

2. ENVIRONNEMENT HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE

2.1. ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET INSTITUTIONNELLE

Paris est à la fois commune et département, et bénéficie à ce titre d'une organisation administrative particulière. Trois préfetures exercent sur ce territoire des compétences distinctes et complémentaires pour le compte de l'Etat. Le projet relève des compétences de différentes institutions.

2.1.1. L'Etat (Préfeture de Région)

La Préfeture de la Région Ile-de-France détermine la stratégie de l'Etat pour la région et mène une réflexion prospective et interdisciplinaire, afin d'anticiper les évolutions de la région. Elle assure un rôle de coordination, d'impulsion et d'évaluation des politiques conduites au nom de l'Etat. Elle prépare les orientations nécessaires à la mise en œuvre des politiques nationales et communautaires (le développement économique et social, l'aménagement du territoire, notamment en matière de transports en commun). Elle est partie prenante du projet de Tramway sur le Boulevard des Maréchaux, au travers des orientations du Schéma Directeur de la région Ile de France et du financement du projet à hauteur de 44,36 M€ (291 MF).

2.1.2. La Région Ile-de-France

Le Conseil Régional, conformément aux lois de décentralisation, s'est vu confier la gestion de différents domaines par l'Etat. Toutefois, et à la différence des autres régions françaises, la responsabilité de la gestion des transports incombe toujours à l'Etat à travers le STIF, même si la Région Ile-de-France s'y implique fortement. Ainsi, depuis 1983, elle est le principal financeur des opérations d'investissement, en particulier dans le cadre des Contrats de Plan. A cet égard, dans le présent projet de tramway, elle participe à hauteur de 103,5 M€ (679 MF) dont 73,94 M€ (485 MF) de subventions et 29,58 M€ (194 MF) de prêt bonifié à la R.A.T.P. soit 55,9 % du financement du "Contrat de Plan" de cette opération. De plus, la Région entre, avec l'adoption de la loi SRU en 2001, au Conseil d'Administration de l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, à parité avec la Ville de Paris.

2.1.3. La Ville de Paris

Le Conseil de Paris, dont le Président est le maire réunit les compétences d'un conseil municipal et d'un conseil général. Depuis 1983, chaque arrondissement de Paris est doté d'un Conseil d'arrondissement et d'une mairie.

Le projet de tramway s'inscrit physiquement sur le territoire de la Ville de Paris même si cette ligne, du fait de son implantation périphérique, intéressera la desserte des communes limitrophes.

La Ville de Paris et la R.A.T.P. sont co-maîtres d'ouvrage de cette opération. La R.A.T.P. assure la maîtrise d'ouvrage du système de transport incluant les stations, les travaux d'infrastructures et de superstructures qui y sont associés. La Ville de Paris assure la maîtrise d'ouvrage des aménagements urbains et de voirie. Le pilotage global de l'opération a été confié par le STIF à la Ville de Paris.

Le bilan de la concertation et le schéma de principe ont été approuvés par délibération du Conseil de Paris le 20 novembre 2001.

La Ville de Paris finance le projet à hauteur de 37,35 M€ (245 MF) dans le cadre du Contrat de Plan et s'y ajoute une enveloppe de 22,87 M€ (150 MF) au titre de la qualification urbaine.

2.1.4. La R.A.T.P.

La R.A.T.P. a été instituée par la loi du 21 mars 1948 pour prendre en charge l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs. Elle exploite le réseau de bus, tramway, métro et RER dans Paris et la proche couronne de banlieue.

Au titre de son cahier des charges, la R.A.T.P. détermine les conditions de construction, d'équipement, d'exploitation et de maintenance des réseaux de transport en commun qui lui sont confiés. C'est dans ce cadre qu'elle assure la co-maîtrise d'ouvrage avec la Ville de Paris pour la réalisation du tramway des Boulevards des Maréchaux.

La R.A.T.P. participe au financement des infrastructures pour 20 % de la part Etat - Région (29,58 M€ soit 194 MF) par emprunt à taux bonifié auprès de la Région, et assure le financement du matériel roulant, estimé à 51,22 M€ (336 MF).

Le Conseil d'Administration de la R.A.T.P. a approuvé le schéma de principe le 26 octobre 2001.

2.1.5. Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) anciennement Syndicat des transports parisiens (STP) créé en janvier 1959, réunit l'Etat, la Région Ile-de-France et les huit départements sous la présidence du Préfet de région. Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Il assure trois missions :

- Mission d'organisation et de coordination de l'activité de la R.A.T.P., de la SNCF Ile-de-France et des 90 opérateurs privés dont il définit les conditions générales d'exploitation. Il assure l'équilibre financier du fonctionnement des transports publics grâce aux contributions des collectivités publiques. Il participe à l'élaboration des dossiers de création lignes de transports en commun) et les prend en considération.
- Mission de modernisation en approuvant les grands projets d'infrastructure du Contrat de Plan Etat-Région.
- Mission de prospective en menant une active politique d'études pour la modernisation et l'adaptation des réseaux.

Le STIF a pris en considération le schéma de principe et a donné son aval pour la poursuite des études et du projet du Tramway sur les Boulevards des Maréchaux lors de son Conseil d'Administration du 7 décembre 2001.

2.2. CADRE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA ZONE D'ETUDE

2.2.1. La population et son évolution

L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION DU SECTEUR D'ÉTUDE

Au total, sur le secteur d'étude et d'après les résultats du recensement de la population de 1999, les communes concernées par le projet comptent 765 749 habitants (dont 529 739 parisiens). La zone d'étude a enregistré une diminution de la population sur la période 1975-1990 puis une légère progression démographique de +0,38% entre 1990 et 1999.

Cependant, l'évolution démographique varie sensiblement selon les secteurs. En effet, seules quatre zones du secteur d'étude élargies ont connu un accroissement de leur population :

- le 13^{ème} arrondissement (+0,3%),
- le 15^{ème} arrondissement (+0,6%),
- Issy-les-Moulineaux (+12,3%),
- Le Kremlin-Bicêtre (+18,4%).

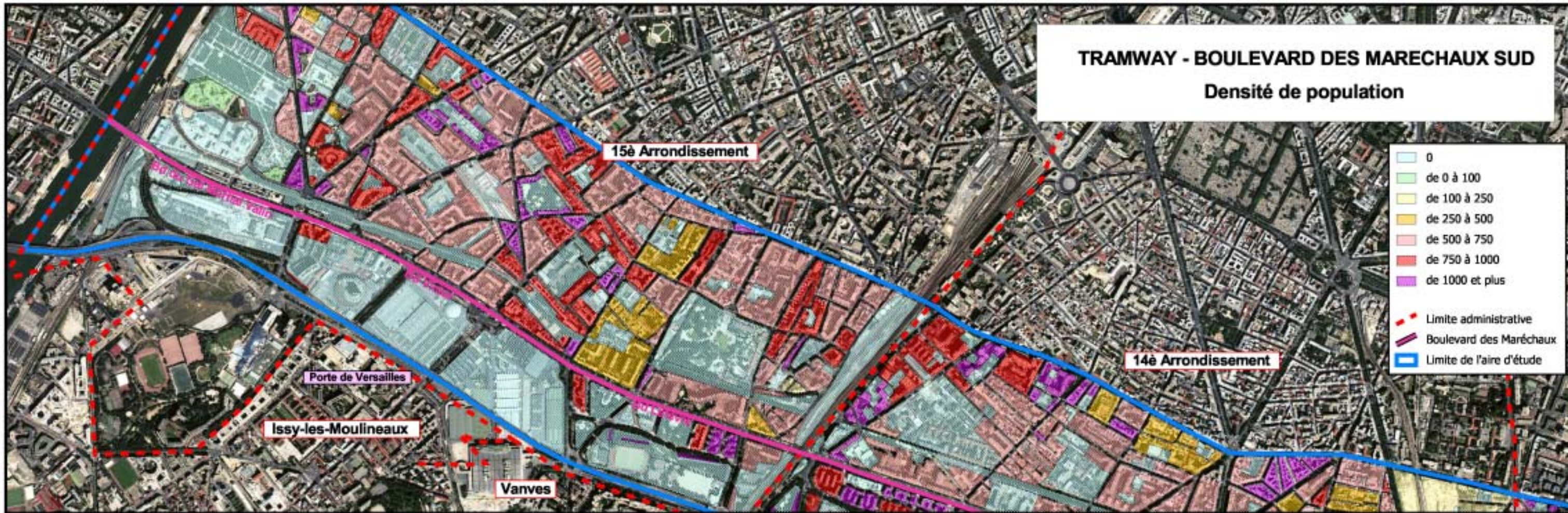
Les autres secteurs ont enregistré une diminution de leur population de 1 à 6% entre 1990 et 1999. Le tableau ci-contre présente l'évolution de la population entre 1975 et 1999, basée sur les différents recensements.

Entre 1975 et 1990, les trois arrondissements parisiens ont perdu plus de 14 000 habitants soit une évolution de -2,58%. Sur la période 1990-1999, près de 1900 habitants ont quitté Paris intra-muros.

Les communes limitrophes des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont connu la même tendance à savoir une diminution de la population entre 1975 et 1982 puis un accroissement de 1982 à 1999. Ainsi la population des communes de ces deux départements appartenant au secteur d'étude élargi est passée de 244 457 habitants en 1975 à 229 684 en 1982 et a regagné près de 6400 habitants entre 1982 et 1999.

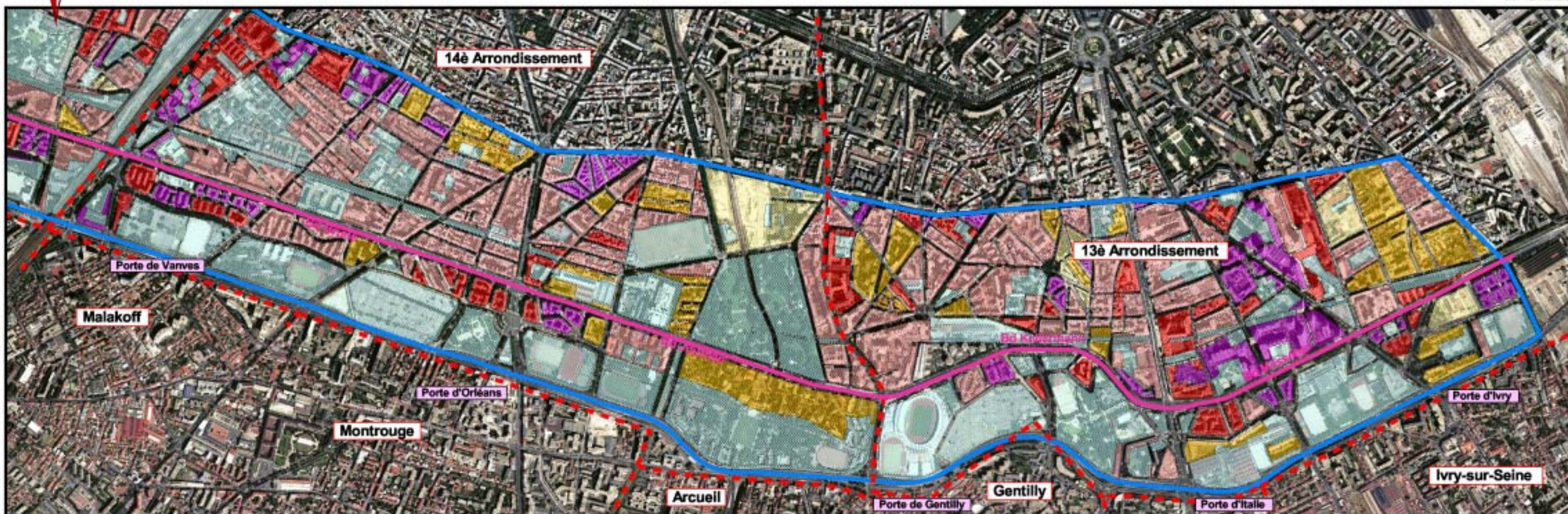
TRAMWAY - BOULEVARD DES MARECHAUX SUD

Densité de population



BETURE
INFRASTRUCTURE

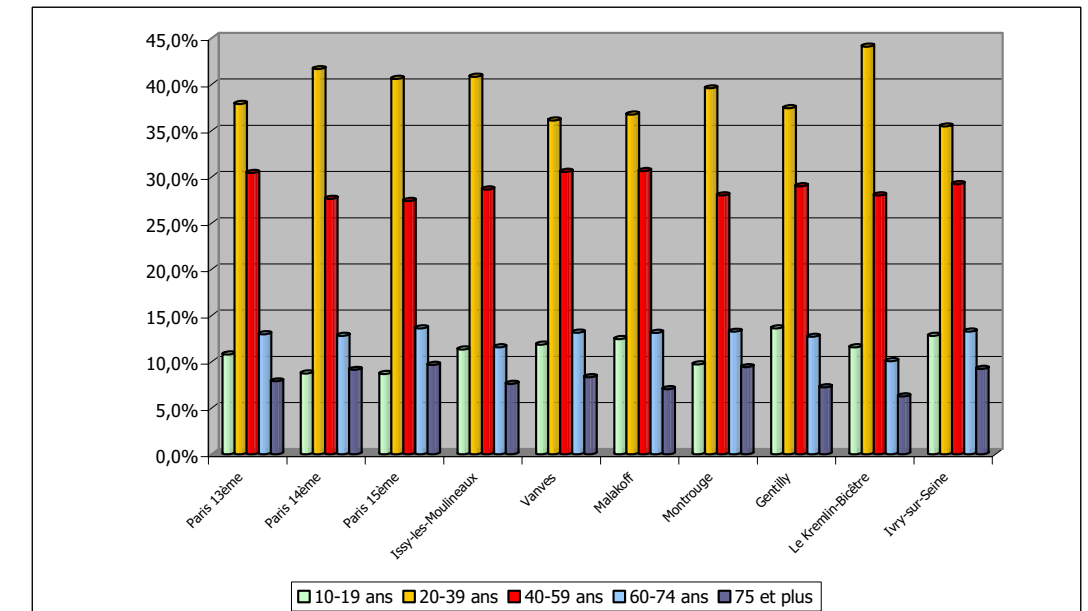
SCETAUROUTE
ÉVALUATION



La population de 1975 – 1982 – 1990 et 1999 du secteur d'étude

	Population 1975	Population 1982	Population 1990	Population 1999
Paris 13ème arrondissement	163313	170818	171098	171533
Paris 14ème arrondissement	149137	138596	136574	132844
Paris 15ème arrondissement	231301	225596	223940	225362
Sous-total Paris	543751	535010	531612	529739
Issy-les-Moulineaux (92)	47625	45835	46194	52647
Vanves (92)	22464	22805	25900	25414
Malakoff (92)	34121	32553	30959	29402
Montrouge (92)	40304	38517	38106	37733
Gentilly (94)	17026	16732	17093	16118
Le Kremlin-Bicêtre (94)	20061	17543	19348	23724
Ivry-sur-Seine (94)	62856	55699	53619	50972
Sous-total Hauts-de-Seine	144514	139710	141159	145196
Sous-total Val-de-Marne	99943	89974	90060	90814
Sous-total Hors Paris	244457	229684	231219	236010
Total	788208	764694	762831	765749

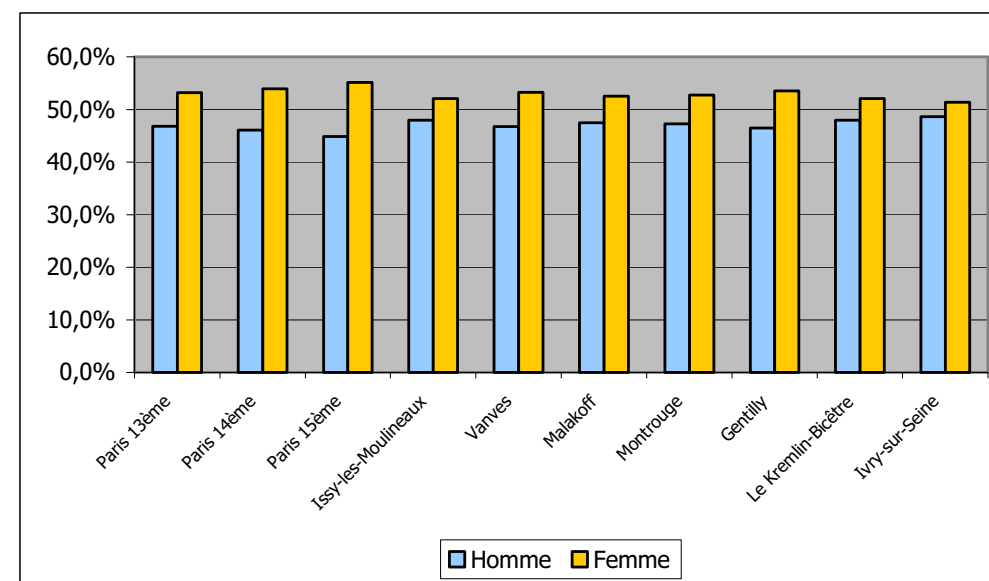
Répartition de la population du secteur d'étude par tranches d'âge



Le sexe et l'âge sont des facteurs sociologiques déterminants dans le choix du mode de transport utilisé. Les femmes et les jeunes utilisent davantage les transports en commun pour leurs déplacements quotidiens par obligation ou par commodité. Ainsi, la répartition de la population par sexe et par âge du secteur d'étude ne sera pas sans conséquence sur le niveau de fréquentation du tramway des boulevards des Maréchaux.

LA POPULATION PAR AGE ET PAR SEXE

Répartition de la population du secteur d'étude par sexe

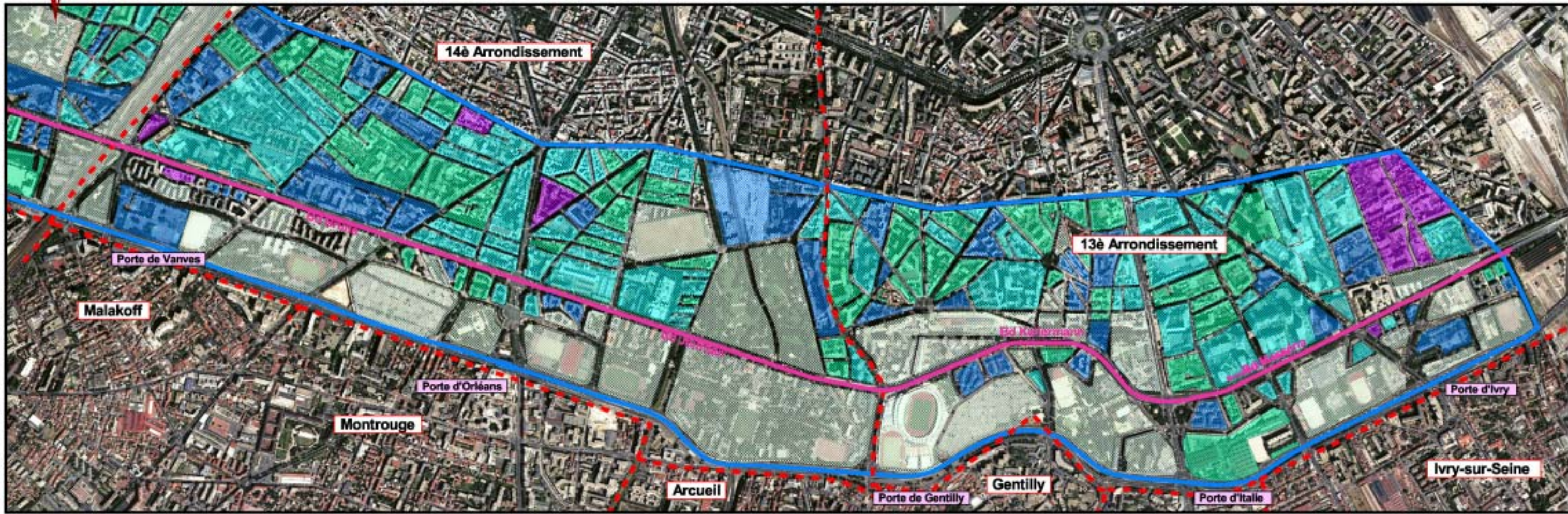


LES DENSITES DE POPULATION

La densité de population (nombre d'habitants rapportée à une superficie) est très élevée dans le corridor concerné par le tracé du tramway. La densité moyenne par hectare du secteur d'étude est de plus de 190 habitants et atteint même 250 habitants par hectare sur les trois arrondissements concernés par le projet. A titre de comparaison, la densité de population de la ville de Paris est proche de 210 habitants par hectare. Le tableau ci-dessous présente les densités de population à l'hectare en 1999 :

TRAMWAY - BOULEVARD DES MARECHAUX SUD

Densité d'emploi par hectare en 1990



Densité de population à l'hectare en 1999

	Superficie en ha	Densité 1999 (hab/ha)
Paris 13 ^{ème} arrondissement	715	239,9
Paris 14 ^{ème} arrondissement	564	235,5
Paris 15 ^{ème} arrondissement	848	265,8
Sous-total Paris	2127	249,1
Issy-les-Moulineaux	425	123,9
Vanves	156	162,9
Malakoff	207	142,0
Montrouge	207	182,3
Gentilly	118	136,3
Le Kremlin-Bicêtre	154	154,1
Ivry-sur-Seine	610	83,6
Sous-total Hauts-de-Seine	995	145,9
Sous-total Val-de-Marne	882	102,9
Sous-total Hors Paris	1877	125,7
Total	4004	191,2

Les densités de population sont plus faibles dans les communes limitrophes avec 83,6 hab/ha pour Ivry-sur-Seine à 182,3 hab/ha pour la commune de Montrouge. La densité moyenne du secteur d'étude élargi est de **125,7 hab/ha**.

2.2.2. L'emploi et les perspectives d'évolution

L'analyse des données d'emplois est basée sur l'Enquête Régionale Emploi (ERE) de 1989. Ces données d'emplois ont cependant été révisées pour les secteurs ayant connu des changements profonds tels que le 15^{ème} arrondissement avec la création de la Z.A.C. Citroën-Cévennes, le 13^{ème} arrondissement avec la Z.A.C. Paris-Rive Gauche (non encore achevée)...

En 1990, les communes du secteur d'étude comptaient **448 234** emplois.

Répartition de l'emploi du secteur d'étude

	Emplois 1975	Emplois 1982	Emplois 1990	Densité 1990 (emplois/ha)
Paris 15 ^{ème} arrondissement	160 375	154 240	149 007	175,7
Paris 14 ^{ème} arrondissement	69 980	74 707	81 188	144,0
Paris 13 ^{ème} arrondissement	80 775	83 636	92 132	128,9
Sous-total Paris	311 130	312 580	322 237	151,5
Issy-les-Moulineaux	30 545	26 236	29 303	68,9
Vanves	8 340	7 436	7 986	51,2
Malakoff	14 540	13 552	14 652	70,8
Montrouge	29 020	25 980	27 675	133,7
Gentilly	7 065	7 464	7 843	66,5
Le Kremlin-Bicêtre	9 205	8 296	10 169	66,0
Ivry-sur-Seine	34 385	29 068	28 279	46,4
Sous-total Hors Paris	133 100	118 012	125 907	67,1
Total	444 230	430 592	448 234	111,9

Les trois arrondissements de Paris concentrent près des trois-quarts des emplois de l'aire d'étude élargie avec une densité moyenne de 151,5 emplois par hectare. La densité des emplois dans les communes limitrophes est deux fois moins importantes avec 67,1 emplois par hectare.

Les trois arrondissements parisiens ont des taux d'emplois supérieurs à 1 avec un taux d'emplois moyen de 1,25. Les communes périphériques présentent une situation équilibrée voire excédentaire. Seule la commune de Vanves est largement déficitaire avec un taux d'emplois égal à 0,61.

Les nombreuses opérations d'urbanisme (Z.A.C. Paris Rive Gauche, Z.A.C. Citroën Cévennes...) offrent des perspectives d'évolution de l'emploi pour le secteur d'étude.

En conclusion, la forte densité du secteur géographique concerné, le nombre important de jeunes et de femmes, le développement économique et urbain de la zone rendent nécessaire le développement de la desserte en transport en commun en rocade.