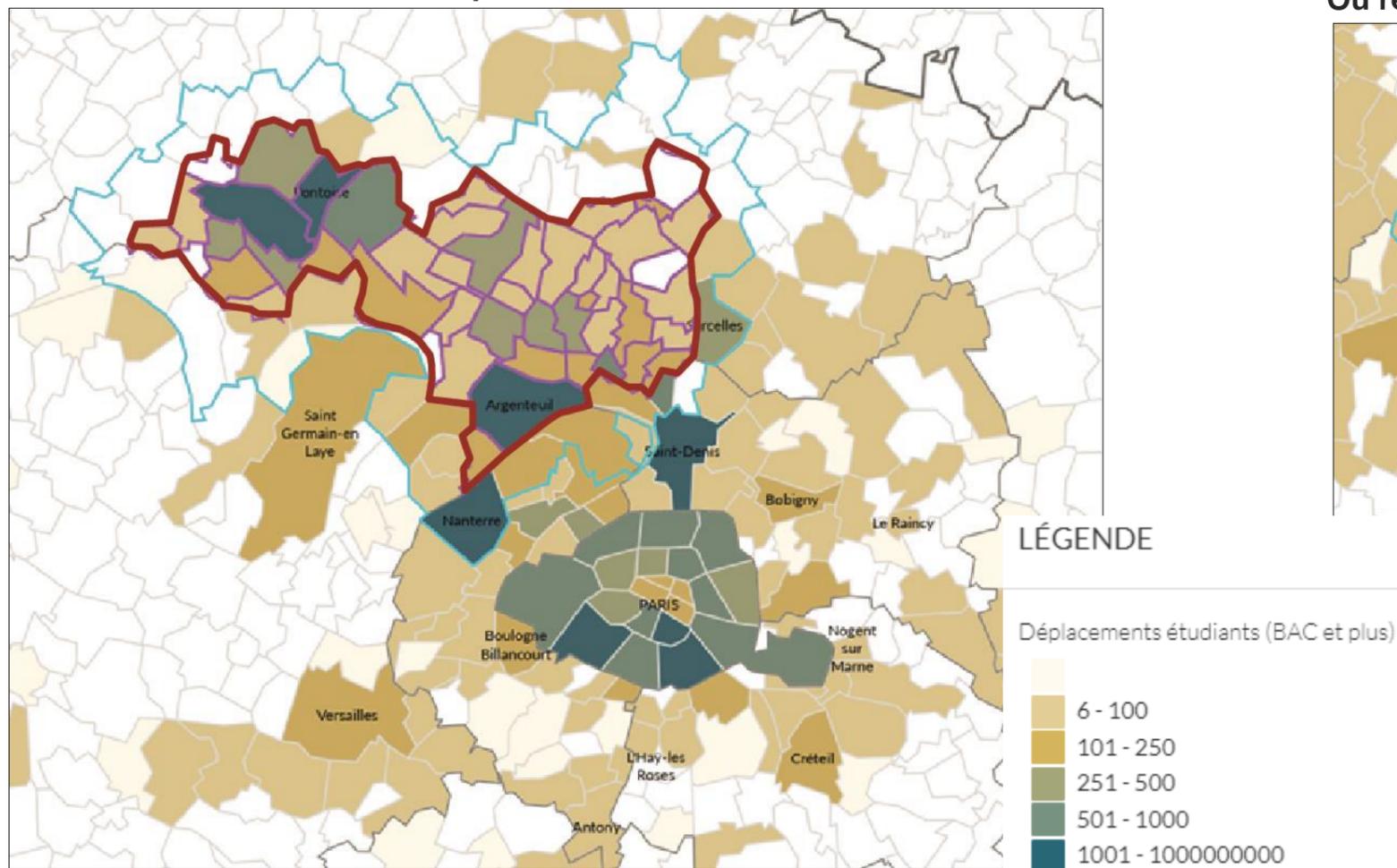


3.7 Le Corridor A15, territoire de l'enseignement supérieur du Val d'Oise

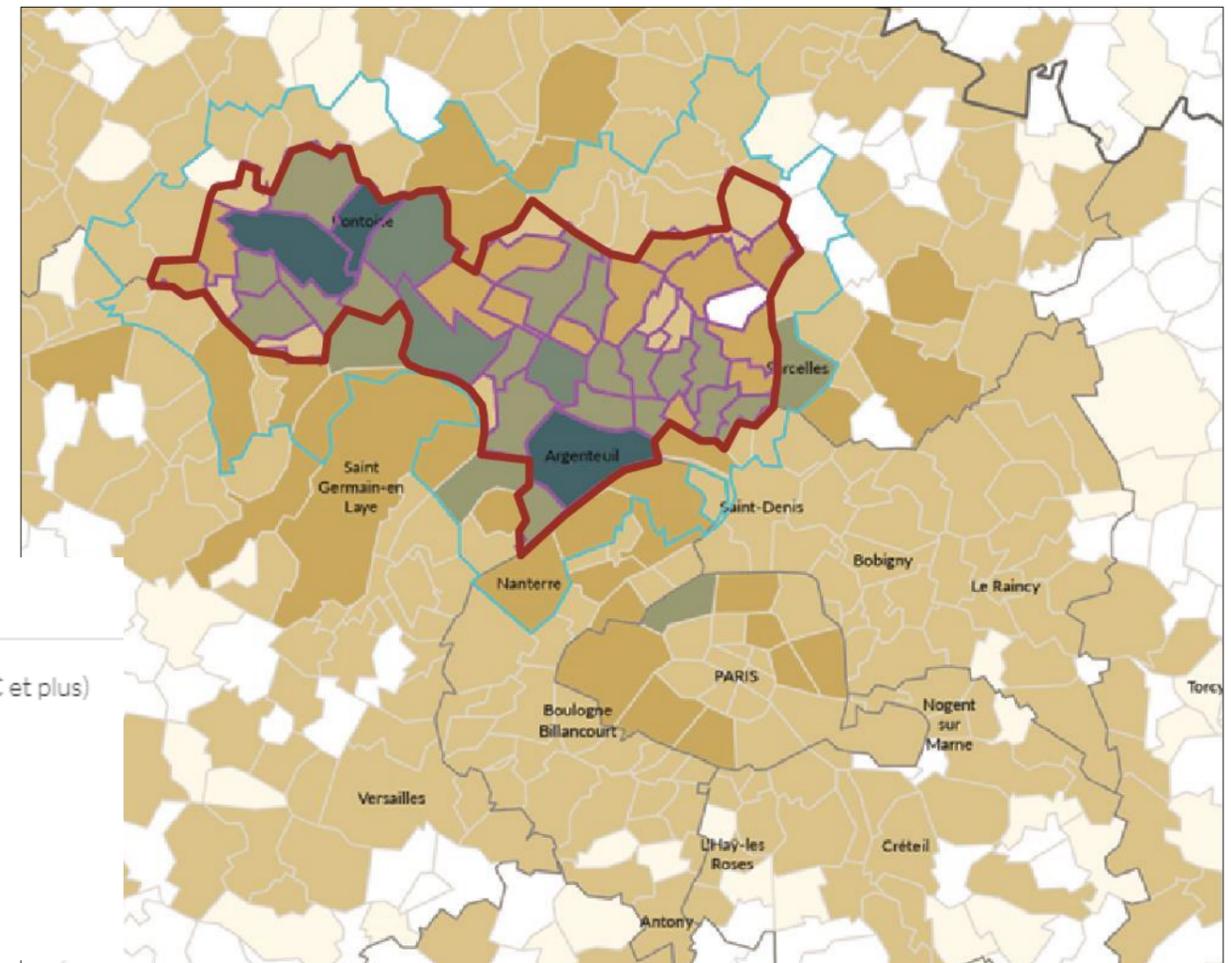
Le Corridor A15 offre une situation très contrastée au niveau de l'enseignement supérieur. La CA de Cergy-Pontoise est le grand pôle d'enseignement supérieur du Corridor A15 et même du Département. Pour l'année 2015/2016, 92% des étudiants inscrits dans un établissement situé dans le Val-d'Oise se sont inscrits dans les établissements du Corridor A15. 86% de ces étudiants fréquentent 4 communes : 61% à Cergy, 14% à Pontoise, 6% à Neuville-sur-Oise et 5% à Argenteuil¹.

44% des étudiants qui résident dans le Corridor A15 étudient dans les établissements situés dans cet ensemble territorial. 29% en sortent pour étudier à Paris et 10% dans les Hauts-de-Seine. Les principales communes de destination sont des pôles universitaires : 22% vont à Cergy, 5% à Nanterre, 5% à Argenteuil, 4% à Pontoise, 3% à Saint-Denis, 3% à Paris 13^e, 2% à Paris 5^e et 2% à Villetaneuse. Le pôle universitaire de Cergy est le seul du Corridor A15 à disposer de résidences universitaires et de lieux d'études avec un rayonnement majeur régional, national voire international.

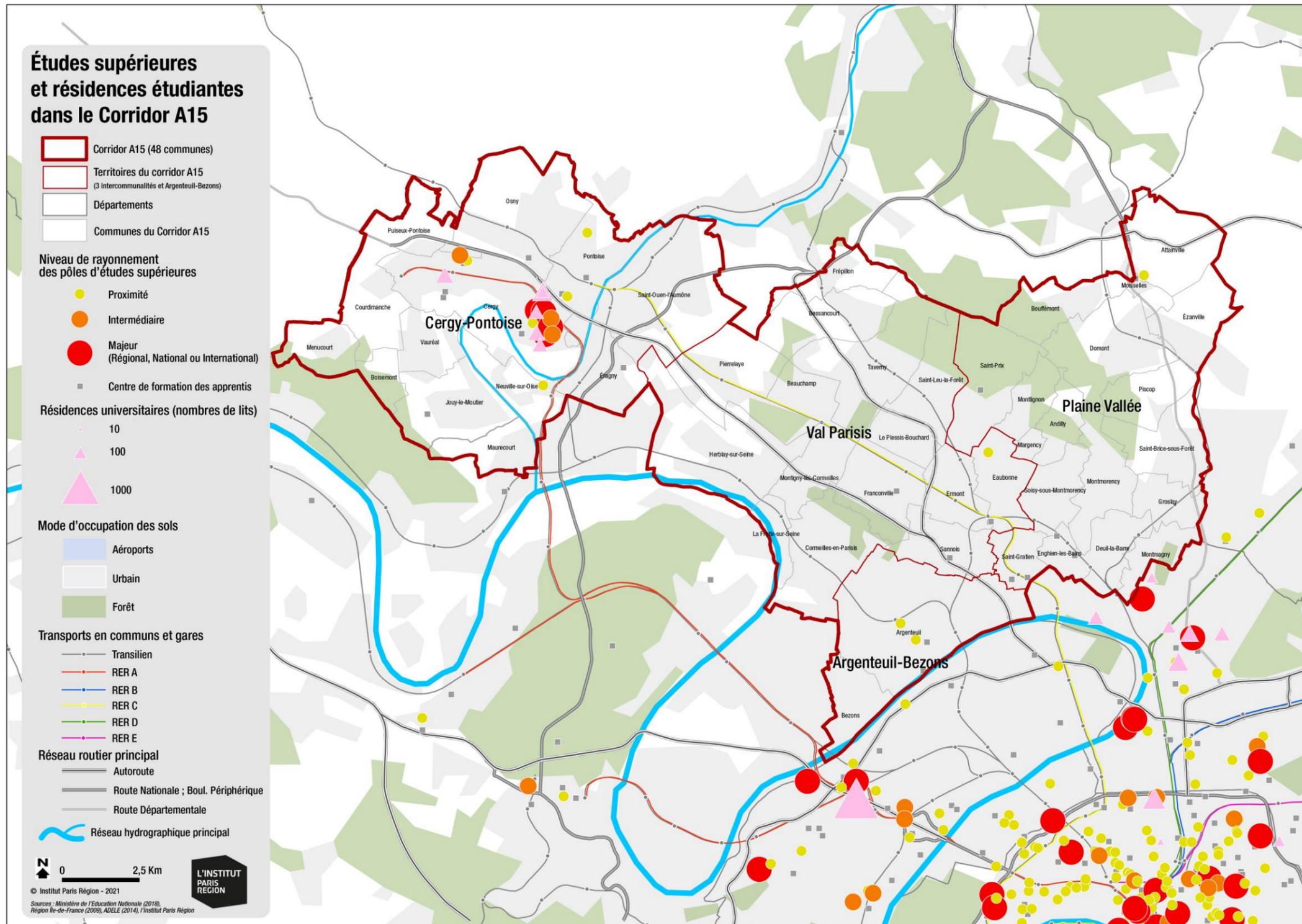
Où vont étudier les étudiants qui habitent le Corridor A15 ?



Où résident les étudiants qui étudient dans le Corridor A15 ?



¹ Source : Atlas régional des effectifs d'étudiants, ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche)



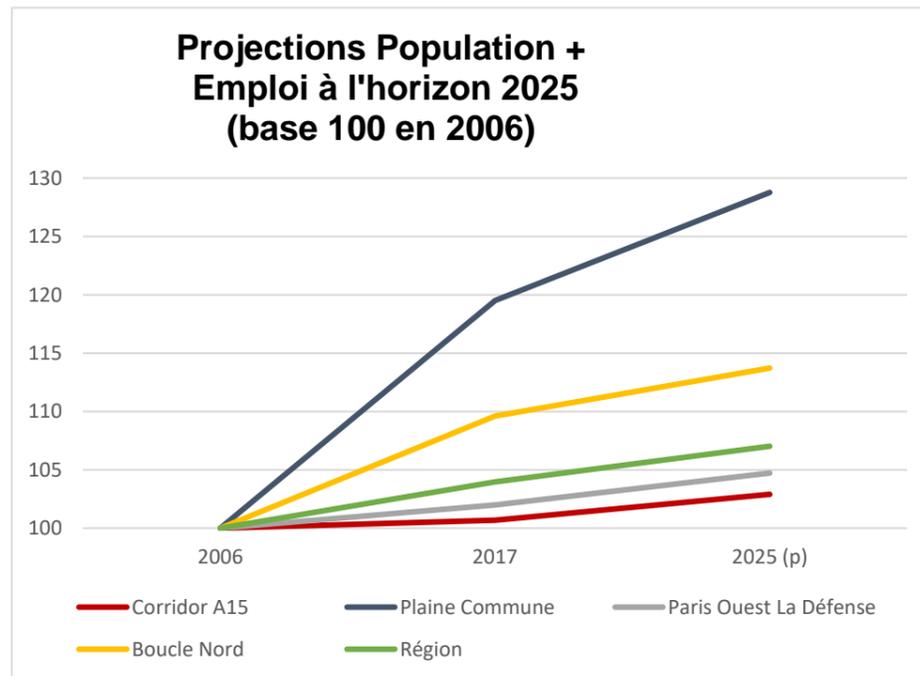
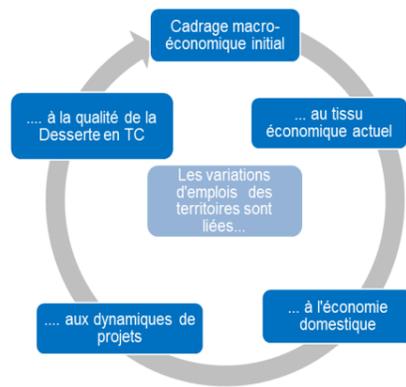
3.8 Trajectoires régionales et du Corridor A15 à l'horizon 2025

Les hypothèses macroéconomiques en Île-de-France prévoient un retour au niveau d'emploi d'avant crise et un retour au niveau de taux de chômage d'avant crise à l'horizon 2025, avec en parallèle une hausse de la population d'environ 50 000 habitants par an. Enfin, les logiques d'implantations des activités observées sur la période 2015-2020 devraient se poursuivre. Au niveau des infrastructures, la mise en service ligne 15 sud devrait avoir pour effet d'accroître fortement l'attractivité au sud de Paris.

Au sein du Corridor A15, les trajectoires varient en fonction des territoires.

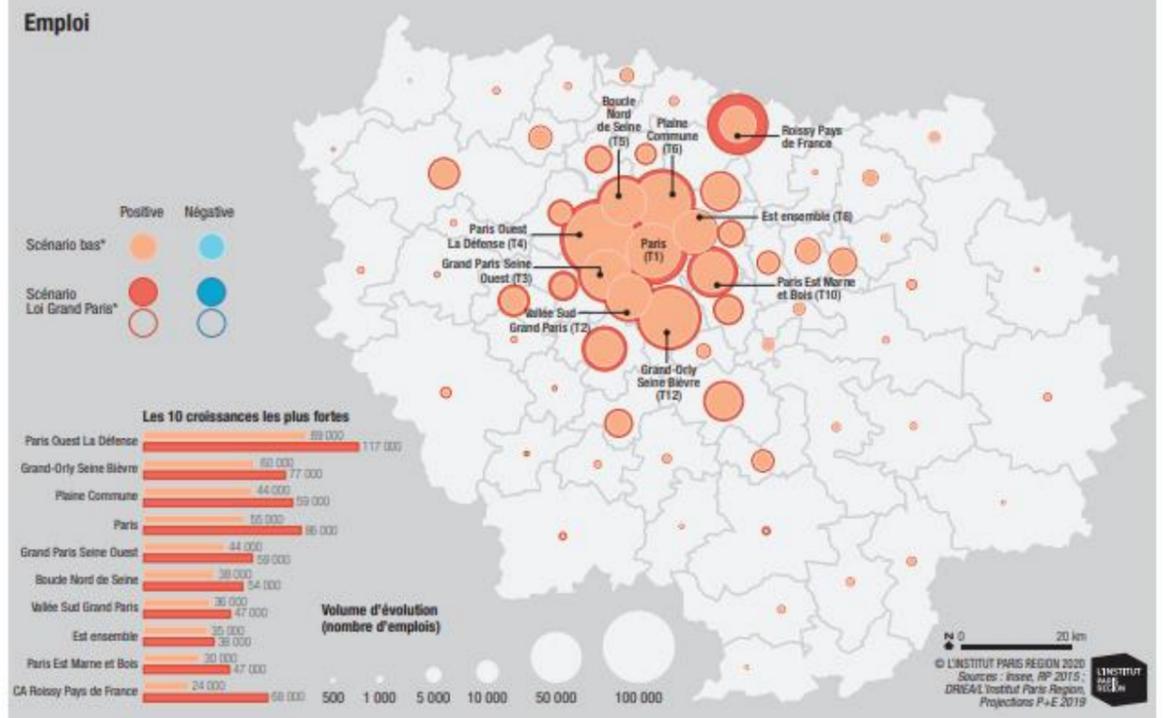
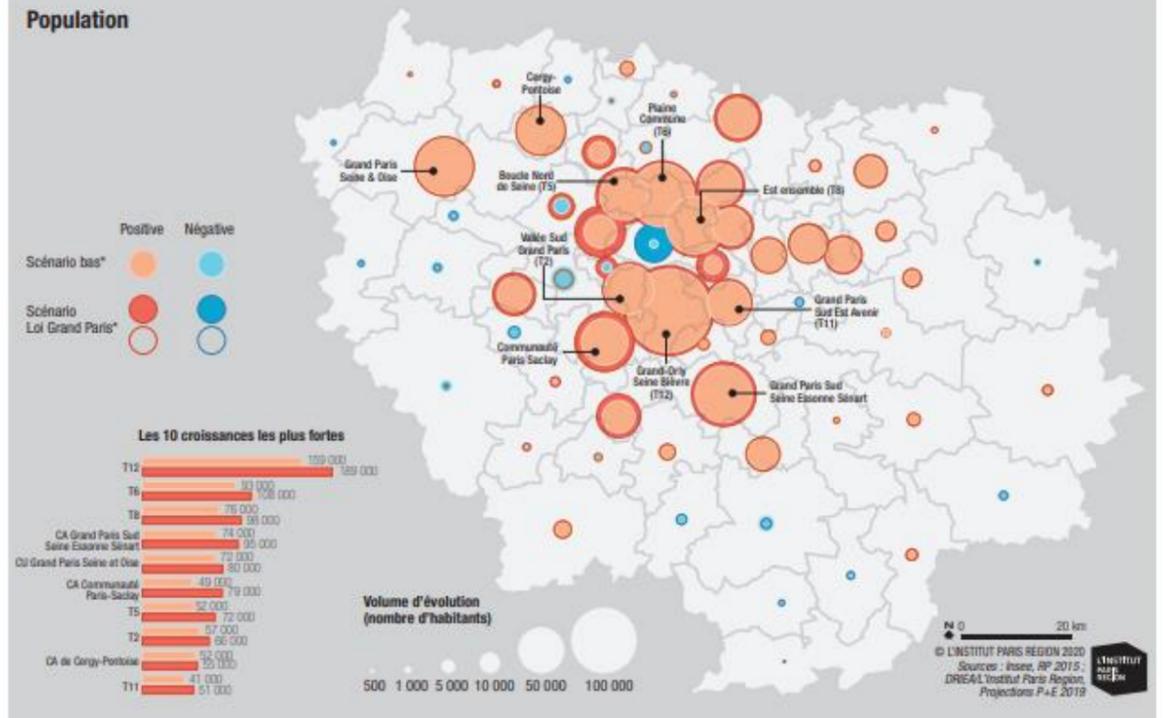
- **À Cergy-Pontoise** : les projets d'immobilier tertiaire devraient aboutir à la création de 50 000 m² à Cergy. De nombreux projets d'extensions de zones d'activités existantes ou la création de nouvelles zones (Cergy, Jouy-le-Moutier, Neuville-sur-Oise, Osny, Saint-Ouen-l'Aumône...) vont accroître les activités dans la CA tandis que l'économie présente devrait se développer, portée par la croissance attendue de la population.
- **Dans le Val Parisis et à Plaine Vallée** : La programmation économique paraît limitée. Cependant, les communes de Corneilles-en-Parisis et Frépillon pourraient connaître un accroissement d'activités avec l'implantation de nouvelles entreprises.
- **Dans les communes d'Argenteuil et Bezons** : 50 000 m² de bureaux prêts à être lancés et plus de 100 000 m² en projet. La densification de zones d'activités est en cours. La nouvelle programmation commerciale se fait en lien avec le développement résidentiel.

Variables de projection régionale tendancielle d'emploi à l'échelle



Source : Institut Paris Région

Évolution de la population et des emplois de 2015 à 2035 : scénarios haut et bas



Source : Note rapide : Les projections de population et d'emploi en Île-de-France, un outil d'aide à la décision, Institut Paris Région



ZA des Epineaux à Frépillon, photographie : Audrey Gauthier

4 MOBILITÉS

4.1 Peu de nouveaux projets routiers

Le réseau routier structure fortement le territoire du Corridor A15. La carte ci-contre présente le réseau routier existant et projeté à 2030. Les nouveaux projets de liaisons routières ne sont pas nombreux.

Liste des projets présents (principe de liaison) faisant l'objet d'un financement dans le cadre du plan route régional:

- 23 : étude de la déviation RD 370 entre RD 10 et RD 316 à Villiers-le-Bel et Ecoeu
- 34 : A 104 - Prolongement entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval
- 35 : RD 909 - Déviation de Montlignon
- 36 : Avenue du Parisis - Section ouest

Certains autres projets routiers de taille trop réduite pour être représentés sur la carte sont inscrits au plan route régional :

- bretelle A15 / RD 122 à Sannois,
- réaménagement de la patte d'oie d'Herblay (A15 / RD 14 / RD 392 / RD 106),
- liaison RD48/RD392 à Corneilles-en-Parisis (desserte Sud Placoplatre).

Enfin, d'autres projets sont prévus hors du cadre du plan route régional :

- la requalification urbaine de la RD 14,
- la déviation de Montlignon (RD 909),
- l'avenue du Parisis (section ouest),
- le prolongement de l'A104 à l'ouest (entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval).



En voiture sur l'A15, vue sur le quartier de Cergy-Préfecture au loin, photographie : Louis Comte

Réseau routier d'Intérêt régional existant *

- Itinéraire du réseau national et boulevard périphérique de Paris
- Itinéraire d'intérêt régional (niveau 1)
- Itinéraire d'intérêt régional (niveau 2)

Futur réseau routier d'Intérêt régional : projets faisant l'objet d'un financement dans le cadre du plan régional "anti-bouchons"

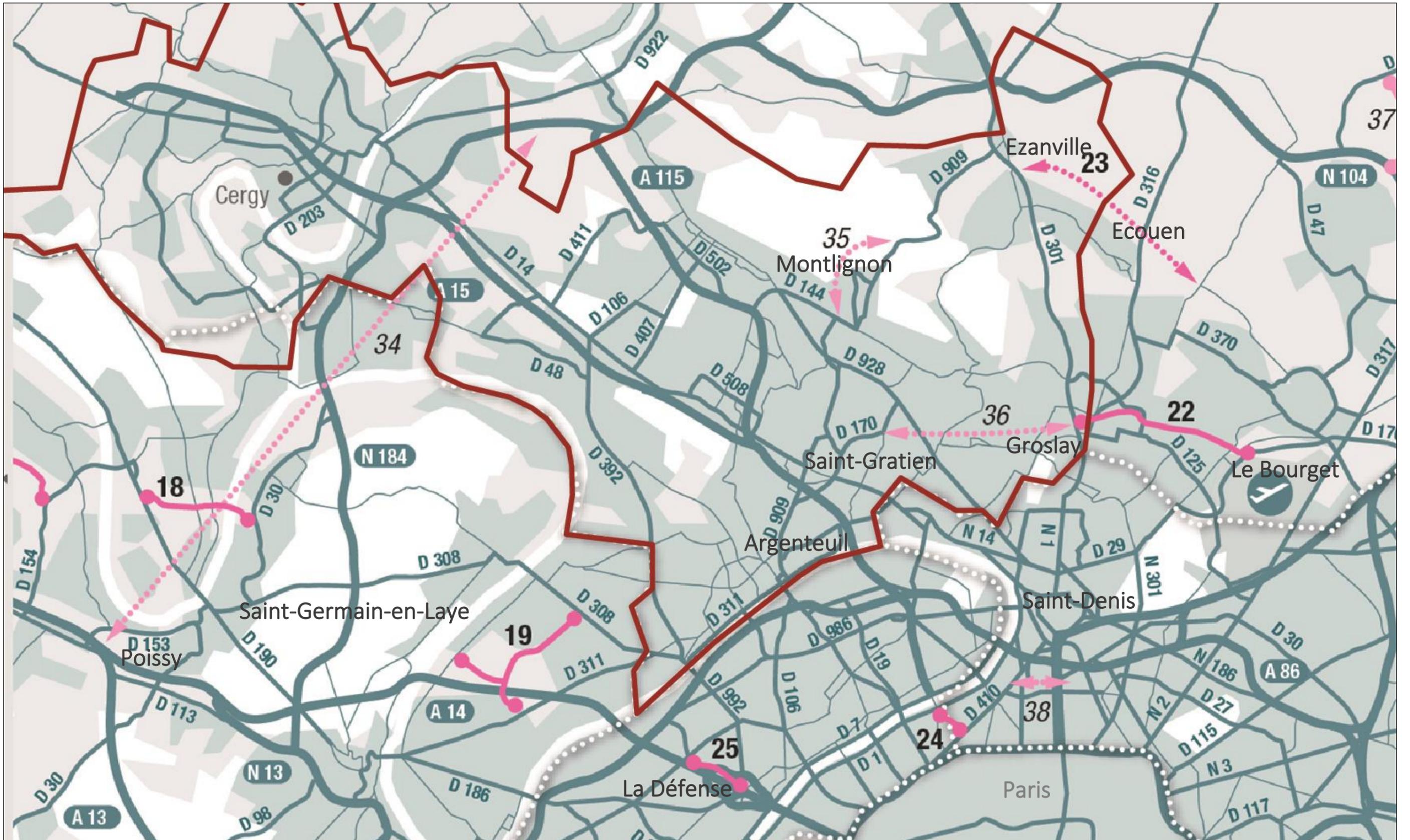
- Section
- Principe de liaison
- 2 Numéro de projet

Futur réseau routier d'Intérêt régional : autres projets

- Section
- Principe de liaison
- 31 Numéro de projet

Légende de la carte des projets de transports ci-contre

Les projets de nouvelles voiries



4.2 Une quasi-absence de projets de transports en communs structurants

Le Corridor A15 reste à l'écart des grands projets de transports régionaux. Le territoire bénéficiera d'un accès indirect au métro du Grand Paris Express, notamment à la ligne 15 en rocade, via la gare des Grésillons desservie par le RER C ou via la gare Bois-Colombes avec la ligne J. Par ailleurs, la réalisation d'une correspondance entre la ligne H du Transilien et les futures lignes de métro de la station Pleyel à Saint-Denis est à l'étude.

Le prolongement du T11 Express (Épinay-Sartrouville) et le BHNS Entre Seine (Argenteuil-Bezons-Cormeilles-en-Parisis / Sartrouville) sont les projets TC structurants prévus au sein du Corridor A15. Cependant le projet du T11 Express rencontre des difficultés financières. Une relance des études et des acquisitions foncières a été actée fin 2020 (à hauteur de 75 M€).



Arrêt de bus "la grâce de Dieu" à Bezons, sur la future ligne du BHNS "Entre Seine", photographie : Louis Comte

Lignes en projet

Horizon 2018 - 2024

- RER et gares - Transilien, Métro
- Tram express, Tramway, BHNS

Horizon 2025 - 2030

- RER et gares - Transilien, Métro
- Tram express, Tramway, BHNS

Gares en projet

- Nouvelle correspondance

Lignes existantes

- RER et Transilien
- Métro
- Tramway et BHNS

Légende de la carte des projets de transports ci-contre

Les projets de transports en communs



Réseau de transport en commun existant et projeté
© L'INSTITUT PARIS RÉGION 2019. Source : L'Institut Paris Region

4.3 Une desserte relativement satisfaisante en transports en commun

Dans le Corridor A15 (sans Argenteuil et Bezons), les 38 quartiers de gare regroupent la moitié de la population et 40% de l'emploi, soit des proportions plus élevées que celles constatées dans les territoires de comparaison.

Un quartier de gare correspond à l'espace compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement d'une gare. Ce périmètre d'analyse constitue l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en un quart d'heure à pied.

La carte ci-contre indique la desserte des gares ferroviaires du Corridor A15 en comptabilisant le nombre de train à l'heure de pointe du matin entre 8h et 9h. Les gares du tronçon partagé par les lignes C et H sont très bien desservies. Le pôle de la gare d'Ermont-Eaubonne s'affirme comme étant un nœud de transport majeur dans le territoire. La gare d'Argenteuil dispose elle aussi d'une très bonne fréquentation de trains pour cet horaire. Dans la CA de Cergy-Pontoise, les gares situées dans la ville de Cergy sont bien fréquentées de même pour la gare de Pontoise.

La ponctualité² 2018 des lignes RER et Transilien :

À l'exception de la branche du RER A, la ponctualité voyageur des branches des lignes qui desservent le Corridor A15 demeure satisfaisante, en particulier celle des branches de la ligne H du Transilien.

Territoire	Ligne	Branche	Ponctualité de la branche	Ponctualité de la ligne	Objectif contractuel de la ligne
Cergy-Pontoise	A	Cergy - Nanterre Préfecture	80,6	90	94
Cergy-Pontoise	L	Cergy - Paris Saint-Lazare	88,3	90,3	94
Cergy-Pontoise	C	Pontoise - Av Président Kennedy	88,1	88,1	93
Cergy-Pontoise	H	Pontoise - Ermont - Paris Nord	92,5	92,8	95
Cergy-Pontoise	J	Pontoise - Paris Saint-Lazare	87,4	88,9	94
	H	Persan - Ermont - Paris Nord	92,5	92,8	95
	H	Persan - Montsoult-Maffliers - Paris Nord	93,2	92,8	95
	H	Luzarches - Montsoult-Maffliers - Paris Nord	93,5	92,8	95
	J	Ermont-Eaubonne - Paris Saint-Lazare	95,9	88,9	94
Saint-Quentin	C	Saint-Quentin - Javel	89,7	88,1	93
Saint-Quentin	N	Rambouillet - Paris Montparnasse	88,7	87,7	93
Saint-Quentin	U	La Verrière - La Défense	91,6	91,6	94
GPSSES	D	Lieusaint-Melun	80,3	83,3	92,5
GPSSES	D	Montgeron Crosne - Combs-laVille	76,4	83,3	92,5
GPSSES	D	Corbeil - Vigneux via plateau	82,4	83,3	92,5
Branche dont le taux de ponctualité est nettement inférieur à l'objectif de l'engagement contractuel de la ligne (au moins -10 points)					
Branche dont le taux de ponctualité est inférieur à l'objectif de l'engagement contractuel de la ligne (autour de -5 points)					
Branche dont le taux de ponctualité est proche ou supérieur à l'objectif de l'engagement contractuel de la ligne (-3 ou +3 points)					

Source : idF Mobilités, février 2019

² La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques. Le taux est calculé sur une journée entière.

L'offre bus lors d'une semaine type par territoire :

La couverture territoriale ferroviaire :

Territoire	Nombre de gares	Part de la population à proximité d'une gare	Part des emplois à proximité d'une gare
Val d'Yerres Val de Seine	6	28%	31%
Communauté Paris-Saclay	17	37%	37%
Versailles Grand Parc	17	54%	57%
Saint Germain Boucles de Seine	15	38%	50%
Val Parisis	16	52%	36%
Plaine Vallée	10	52%	41%
Cergy Pontoise	12	44%	44%
Saint-Quentin-en-Yvelines	7	27%	37%
Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart	17	37%	43%
Cœur d'Essonne Agglomération	9	28%	18%

Source : L'Institut, INSEE - RP 2012

Traitement : L'Institut Paris Région

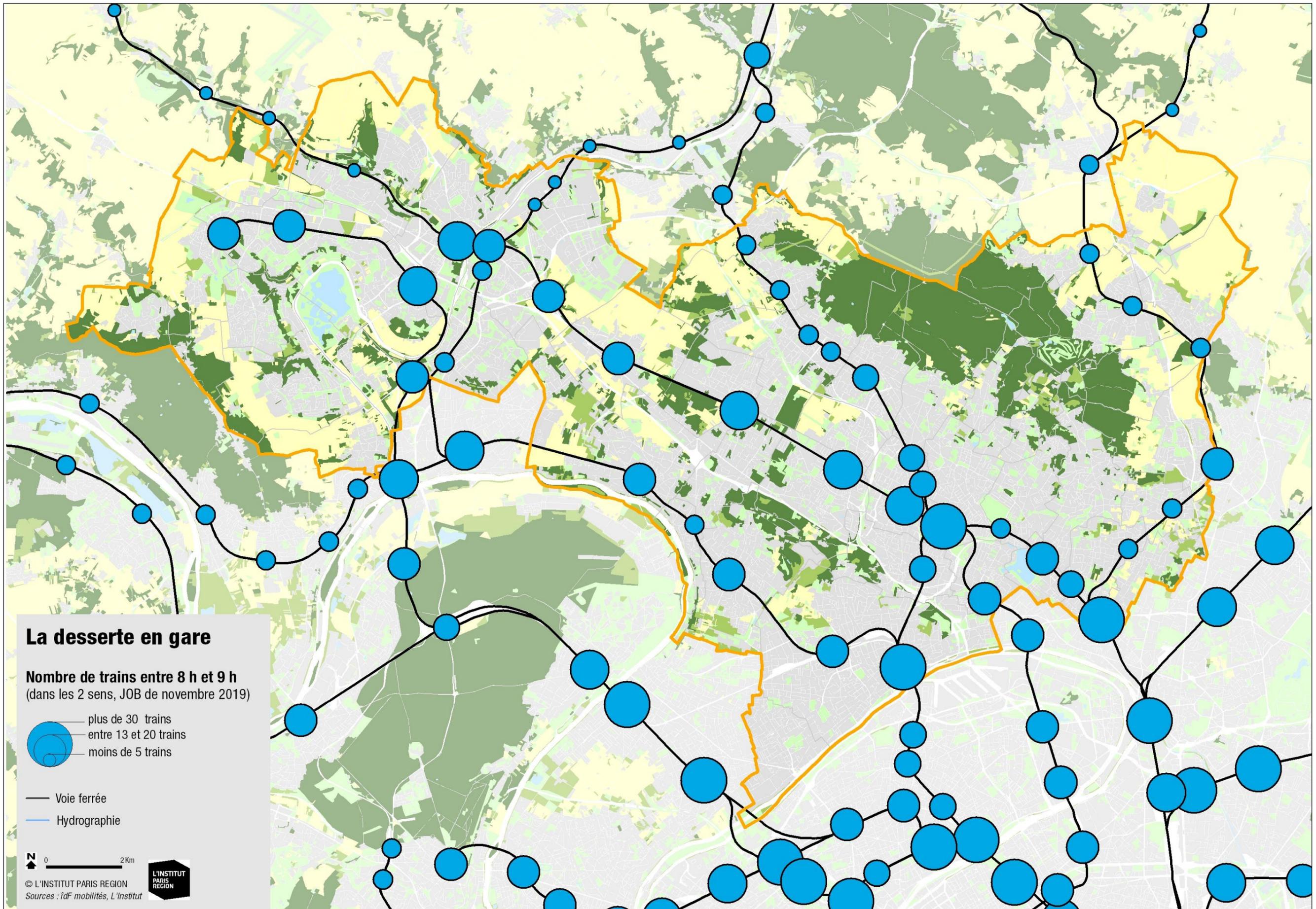
Selon cet indicateur, l'offre bus à Cergy-Pontoise atteint un très bon niveau y compris en fin de semaine grâce notamment au réseau urbain de l'agglomération (Stivo) et par les liaisons interurbaines du réseau Busval d'Oise. Cependant, l'offre des réseaux de bus urbains de Val Parisis et Plaine Vallée peuvent être encore davantage dimensionnés en semaine.

Les 4 prochaines DSP Bus couvrant le territoire apporteront certainement des suppléments d'offre.

Type Territoire	Territoire	Nombre moyen de passages de bus par arrêt pendant une journée-type		
		Jeudi	Samedi	Dimanche
1er périphérie	Val d'Yerres Val de Seine	128	77	41
1er périphérie	Communauté Paris-Saclay	175	125	102
1er périphérie	Versailles Grand Parc	204	134	79
1er périphérie	Saint Germain Boucles de Seine	183	117	104
1er périphérie	Val Parisis	112	116	99
1er périphérie	Plaine Vallée	129	104	106
2e périphérie	Cergy Pontoise	336	210	113
2e périphérie	Saint-Quentin-en-Yvelines	165	96	50
2e périphérie	Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart	235	141	100
2e périphérie	Cœur d'Essonne Agglomération	125	114	93

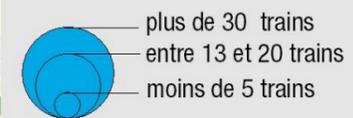
Source : idF Mobilités, GTFS 2018

Traitement : L'Institut Paris Région



La desserte en gare

Nombre de trains entre 8 h et 9 h
(dans les 2 sens, JOB de novembre 2019)



— Voie ferrée
— Hydrographie

0 2 Km

© L'INSTITUT PARIS REGION
Sources : idF mobilités, L'Institut



4.4 La demande de transport globalement en hausse

L'A15 et l'A115, des autoroutes avant tout locales

La problématique des transports est centrale dans le Corridor A15. Il concentre la majorité des flux du département et de nombreux axes voient leur trafic automobile croître fortement entre 2016 et 2017. Cette situation d'accroissement des flux se fait sur les routes départementales.

Ces routes accueillent des activités économiques qui attirent de nombreux flux comme la RD14 qui voit son trafic croître de 3 % entre 2016 et 2017. Certaines routes départementales sont situées sur un axe partant du sud-est vers le nord-ouest comme la D14 ou la D392 et suivent la même orientation que l'autoroute A15. D'autres traversent le territoire du nord au sud comme la D909. Elles amènent les habitants du nord du territoire, plus résidentiel, vers la petite couronne et les zones de concentration des emplois. La RD909 a aussi vu son trafic croître de 2,8% entre 2016 et 2017. Seule une route voit son trafic baisser sur la période, c'est la RD48. Cette route départementale ne dispose pas de liaisons suffisantes avec les autres routes du territoire. Un projet de liaison avec la RD392 est à l'étude.

À grande échelle, l'autoroute A15 fait le lien entre la rocade de l'A86 et celle de la N104. La N104 est une route qui accueille un fort trafic routier, entre 25 000 et 40 000 véhicules par jour et quelques tronçons qui dépassent les 50 000 véhicules par jour. L'autoroute A15 atteint quant à elle un trafic routier supérieur à 50 000 véhicules par jour.

La carte des flux de l'autoroute A15, issue du modèle de trafic de l'État montre les flux à l'heure de pointe du matin³. Cette autoroute sert surtout à relier les bassins de vie des territoires bordant l'A15 et l'A115 avec la 1ère couronne (Rueil-Malmaison, La Défense, La Plaine Saint-Denis).

De nombreuses routes départementales qui supportent un fort trafic

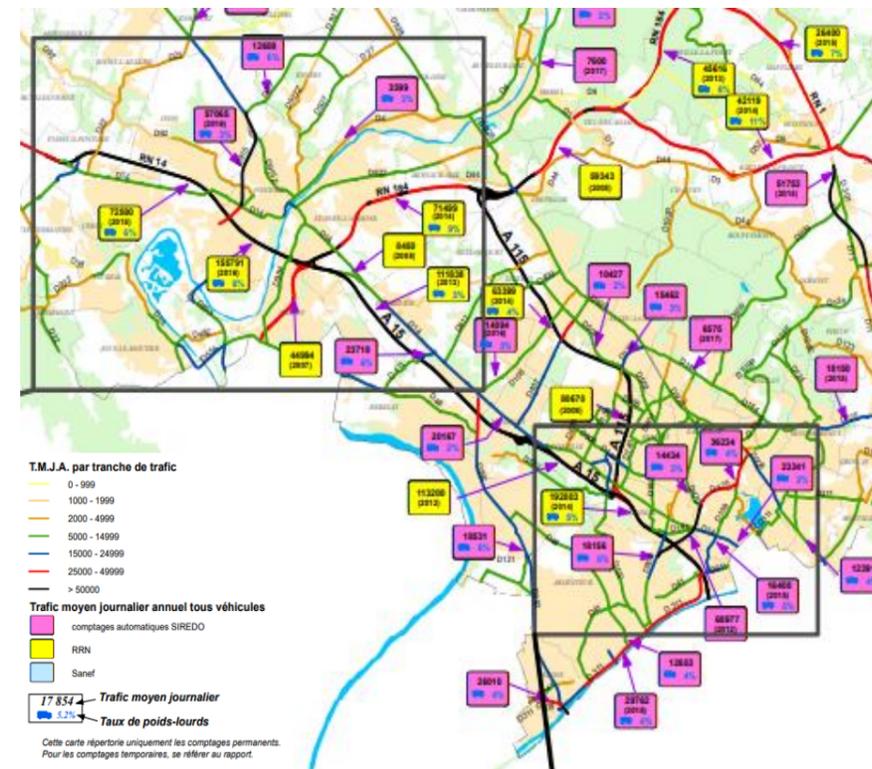
Certaines routes départementales accueillent un trafic très élevé. Beaucoup de ces routes sont des transversales et relient les territoires du Corridor A15 entre eux comme la D392 qui relie Herblay à Bezons et la D407 qui relie Taverny à Montigny-lès-Cormeilles à travers la vallée de Montmorency. La D311 qui longe la Seine entre Argenteuil et Bezons accueille aussi un très fort trafic, rendant inaccessible les berges du fleuve pour ces deux villes.

La fréquentation des gares

La carte de la fréquentation des gares du Corridor A15 donne une vue d'ensemble des gares les plus fréquentées et permet de distinguer les pôles où la demande en transport vers Paris et la proche couronne est forte. Nous pouvons distinguer des pôles très actifs aux extrémités du Corridor A15, autour des gares situées dans les villes de Cergy et de Pontoise mais aussi autour de la gare d'Ermont-Eaubonne et des gares situées dans la ville d'Argenteuil. Ce sont des pôles très actifs dans le Corridor A15 et cela se reflète par la fréquentation des gares de RER et de Transilien. Le centre du Corridor A15, majoritairement dans la CA de Val-Paris, semble moins fréquenté.

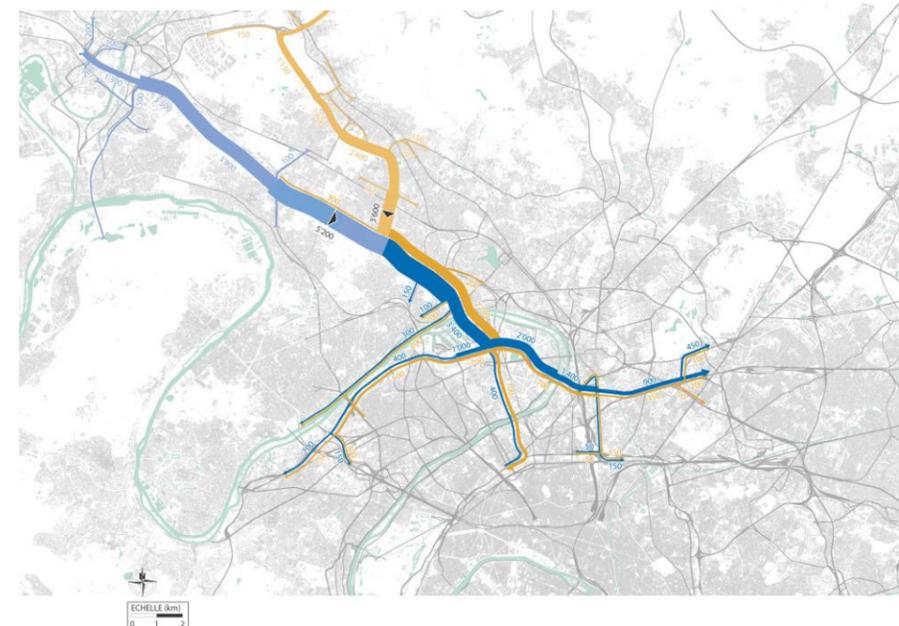
³ Les routes du futur Grand Paris, Focus A15. Consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes du Grand Paris, Collectif HOLOS

Le trafic routier 2018 au sein du corridor A15

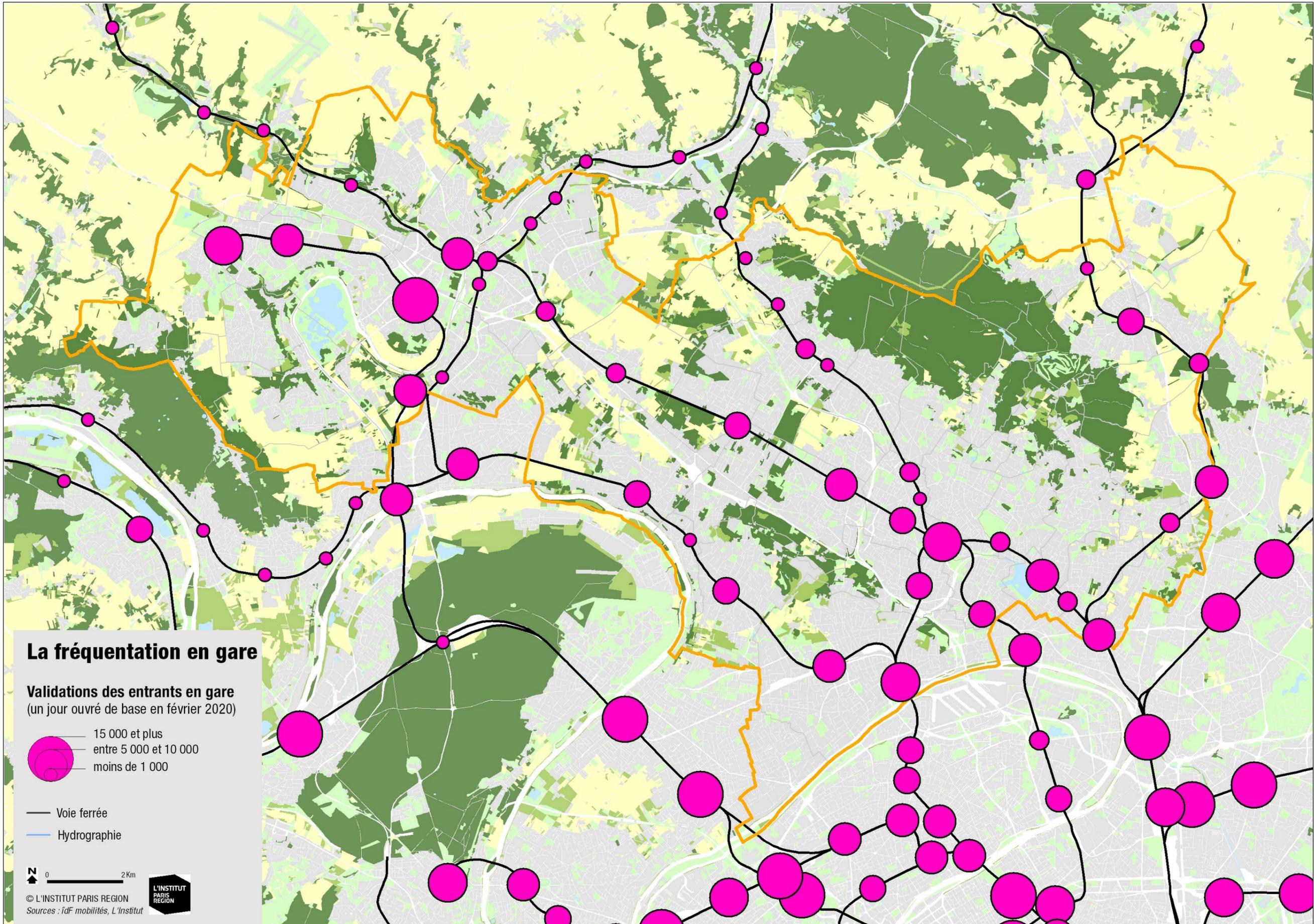


Source : CD 95 - TMJA 2018

Carte des flux de l'autoroute A15



Représentation des flux de l'A15 en bleu et des flux de l'A115 en jaune à l'heure de pointe du matin
Source : Collectif Holos / Richez Associés / Transitec



4.5 Un taux conséquent de non-motorisation

Le taux de non-motorisation des ménages permet de mesurer l'état d'accessibilité des lieux et la dépendance à la voiture des territoires.

Nous aurions pu penser que le Corridor A15 est un territoire largement acquis à la voiture. Pourtant, il est, parmi les territoires de comparaison, celui avec le plus fort taux de non-motorisation. Près de 20% des ménages du Corridor A15 ne disposent pas d'un véhicule motorisé. La CA de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart dispose elle aussi d'un fort taux de non-motorisation, proche de 19%.

Cela peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Tout d'abord, le taux d'équipement est lié à la richesse d'un territoire. Les ménages les plus modestes n'ont tout simplement pas les moyens de disposer d'un véhicule. Mais cela peut aussi s'expliquer par la structure sociale des ménages et la forte présence d'étudiants et de jeunes dans le territoire. Enfin, la connexion aux transports en commun est primordiale pour rendre possible une vie sans voiture. La CA de GPSSES dispose aussi de caractéristiques similaires.

Le taux de ménages sans voiture est assez homogène pour les autres territoires de comparaison (autour de 17%). Cependant, les CA de Cœur d'Essonne Agglomération et de Saint-Quentin-en-Yvelines se distinguent par leur taux de non-motorisation très bas, (respectivement 13% et 14%). Ces deux CA ne disposent pas de points communs pouvant permettre une analyse partagée. La première, Cœur d'Essonne Agglomération, se situe à l'écart du réseau de transport tandis que la seconde, Saint-Quentin-en-Yvelines, dispose de ménages en moyenne plus aisés même si l'on compte des poches de pauvreté.

Au sein du Corridor A15, la situation n'est pas homogène entre les différents territoires qui le composent. Le taux de non-motorisation est très élevé dans les communes d'Argenteuil et de Bezons, avec 28% des ménages ne possédant pas véhicule. Ici, ce taux peut être lié à la forte présence de ménages modestes et la bonne connexion en transport en commun vers Paris et la Défense.

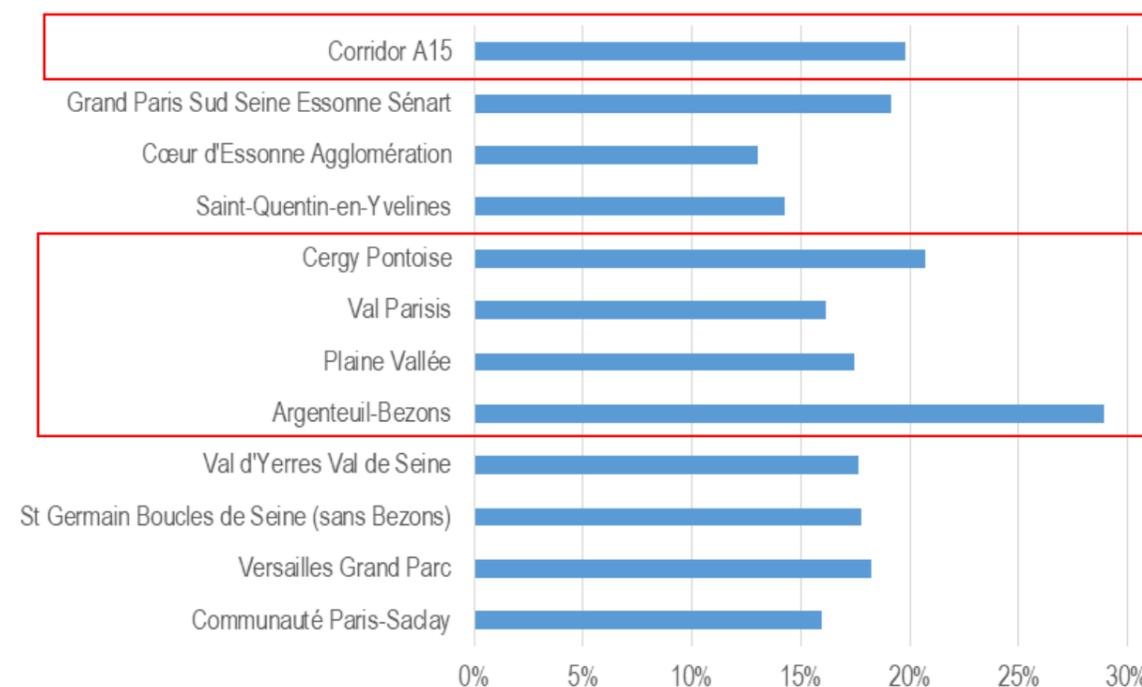
La CA de Cergy-Pontoise dispose aussi d'un fort taux de non-motorisation avec 21% des ménages non-motorisés. Ici, nous retrouvons également une forte part de ménages modestes, une bonne connexion aux transports en communs mais aussi une forte population étudiante.

Les CA de Val Parisis et de Plaine Vallée ont un taux de non-motorisation moindre, de 16% pour Val-Parisis et de 17% pour Plaine Vallée. Ce sont des territoires avec des ménages plus aisés, un tissu pavillonnaire plus important mais aussi qui ont une structure commerciale qui ne facilite pas les trajets de proximité.



Zac des Bayonnes, Herblay-sur-Seine, un quartier construit sans adéquation avec les transports en communs et qui rend nécessaire la possession d'un véhicule, photographie Louis Comte

La non-motorisation des ménages par territoire



Source : INSEE RP 2016



4.6 Les modes actifs et doux, potentiels de développement du Corridor A15

Le vélo

Le vélo est un moyen de transport encore peu utilisé en France. La vision du vélo est encore majoritairement tournée vers les loisirs plutôt que vers les mobilités quotidiennes.

Avec la pandémie et les grèves de transport, le vélo est un moyen de transport qui a prouvé son intérêt. Il intéresse désormais beaucoup les collectivités qui délimitent de larges pistes cyclables. Le retour du vélo dans la ville est une opportunité. Il est une solution qui peut compléter efficacement le système de transport urbain.

Le vélo répond également à une demande sociale de plus en plus importante avec des enjeux environnementaux et de santé importants. De plus, les deux-tiers des déplacements des Franciliens font moins de 3 km. Le vélo a un potentiel fort en Île-de-France pour répondre à ces nombreux déplacements courts.

Le département du Val-d'Oise, après avoir investi 4,8 millions d'euro en 2020, souhaitait investir 6 millions d'euros en 2021. Dans le cadre du plan vélo voté en 2019, ce sont 53 km de voies cyclables nouvelles qui sont prévues jusqu'en 2022. Ces nouvelles pistes cyclables serviront notamment à rejoindre les gares et favoriser ainsi l'intermodalité des transports. Le département compte déjà quelques 900 km de voies aménagées pour les cyclistes. Il n'est cependant pas précisé de quels aménagements il s'agit (piste cyclable, bande cyclable, voie dédiée...).

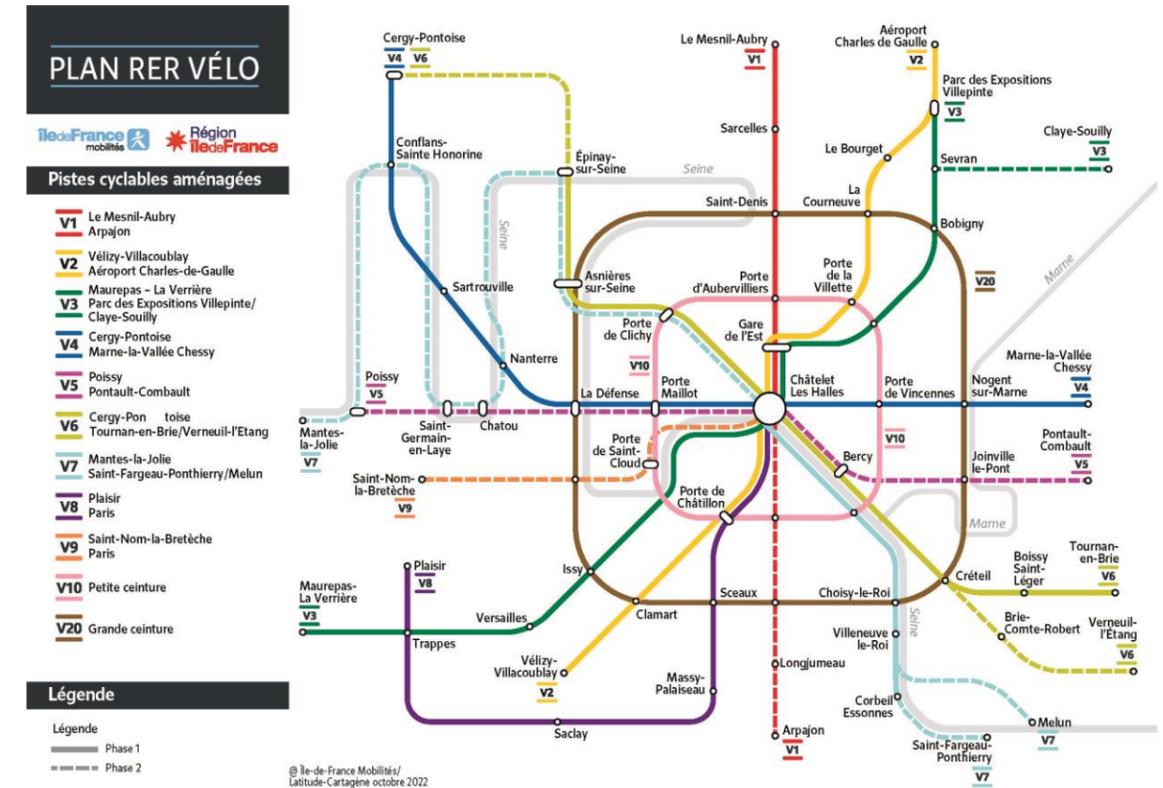
Les intercommunalités du Corridor A15 ne sont pas en reste et développent également leur plan vélo. La CA de Cergy-Pontoise souhaite développer son réseau cyclable avec pour objectif d'atteindre les 117 km de voies cyclables fin 2021. Certains tronçons seront réalisés en coopération avec le Département. L'intercommunalité comptait aussi 104 km cyclables début 2020. Elle dispose aussi d'un système de vélo en libre-service comptant 45 stations et 330 vélos répartis dans 8 communes de l'agglomération.

La CA du Val Parisis souhaite aussi développer largement la pratique du vélo sur son territoire. L'intercommunalité compte aujourd'hui 116 km d'aménagements cyclables. Elle prépare un plan vélo communautaire d'investissements dans lequel sont prévues des liaisons aux gares avec des stationnements protégés, la rénovation de la chaussée Jules César pour créer une liaison est-ouest de qualité et des liaisons nord-sud pour rendre agréable les déplacements transversaux et faciliter les déplacements sur le territoire de Val Parisis. Le Val Parisis accueille aussi une véloroute sur les bords de Seine.

La ville de Bezons va de son côté profiter du plan vélo en cours de développement dans la CA Saint-Germain Boucles de Seine, qui prévoit l'aménagement de 80 km de nouveaux aménagements cyclables entre 2019 et 2026.

Concernant la ville d'Argenteuil, l'EPT Boucle Nord de Seine a engagé la mise en œuvre d'aménagements cyclables provisoire.

La CA de Plaine Vallée ne fait pas mention du vélo comme moyen de déplacement hormis touristique.



Piste cyclable à Taverny, photographie : Louis Comte

La marche

L'Île-de-France est l'une des régions où la marche est la plus pratiquée au monde. Selon une étude du Cerema (Enquête ménages déplacements "standard Certu"), 39% des déplacements se font en marchant en Île-de-France. Cette part modale reste élevée, 35%, même lorsque Paris sort de l'équation. On marche donc beaucoup en Île-de-France.

Ce mode de déplacement n'est ni anodin, ni nouveau mais sa prise en compte par les pouvoirs publics dans les politiques de mobilités reste encore faible.

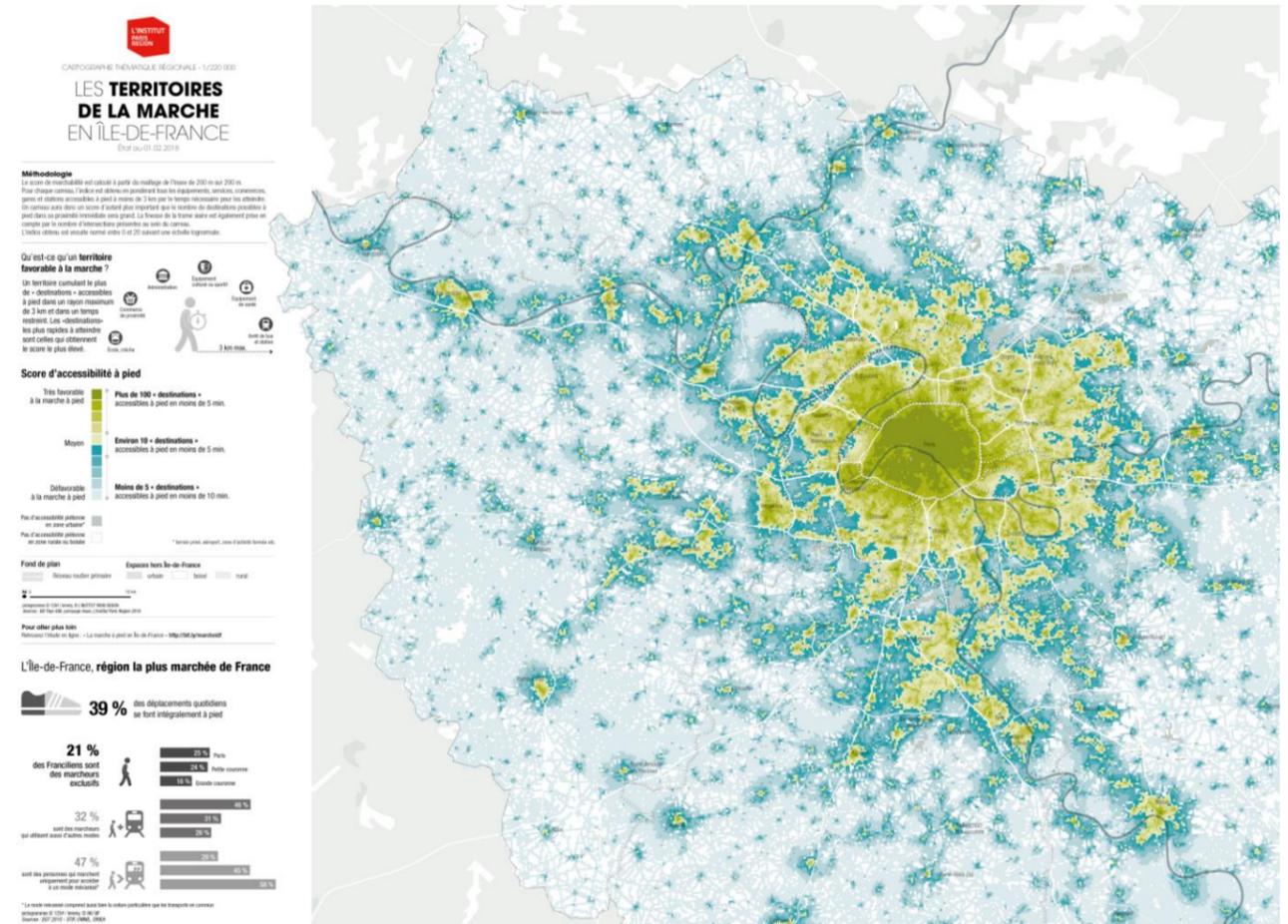
Le Corridor A15 offre une situation contrastée par rapport à la marche. Certains centres urbains sont très marchables, comme le centre de Cergy, la ville de Pontoise ou encore le centre-ville d'Argenteuil. Des opérations sont en cours dans ces cœurs de ville pour faciliter la marche et mieux partager les espaces avec les voitures.

Cependant, d'autres lieux sont des territoires défavorables à la marche. Le long de la D14, les aménagements ne sont pas pensés pour le piéton. La marche y est complexe, voire dangereuse pour ses pratiquants.

L'importance de la marche est soulignée dans le plan de déplacement urbain de la région Île-de-France (PDUIF). Dans ce document, il s'agit de promouvoir une ville plus compacte, adaptée aux modes actifs et à la marche. Elaboré en 2014 avec 2020 pour horizon, il avait pour objectif d'augmenter les parts modales de la marche et du vélo de 10%. Il souhaitait réduire l'importance des véhicules motorisés à leurs profits. La marche est un bon outil de transformation des territoires. Les exemples de requalification de voies routières en voies douces sont nombreux et ont été très efficaces pour améliorer le cadre de vie des territoires.



Cheminement piéton le long de la D14, photographie : Paul Lecroart



Les territoires de la marche en Île-de-France, source : Institut Paris région

4.7 Les mobilités quotidiennes des résidents

Les pratiques modales

À l'intérieur du Corridor A15, les pratiques modales sont assez similaires à celles du département du Val d'Oise. La voiture domine largement avec 48% de part modale dans les CA de Plaine-Vallée et de Val-Paris. La part de la voiture passe à 54% dans la CA de Cergy-Pontoise.

La CA de Saint-Germain-Bocles de Seine se distingue par un taux d'utilisation des transports en commun plus important que dans les autres territoires. Cela est dû à la présence du RER A. La CA de Paris Saclay se différencie quant à elle par une part modale de la voiture élevée, ce qui correspond à sa situation de territoire de seconde couronne.

La CA de Cergy-Pontoise se distingue quant à elle par un usage des transports en commun supérieur à celui constaté dans les agglomérations des anciennes villes nouvelles (CA SQY et GPSSSES). Cela est dû aux effets d'une motorisation plus faible et d'un réseau de transports en commun plus performant.

Les pratiques modales par territoire



Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

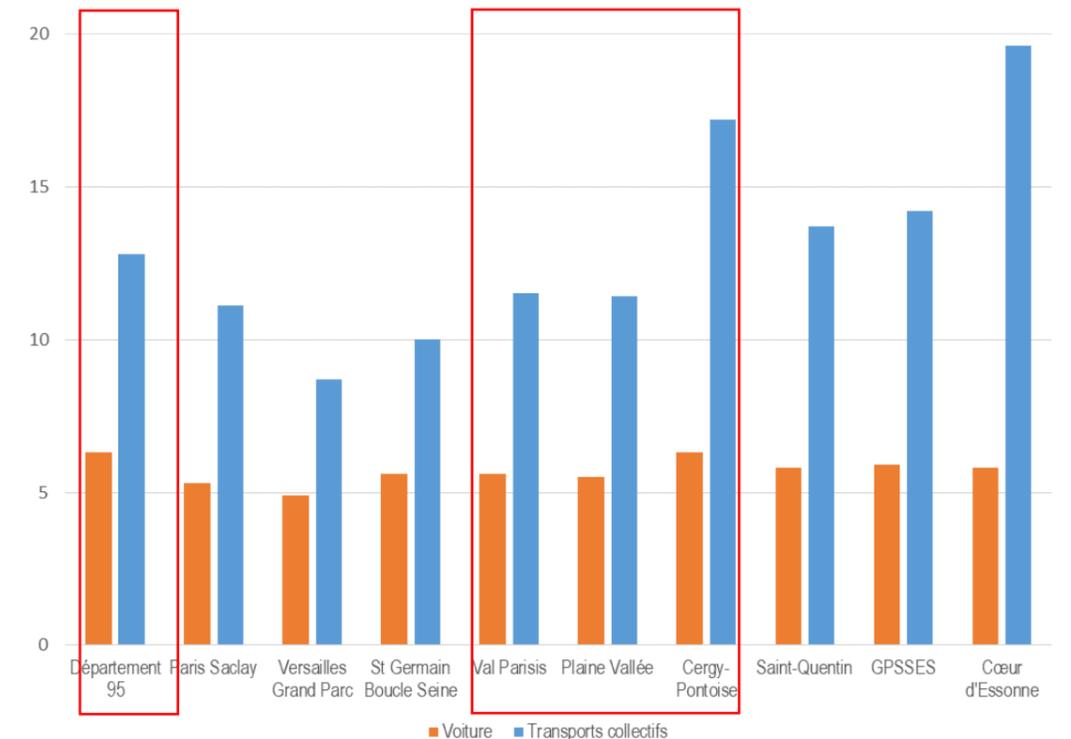
Les portées moyennes

Versailles Grand Parc et Saint-Germain-Bocles de Seine se différencient par des portées plus faibles en raison d'un bassin de déplacements plus compacte. Cela est dû à une densité urbaine plus forte et à la présence d'autres pôles d'emploi proches.

À l'intérieur du Corridor A15, Cergy-Pontoise se distingue par des portées en transport en commun plus élevées comparativement aux autres anciennes villes nouvelles (SQY et GPSSSES). Cela est dû à un éloignement plus important aux autres pôles d'emploi majeur de la région (Paris et La Défense). Les CA de Plaine Vallée et de Val Paris ont une portée moyenne plus basse, autour de 12 km. Ces CA sont plus proches du centre de la métropole, la distance moyenne est plus faible que pour Cergy-Pontoise.

Concernant la voiture, les distances sont sensiblement les mêmes dans les différents territoires d'études. Ce moyen de transport donne principalement accès à des emplois locaux et moins accessibles en transports en commun.

Les portées moyennes en km par territoire

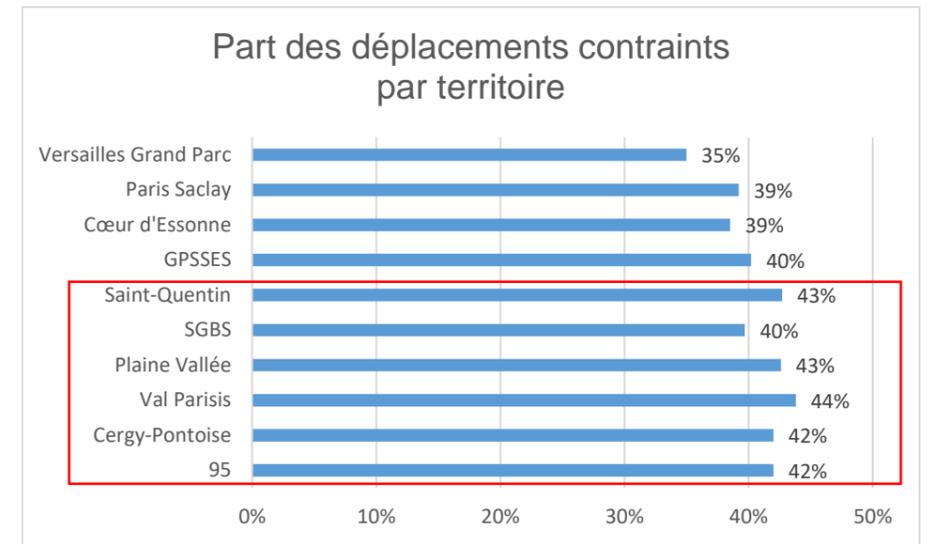


Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

Les déplacements contraints par territoire

Les déplacements contraints sont les déplacements ayant les motifs « domicile-travail », « secondaire lié au travail » et « domicile-études ».

Le Corridor A15 et les EPCI qui le composent ont un taux relativement élevé de déplacements contraints, ce qui peut engendrer, en période de pointe, des effets de congestion routière et d'affluence dans les transports en commun plus marqués. Il est possible que la part des usagers impactés en cas de situation perturbée aux heures de pointes sur les axes de transport structurant soit plus élevée. Une hypothèse qui doit être vérifiée par des études plus approfondies.

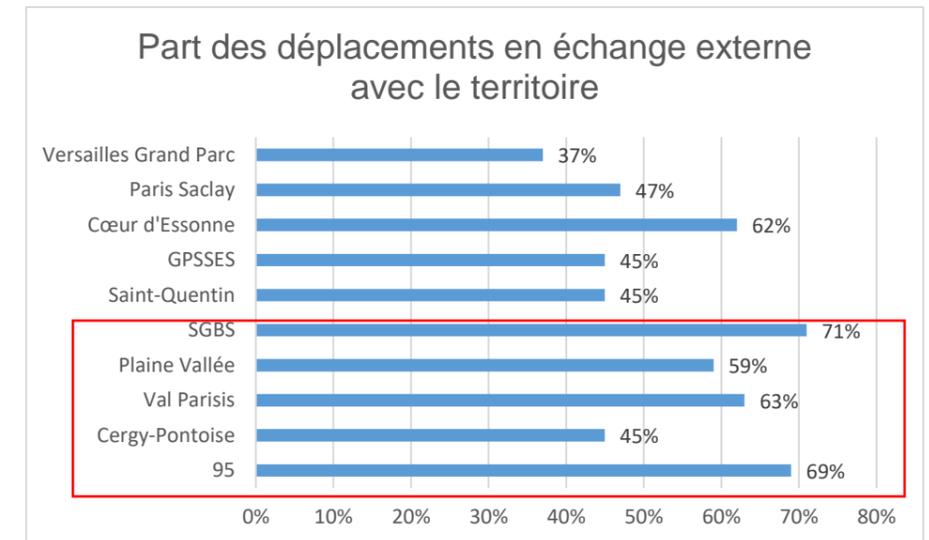


Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

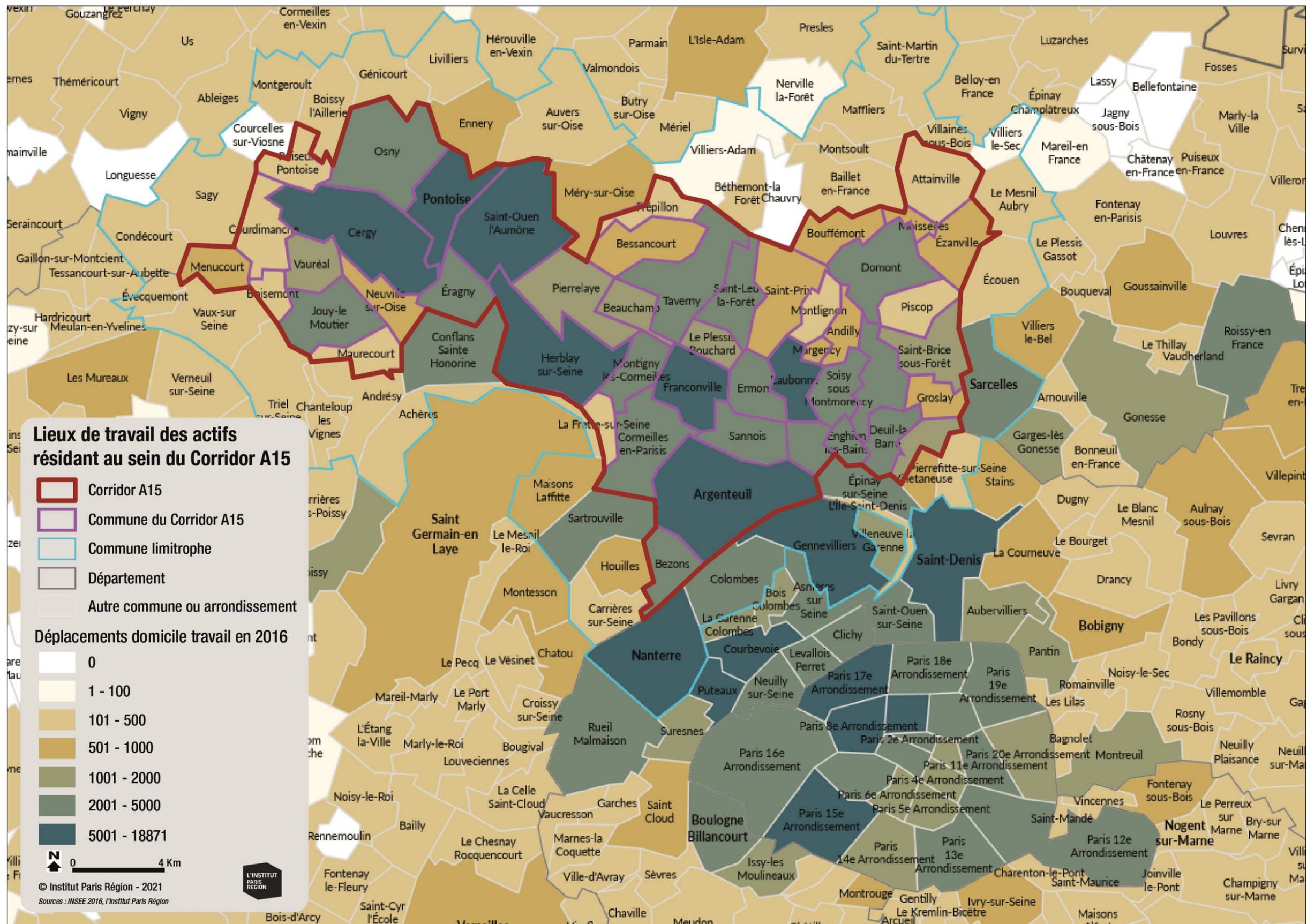
Les déplacements en échange externe avec le territoire

La part des déplacements en échange externe avec le territoire réalisés par les résidents du territoire traduit le caractère résidentiel ou l'attractivité économique du territoire.

Les EPCI de Val Parisis, Plaine-Vallée, et Saint-Germain-Boucles de Seine forment des territoires plutôt à dominante résidentielle alors que les territoires de Versailles-Grand Parc ou des anciennes villes nouvelles constituent des pôles d'emploi structurant l'espace régional.



Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA



4.8 Une mobilité professionnelle tournée vers le nord-ouest Parisien

Où vont travailler les actifs selon leur territoire de résidence ?

Près de 9 actifs sur 10 habitants le Corridor A15 travaillent au sein du Corridor ou dans la Métropole du Grand Paris. Les villes d'Argenteuil, Eaubonne, Franconville, Taverny, Herblay, Saint-Ouen-l'Aumône, Pontoise et Cergy sont des communes qui attirent les actifs du Corridor A15. Les pôles d'emploi attirant le plus d'actifs résidant dans le Corridor A15 sont le Quartier Central des Affaires dans le centre de Paris, (QCA), La Défense (Courbevoie, Nanterre, Puteaux) et Boucle Nord de Seine (avec Colombes et Gennevilliers).

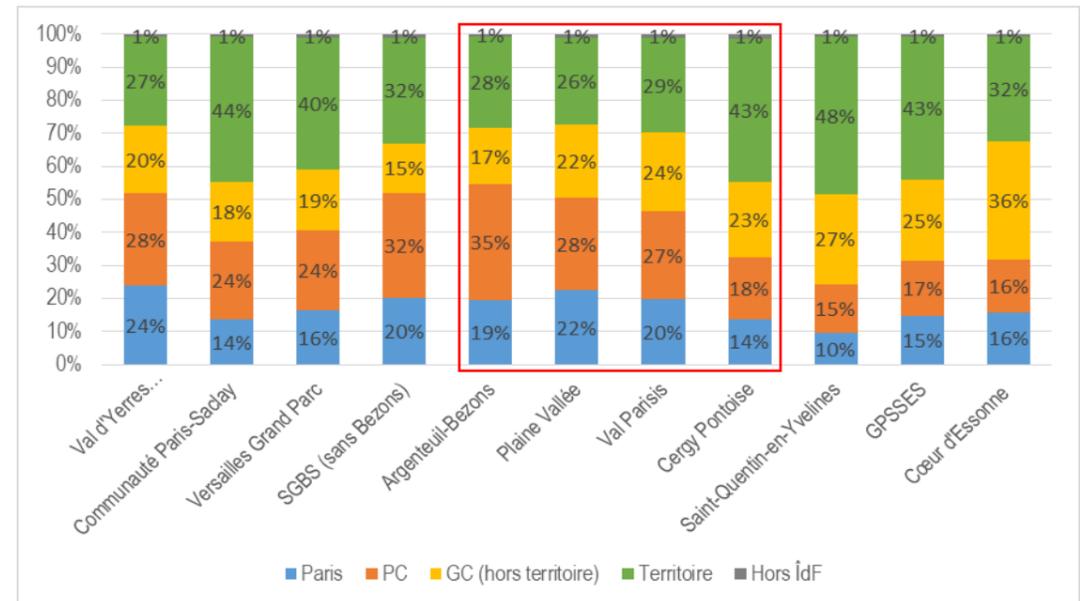
Les liaisons principales externes au Corridor se font généralement en transports en commun (79% avec Paris et 52% avec les Hauts-de-Seine).

L'attraction de la métropole est forte pour les territoires résidentiels de la première périphérie : environ la moitié des actifs habitant SGBS, Argenteuil-Bezons, Plaine Vallée ou Val Parisis travaille à Paris ou en petite couronne (PC), contre environ 30% des actifs des territoires de la seconde périphérie.

Qui vient travailler dans le Corridor A15 ?

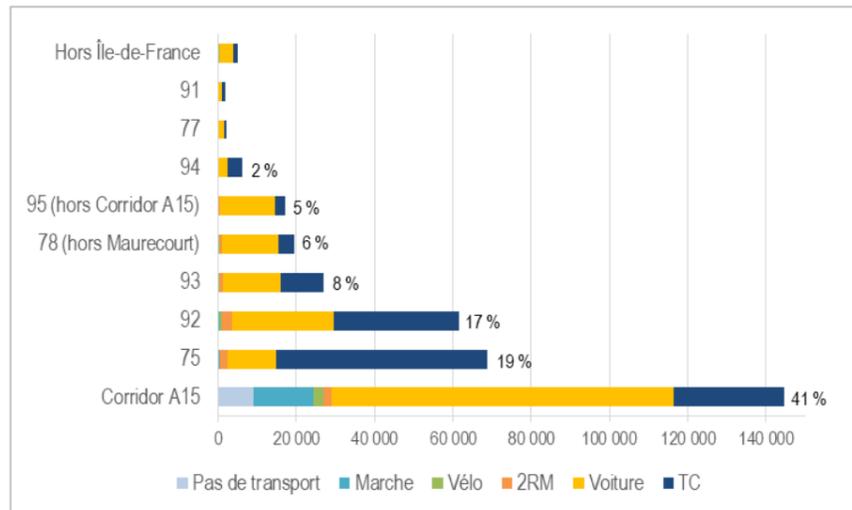
Parmi les actifs qui viennent travailler au sein du Corridor A15, près des 3/4 sont Val d'Oisiens et 64% d'entre eux utilisent la voiture pour s'y rendre.

Les liaisons préférentielles des « sortants »



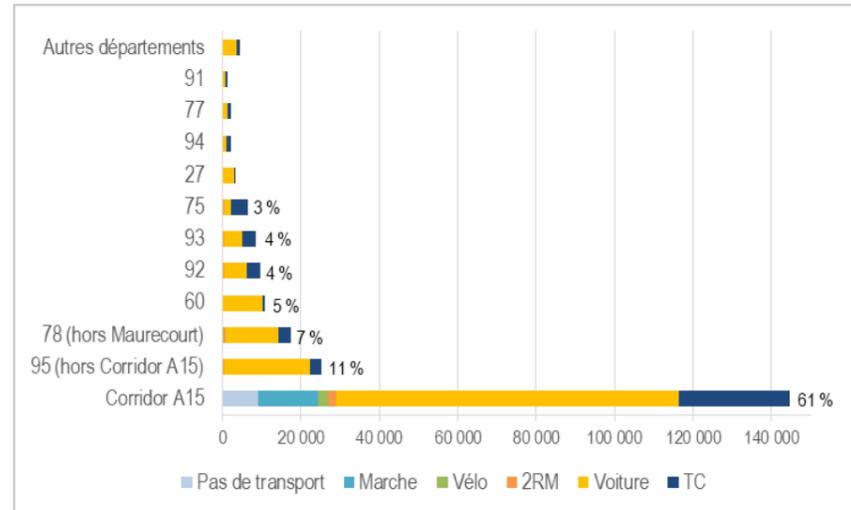
Source : INSEE RP 2014

Lieu de travail des actifs résidant dans le corridor A15



Source : INSEE RP 2018

Lieu de résidence des actifs travaillant au sein du corridor A15



Source : INSEE RP 2018

L'importance du bassin d'emploi de proximité

Le bassin de proximité, constitué des communes du territoire de résidence et les communes limitrophes, est le principal bassin d'emploi des actifs. Il compte environ 40% des actifs résidant des territoires plutôt résidentiels (Val Parisis, Plaine Vallée et Val d'Yerres). D'autres territoires sont quant à eux des pôles d'emploi, avec entre 55 et 65% des actifs pour les territoires (les ex-villes nouvelles et Versailles).

Cette proximité de l'emploi relativise les besoins générés par les déplacements de longue distance. Ainsi, les réponses aux besoins de déplacements de courte distance renvoient à la nécessité de développer la pratique des modes actifs et à adapter les réseaux de bus locaux, selon le contexte territorial.

Lieu de travail des habitants du Corridor A15, territoire, limitrophe, bassin de proximité

Lieu de travail	Lieu de résidence										
	Val d'Yerres Val de Seine	Communauté Paris-Saclay	Versailles Grand Parc	SGBS (sans Bezons)	Argenteuil- Bezons	Plaine Vallée	Val Parisis	Cergy Pontoise	Saint-Quentin- en-Yvelines	GPSSSES	Cœur d'Essonne
Communes du territoire	27.0%	44.0%	39.7%	32.0%	27.8%	26.1%	28.7%	43.3%	47.6%	43.2%	31.5%
Communes limitrophes	15.0%	9.5%	15.4%	18.3%	21.1%	17.4%	9.8%	17.4%	17.3%	12.3%	18.8%
Bassin de proximité	42.1%	53.5%	55.1%	50.4%	48.9%	43.5%	38.5%	60.8%	64.9%	55.5%	50.3%

Source : INSEE RP 2014

Le poids des deux pôles d'emplois de la région

Un actif sur 10 habitants le Corridor A15 travaille dans l'un des deux pôles majeurs de la région. Un taux bien supérieur aux autres territoires de comparaison à l'exception de la CA de Versailles Grand Parc et de la CA de SGBS, où résident de nombreux cadres.

Le poids des 2 pôles d'emplois majeurs de la région

Lieu de travail	Lieu de résidence										
	Val d'Yerres Val de Seine	Communauté Paris-Saclay	Versailles Grand Parc	SGBS (sans Bezons)	Argenteuil- Bezons	Plaine Vallée	Val Parisis	Cergy Pontoise	Saint-Quentin- en-Yvelines	GPSSSES	Cœur d'Essonne
Paris QCA	3.9%	2.1%	3.7%	5.7%	4.1%	4.6%	4.7%	3.4%	1.7%	2.2%	2.3%
La Défense	2.3%	1.9%	5.3%	11.7%	8.4%	3.9%	5.5%	5.9%	2.8%	1.2%	1.5%
Total des 2 pôles majeurs	6.2%	4.0%	9.1%	17.4%	12.5%	8.5%	10.1%	9.3%	4.5%	3.4%	3.8%

Source : INSEE RP 2014

Où résident les actifs qui viennent travailler dans les territoires de comparaison ?

L'attraction des territoires en périphérie de la métropole est surtout limitée aux actifs de grande couronne : entre 70% et 90% des actifs résident en grande couronne (Territoire + GC). Dans la CA de Plaine Vallée, ce taux atteint 84% et dans la CA de Val Parisis, il atteint 86%.

Moins de 10 % des actifs habitant la métropole viennent travailler dans les territoires de seconde périphérie à l'exception de Paris-Saclay et Versailles Grand Parc qui enregistrent respectivement 22 % et 24 % d'actifs de la métropole (en raison des fonctions supérieures des emplois, plus de cadres).

Les communes d'Argenteuil et Bezons ont un profil assez similaire à Paris Saclay et Versailles Grand Parc. La part d'actifs travaillant dans ces deux issues qui sont issues de ces communes est la plus faible du panel, avec seulement 35%. La part d'actifs entrants en provenance de la petite couronne et de Paris atteint 23%.

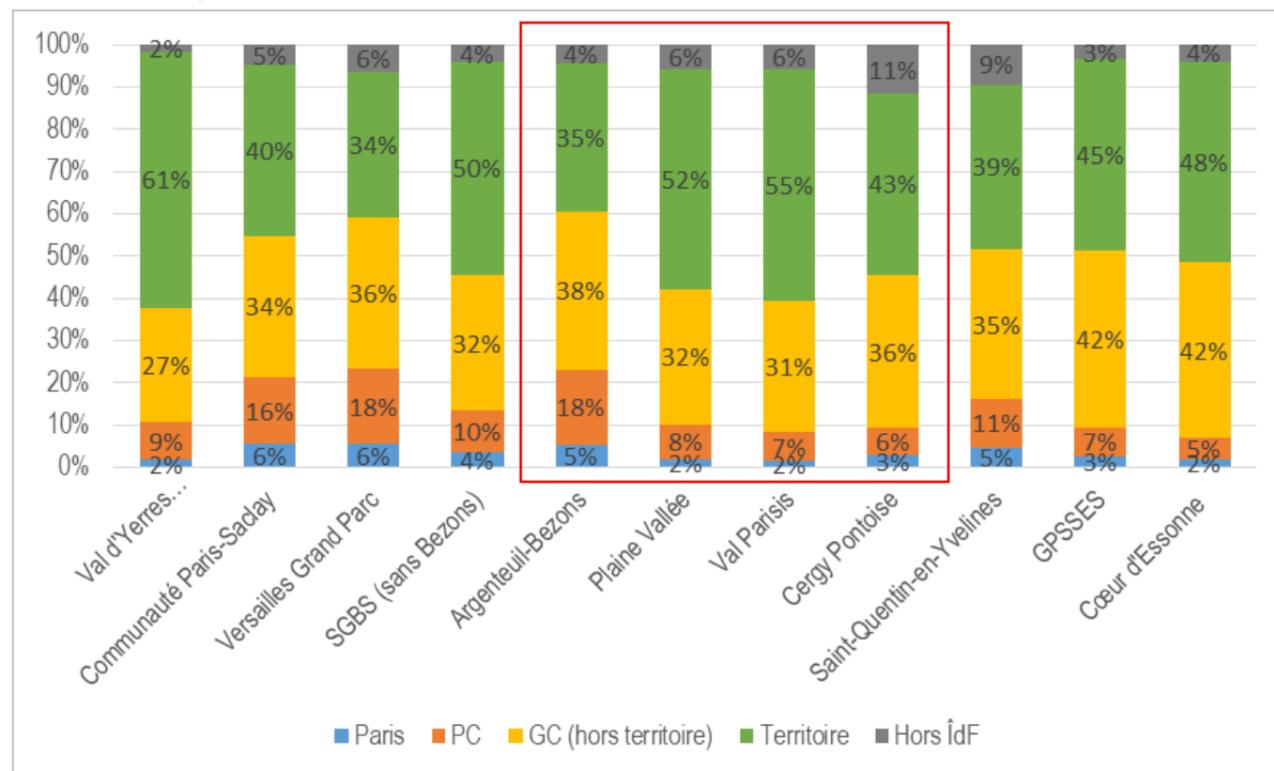
Il faut aussi noter qu'environ 10% des actifs travaillant à Cergy-Pontoise ou à SQY ont leur domicile au-delà de la région.

La dissymétrie des flux des navetteurs

Val Parisis, Plaine Vallée, Cœur d'Essonne, Saint-Germain-Boucles de Seine, et Val d'Yerres sont des territoires émetteurs ou autrement dit à dominante résidentielle. Ils attirent nettement moins d'actifs qu'ils en émettent.

La CA de Cergy-Pontoise demeure équilibré. A contrario, Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles-Grand Parc et Paris-Saclay constituent des pôles d'emploi attractifs.

Les liaisons préférentielles des « entrants »



Source : INSEE RP 2014

Solde des actifs « entrants - sortants » des pôles d'emploi attractifs

	Val d'Yerres Val de Seine	Communauté Paris-Saclay	Versailles Grand Parc	SGBS (sans Bezons)	Argenteuil- Bezons	Plaine Vallée	Val Parisis	Cergy Pontoise	Saint-Quentin- en-Yvelines	GPSSSES	Cœur d'Essonne
Paris	-17 547	-10 394	-11 431	-24 376	-8 438	-17 042	-22 430	-9 669	-4 084	-17 347	-12 496
PC	-18 257	-9 570	-4 598	-34 670	-11 766	-19 286	-27 819	-10 756	-796	-14 941	-10 722
GC	-6 450	26 361	26 843	7 360	7 233	-4 770	-9 087	11 931	16 963	22 361	-7 241
Hors ÎdF	-30	5 883	7 370	2 280	1 682	1 268	2 270	9 116	11 111	3 656	1 566
Total	-42 284	12 279	18 185	-49 405	-11 289	-39 830	-57 066	622	23 193	-6 271	-28 894

Source : INSEE RP 2014

Des parts modales pour motif travail, différentes en fonction de la provenance

La voiture est largement plébiscitée au sein du Corridor A15 par les actifs y résidant. 66% d'entre eux utilisent ce moyen de transport. Les transports en commun sont assez peu utilisés par cette catégorie d'utilisateur. Seuls 21% d'actifs y résidant les utilisent. Ils sont le plus souvent utilisés pour des liaisons vers le centre de l'agglomération.

La pratique de la marche n'est pas négligeable puisque 7% des actifs marchent pour se rendre à leur travail.

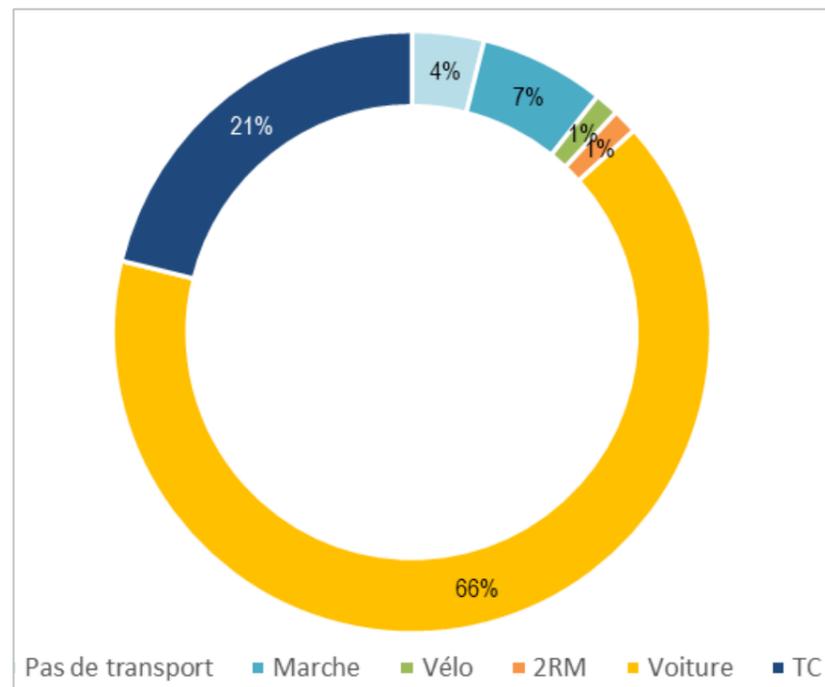
Pour les actifs travaillant au sein du Corridor A15, la part de l'utilisation des transports en commun est plus importante. 39% des actifs travaillant au sein du Corridor A15 les utilisent. Dans le même temps, la part modale de la voiture baisse par rapport aux actifs résidants. Seuls 50% des actifs travaillant dans le Corridor A15 l'utilise.

La pratique de la marche faiblit sur cette catégorie d'utilisateur avec une part modale de seulement 5%.



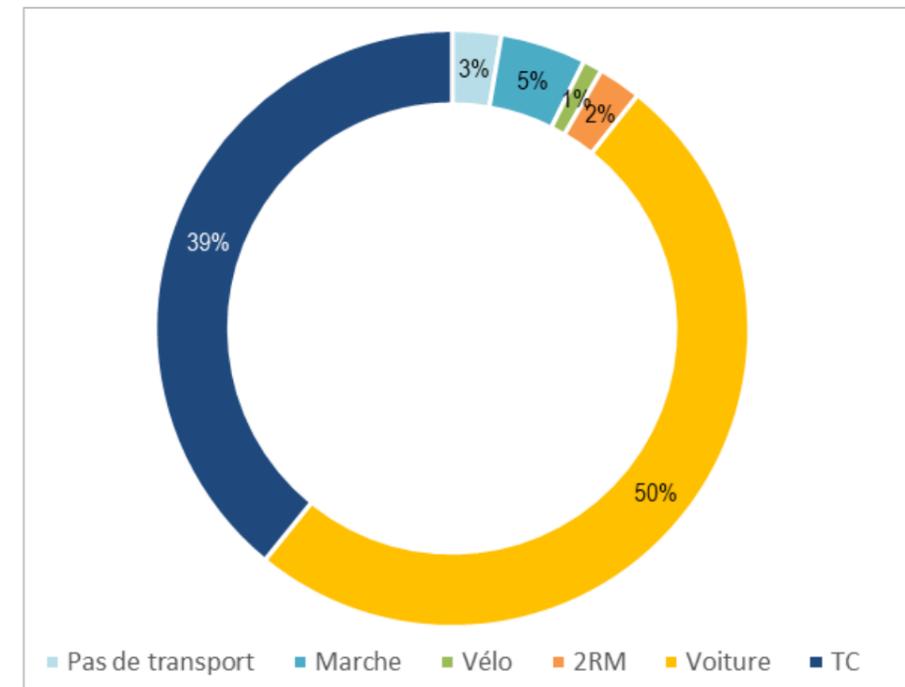
Transilien passant au-dessus de l'Oise au niveau de Pontoise, Photographie Pierre-Yves Brunaud - L'Institut Paris Région

Parts modales des actifs résidant le corridor A15



Source : INSEE RP 2018

Parts modales des actifs travaillant au sein du corridor A15



Source : INSEE RP 2018



Vue sur l'A115, photographie : Louis Comte

L'usage des TC pour les déplacements domicile-travail :

Près d'un actif sur quatre résidant dans le Corridor A15 utilise les TC pour aller travailler. Plusieurs raisons peuvent être avancées. Hormis Cergy-Pontoise, les autres secteurs du Corridor A15 sont davantage résidentiels et les principaux pôles d'emploi des actifs du Corridor se situent dans la métropole. Enfin, généralement l'usage des TC est nettement plus élevé à destination de la métropole et en particulier vers Paris et La Défense.

Part des actifs des territoires de résidence utilisant les transports en commun pour aller travailler

Lieu de travail	Lieu de résidence										
	Val d'Yerres Val de Seine	Communauté Paris-Saclay	Versailles Grand Parc	SGBS (sans Bezons)	Argenteuil- Bezons	Plaine Vallée	Val Parisis	Cergy Pontoise	Saint-Quentin- en-Yvelines	GPSSSES	Cœur d'Essonne
Paris	83%	69%	70%	81%	76%	78%	80%	82%	72%	78%	78%
PC	43%	29%	40%	55%	46%	40%	47%	63%	44%	43%	38%
GC (hors territoire)	24%	13%	17%	20%	29%	16%	17%	22%	23%	19%	13%
Territoire	15%	16%	18%	17%	26%	14%	14%	22%	16%	19%	11%
Hors ÎdF	36%	26%	28%	29%	33%	18%	19%	22%	20%	24%	17%
Total	41%	26%	32%	42%	43%	36%	37%	38%	28%	32%	27%

Source : INSEE RP 2014

Dans le flux inverse, à contre-pointe, l'usage de la voiture est généralement plus fort compte tenu d'une congestion routière beaucoup moins importante.

Part des actifs qui viennent travailler en utilisant les transports en commun

Lieu de résidence	Lieu de travail										
	Val d'Yerres Val de Seine	Communauté Paris-Saclay	Versailles Grand Parc	SGBS (sans Bezons)	Argenteuil- Bezons	Plaine Vallée	Val Parisis	Cergy Pontoise	Saint-Quentin- en-Yvelines	GPSSSES	Cœur d'Essonne
Paris	60%	63%	61%	63%	68%	60%	63%	62%	58%	62%	52%
PC	23%	30%	34%	42%	40%	41%	35%	38%	32%	31%	30%
GC (hors territoire)	17%	15%	24%	20%	22%	22%	18%	15%	14%	14%	14%
Territoire	15%	16%	18%	17%	26%	14%	14%	22%	16%	19%	11%
Hors ÎdF	23%	20%	35%	19%	23%	10%	12%	8%	16%	18%	15%
Total	17%	21%	26%	22%	29%	20%	17%	20%	19%	19%	14%

Source : INSEE RP 2014

Les déplacements domicile-travail des cadres

Lecture du tableau mesurant l'écart de points entre le taux de cadre et le taux de l'ensemble des actifs.

Le taux de cadres habitant Cergy-Pontoise et travaillant en petite couronne est plus élevé de 10 points que celui de l'ensemble des actifs habitant Cergy-Pontoise et travaillant en petite couronne.

L'emploi occupé par les cadres résidant dans le Corridor A15 se situe davantage en petite couronne, notamment à La Défense et à Saint-Denis.

Destinations préférentielles des cadres résidant dans les territoires de comparaison

Lieu de travail	Lieu de résidence										
	Val d'Yerres Val de Seine	Communauté Paris-Saclay	Versailles Grand Parc	SGBS (sans Bezons)	Argenteuil- Bezons	Plaine Vallée	Val Parisis	Cergy Pontoise	Saint-Quentin- en-Yvelines	GPSSES	Cœur d'Essonne
Paris	4	1	4	4	3	2	4	3	3	2	4
PC	7	4	8	10	9	9	12	10	9	5	7
GC (hors territoire)	0	3	3	0	-1	-2	-3	-3	-3	1	3
Territoire	-12	-9	-15	-15	-11	-10	-14	-11	-10	-9	-13

Source : INSEE RP 2014

À l'image des autres territoires, les cadres venant travailler résident davantage au cœur de l'agglomération.

Origines préférentielles des cadres qui viennent travailler dans les territoires de comparaison

Lieu de résidence	Lieu de travail										
	Val d'Yerres Val de Seine	Communauté Paris-Saclay	Versailles Grand Parc	SGBS (sans Bezons)	Argenteuil- Bezons	Plaine Vallée	Val Parisis	Cergy Pontoise	Saint-Quentin- en-Yvelines	GPSSES	Cœur d'Essonne
Paris	4	6	6	5	9	4	4	5	5	6	5
PC	3	6	6	4	9	0	2	6	7	6	6
GC (hors territoire)	1	-4	-3	-5	2	-4	4	5	5	4	2
Territoire	-9	-8	-8	-5	-22	1	-9	-14	-15	-16	-13

Source : INSEE RP 2014

5 SYNTHÈSE

Au travers des cartes, des graphiques et des photographies présentés, cette étude offre une analyse du territoire « Corridor A15 », de son histoire, de ses habitants et de leur habitat, de son économie, de ses mobilités et des mutations en cours. Ce document permet également de situer ses trajectoires par rapport aux évolutions régionales ainsi que par rapport aux évolutions d'autres territoires franciliens. L'étude offre également une analyse des données à l'échelle infra territoriale.

A l'échelle du grand territoire, les principales caractéristiques qui ressortent sont :

- un paysage de buttes et de vallées, qui représentent à la fois un atout paysager remarquable mais également une contrainte pour les relations internes,
- des espaces bâtis légèrement majoritaires avec une prédominance d'habitations individuelles,
- des espaces agricoles, naturels et forestiers assez présents, surtout dans les CA de Plaine Vallée et du Val Parisis avec la forêt de Montmorency et la plaine de Pierrelaye,
- des surfaces agricoles aux franges de la CA de Cergy-Pontoise et dans une moindre mesure dans la plaine d'Argenteuil,
- de fortes nuisances en termes de bruit, de pollution de l'air et de pollution industrielle liées à la présence de l'autoroute A15 et des nombreuses zones d'activités et zones industrielles,
- une population en hausse, passant de 526 000 habitants en 1975 à 812 000 habitants en 2018,
- un niveau d'activité relativement élevé, concentré dans les zones d'activités et les pôles économiques,
- Une perte de presque 8 000 emplois dans le secteur industriel et une économie en voie de tertiarisation,
- un niveau de vie moyen modeste, mais avec des différences internes importantes,
- une relation entre l'habitat et l'emploi déséquilibrée,
- peu de lieux touristiques, de loisirs et culturels,
- néanmoins des espaces naturels et des espaces verts présentant un intérêt touristique,
- un territoire fortement structuré par le réseau routier,
- pas de nouveaux projets routiers et peu de projets de transports en commun structurants. Mais, une desserte en transports en commun relativement satisfaisante et la demande de transport est en hausse,
- un développement des plans vélo.

Cependant, ce territoire, qui ne correspond pas à une réalité administrative, est en fait très hétérogène. Il est composé d'entités qui ont des caractéristiques et trajectoires de développement très différentes :

- L'agglomération de Cergy-Pontoise qui accueille la ville préfecture est le grand pôle économique et universitaire du Val d'Oise. Elle se caractérise par la présence d'activités tertiaires et de grandes zones d'activités,
- Le Val-Parisis est un territoire résidentiel mais il accueille également de grandes zones d'activités et la grande zone commerciale le long de la RD14,
- Plaine Vallée est également un territoire résidentiel. Il est relativement aisé et marqué par la présence de grands espaces naturels tels que la forêt de Montmorency. Ce territoire est apaisé et subit peu de nuisances. L'emploi présentiel y occupe une place importante,
- Les communes d'Argenteuil et de Bezons sont très urbaines. Les emprises industrielles y occupent encore une place importante. Elles sont fortement touchées par la perte des emplois liés aux activités industrielles.

L'enjeu principal pour le développement de ce grand territoire, le « Corridor A15 », est de s'appuyer sur les caractéristiques propres à chacun des territoires qui le compose afin de permettre des développements complémentaires et non concurrentiels.

A partir des éléments observés, la synthèse reprend les forces et les faiblesses du territoire ainsi que les opportunités de développements sur lesquelles les acteurs du territoire pourront s'appuyer afin de penser son devenir.

5.1 Cadre de vie et équilibres territoriaux

Forces

- De **vastes zones naturelles**, un grand potentiel paysager
- Des **points de vue incroyables** sur la métropole parisienne
- Un travail précurseur sur **l'Axe majeur**
- Des **territoires d'une grande richesse** entre la vallée de la Seine, de l'Oise, les buttes du Parisis et la vallée de Montmorency
- Une **destination touristique** : le lac d'Enghien
- La proximité au PNR du Vexin

Faiblesses

- Des **zones naturelles peu entretenues voir polluées**
- De **nombreuses nuisances**
- Des **zones paysagères peu accessibles**
- Des **zones paysagères peu connues** du grand public
- Des **zones d'activités très minérales**, véritables îlots de chaleurs

Opportunités

- **Valorisation de la qualité paysagère**, renforcement de sa trame verte :
 - Mettre en valeur des buttes de Parisis et de Montmorency, atouts majeurs du territoire
 - Tirer parti du CIN de la forêt de Pierrelaye (requalification de la plaine de Pierrelaye et de ses franges)
- **Poursuivre les efforts en matière d'intensification urbaine**, notamment autour des gares

5.2 Sociologie et démographie

Forces

- **Une population en hausse grâce au solde naturel**
- **Une augmentation du taux des ménages cadres** dans l'ensemble du Corridor A15
- **Une croissance de la population concentrée dans les deux pôles principaux du territoire** : Argenteuil-Bezons et Cergy-Pontoise
- **Un niveau de vie plus élevé que la moyenne régionale à Plaine Vallée et Val Parisis** et une plus forte présence d'habitat individuel
- Une **ancienne ville nouvelle qui a su conserver son dynamisme économique** et qui est devenu un grand pôle économique du Val-d'Oise et du nord des Yvelines
- Des **constructions de logements autour des gares**, surtout dans la CA du Val Parisis

Faiblesses

- **Un solde migratoire négatif** : les habitants quittent le territoire (mais compensé par les naissances)
- Un **risque de gentrification** des communes ouvrières
- Un **faible taux de propriétaires occupants à Cergy-Pontoise, Argenteuil et Bezons**, les territoires les plus populaires du Corridor

Opportunités

- **Des territoires complémentaires** qui ne se font pas concurrence
- **Un territoire jeune en attente d'opportunités**
- **Le centre du Corridor, lieu des possibles** pour une meilleure urbanité
- **L'impact de la crise sanitaire** sur la possible hausse des demandes de logements individuels en grande couronne

5.3 Attractivité et rayonnement économique

Forces

- **Présence d'une ville-préfecture** et ses conséquences positives sur l'implantation d'activités de type tertiaire
- Des **entreprises « totems »** bien implantées : Atos, Spie, Dassault, 3M...
- Des **sites d'activités structurants** et structurés
- Une **polarité commerciale le long de la RD14** d'attractivité régionale
- Un **tissu économique diversifié**
- **Ermont-Eaubonne, un pôle de transport avec un grand potentiel**

Faiblesses

- En matière d'immobilier d'entreprise, **un territoire en dehors des dynamiques régionales**
- Une partie des sites d'activités avec **de faibles aménités urbaines**

Opportunités

- **Un territoire de report d'entreprises** évincées du cœur d'agglomération
- **Le Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**, un encouragement à la densification/requalification des sites d'activités existants ?
- **La montée en puissance du télétravail**, un stimulus pour l'économie présentielle ?
- **Le développement une offre tertiaire de petites surfaces et d'espaces de coworking** à proximité des gares
- **Le développement de l'offre de zones artisanales** pour répondre à la demande
- **L'organisation de l'offre commerciale à l'échelle du Val Parisis** (réaménager l'axe de la RD14)
- **Le questionnement de la place des plateformes logistiques** qui s'implantent sur le territoire

5.4 Mobilité et transports

Forces

- **Une bonne desserte TC** : 2 lignes de RER, 3 lignes de Transilien, Le tram 2 à Bezons
- **50% des habitants et 40% des emplois à proximité des gares**
- **Des pôles-gares importants forts** : Cergy-Pontoise, Argenteuil et Ermont-Eaubonne

Faiblesses

- **Pas de liaison directe** entre Cergy et Argenteuil en TC
- **Absence de transversales** fortes entre les buttes de Paris et de Montmorency
- **Des autoroutes saturées** dont le territoire est trop dépendant
- **Un accès aux gares compliqué** par les mobilités douces et peu de moyens de rabattement.

Opportunités

- **Le tissage de liens entre les buttes** au nord et au sud du Corridor
- **L'ouverture vers la Seine**
- **La pacification des mobilités** sur le territoire
- **L'amélioration de l'accessibilité aux gares** par les mobilités douces
- **L'amélioration des liens** avec Paris et la petite couronne, lieux de travail des habitants du Corridor A15
- **Le renforcement de la part des transports alternatifs à la voiture** : développement du maillage cyclable, bus...
- L'utilisation de la chaussée Jules César comme dorsale pour un **développement des mobilités douces vers le Vexin**



L'INSTITUT PARIS REGION
ASSOCIATION LOI 1901.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49