apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Quels logements dans les quartiers de gare du Grand Paris Express ?

© Apur

© Apur

© Apur

Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE

SEPTEMBRE 2017

68 quartiers de gare du Grand Paris Express

133 km²
85 communes traversées
35 % de la surface des quartiers de gare sont couverts par la végétation

60 % des surfaces bâties sont consacrées au logement
540 000 logements, dont 30 % de logements sociaux
41 logements par hectare (densité moyenne)

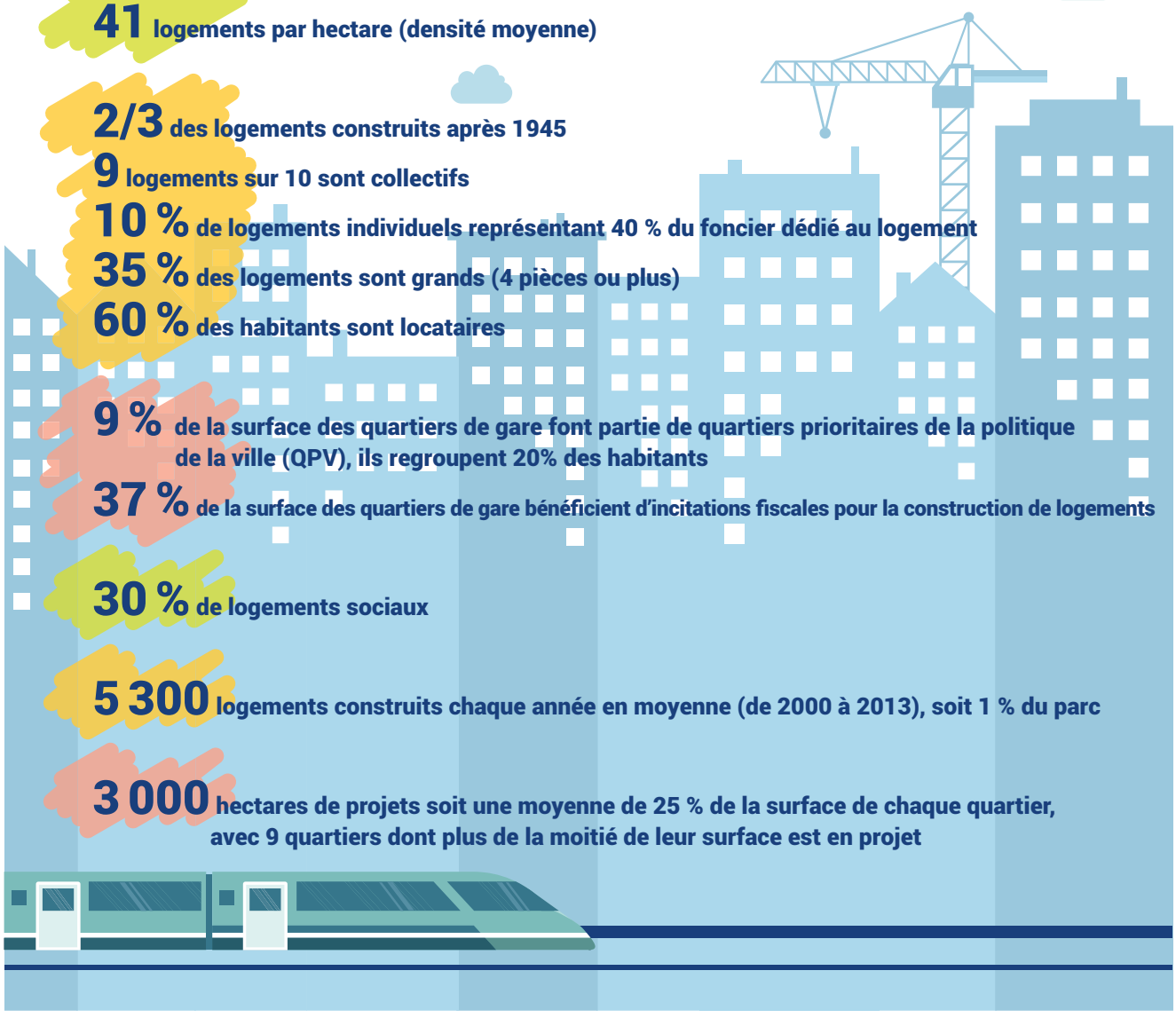
2/3 des logements construits après 1945
9 logements sur 10 sont collectifs
10 % de logements individuels représentant 40 % du foncier dédié au logement
35 % des logements sont grands (4 pièces ou plus)
60 % des habitants sont locataires

9 % de la surface des quartiers de gare font partie de quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), ils regroupent 20% des habitants
37 % de la surface des quartiers de gare bénéficient d'incitations fiscales pour la construction de logements

30 % de logements sociaux

5 300 logements construits chaque année en moyenne (de 2000 à 2013), soit 1 % du parc

3 000 hectares de projets soit une moyenne de 25 % de la surface de chaque quartier, avec 9 quartiers dont plus de la moitié de leur surface est en projet



Photos page de couverture (de gauche à droite et de haut en bas) :
- Rue Heynen, Bois-Colombes, gare de Bois-Colombes, Ligne 15 ouest
- Rue Marcel Carné, Aubervilliers, gare de Mairie d'Aubervilliers, ligne 15 est
- Rue Victor Hugo, Villejuif, gare de Villejuif Louis Aragon, Ligne 15 sud.

Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Cartographie et traitement statistique : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Sandra Roger, Anne Servais
Maquette : Apur
www.apur.org

2017V9.1.2.2

Sommaire

Introduction 4

Une mixité présente dans la majorité des quartiers de gare du GPE 7

Des densités de logements qui varient beaucoup d'un quartier à l'autre 11

Deux-tiers des logements construits avant 1975..... 17

Des logements occupés par des ménages modestes et un nombre important de familles 20

Des tissus pavillonnaires très étendus..... 23

À l'image de la métropole, les quartiers de gare du GPE présentent un potentiel en termes de rénovation énergétique 24

Tissus d'habitat, cadre de vie, îlots de chaleur et résilience 29

Environ 30 % de logements sociaux dans les quartiers de gare 33

53 quartiers prioritaires dans les quartiers de gare du GPE..... 37

Les opérations d'amélioration de l'habitat..... 40

Les prix de vente des logements des quartiers de gare ont-ils augmenté à l'annonce de la réalisation du Grand Paris Express ?..... 43

Un rythme de construction qui s'accélère depuis quelques années..... 47

Une production de logements au sein de projets urbains et d'opérations mixtes 51

Introduction

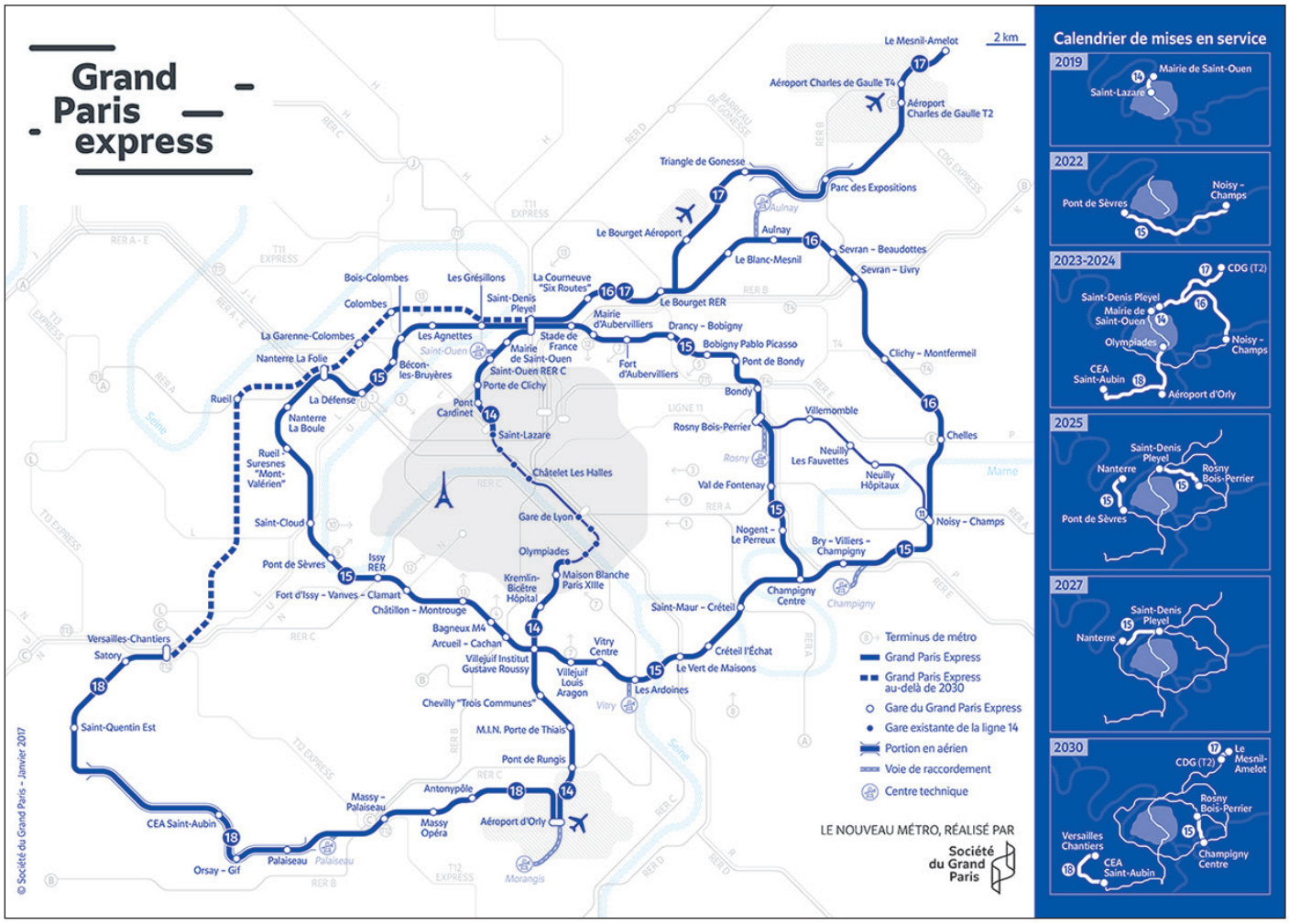
Depuis 2014, les travaux de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express (GPE) contribuent à établir la photographie des 68 quartiers de la métropole qui seront desservis par le nouveau métro à l'horizon 2030.
Ces travaux ont pour but de fournir une base de connaissance fine et factuelle permettant de décrire les spécificités de chaque quartier et de rendre possible la comparaison des quartiers de gare les uns avec les autres. Les travaux réalisés serviront également de point de départ à l'avenir pour mesurer les effets du Grand Paris Express et les retombées liées au renforcement de la desserte par les transports en commun dans ces quartiers.

Au-delà des monographies par quartier de gare ou des analyses croisées par ligne, le comité stratégique de la Société du Grand Paris a régulièrement souhaité des approfondissements thématiques à l'échelle de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express. Ainsi, les liens entre le Grand Paris Express et les équipements culturels, la santé, ou bien encore le sport ont été documentés en 2015, 2016 et 2017 au travers d'études partenariales conduites par l'Apur. Les élus du comité stratégique de la SGP ont également souhaité disposer de plus d'informations concernant les logements présents dans les quartiers de gare (définis par un rayon de 800 mètres autour de la future gare), c'est l'objet de la présente étude.

Cette étude s'inscrit dans le contexte particulier qui est celui de la construction métropolitaine. La Métropole du Grand Paris (MGP), née le 1er janvier 2016, regroupe 131 communes du cœur de l'agglomération (réparties en 12 établissements publics territoriaux), soit 814 km², 7 millions d'habitants et 4 millions d'emplois. Cette nouvelle institution, en lien avec les territoires, doit permettre d'augmenter l'attractivité de la métropole tout en réduisant les inégalités sociales et spatiales qui la caractérisent aujourd'hui. L'aménagement de l'espace métropolitain et la politique locale de l'habitat sont les deux premières compétences exercées par la Métropole. Depuis février 2017, la Métropole du Grand Paris a engagé l'élaboration d'un Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH), comme l'a prévu la loi NOTRe. Cette étude, centrée sur le parc de logements des quartiers de gare du GPE, qui représentent ensemble 133 km², contribue à améliorer la connaissance de la métropole au moment où celle-ci élabore le diagnostic préalable au Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH).

L'étude a été conduite avec les services de l'État en charge des politiques de l'habitat (DRIHL, DRIEA, ANAH) et la Société du Grand Paris en mobilisant différentes sources d'informations disponibles, y compris des données issues des relevés de terrain réalisés systématiquement par l'Apur depuis 2014 et des informations sur les projets d'aménagement transmises par les collectivités locales rencontrées dans le cadre de la mise en œuvre de l'observatoire. Elle est construite en une dizaine de chapitres illustrant les grands enjeux qui s'expriment dans la Métropole du Grand Paris et, avec plus d'intensité encore, dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, à savoir :

- **Mesurer la place de la fonction résidentielle et en corollaire la mixité fonctionnelle des quartiers.**



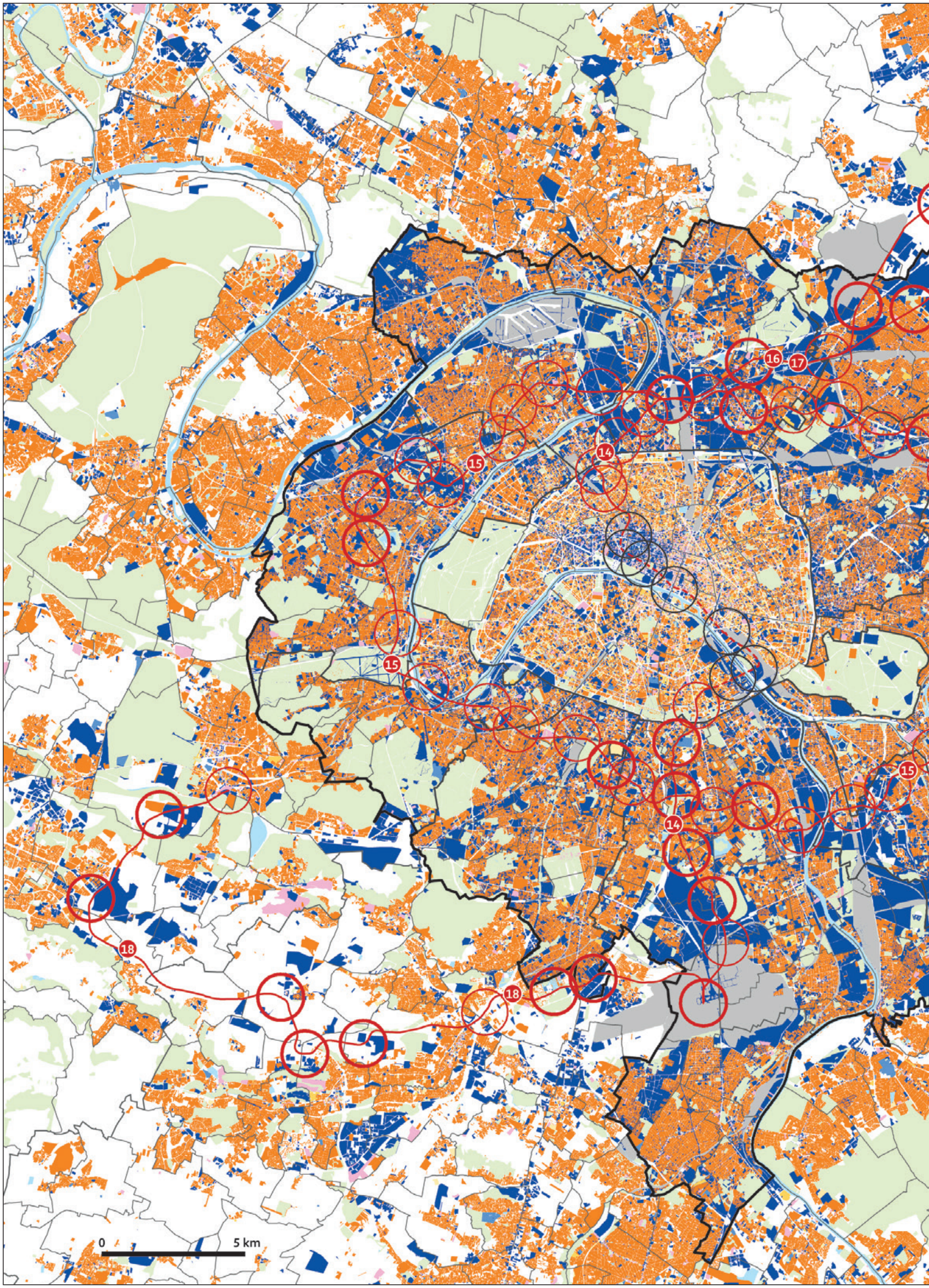
• **Comparer la densité actuelle des quartiers pour mettre en évidence les perspectives d'évolution,** en lien avec le renforcement de la desserte par les transports publics. S'interroger sur ces questions revient à mettre en évidence la fragilité de certains tissus (tissus pavillonnaires, logements bon marché...). Des quartiers qui étaient jusqu'à présent perçus comme un peu « à l'écart », du fait de configurations urbaines particulières ou d'un certain éloignement d'une station de transports en commun, avec l'arrivée du GPE, vont subir une pression nouvelle.

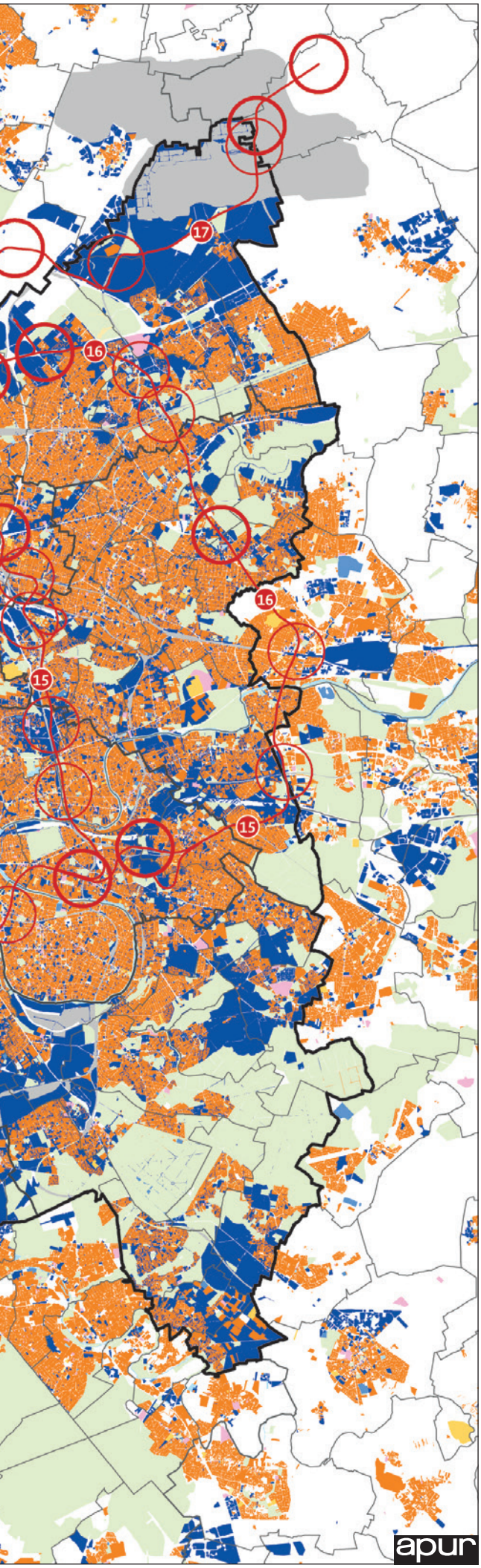
• **Révéler la qualité et la diversité des paysages des quartiers de gare du GPE,** constitués en grande partie par les tissus résidentiels. D'un quartier à l'autre, les paysages, l'architecture et les formes urbaines, l'occupation des logements varient beaucoup.

• **Analyser les caractéristiques de l'offre de logements existante** pour pouvoir identifier des déséquilibres dans certains quartiers (entre petits et grands logements, entre logements sociaux, logements locatifs privés et logement en propriété occupante) et en tenir compte au moment de définir la programmation des projets à venir.

• **Dénombrer les logements, notamment les logements sociaux, qui vont profiter d'une meilleure desserte grâce au nouveau métro.**

• **S'interroger sur les évolutions qu'ont connues les quartiers de gare** depuis l'annonce de la réalisation du Grand Paris Express et le dévoilement des 68 quartiers de gare, en termes de prix des logements et de dynamique de construction.


16
17
14
15
15
15
14
18
18
0
5 km



Une mixité présente dans la majorité des quartiers de gare du GPE

Le Grand Paris Express traverse une grande diversité de tissus urbains et les quartiers de gare représentent dans leur ensemble les différentes fonctions urbaines de la métropole : l'habitat, les activités économiques - tertiaires, industrielles, logistiques ou agricoles -, les équipements publics sportifs, culturels, scolaires et de santé ou encore les grands services urbains ou les espaces naturels. L'étude des 68 quartiers de gare illustre clairement que ces fonctions peuvent être présentes de multiples manières : certains quartiers, peu nombreux, ne présentent que peu de mixité et sont essentiellement dévolus à une seule fonction quelle qu'elle soit, d'autres accueillent dans leur périmètre plusieurs fonctions, d'où un tissu composite ou à l'inverse une forte sectorisation fonctionnelle.
À l'exception des quartiers de grands services urbains et d'aéroport, **tous les quartiers de gare GPE sont organisés autour d'une mixité fonctionnelle, même si elle revêt différents niveaux d'intensité, en fonction notamment d'une densité bâtie variable d'un quartier de gare à l'autre.**

Dans l'ensemble, une majorité de quartiers de gare présente un total de surfaces bâties dédiées au logement supérieur à celui des surfaces d'activités, comme l'indique le graphique de la page suivante. On peut citer par exemple Bondy, Versailles Chantiers, Saint-Cloud, Chevilly Trois Communes, Chelles ou encore Villejuif Louis Aragon. Certains quartiers de gare comportent même presque exclusivement des surfaces bâties résidentielles, ce qui peut être lié à une très forte densité bâtie dans le quartier. C'est le cas par exemple dans des quartiers de gare parisiens comme Maison Blanche Paris XIII^{e} et Pont Cardinet (plus de 30 000 logements dans les quartiers), mais aussi à Bécon-les-Bruyères ou Les Agnettes (entre 15 000 et 20 000 logements). D'autres quartiers, moins construits, penchent tout autant en faveur du logement : Sevran-Livry sur la ligne 16, Rueil-Suresnes Mont Valérien sur la ligne 15 ouest et Fort d'Issy Vanves Clamart sur la ligne 15 sud (moins de 10 000 logements).
Quelques quartiers comportent autant de surfaces bâties dédiées au logement qu'aux activités, comme ceux de Villejuif Gustave Roussy, Le Vert de Maisons, Le Bourget RER, Aulnay ou Le Blanc-Mesnil.
À l'inverse, des quartiers sont dominés par l'activité. Parmi ceux-ci se trouvent les quartiers mono-fonctionnels occupant un rôle de grand service urbain d'échelle métropolitaine ou mondiale, comme les quartiers de gare des aéroports (Le Bourget Aéroport, Charles de Gaulle T2 et T4, Aéroport d'Orly), le quartier de gare du M.I.N. Porte de Thiais, celui du Parc des Expositions, les quartiers de gare universitaires (Orsay – Gif, Palaiseau) ou le Triangle de Gonesse, à vocation agricole.

En ce qui concerne la mixité habitat/activités dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, on peut distinguer 4 cas de figure :

1- Des quartiers de gare où la fonction résidentielle domine :

- elle prend la forme d'un tissu pavillonnaire prédominant par exemple à Bois-Colombes, Fort d'Issy Vanves Clamart, Bondy, Sevran-Livry ;
- elle prend la forme d'un tissu résidentiel collectif continu à Pont Cardinet ou Porte de Clichy, ou encore à Versailles Chantiers.

Mixité Activité / Logement

Dominante Activités
- 90 à 100 %
- 80 à 90 %
- 70 à 80 %
- Pas de dominante

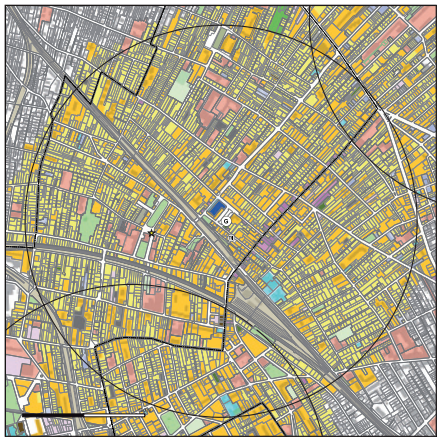
Dominante Logements
- 90 à 100 %
- 80 à 90 %
- 70 à 80 %

- Espace vert, cimetière
- Aire de stockage, voie ferrée ...
- Périmètre de la MGP
- Rayon de 800 m autour des gares du GPE
- Nouvelles gares du GPE
- Gares existantes de la ligne 14

Sources : MAJIC DGFiP 2013-2016, DRIEA 2013
Dans certaines communes de grande couronne, le cadastre n'a pas été vectorisé, les données ne sont donc pas renseignées et apparaissent en blanc sur la carte.

Dominante résidentielle

Tissus pavillonnaires prédominant

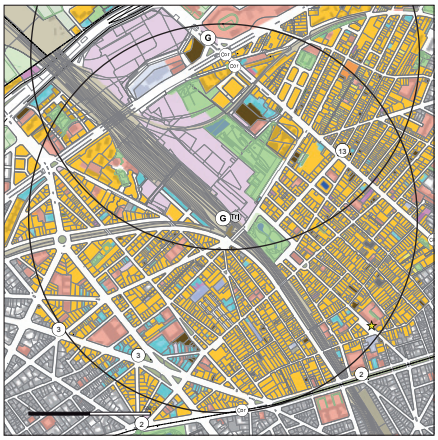

© Apur

Bois-Colombes - Ligne 15 Ouest

© Apur

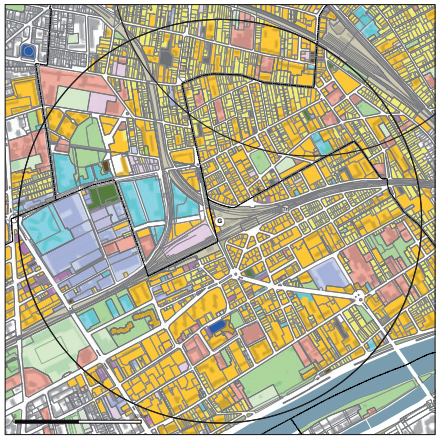
Bois-Colombes - Ligne 15 Ouest

Habitat collectif continu


© Apur

Pont Cardinet - Ligne 14

Mixité pavillonnaire / habitat collectif

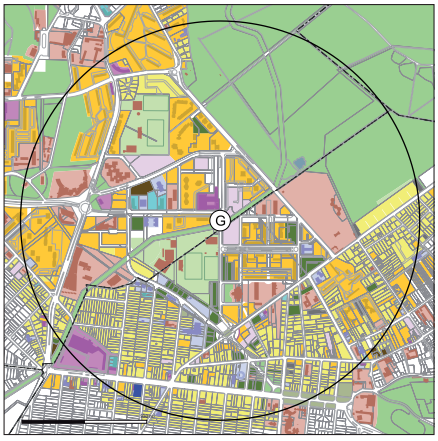

© Apur

Bécon-les-Bruyères - Ligne 15 Ouest

© Apur

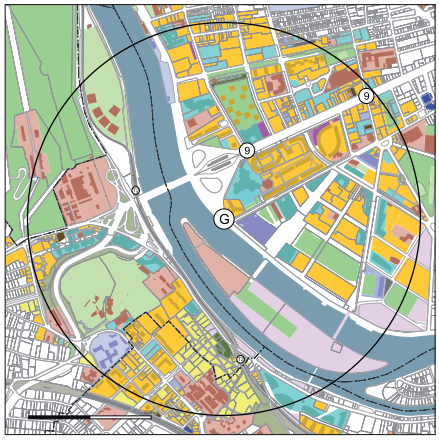
Bécon-les-Bruyères - Ligne 15 Ouest

Habitat collectif type grands ensembles


© Apur

Clichy Montfermeil - Ligne 16

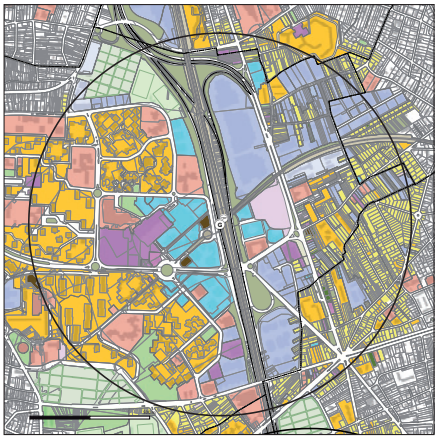
Quartier très mixte


© Apur

Pont de Sèvres - Ligne 15 Sud

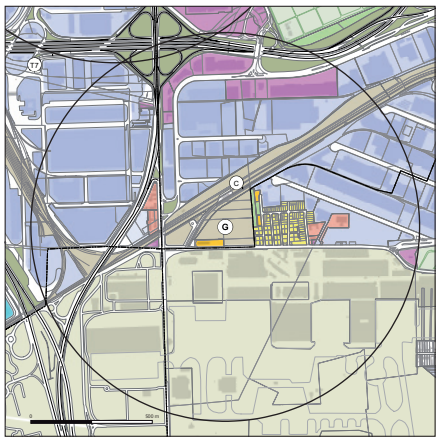
© Apur

Pont de Sèvres - Ligne 15 Sud


© Apur

Val-de-Fontenay - Ligne 15 Est

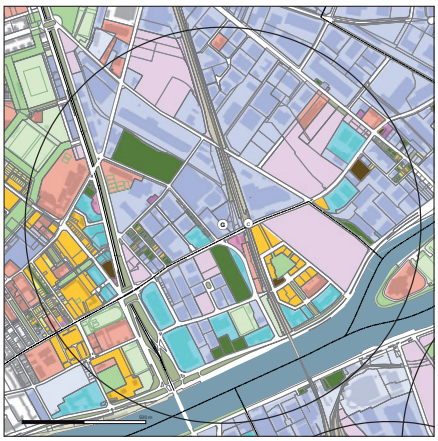
Dominante activités / équipements et très peu de logements


© Apur

Pont de Rungis - Ligne 14

© Apur

Pont de Rungis - Ligne 14


© Apur

Les Grésillons - Ligne 15 Ouest

© Apur

Pont Cardinet - Ligne 14

2- Des quartiers de gare où les différentes fonctions sont organisées de manière plus équilibrée :

- des quartiers accueillant habitat collectif et pavillonnaire à Bécon-les-Bruyères, Massy Palaiseau, Le Bourget RER, Villejuif Louis Aragon ;
- des quartiers avec une dominante d'habitat collectif discontinu de type grands ensembles, à l'image de Clichy-Montfermeil, Noisy-Champs, Massy Opéra.

3- Des quartiers de gare très mixtes, où l'habitat quelle que soit sa forme urbaine occupe moins de place que les activités : Pont de Sèvres, La Défense, Val de Fontenay, Stade de France ou Saint-Ouen RER C.

4- Enfin, des quartiers de gare où l'activité ou les équipements occupent la plus grande part du quartier même si des logements sont présents : Pont de Rungis, Les Grésillons, CEA Saint-Aubin, Le Mesnil-Amelot.

© Apur

Clichy Montfermeil - Ligne 16

Fonctions dominantes

Logement
- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement
- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- Ⓒ station RER, métro et/ou tramway existante
- Ⓖ station du RGPE
- parking / local technique

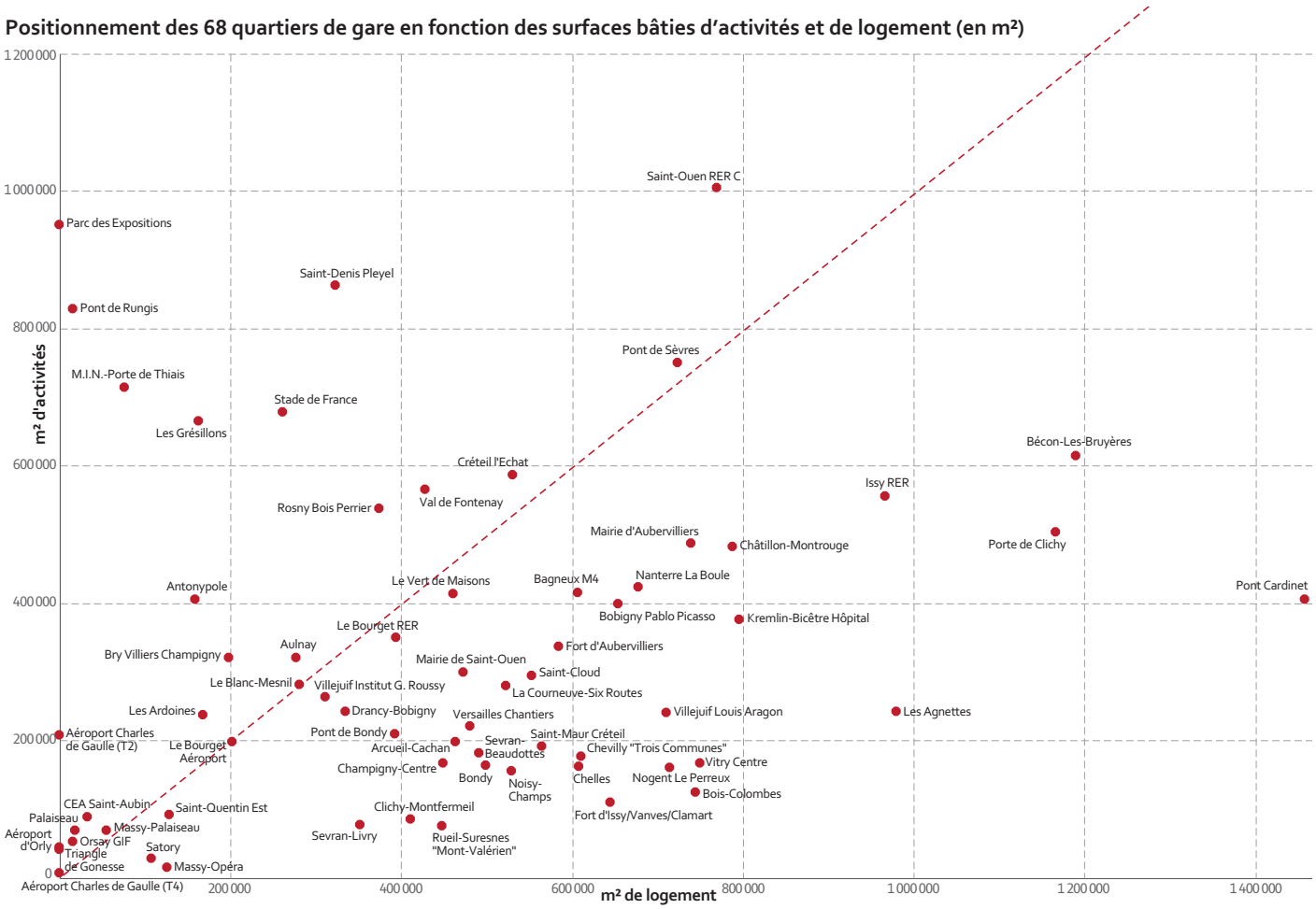
Emprise d'activité
- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

Emprise non bâtie
- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux
- chantier en cours

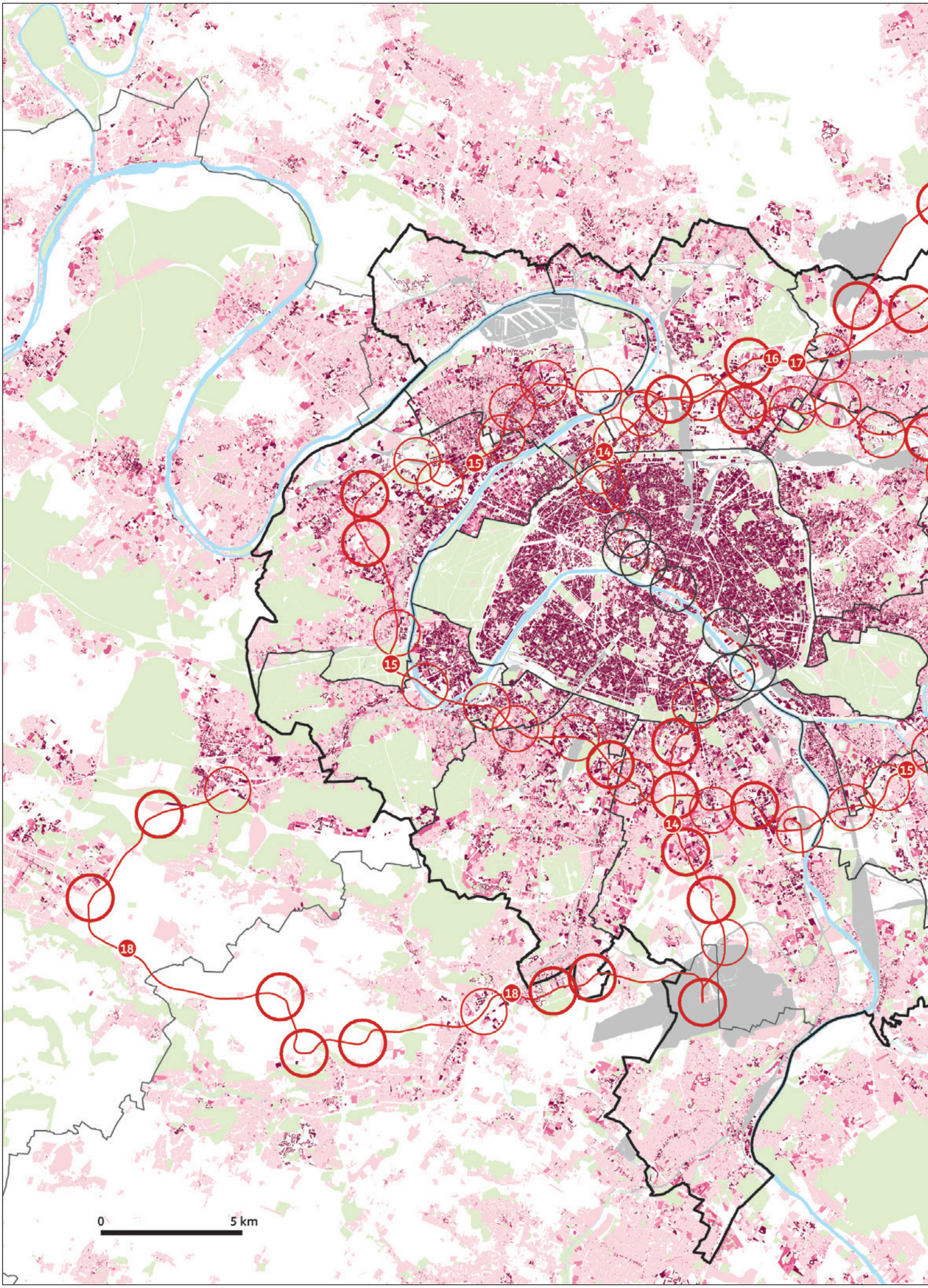
Source : Apur 2015

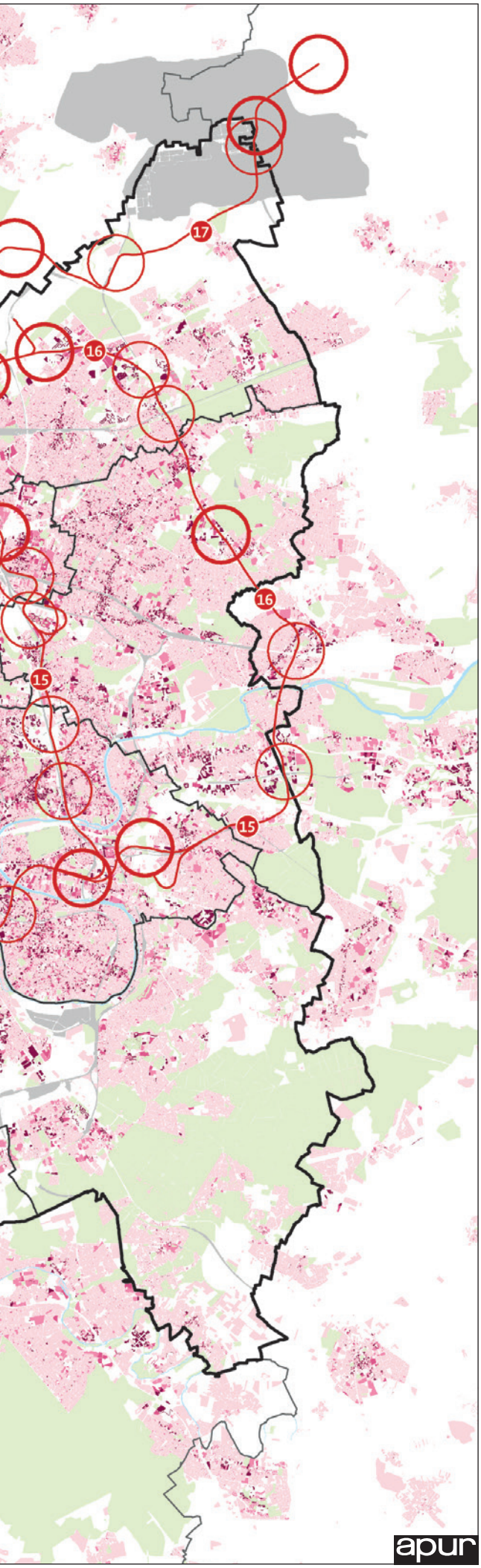
Positionnement des 68 quartiers de gare en fonction des surfaces bâties d'activités et de logement (en m²)



Deux quartiers de gare ne figurent pas sur le graphique en raison des très importantes surfaces de logements (Maison Blanche Paris XIIIe) et d'activités (Nanterre la Folie) qu'ils comportent.

Sources : DGI au 1er janvier 2016 pour Paris, 1er janvier 2013 pour les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et Val d'Oise et les quartiers de gare hors MGP et 1er janvier 2015 pour la Seine-Saint-Denis.


16
17
14
15
15
14
15
18
18
0
5 km



Des densités de logements qui varient beaucoup d'un quartier à l'autre

La Métropole se caractérise par de fortes densités de population et donc de logements (44 logements à l'hectare en moyenne) qui décroissent à mesure que l'on s'éloigne du centre. **Les quartiers de gare apparaissent aussi denses en logements que la Métropole dans son ensemble puisque les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express regroupent 540 000 logements (sans double compte), soit une densité de 41 logements par hectare.**

Ces densités témoignent d'une densité bâtie importante caractéristique d'une métropole mondiale et de la place importante prise par la fonction résidentielle par comparaison avec celle prise par les activités. Un peu plus de 60 % des surfaces bâties développées (logement + activités) sont consacrées au logement.

Les densités de logements les plus fortes s'observent dans Paris et les communes limitrophes de la capitale mais aussi dans une partie de la boucle nord de la Seine. En témoignent les quartiers de Pont Cardinet (230 log./ha), Porte de Clichy, Saint-Ouen RER C (67 log./ha) et Mairie de Saint-Ouen sur l'extension nord de la ligne 14, Maison Blanche Paris XIII^{e}, Kremlin-Bicêtre Hôpital sur l'extension sud de la ligne 14, les quartiers de gare de Pont de Sèvres, Issy RER sur le tronçon sud de la ligne 15 ou bien encore Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes et les Agnettes sur le tronçon ouest de la ligne 15.
Dans certains quartiers, la présence de vastes emprises d'activités fait chuter la densité de logements. C'est le cas dans plusieurs quartiers du nord-est de la Seine-Saint-Denis au Blanc-Mesnil (20 log./ha), à Aulnay (19 log./ha) ou bien encore à Bry Villiers Champigny (13 log./ha), sans parler des quartiers pratiquement tout entiers investis par de vastes emprises d'activités qu'il s'agisse des quartiers des aéroports, de celui du MIN de Rungis, du Parc des Exposition de Villepinte ou du secteur aujourd'hui agricole du Triangle de Gonesse.

Dans les quartiers de gare distants d'une dizaine de kilomètres du cœur de Paris, les densités de logements diminuent sensiblement. Dans ceux où l'habitat individuel prédomine par rapport à l'habitat collectif continu, les densités de logements sont moins élevées : le quartier de gare de Sevran-Livry sur la ligne 16 ne compte que 25 logements à l'hectare, les logements individuels y représentent 40 % de l'ensemble des logements mais occupent 80 % du foncier dédié au logement ; à Rueil Suresnes « Mont Valérien », la densité est de 32 logements à l'hectare, les pavillons représentant le quart des logements du quartier de gare mais occupant près de 50 % du foncier dédié au logement. Enfin, les quartiers de gare de la ligne 18, distants d'une vingtaine de kilomètres du centre de la métropole, se caractérisent par des densités de logements voisines de 10 logements à l'hectare.
Les quartiers pavillonnaires sont toutefois souvent plus denses en logements que les quartiers d'habitat collectif discontinus. C'est le cas des quartiers de Bécon-les-Bruyères (98 log./ha) ou Nogent Le Perreux (58 log./ha), par comparaison avec les quartiers d'habitat collectif discontinu de Massy Opéra (42 log./ha) ou Sevran - Beaudottes (39 log./ha).

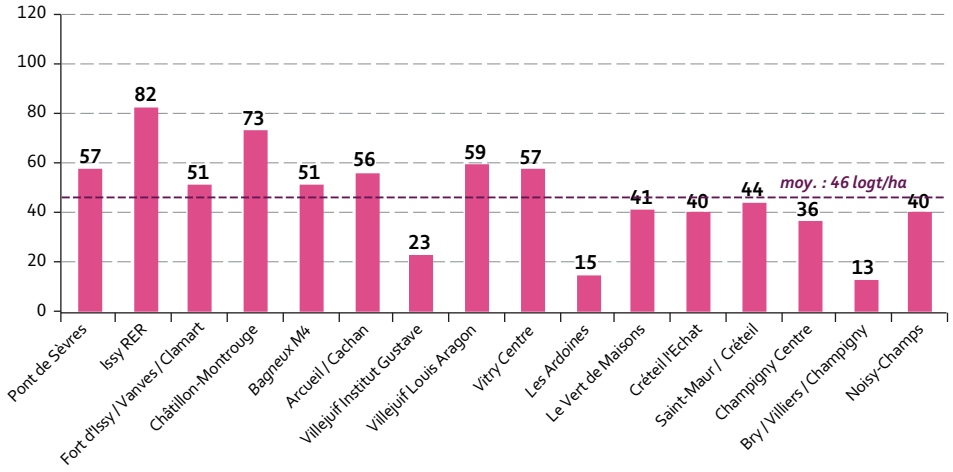
Densité de logements
Nombre de logements à l'hectare

- moins de 50
- de 50 à 100
- de 100 à 150
- plus de 150
- Espace vert, cimetière
- Aire de stockage, voie ferrée ...
- Périmètre de la MGP
- Rayon de 800 m autour des gares du GPE
- Nouvelles gares du GPE
- Gares existantes de la ligne 14

Sources : MAJIC DGFiP 2013, BD Parcellaire® ©IGN2013
Dans certaines communes de grande couronne, le cadastre n'a pas été vectorisé, les données ne sont donc pas renseignées et apparaissent en blanc sur la carte.

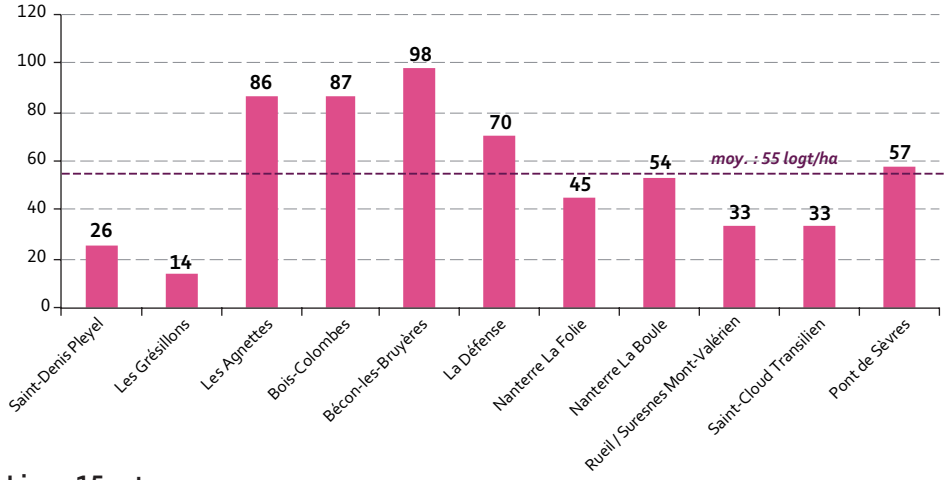
Densités de logements à l'hectare

Ligne 15 sud



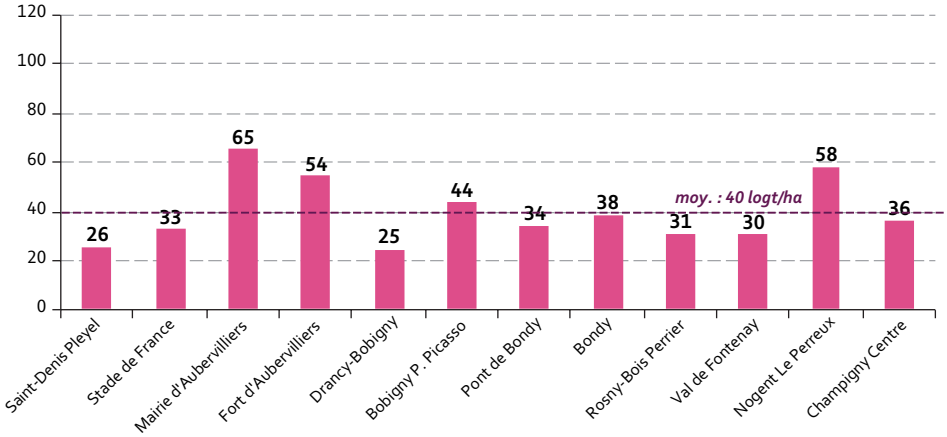
La ligne 15 sud comprend 16 quartiers de gare et 140 000 logements. La densité de logements moyenne y est de 46 logements à l'hectare. Cette ligne est composée de quartiers relativement denses en logements même si dans plusieurs quartiers les fonctions industrielles et commerciales occupent aujourd'hui de grandes surfaces, c'est le cas aux Ardoines et à Bry Villiers Champigny.

Ligne 15 ouest



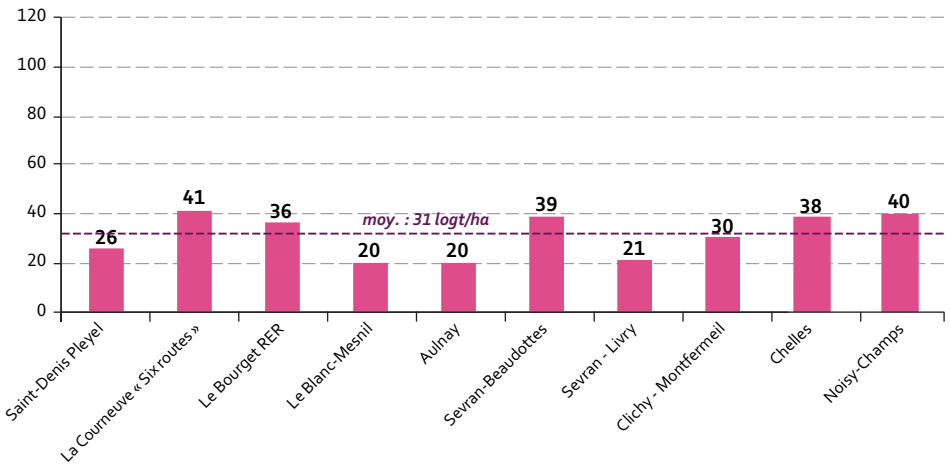
La ligne 15 ouest comprend 11 quartiers de gare et 105 000 logements. Cette ligne de rocade dessert des communes denses proches du centre de la Métropole, d'où une densité de logements moyenne relativement élevée de 55 logements à l'hectare. La densité de logements la plus forte s'observe dans le quartier très résidentiel de Bécon-les-Bruyères et la plus faible dans le quartier d'activités des Grésillons. Les quartiers des Agnettes, Bois Colombes et Bécon-les-Bruyères sont plus denses en logements que les autres notamment parce qu'ils sont peu mixtes, la fonction résidentielle y occupe presque toute la place.

Ligne 15 est



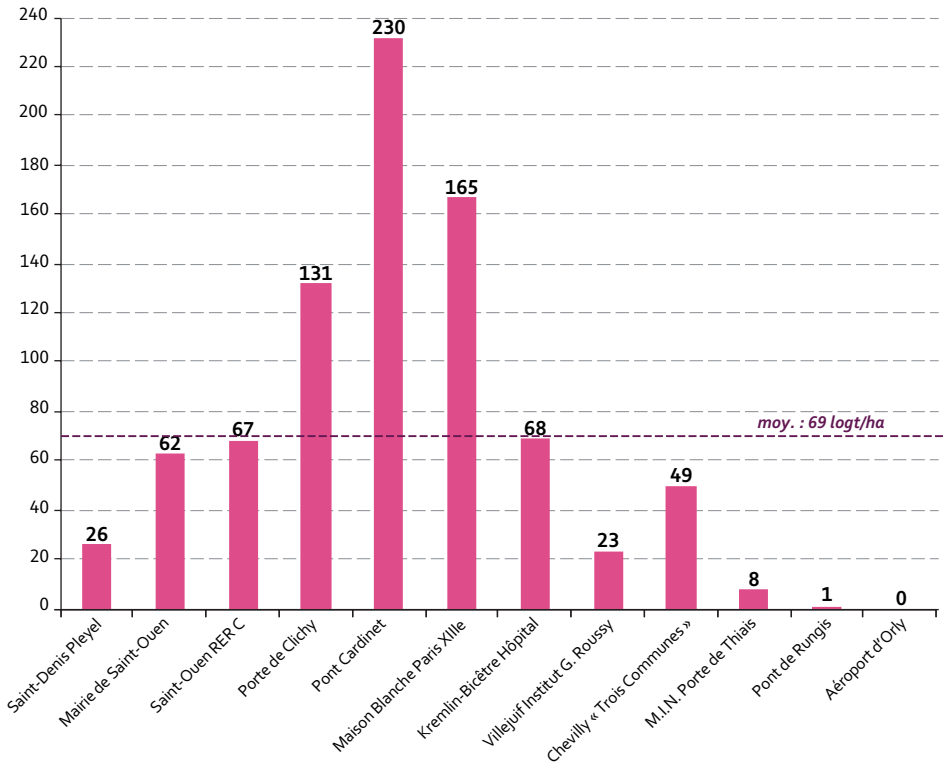
La ligne 15 est comprend 12 quartiers de gare qui représentent 100 000 logements. La densité de logements moyenne atteint 40 logements à l'hectare. Cette ligne de rocade dessert des communes denses proches du centre de la Métropole. La densité de logement la plus forte s'observe dans le quartier de Mairie d'Aubervilliers et la plus faible à Drancy-Bobigny, où une part importante du quartier est occupée par l'hôpital Avicenne, l'université Paris XII, le parc interdépartemental des Sports et plusieurs zones d'activités commerciales et industrielles.

Ligne 16



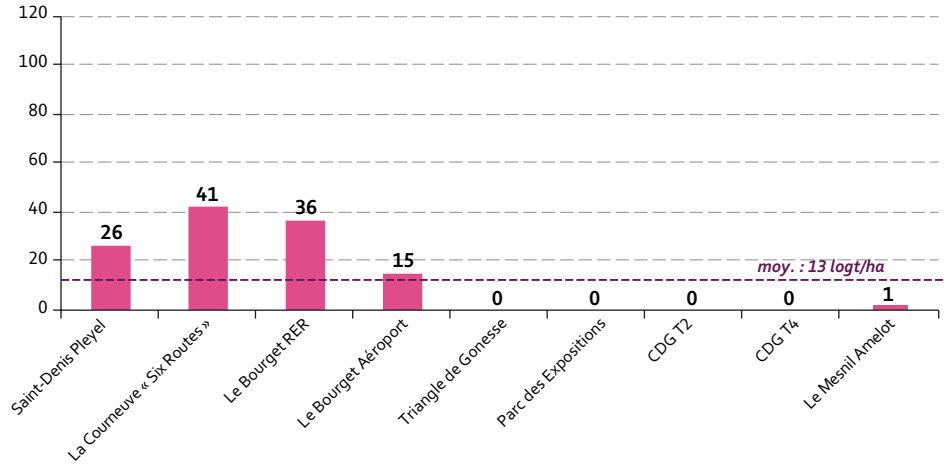
La ligne 16 comprend 10 quartiers de gare totalisant 65 000 logements. Les densités de logements à l'hectare sont assez faibles (31 logements à l'hectare en moyenne) et homogènes d'un quartier à l'autre, comprises entre 41 logements à l'hectare à La Courneuve « Six Routes » et 20 log/ha à Aulnay. Cette situation s'explique par la localisation de cette ligne qui est plus éloignée que les autres du centre de la Métropole et qui traverse des tissus urbains plus lâches, constitués de grands ensembles ou de pavillons entourés de petits jardins.

Ligne 14



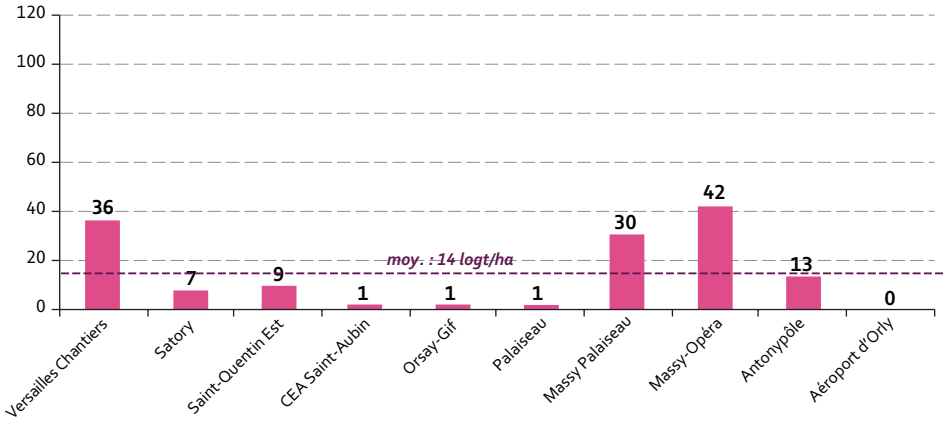
La ligne 14 comprend 12 quartiers de gare totalisant 150 000 logements. La densité de logements moyenne atteint 69 logements à l'hectare, soit la densité moyenne la plus élevée de toutes les lignes du GPE. Cette ligne regroupe à la fois des quartiers du cœur de la Métropole (Pont Cardinet par exemple est le quartier de gare le plus dense du réseau avec 230 logements à l'hectare) et d'autres, notamment ceux situés dans l'extension sud de la ligne, moins denses, voire atypiques, marqués par la présence de grandes infrastructures d'activités (aéroport d'Orly, MIN de Rungis).

Ligne 17



La ligne 17 comprend 13 quartiers de gare totalisant seulement 25 000 logements. La densité de logements moyenne ne dépasse pas aujourd'hui 13 logements à l'hectare. Il s'agit de la ligne regroupant les quartiers de gare les moins denses en logements. Du Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot, les activités (aéroport Charles de Gaulle, parc des Expositions, centres commerciaux et activités agricoles) ne laissent que peu de place aux logements.

Ligne 18



Source : DGFIP 01.01.2013

La ligne 18 est située en dehors des limites de la Métropole du Grand Paris et traverse des territoires aux fonctions spécifiques : campus universitaire et de recherche sur le plateau de Saclay, base militaire de Satory ou encore vastes zones d'activités à Antonypole. Les 10 quartiers de gare totalisent un petit nombre de logements : 28 000. La densité moyenne de 14 logements à l'hectare masque d'importants écarts entre les quartiers de centre-ville de Massy Opéra (42 log./ha.) et Versailles Chantiers (36 log./ha.) d'une part et d'autre part les quartiers du plateau de Saclay (moins de 10 logements à l'hectare).

Une grande diversité de logements dans la Métropole du Grand Paris

© Apur

Ligne 15 Sud - gare d'Arcueil-Cachan -
Avenue Louis Georgeon, Cachan

© Apur

Ligne 15 Sud - gare de Saint-Maur-Créteil -
Avenue Gradé, Saint-Maur-des-Fossés

© Apur

Ligne 15 Sud - gare de Villejuif-Louis Aragon -
Logements, rue Victor Hugo, Villejuif

© Apur

Ligne 15 Sud et ligne 16- gare de Noisy-Champs -
Allée de la Noiseraie, Noisy-le-Grand

© Apur

Ligne 14 - gare de Maison Blanche - Paris 13e -
Les Olympiades, Paris 13e

© Apur

Ligne 14 - gare de Mairie de Saint-Ouen -
Rue des Bateliers, Saint-Ouen

© Apur

Ligne 14 - gare de Pont Cardinet -
Rue des Dames, Paris

© Éric Morency pour le PRU Clichy - Montfermeil

Ligne 16 - gare de Clichy-Montfermeil -
Place Notre-Dame des Anges, Montfermeil

© Apur

Ligne 16 - gare du Blanc-Mesnil -
Avenue Henri Barbusse, Le Blanc-Mesnil

© Apur

Ligne 15 Est - gare du Stade de France -
rue Frederico Fellini, Saint-Denis

© Apur

Ligne 15 Ouest - gare de Bécon-les-Bruyères -
Rue de Champagne, Asnières-sur-Seine

© Apur

Ligne 15 Est - gare de Nogent-le-Perreux -
Rue de Metz, Le Perreux-sur-Marne

© Apur

Ligne 15 Est - gare de Mairie d'Aubervilliers -
Rue du Colonel Fabien, Aubervilliers

© Apur

Ligne 15 Est - gare de Drancy-Bobigny -
Rue André Sigonnay, Drancy

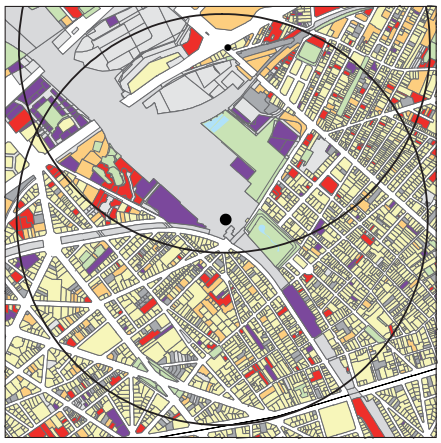
© Apur

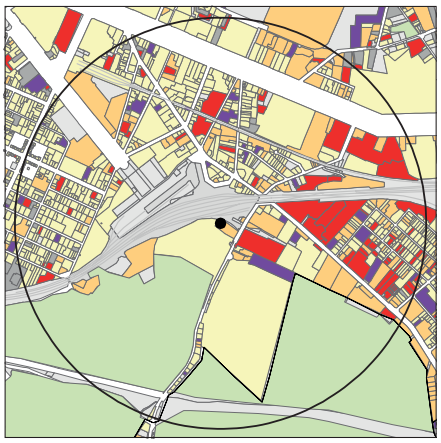
Ligne 15 Est - gare de Bondy -
Rue Bordier, Bondy

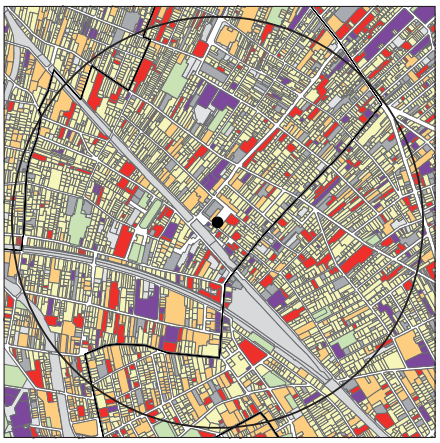
© Apur

Ligne 14 - gare de Chevilly-Trois-Communes -
Rue Béatrice, L'Haÿ-les-Roses

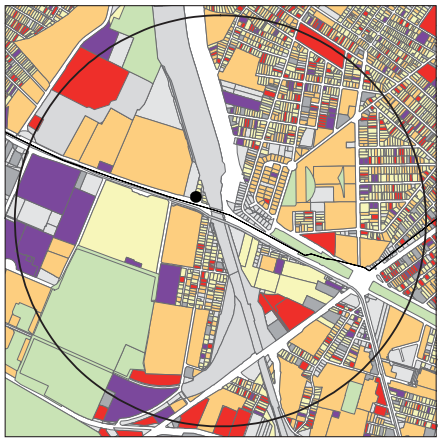
Avant 1949

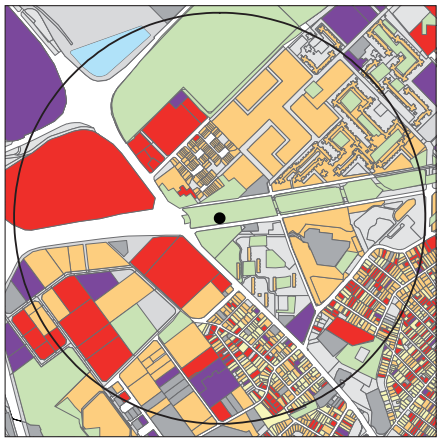

Pont Cardinet - Ligne 14

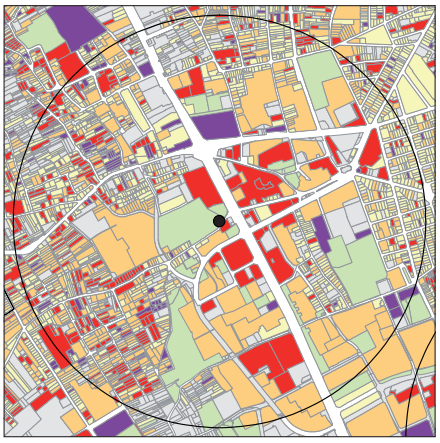

Versailles Chantiers - Ligne 18


Bois-Colombes - Ligne 15 Ouest

1949 - 1975

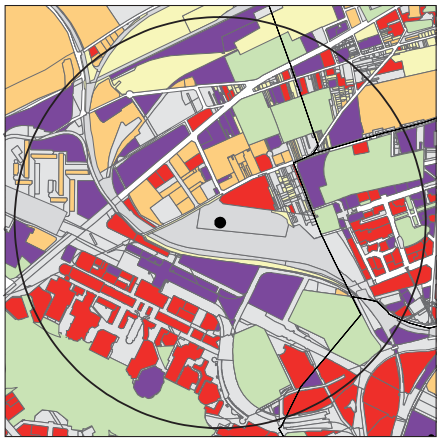

Drancy-Bobigny - Ligne 15 Est

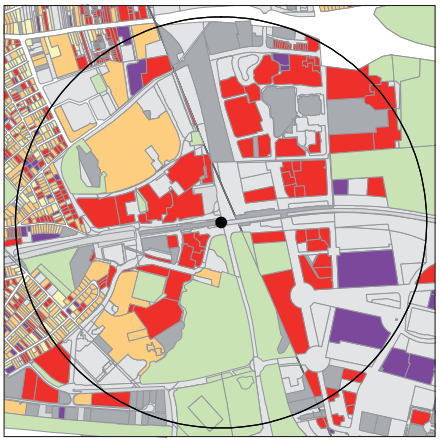

Aulnay - Ligne 16


Vitry Centre - Ligne 15 Sud

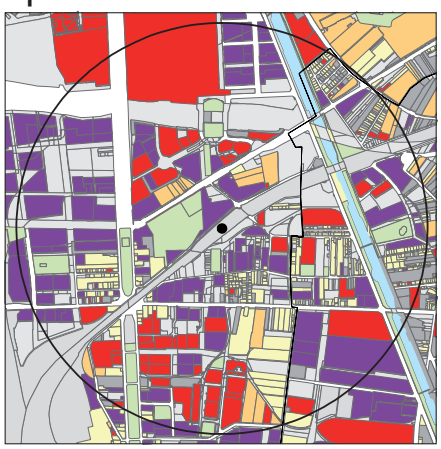
1976 - 2000

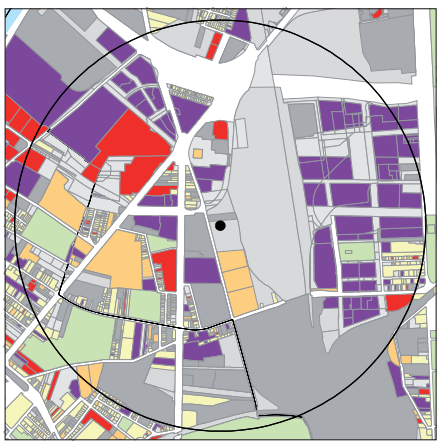
Saint-Quentin Est - Ligne 18

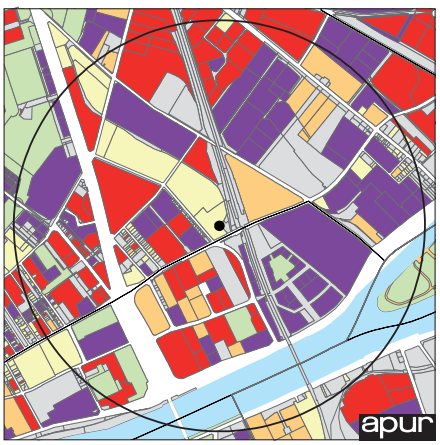

Nanterre La Folie - Ligne 15 Ouest


Noisy-Champs - Ligne 15 Sud et ligne 16

Après 2000


Stade de France - Ligne 15 Est


Saint-Denis Pleyel - L14, 15 Est et Ouest, L16, L17



Les Grésillons - Ligne 15 Ouest

Deux-tiers des logements construits avant 1975

Des quartiers de gare témoins de l'urbanisation de la métropole

Les territoires traversés par le Grand Paris Express sont urbanisés depuis de nombreuses décennies et témoignent de l'histoire et des transformations de la métropole au fil du temps et de l'impact des mutations sociales, des activités économiques et des grandes politiques publiques des XIXe et XXe siècles. Le logement dans la métropole du Grand Paris prend des formes très différentes selon que l'on regarde Paris et les centres-villes anciens de la petite couronne ou bien les périphéries de ces mêmes centres-villes. Ces différences sont un héritage des relations entre Paris et ses banlieues d'une part, et des modes d'expansion de l'urbanisation à partir des grandes routes nationales et des bourgs ruraux voisins d'autre part.

Sur l'ensemble des quartiers de gare, un tiers du parc de logements date d'avant 1949, tandis qu'un autre tiers a été construit entre 1949 et 1975. Des proportions qui se trouvent à mi-chemin entre celles observées à Paris (une majorité de logements d'avant 1949) et celle de la Petite couronne (37 % de logements construits entre 1949 et 1975). À noter que la ligne 14 est celle qui comporte le parc de logements le plus ancien avec un logement sur deux datant d'avant 1949, que les logements des quartiers des lignes 15 sud, 16, 18 ont été principalement bâtis pendant la période des Trente Glorieuses (environ 40 %), que ceux de la ligne 15 ouest sont plutôt également répartis selon les périodes et enfin que la ligne 17 est celle dont le parc de logements récents (après 2000) est le plus important (23 %).

Parmi les quartiers de gare où les logements existaient déjà avant 1949, l'on retrouve les premiers signes de l'urbanisation de la métropole, de Paris à l'extension progressive à ses faubourgs, puis aux bourgs ruraux voisins, le long des grandes routes nationales ou des voies ferrées qui se sont développées au tournant des XIXe et XXe siècles. On peut citer en exemple les quartiers de gare de Pont Cardinet aux Batignolles à Paris, celui de Bois-Colombes qui s'est urbanisé à partir de la fin des années 1850 en lien avec l'arrivée des chemins de fer et de leur gare. Dans l'Entre-Deux-Guerres, la crise du logement impulse la construction de nombreux lotissements de petits pavillons par l'entremise de promoteurs ou d'associations philanthropiques, comme dans les quartiers de Drancy-Bobigny ou à Pont de Rungis ou encore de cités-jardins comme celle de Gennevilliers dans le quartier des Agnettes.

Après la Seconde Guerre Mondiale, la crise du logement est de nouveau aiguë, en raison d'une pénurie de logements, de l'insalubrité des îlots haussmanniens parisiens et des lotissements construits avant la guerre et de la formation de grands bidonvilles. La banlieue devient alors le lieu du logement collectif moderne, sous une forme quasi unique, celle de la cité résidentielle constituée de barres et de tours de logements construites en béton armé, préfabriqué ou non, au milieu d'un espace vert et d'aires de stationnement. De nombreux quartiers de gare en sont les témoins : La Courneuve « Six Routes » avec la Cité des 4000, Aulnay et les 3000, Massy Opéra, Clichy-Montfermeil, Vitry centre ou les Agnettes et sa cité du même nom. Ces logements rapidement et massivement produits vont souffrir assez vite de sévères critiques, au regard de leur caractère peu urbain, peu accessibles et de leur piètre qualité de construction. **Des années 1980 au début des années 2000, de nouvelles formes d'action publique envers le logement apparaissent** avec d'un côté une politique de réparation de ces quartiers (les quartiers prioritaires) et, de l'autre, la construction par le biais de ZAC de quartiers plus urbains, plus mixtes dans les formes, les typologies et les fonctions, et dans une logique de densification et de reconversion de terrains anciennement occupés par de l'activité économique et industrielle. Ce type de logements collectifs peut s'observer dans les quartiers de Nanterre La Folie pour la fin des années 1970 au sud-ouest et les années 1990 à l'est, Noisy-champs et Val de Fontenay au tournant des années 1980, Saint-Quentin Est pour les années 1980 et 1990. **Depuis 2000, l'urbanisation se poursuit selon ces mêmes logiques** de densification et de reconversion. Un processus de mutation de certains quartiers de gare toujours en cours, à l'image de Saint-Denis Pleyel, Stade de France, Les Grésillons, ou Massy-Palaiseau.

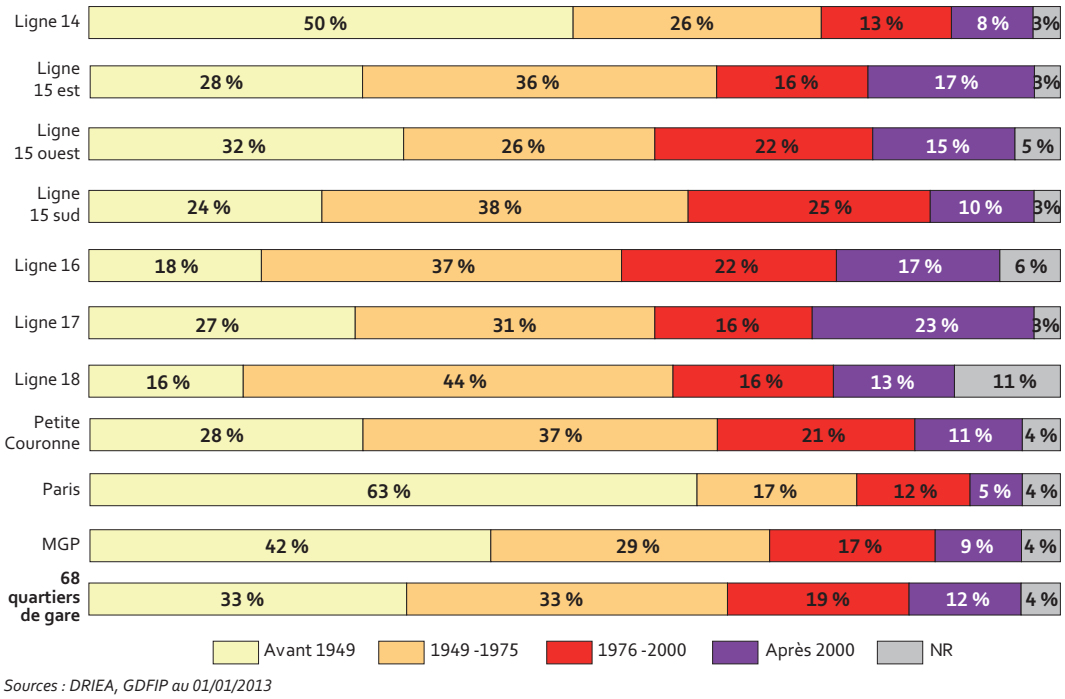
Époque de construction des bâtiments
Représentée à la parcelle
- gare
- périmètre 800 m

Période majoritaire*
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

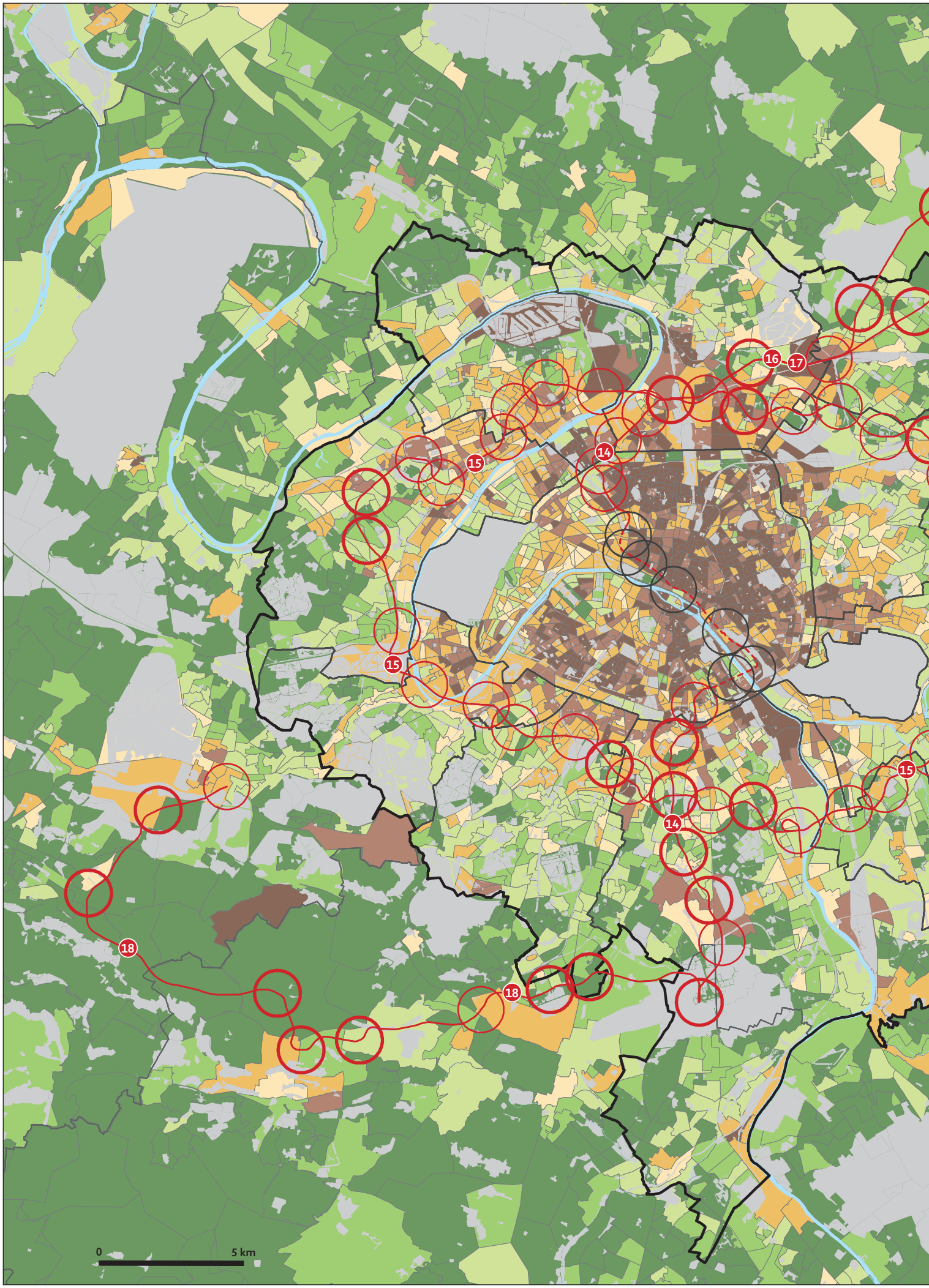
Principaux équipements
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

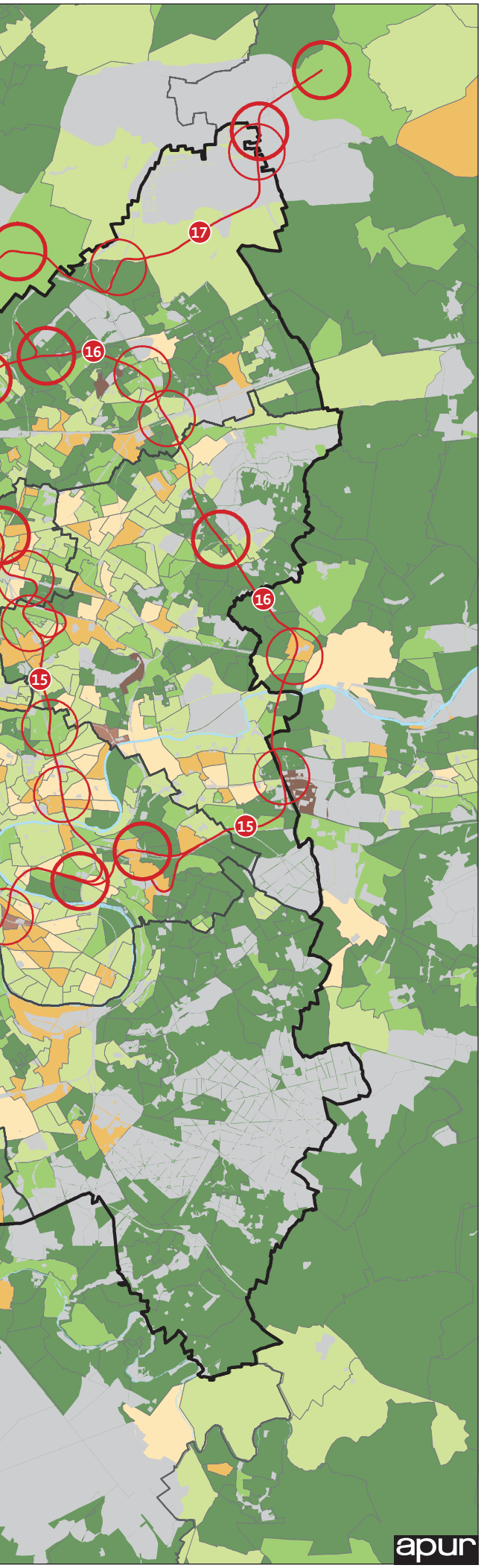
* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité
Source : DGFiP 01/01/2011
Traitement : DRIEA, SCEP, CIG

Part des logements selon leur époque de construction



Sources : DRIEA, GDFIP au 01/01/2013


16
17
14
15
15
15
14
18
18
0
5 km



Près de 9 logements sur 10 sont collectifs

L'habitat collectif est prédominant (89 %) dans le parc de logements des quartiers de gare du GPE. C'est sur la ligne 14 que la part des logements collectifs est la plus élevée : 95 %, contre 10 points de moins dans l'ensemble des quartiers des lignes 15 Est ou 16.

En fonction des époques de construction il prend la forme d'immeubles collectifs continus de 4 à 5 étages, de barres et de tours de grande hauteur implantés au cœur de vastes parcelles plantées. La taille des parcelles, l'ampleur des constructions, la présence ou non d'espaces verts en pied d'immeubles créent une grande variété de paysages.

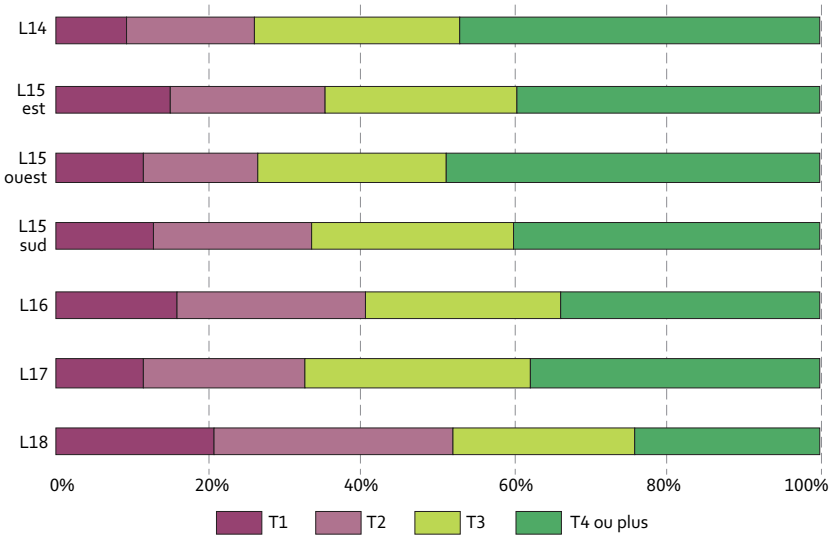
Plus d'un tiers de grands logements

L'ensemble des 68 quartiers de gare comptent 540 000 logements. 39 % sont des petits logements de 1 ou 2 pièces, 26 % des logements de 3 pièces et 35 % sont des logements de 4 pièces ou plus. Mais la part des petits logements n'est que de 25 % dans les quartiers de gare de la ligne 18 et de 26 % dans ceux de la 16 (contre 41 % de 1 et 2 pièces, 27 % de 3 pièces et 32 % de 4 pièces et plus dans la MGP).

Les quartiers de la ligne 14, en raison du poids de Paris et des communes limitrophes, se caractérisent par l'importance des petits logements (52 %) et une part limitée de grands logements (24 %). À l'inverse la ligne 16, en raison du poids du parc social, ou la ligne 18, en raison du poids des tissus pavillonnaires, se caractérisent par une typologie marquée par le poids des grands logements de 4 pièces ou plus.

L'analyse de la répartition des logements par nombre de pièces met en avant la situation de nombreux quartiers où l'offre de logements est déséquilibrée. En effet en raison du poids des tissus pavillonnaires et / ou du parc social dans de nombreux quartiers l'offre de grands logements est prédominante, ce qui est un atout pour attirer des grands ménages, et notamment des familles, mais qui se révèle être un handicap pour attirer de petits ménages, et notamment les jeunes actifs en début de parcours professionnel ou résidentiel.

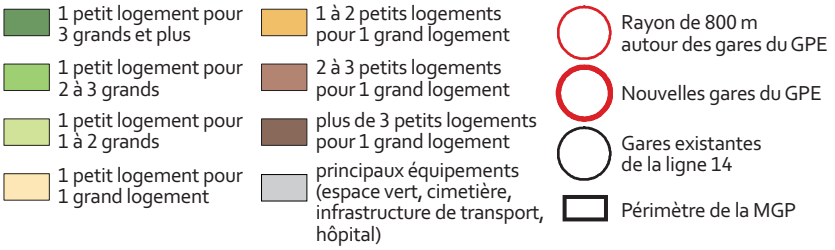
Répartition des logements par nombre de pièces dans les quartiers de gare



Source :DGFiP 01/01/2013, BD Parcellaire® ©IGN, Traitements DRIEA/SCEP/CIG

Taille des logements

Rapport entre le nombre de petits logements (type T1 et T2) et le nombre de grands logement (T4 et plus)



Source :DGFiP 01/01/2013, BD Parcellaire® ©IGN, Traitements DRIEA/SCEP/CIG

Des logements occupés par des ménages modestes et un nombre important de familles

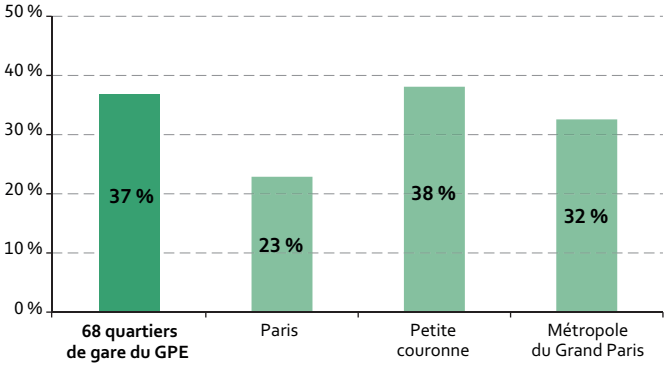
D'une manière générale, **le profil des ménages qui résident dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express est à l'image de celui des habitants de la petite couronne**. Les 68 quartiers de gare constituent un « échantillon » de la petite couronne dans toute sa diversité.

Le profil des habitants des 68 quartiers de gare du GPE se distingue de celui des habitants de la Métropole du Grand Paris par une proportion plus importante de familles et de jeunes de moins de 18 ans mais aussi par une plus forte présence des ménages modestes, employés ou ouvriers et un taux de chômage un peu plus élevé.

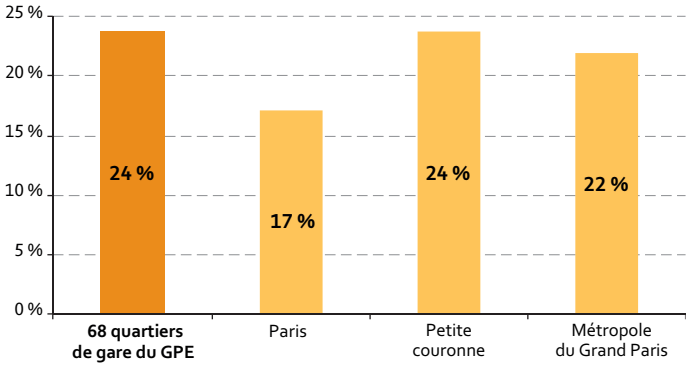
L'histogramme ci-contre représentant le revenu moyen des habitants des quartiers de gare permet de souligner l'importance des écarts de situation entre les quartiers, avec des niveaux de revenus moyens qui varient de 1 à 3. Plusieurs quartiers sont occupés par une majorité de ménages très modestes, d'où un revenu moyen inférieur 12 000 € par an.

Autre manière de constater les inégalités sociales et d'identifier les quartiers où se trouvent des ménages en difficultés : la part des jeunes qui vivent chez leurs parents et n'ont pas de logement autonome. Si environ 30 % des jeunes des quartiers d'Orsay GIF, Massy – Palaiseau ou Pont Cardinet par exemple vivent encore chez leurs parents, cette proportion dépasse 60 % dans plusieurs quartiers (Sevran – Beaudottes, Clichy Montfermeil, La Courneuve « Six Routes » ou Aulnay), signe de réelles difficultés à décohabiter et entamer un parcours résidentiel.

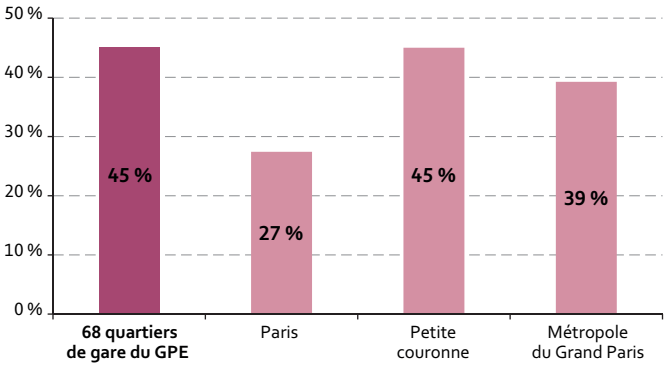
Part des familles avec au moins 1 enfant de moins de 25 ans



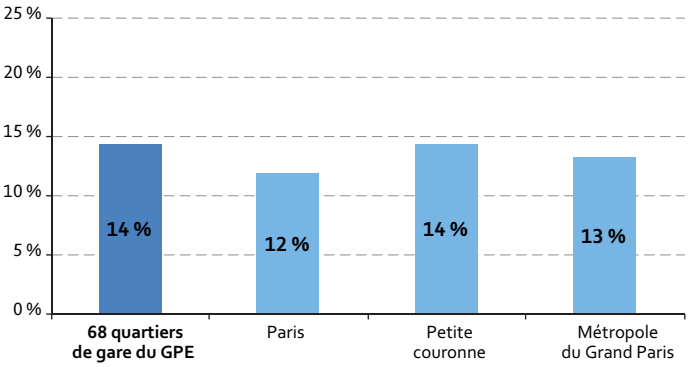
Part des jeunes de moins de 18 ans dans l'ensemble de la population



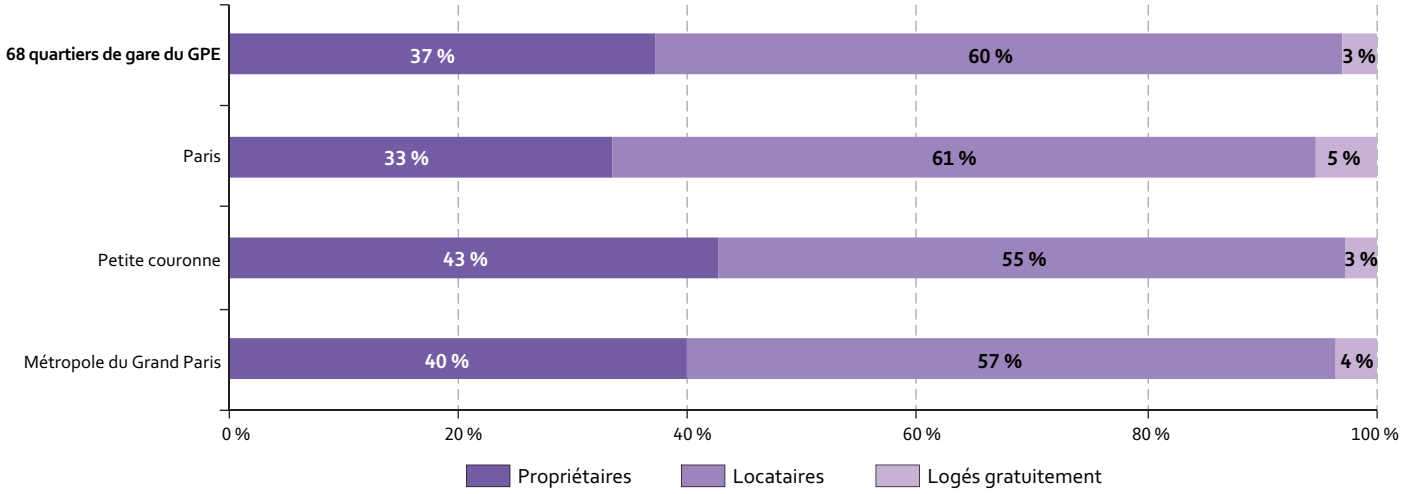
Part des ouvriers et employés dans l'ensemble des actifs résidents



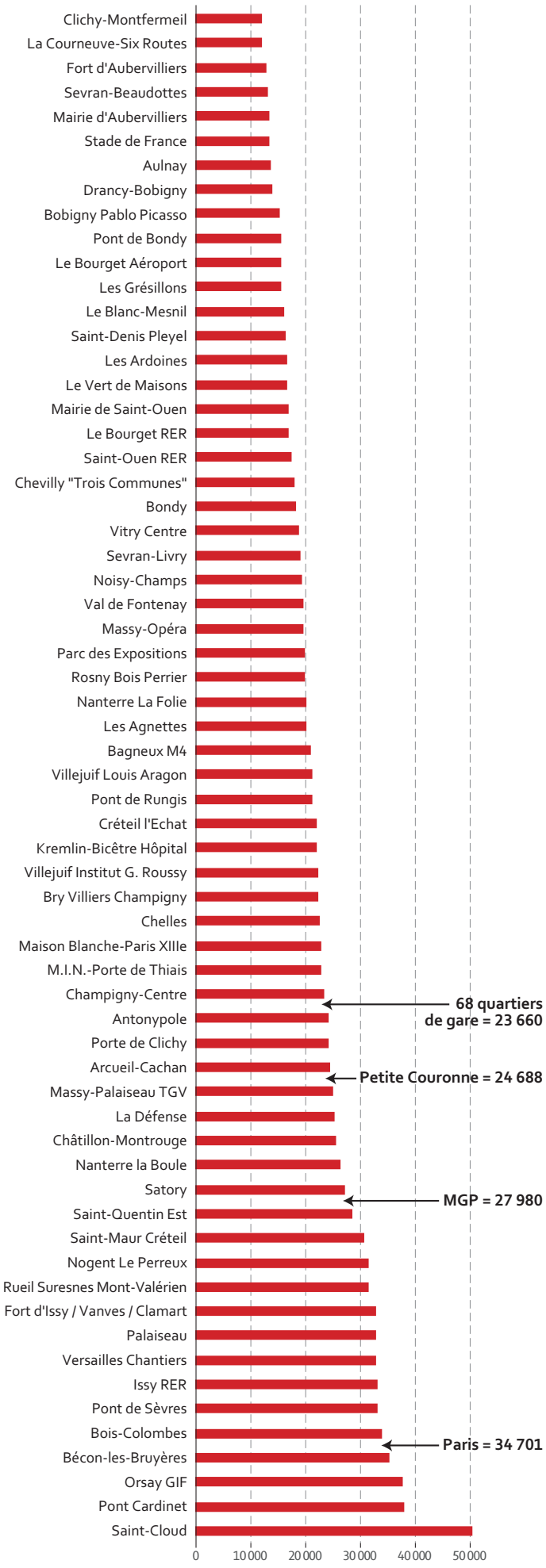
Taux de chômage des 15-64 ans parmi les actifs résidents



Statut d'occupation des ménages

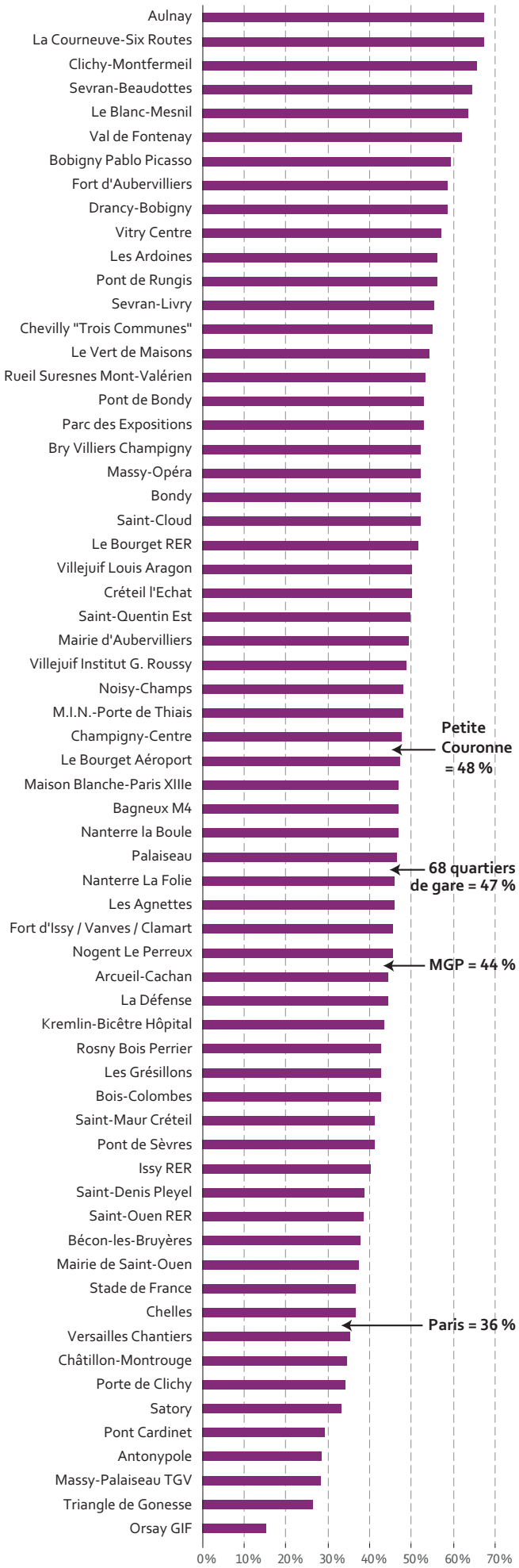


Revenu moyen des ménages résidant dans les quartiers de gare
(en euros par an et par unité de consommation, 2009)

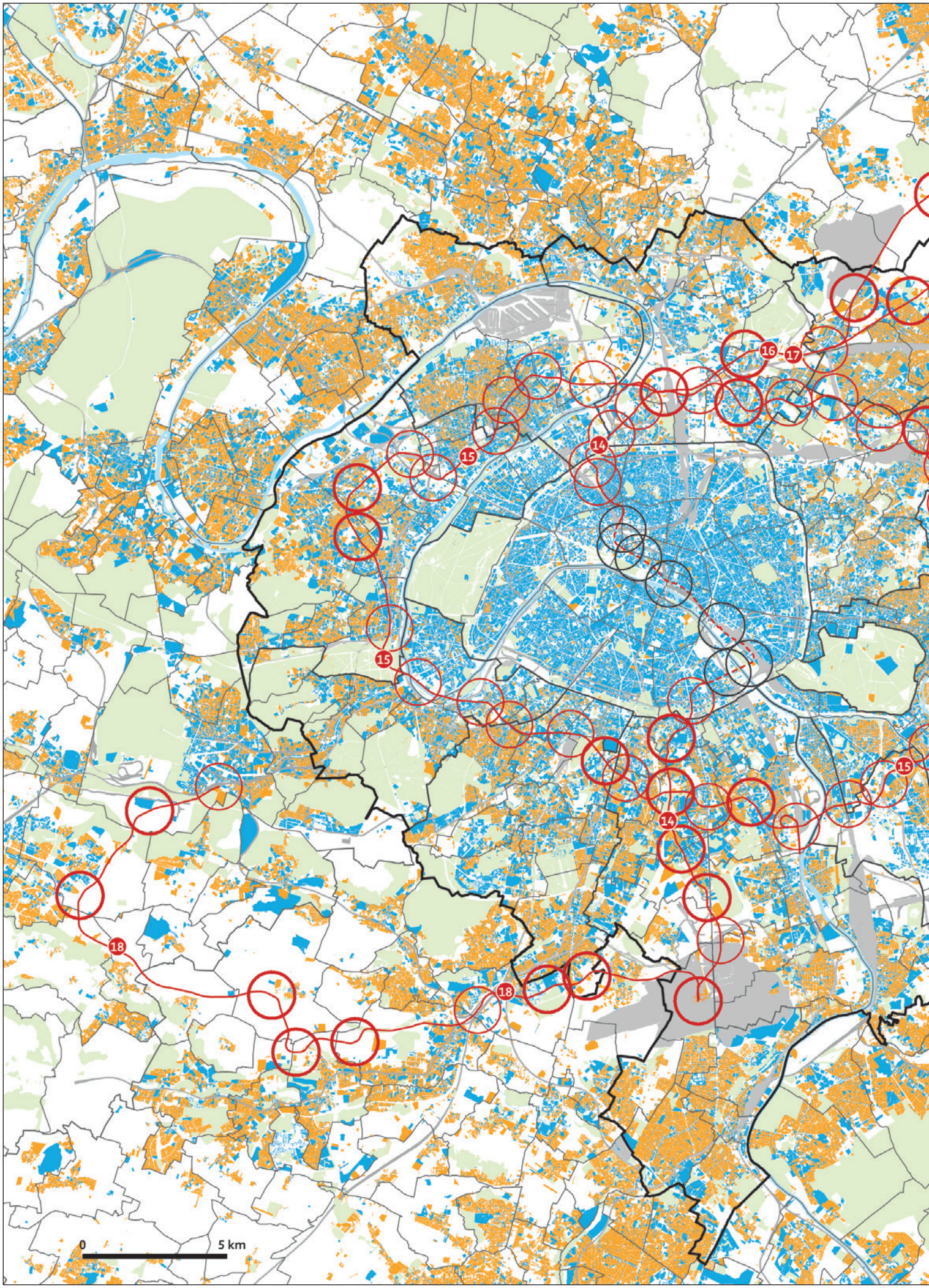


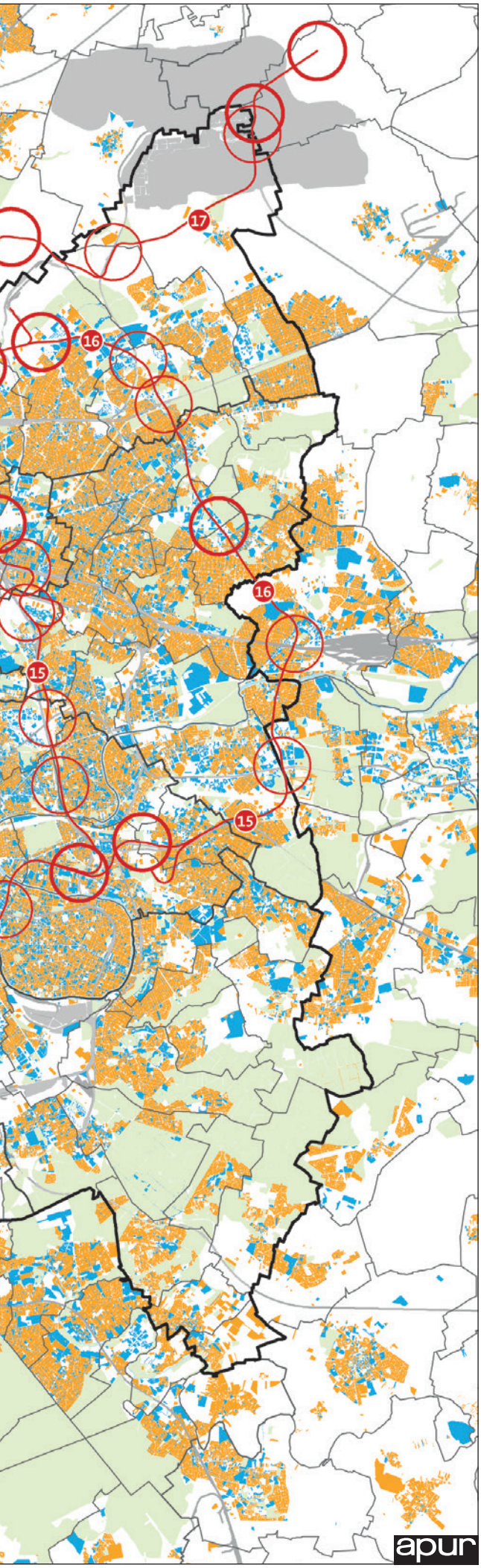
Source : Insee, revenus fiscaux localisés (RFL) au 31 décembre 2010.
Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare de Charles de Gaulle T2 et T4, Aéroport d'Orly, CEA Saint-Aubin, Le Mesnil-Amelot et Triangle de Gonesse ne figurent pas sur le graphique.

Part des jeunes de 18-34 (natifs d'Ile-de-France) vivant encore chez leurs parents



Source : Insee, recensement 2013
Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare de Charles de Gaulle T2 et T4, Aéroport d'Orly, CEA Saint-Aubin et Le Mesnil-Amelot ne figurent pas sur le graphique.


16
17
14
15
15
15
14
18
18
0
5 km



Des tissus pavillonnaires très étendus

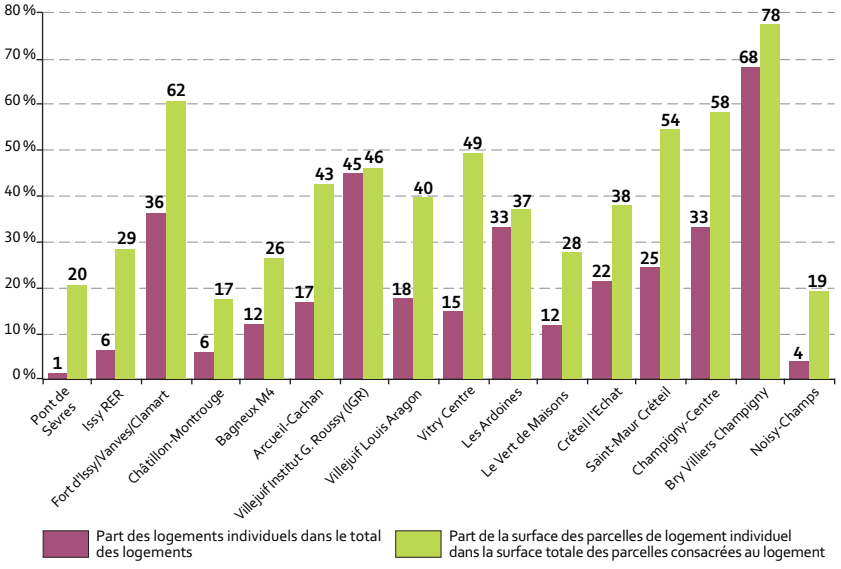
10 % des logements forment un tissu pavillonnaire occupant 40 % du foncier dédié au logement

Les tissus pavillonnaires façonnent le paysage des quartiers de gare du GPE et l'identité de la métropole. Parmi les 540 000 logements qui se trouvent dans les quartiers de gare, 9 % sont des logements individuels, soit une proportion légèrement inférieure à celle de la Métropole du Grand Paris dans son ensemble (13 % de logements individuels). Cette proportion varie de moins de 5 % dans les quartiers situés dans Paris ou en limite (Pont Cardinet, Maison Blanche, Porte de Clichy ou Saint-Ouen RER C) ou ceux situés autour de La Défense (La Défense, Nanterre La Folie) à 50 % à Sevran-Livry, Bry Villiers Champigny ou dans les quartiers peu urbanisés de la ligne 18 (Palaiseau et CEA Saint-Aubin).
Cette proportion de logements individuels dans le total de logements ne rend toutefois pas compte de l'étendue des tissus pavillonnaires dans les quartiers de gare du GPE. Dans de nombreux quartiers, c'est la moitié de la surface du foncier dédié au logement qui est occupée par des pavillons. Dans le quartier de Vitry centre par exemple, les pavillons représentent environ 15 % des logements mais couvrent la moitié du foncier dédié au logement (cf. graphique ci-dessous).

En termes de paysages, le métro Grand Paris Express traverse des tissus pavillonnaires très différents les uns des autres. Cette diversité est l'héritage de différentes périodes d'urbanisation :

- les villas du début du XX^{e} siècle dans le quartier de Bois Colombes par exemple,
- les pavillons plus modestes construits sous forme de lotissements et au gré des initiatives individuelles dans les années 1950 comme on en trouve dans pratiquement tous les quartiers de gare de la ligne 15 est (petits pavillons ouvriers dans le quartier du Landy, dans celui du Petit Drancy au nord-est de Drancy-Bobigny ou bien encore les bords de Marne à Champigny Centre),
- les lotissements plus récents et plus homogènes construits dans les années 1990, comme dans la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines,
- les logements individuels en bande construits depuis 2010 dans le quartier de Bondy le long des voies du tramway T4 ou dans celui de Bry Villiers Champigny (Simonettes sud).

Place des logements individuels dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud



Source : Calcul Apur à partir des fichiers de la DGFIP 01.01.2013

Type de logements

Individuel
Collectif
Espace vert, cimetière
Aire de stockage, voie ferrée ...
Périmètre de la MGP
Établissement Public Territorial de la Métropole du Grand Paris
Rayon de 800 m autour des gares du GPE
Nouvelles gares du GPE
Gares existantes de la ligne 14

Sources : MAJIC DGFiP 2013, DRIEA 2013, BD Parcellaire® ©IGN2013
Dans certaines communes de grande couronne, le cadastre n'a pas été vectorisé, les données ne sont donc pas renseignées et apparaissent en blanc sur la carte.

À l'image de la métropole, les quartiers de gare du GPE présentent un potentiel en termes de rénovation énergétique

Plus de deux-tiers des logements situés dans les quartiers de gare du GPE ont été construits avant la réglementation thermique de 1975 et sont potentiellement énergivores. Les quartiers de gare sont donc concernés par les objectifs ambitieux définis par le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) d'Ile-de-France approuvé le 23 novembre 2012. Il définit notamment 3 priorités à l'échelle de la Région Ile-de-France, dont les 2 premières impactent les politiques de l'habitat dans la Métropole du Grand Paris et dans les quartiers de gare du Grand Paris Express :

- le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et un triplement dans le résidentiel,
- le développement du chauffage urbain alimenté par les énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logement raccordés d'ici 2020.
- la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Des aides publiques sont mobilisables pour que les acteurs privés et notamment les particuliers réalisent ces travaux d'amélioration de leur logement : crédit d'impôt, aides de l'ANAH dans le cadre du Programme Habitat Mieux notamment...
Les particuliers et les copropriétés peuvent se tourner vers plusieurs acteurs pour être informés et accompagnés dans la définition et la réalisation de travaux de rénovation énergétique. Ils peuvent obtenir des informations auprès des services de proximité que sont les Points Rénovation Info Service (PRIS) qui sont composés notamment des espaces info énergie et des ADIL. Pour aller au-delà de l'information et l'orientation, les particuliers et les copropriétés peuvent solliciter les Agences Locales de l'Énergie et du Climat (ALECs) qui portent les Plateformes Territoriales de la Rénovation Énergétique (PTRE).
Parmi les ALECs présentes dans la Métropole, deux sont en train de se structurer pour acquérir une dimension métropolitaine. Il s'agit de l'Agence Parisienne du Climat (APC) qui porte la plateforme CoachCopro ® tournée vers les copropriétés et l'Agence Locale de l'Énergie et du Climat MVE qui a conçu et coordonne le dispositif Pass'Réno Habitat qui est une plateforme spécialisée sur l'habitat individuel et le micro-collectif.

En l'absence de données permettant de dénombrer les logements non encore réhabilités, ni même ceux qui au contraire ont fait l'objet d'une réhabilitation, on peut souligner que les enjeux en termes de réhabilitations énergétiques se posent différemment selon le type d'habitat et la nature de la propriété :

- **Les réhabilitations des ensembles de logements sociaux** constituent aujourd'hui un processus coûteux mais bien maîtrisés par les bailleurs, qui sont sensibles aux gains importants que les travaux permettent sur les charges notamment parce que ces immeubles sont presque toujours alimentés par un mode de chauffage collectif. Les réhabilitations ont lieu progressivement, à l'occasion de travaux d'amélioration qui sont programmés par les bailleurs tous les 30 ans environ. Les bailleurs ont acquis depuis plusieurs années un savoir-faire dans la conduite de ces chantiers. Ils bénéficient pour réaliser ces travaux d'aides directes ou indirectes, comme par exemple l'éco-prêt logement social. À titre d'exemple, les relevés de terrains de juillet 2015 dans le quartier de gare de Rosny Bois-Perrier ont ainsi permis de voir l'avancement de l'isolation thermique par l'extérieur réalisée par le bailleur Logirep dans les immeubles de la résidence Jean Mermoz dans le quartier des Marnaudes (656 logements). Les immeubles voisins de la résidence Bois Perrier (220 logements), situés au pied de la gare de Rosny Bois-Perrier, gérés par le groupe OSICA de la SNI doivent faire l'objet de travaux de rénovation énergétique à leur tour fin 2017.
- **Des micro-chantiers de réhabilitation énergétique de pavillons** s'observent un peu partout dans les quartiers de gare, souvent à l'occasion d'un changement de propriétaire. Le nouveau propriétaire, avant d'emménager, réalise des travaux d'amélioration du logement qui comprennent souvent une isolation thermique par l'extérieur (ITE) couplée avec un changement des fenêtres voire du système de chauffage. Les relevés de terrain ont été l'occasion de constater nombre de ces petits chantiers individuels, comme par exemple à Champigny-Centre.
- Enfin, **les réhabilitations de copropriétés privées** sont plus rares car le processus de décision est long et les copropriétaires rarement décidés ensemble à réinvestir dans leur immeuble. Les chantiers sont aussi plus complexes du fait de l'insertion urbaine des bâtiments et / ou de la nécessité de préserver la singularité des façades, plus souvent décorées ou enrichies par des éléments patrimoniaux dans le cas des immeubles construits avant 1945.

© Apur
Rénovation énergétique d'un pavillon à l'occasion d'une mutation, Bécon-les-Bruyères, La Garenne-Colombes - Ligne 15 Ouest

© Apur
Travaux d'isolation par l'extérieur d'un pavillon à Champigny-sur-Marne, Champigny Centre - Ligne 15 Sud et Est

© Apur

Résidence Jean Mermoz (Logirep),
dans le quartier de Rosny Bois-Perrier - Ligne 15 Est

© Apur

Résidence Bois Perrier (Osica),
dans le quartier de Rosny Bois-Perrier - Ligne 15 Est

Une diversité de formes dans l'habitat individuel et collectif des quartiers de gare

© Apur

Ligne 16 - gare de Sevran-Livry -
Avenue de Livry, Sevran

© Apur

Ligne 17 - gare du Bourget Aéroport -
Avenue Aristide Briand, le Blanc-Mesnil

© Apur

Ligne 15 ouest - gare de Nanterre La Boule -
Rue du Docteur Charcot, Nanterre

© Apur

Ligne 15 sud - gare de Issy RER -
Avenue Henri Barbusse, Clamart

© Apur

Ligne 15 est - Rosny-Bois-Perrier -
Rue des Quinconces, Rosny-sous-Bois

© Apur

Ligne 18 - gare de Massy Palaiseau -
Rue Alexandra David-Néel, Massy

© Apur

Ligne 14 sud - gare du Kremlin-Bicêtre Hôpital -
Rue d'Arcueil, Gentilly

© Apur

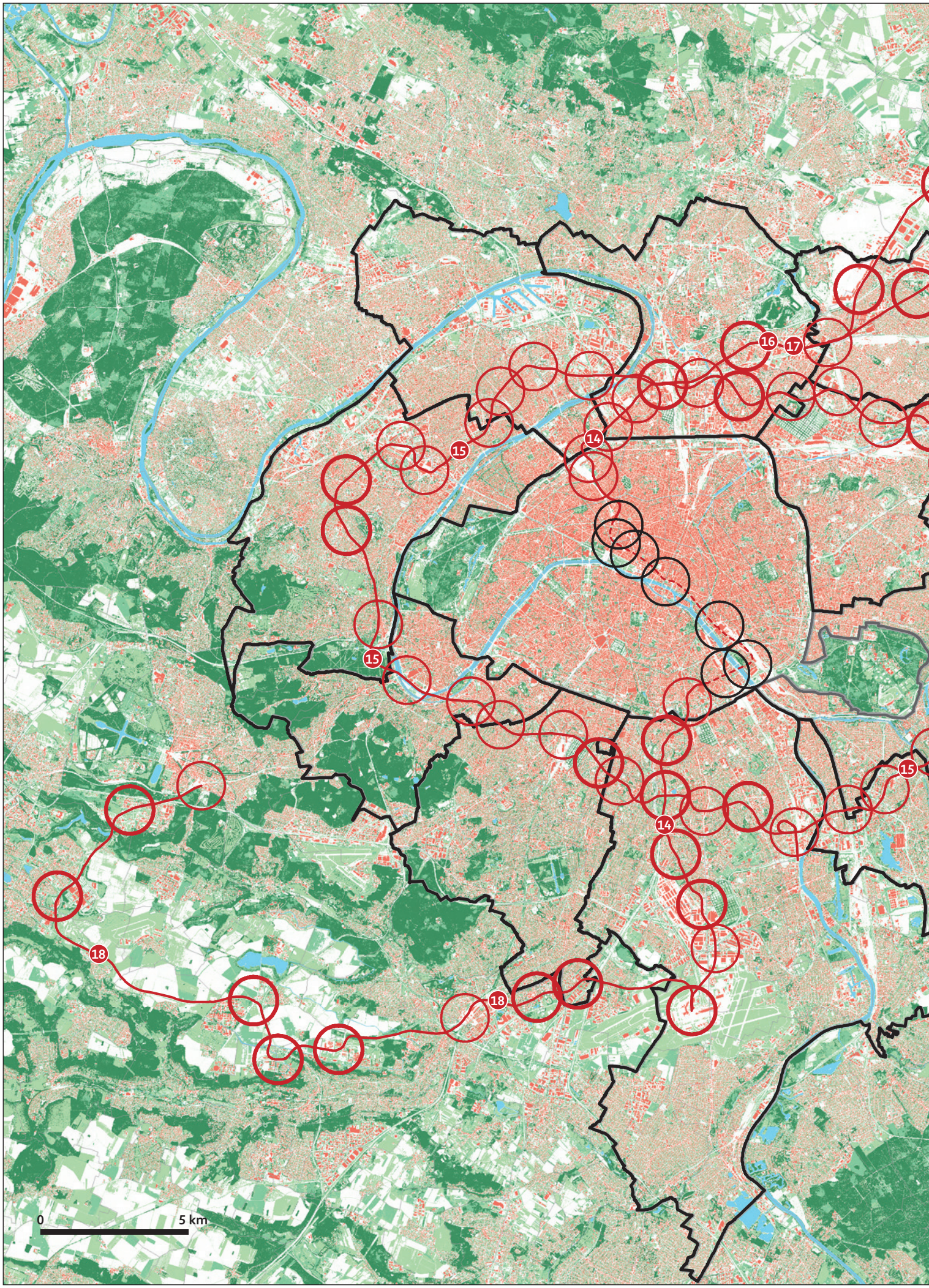
Ligne 15 sud - gare du Vert de Maisons -
Square Dufourmantelle, Maisons-Alfort

© Apur

Ligne 15 Est - gare de Fort d'Aubervilliers -
Place Jean Renoir, Aubervilliers

© Apur

Ligne 14 nord - Porte de Clichy
Rue Albert Roussel, Paris 17e


16
17
14
15
15
15
14
18
18
0
5 km

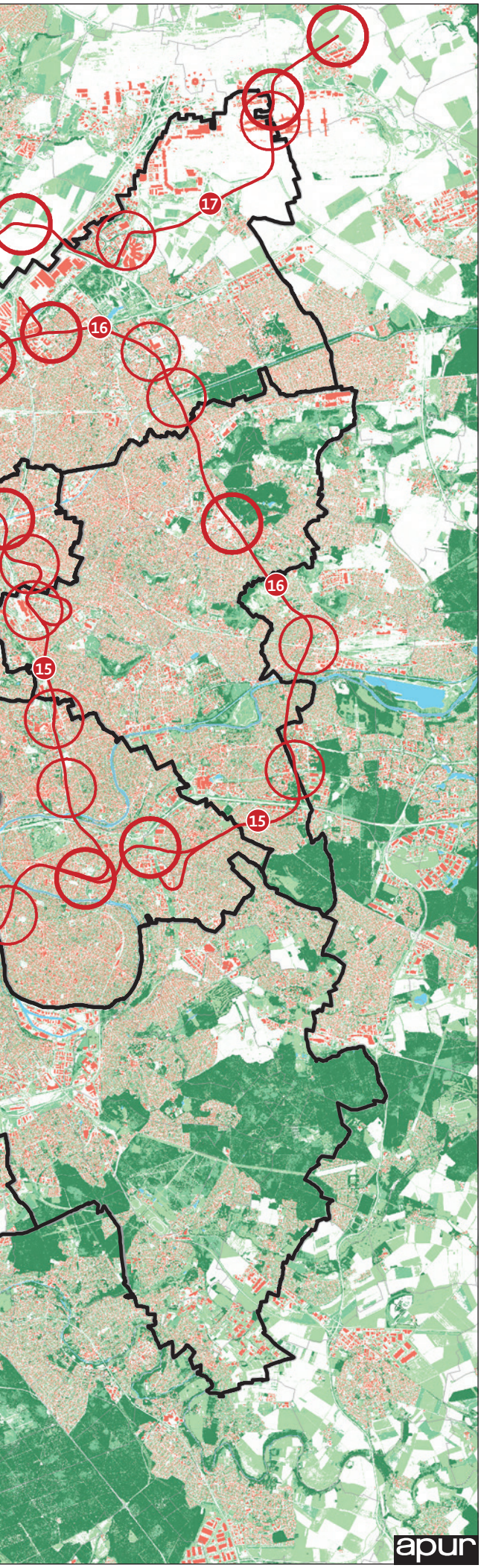
Tissus d'habitat, cadre de vie, îlots de chaleur et résilience

L'importance du cadre végétal dans le bien-être et le confort des habitants et usagers des quartiers de gare

Les quartiers de gare du GPE possèdent 35 % de couvert végétal en moyenne, c'est-à-dire l'ensemble de la végétation (arbres, pelouses, terres agricoles), une proportion supérieure à celle observée à Paris (31 %), mais inférieure à celle de la Métropole du Grand Paris (41 %). Les quartiers possédant un couvert végétal très important (plus de la moitié de la surface du quartier) sont surtout ceux où se trouvent des surfaces agricoles (Triangle de Gonesse, CEA Saint-Aubin, Orsay Gif), des forêts ou des grands parcs (Noisy-Champs, Massy Opéra). De nombreux quartiers où la fonction résidentielle est dominante disposent également d'un couvert végétal généreux : c'est le cas par exemple de Saint-Cloud, Clichy-Montfermeil ou Sevran-Livry, en raison respectivement de la présence du parc de Saint-Cloud, de la forêt de Bondy et du Parc de la Poudrerie dans leurs périmètres.
Les jardins privés des secteurs pavillonnaires participent également à la végétalisation des quartiers de gare, comme par exemple à Fort d'Issy Vanves Clamart, Bondy ou Bois-Colombes, et ceci bien qu'elle ne soit pas nécessairement bien visible dans l'espace public. Les quartiers accueillant de l'habitat collectif, notamment sous la forme d'ensembles discontinus agrémentés d'espaces verts, peuvent constituer eux aussi des quartiers bien végétalisés : Val de Fontenay en est un bon exemple.
À l'inverse, parmi les quartiers les moins bien pourvus en espaces végétalisés, on trouve, outre les quartiers à dominante d'activités (les quartiers de gare d'aéroport ou de grands services urbains comme M.I.N. Porte de Thiais ou Parc des Expositions, ou de zones d'activités comme les Grésillons), des quartiers d'habitat très denses, fortement minéralisés, comme les quartiers de gare parisiens (Maisons Blanche Paris XIII^{e}, Pont Cardinet et Porte de Clichy) ou Mairie d'Aubervilliers.

Ce rapport entre le caractère minéral et la présence du végétal dans le cadre urbain, qu'il soit situé dans l'espace public ou visible dans des espaces privés, génère un sentiment variable en termes de bien-être et de confort pour les habitants et les usagers des quartiers de gare. Les quartiers de gare sont à l'image de la diversité des façons d'habiter qui se sont développées dans la Métropole du Grand Paris au fur et à mesure de la construction des logements. Cette diversité est aujourd'hui largement méconnue au profit d'archétypes (logements individuels / logements collectifs) alors même que sa richesse ouvre sur des évolutions diverses, en particulier avec celles des modes de travailler.

Villejuif Institut Gustave Roussy - Lignes 14 sud et 15 sud - Parc des Hautes Bruyères



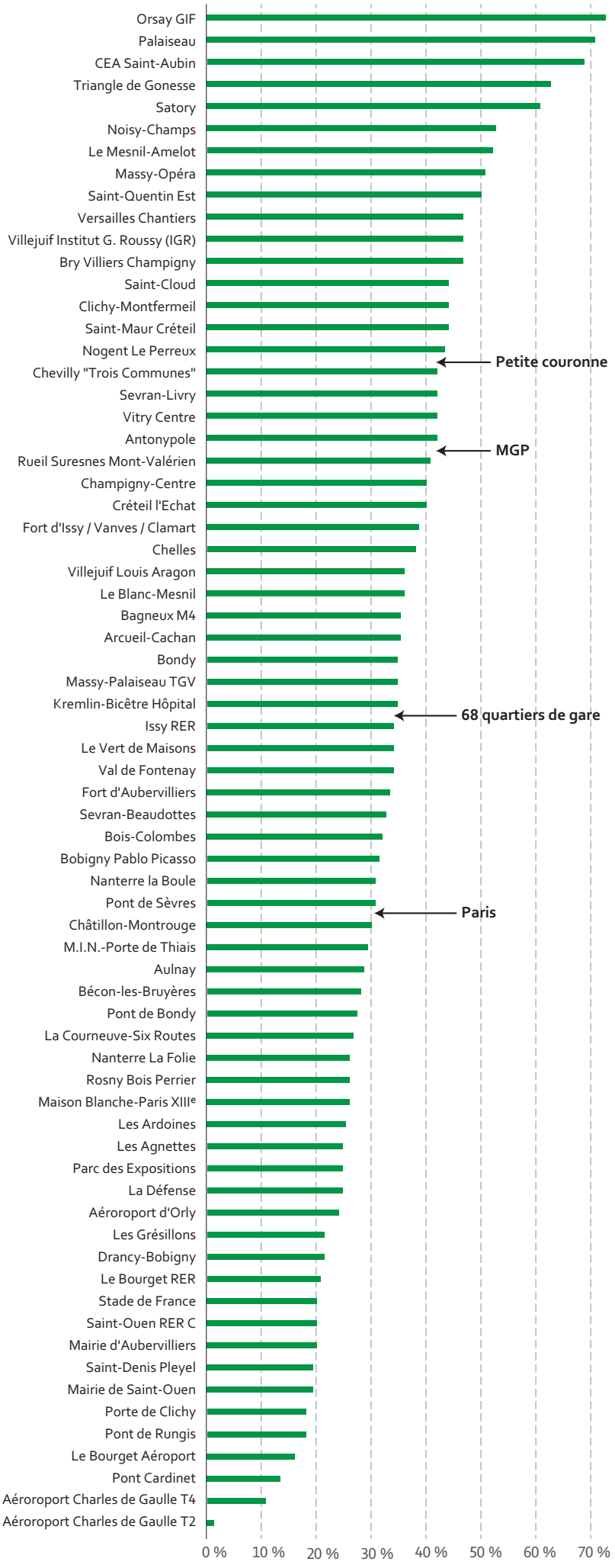
Les bâtiments et la végétation

Hauteur de la végétation

- Moins de 1 mètre
- De 1 à 10 mètres
- Plus de 10 mètres
- Bâtiments
- Rayon de 800 m autour des gares du GPE
- Nouvelles gares du GPE
- Gares existantes de la ligne 14

Sources : APUR, Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2015 © Aérodata

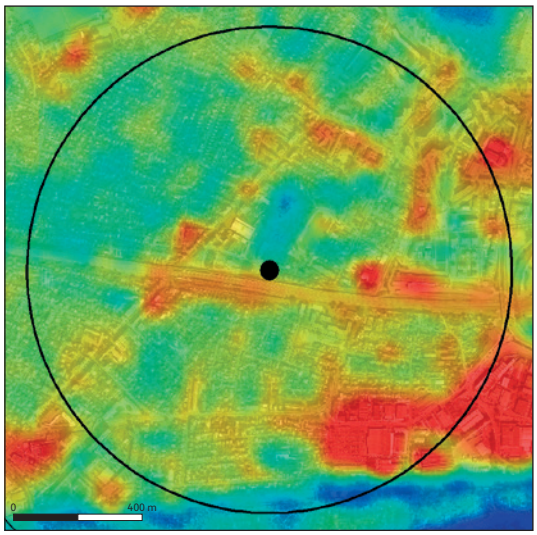
Part du couvert végétal dans les quartiers de gare



Sources : APUR, Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2015 © Aérodata

Thermographie d'été

Température au sol le 20 août 2010 à 10h30 (Landsat 2010)

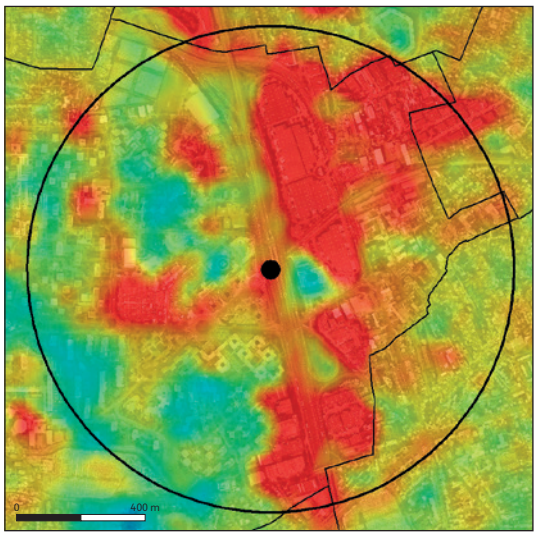


© Apur

Chelles - Ligne 16

38 °C 25 °C 15 °C

Source : LANDSAT - 2010

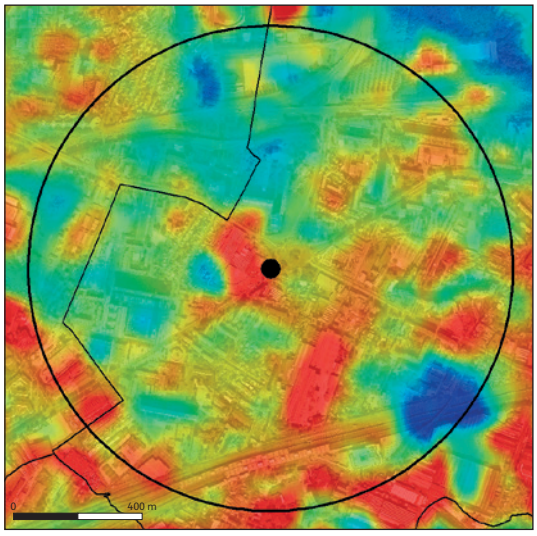


© Apur

Val de Fontenay - Ligne 15 ouest

38 °C 25 °C 15 °C

Source : LANDSAT - 2010



© Apur

La Courneuve « Six Routes » - Ligne 16

38 °C 25 °C 15 °C

Source : LANDSAT - 2010

© Apur
Chelles - Ligne 16

© Apur
Fort d'Aubervilliers - Ligne 15 est

© Apur
La Courneuve « Six Routes » - Ligne 16

La végétalisation des quartiers de gare contre les îlots de chaleur urbains

Dans les quartiers de gare, le végétal joue un rôle important en matière de cadre de vie, d'un point de vue visuel et esthétique, pour le confort et les loisirs, mais aussi pour la régulation thermique à l'échelle du quartier. En effet, l'artificialisation des sols (bâti, routes, infrastructures ferroviaires...) est un des facteurs amplificateurs contribuant à créer des îlots de chaleur urbain, soit un phénomène de « surchauffe » notable en période estivale (en particulier en juillet-août) dans les zones urbanisées et artificialisées, en comparaison avec les zones rurales périphériques. Ces îlots de chaleur sont observables à travers les thermographies d'été, photographies de la température au sol à un moment donné.

Les tissus urbains résidentiels dans les quartiers de gare ne présentent ainsi pas les mêmes risques face au phénomène d'îlot de chaleur urbain selon qu'ils soient composés par exemple de parcelles occupées par des pavillons ou de grands ensembles collectifs. Dans le premier cas, comme ici à Chelles, les secteurs pavillonnaires à l'ouest de la future gare présentent des températures au sol moins élevées qu'ailleurs dans le quartier, en raison notamment de la présence des jardins privés et d'alignement d'arbres dans certaines rues, formant une canopée ombragée. Dans le cas des ensembles collectifs, plusieurs cas de figure sont observés dans les quartiers de gare. D'abord, celui des logements collectifs continus, plus ou moins denses, comme à Pont Cardinet, dans lesquels l'artificialisation des sols occupés par du bâti et des routes bitumées, favorise les îlots de chaleur. Ensuite, les ensembles de logements collectifs discontinus (barres, tours par exemple) peuvent quant à eux créer des situations variables : les ensembles sur dalle où la végétation est peu présente, ou ceux organisés autour de grands parkings sont propices au phénomène d'îlot de chaleur (par exemple l'ensemble Verlaine à La Courneuve « Six Routes »), tandis que ceux dont les interstices sont arborés ou disposant de parcs et jardins réagissent mieux aux fortes températures estivales (le Bois Cadet ou les Grands Chemins à Val de Fontenay).

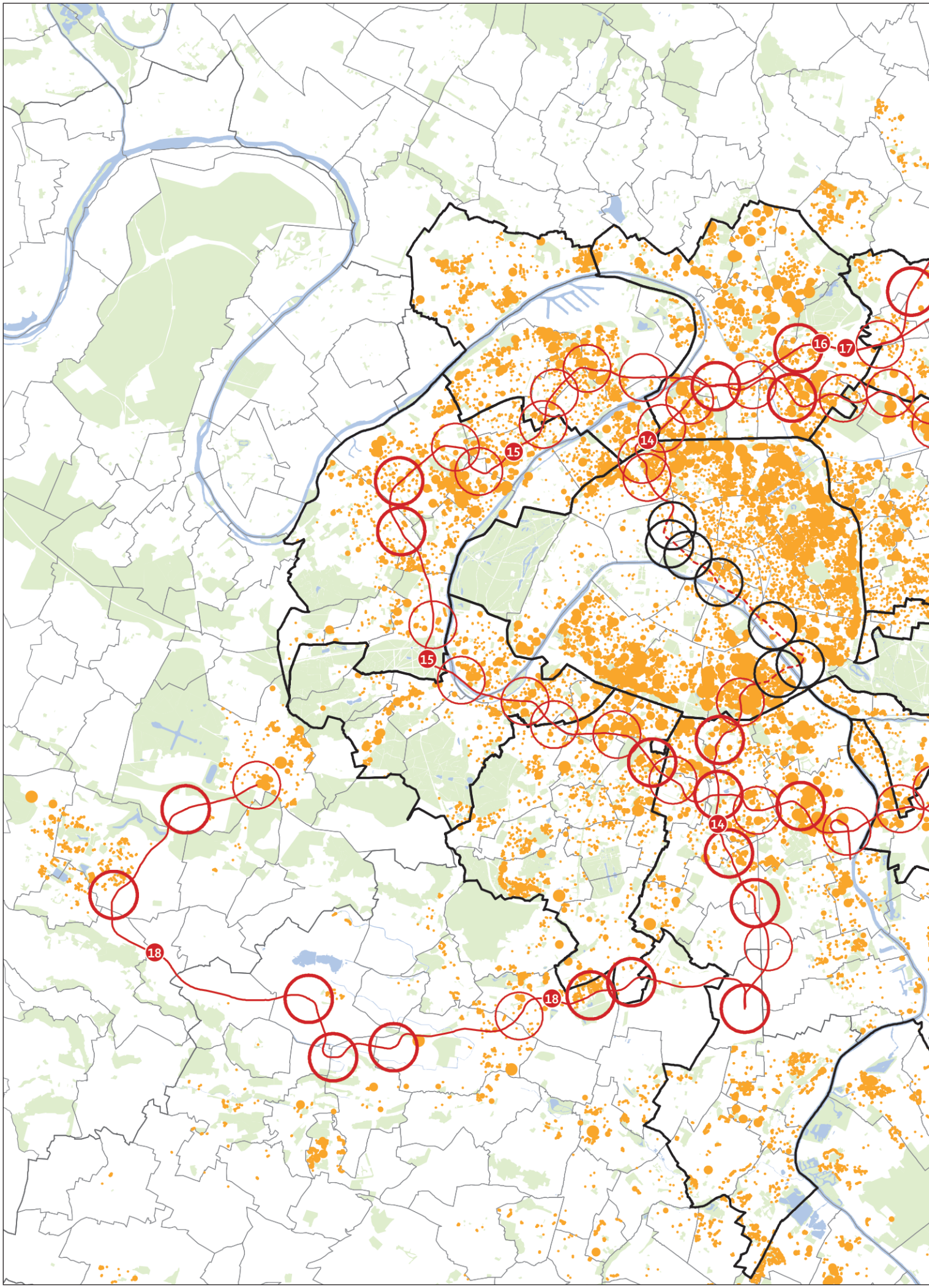
La diversité de ces formes urbaines concourt à la capacité de résilience de l'ensemble du système métropolitain, entre le pavillonnaire permettant de générer des zones de fraîcheur et le collectif capable d'offrir d'autres facteurs positifs tels qu'une densité favorisant l'équilibre de la gestion des équipements.

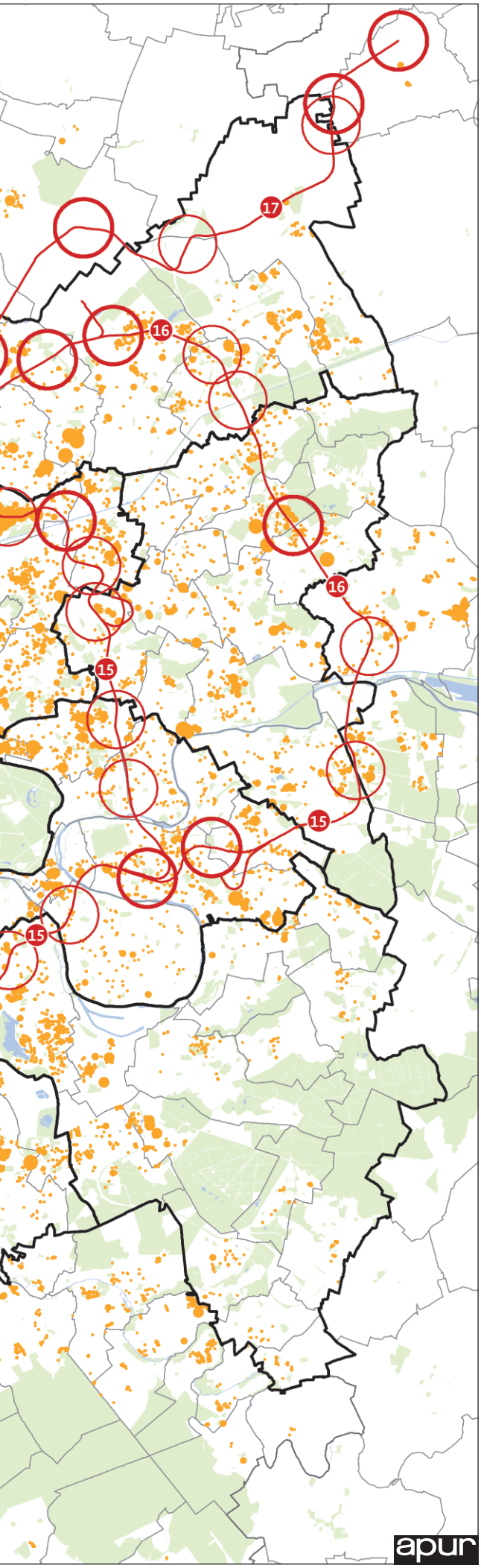
© Apur
Val de Fontenay - Ligne 15 est

© Apur
Saint-Quentin Est- Ligne 18

© Apur
Nanterre la Boule - Ligne 15 ouest

© Apur
Orsay GIF - Ligne 18


16
17
14
15
15
14
18
18

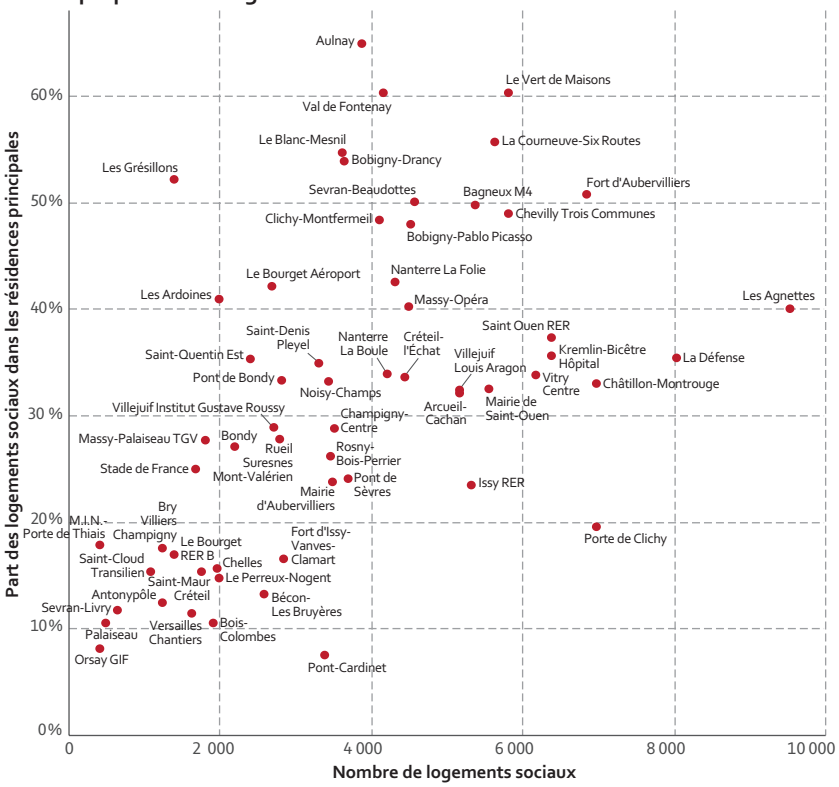


Environ 30 % de logements sociaux dans les quartiers de gare

Le tracé du Grand Paris Express permettra d'améliorer la desserte de nombreux secteurs d'habitat social. Il existe une offre de logements locatifs sociaux dans tous les quartiers de gare. En moyenne 30 % des logements occupés à titre de résidence principale dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express sont des logements locatifs sociaux. **Mais, à l'image du constat qui est fait à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, les logements sociaux sont très inégalement répartis au sein des quartiers de gare et d'un quartier de gare à l'autre.**

Dans 13 quartiers de gare GPE les logements locatifs sociaux représentent la moitié de l'offre de logements. 5 sont sur la ligne 16 : La Courneuve « Six Routes », Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevran Beaudottes, Clichy-Montfermeil. 4 sont sur la ligne 15 Est : Fort d'Aubervilliers, Drancy - Bobigny, Bobigny Pablo Picasso, Val de Fontenay. 2 sont sur la ligne 15 sud : Bagneux M4, Le Vert de Maison. C'est aussi le cas dans les quartiers de gare des Grésillons (L15 ouest) et Chevilly Trois communes (L14).
À l'inverse, dans un nombre équivalent de quartiers de gare GPE, la proportion de logements sociaux dans les résidences principales est beaucoup plus limitée, inférieure ou égale à 15 % des résidences principales : Versailles Chantiers, Orsay Gif, Palaiseau, Antonypole, ainsi que Bécon-les-Bruyères, Bois Colombes, Saint-Cloud, Sevran-Livry, Chelles, Pont Cardinet, Saint-Maur Créteil et Nogent-Le Perreux.

Positionnement des 68 quartiers de gare en fonction du nombre et de la proportion de logements sociaux



Plusieurs quartiers de gare ne sont pas représentés sur le graphique car les données sur le nombre et la part des résidences principales occupées par un locataire HLM selon le recensement de la population de l'Insee en 2012 ne sont pas significatives : Aéroport CDG T2 et T4, Aéroport d'Orly, CEA Saint-Aubin, Le Mesnil-Amelot, Parc des Expositions, Pont de Rungis, Satory et Triangle de Gonesse. Par ailleurs, le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII[e] ne figure pas non plus sur le graphique en raison du très grand nombre de logements sociaux qu'il abrite (16 975 logements sociaux soit 41 % des résidences principales).
Source : Insee, RP 2012 (les logements sociaux correspondent aux résidences principales occupées par un locataire HLM).

Nombre de logements gérés par les bailleurs sociaux

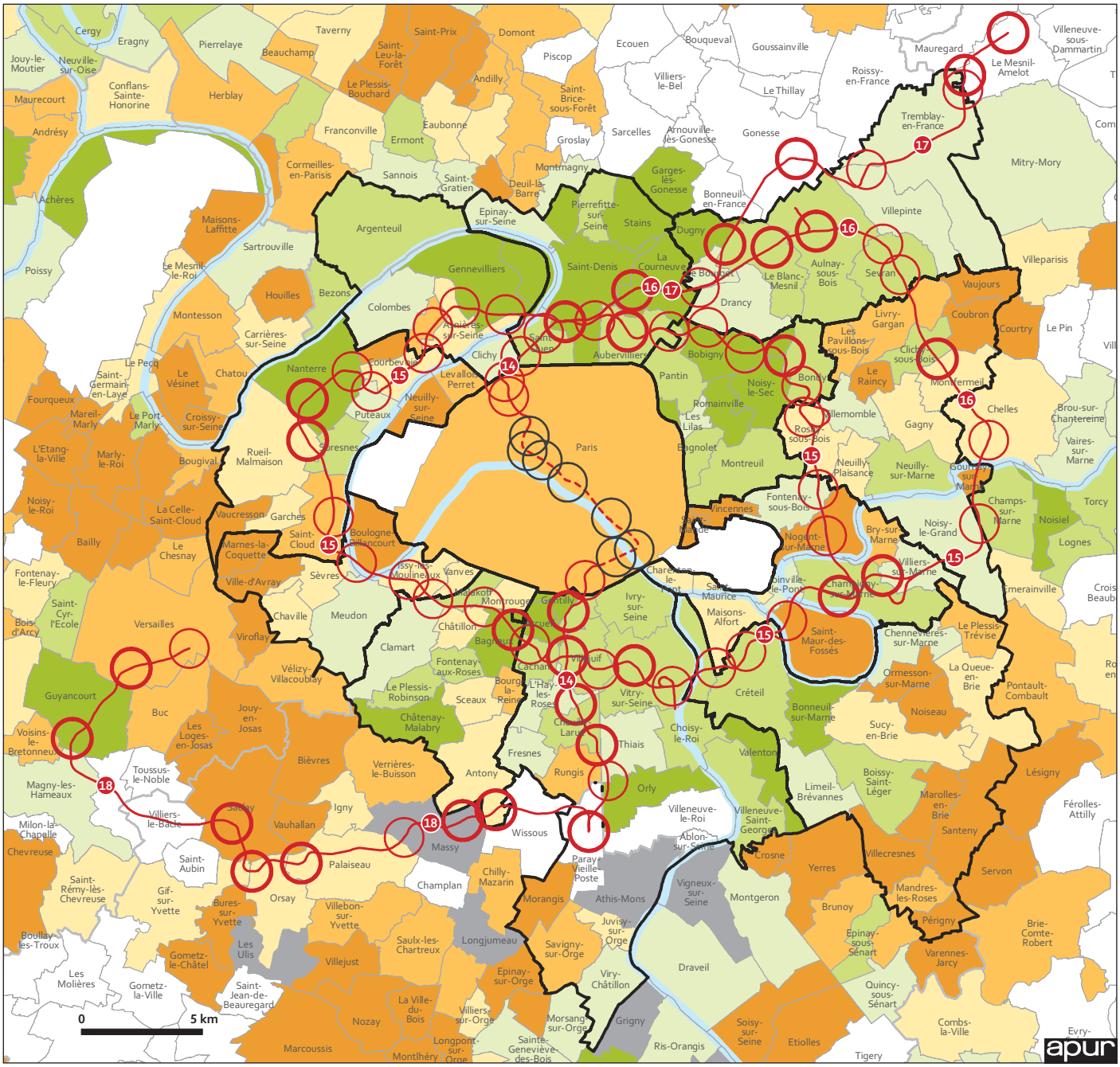
- de 1 à 50
- de 51 à 100
- de 101 à 200
- 201 et plus

Rayon de 800 m autour des gares du GPE

Nouvelles gares du GPE

Gares existantes de la ligne 14

Source : RPLS 2015, version décret



Part des logements sociaux SRU, dans le total des résidences principales au 01/01/2016 (*)

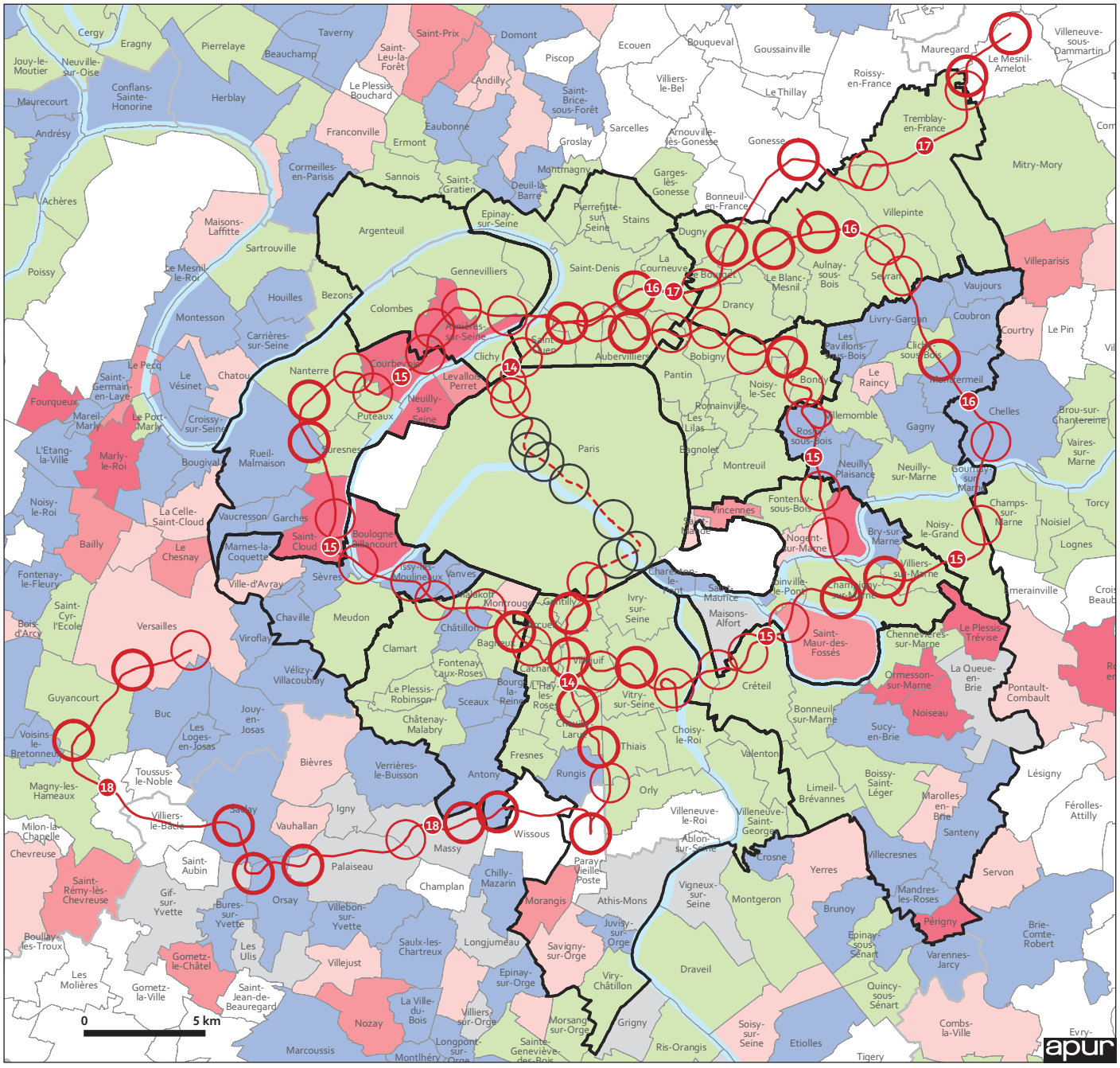
- plus de 45 %
- de 35 à 45 %
- de 25 à 35 %
- de 20 à 25 %
- de 15 à 20 %
- moins de 15 %
- commune dont l'inventaire n'a pas été réalisé
- commune non concernée
- limite EPT

- Rayon de 800 m autour des gares du GPE
- Nouvelles gares du GPE
- Gares existantes de la ligne 14

Source : DRIHL-IDF - 2017
(*) Pour toutes les communes ayant atteint l'objectif SRU, l'inventaire du 01/01/2013 n'a pas été actualisé au 01/01/2016.

Comme dans la Métropole du Grand Paris, malgré les effets de rattrapage liés à l'application de la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain (SRU) de 2000 renforcée en 2013, la part des logements sociaux dans les quartiers de gare du Grand Paris Express est inégale. Or ces quartiers de gare seront des secteurs privilégiés pour la construction de logements dans les années à venir et y programmer une offre significative de logements locatifs sociaux est un moyen de tendre vers une meilleure répartition à l'échelle de la Métropole et ainsi de contribuer à la réduction des déséquilibres sociaux.

Parmi les communes traversées par le nouveau métro, 54 communes ont d'ores et déjà atteint et dépassé le seuil de 25 % de logements sociaux parmi les résidences principales imposé par la loi SRU, la part de la construction neuve consacrée au logement social pourrait donc y être plutôt limitée. **Les autres, soit 27 communes, n'ont pas atteint cet objectif** et s'en rapprochent en remplissant les objectifs triennaux qui marquent des étapes intermédiaires avant 2025 (cf. carte ci-contre). La part de la construction neuve consacrée au logement social pourrait donc y être plus généreuse. Parmi ces communes en « déficit SRU », 15 comptent entre 20 et 25 % de logements sociaux SRU parmi leurs résidences principales au 1er janvier 2016 et 12 comptent entre 15 et 20 % de logements sociaux et 10 en comptent moins de 15 %.



Taux de réalisation des objectifs de S.R.U.
Période triennale 2014-2016

Taux de réalisation de l'objectif quantitatif sur la période triennale

- plus de 100 %
- de 50 à 100 %
- de 25 à 50 %
- moins de 25 %
- objectif atteint ou dépassé
- inventaire non réalisé
- commune non concernée
- limite EPT

- Rayon de 800 m autour des gares du GPE
- Nouvelles gares du GPE
- Gares existantes de la ligne 14

Source : DRIHL-IDF - 2017

Au-delà de l'inventaire établi à l'échelle des communes, la situation des quartiers de gare peut être appréciée plus finement à partir d'autres sources, ce qui permet de constater que **dans plusieurs cas, la part des logements locatifs sociaux situés dans le quartier de gare est supérieure à celle de la commune.** Par exemple, dans le quartier de gare de Pont de Sèvres, la part des logements sociaux est de 24 % alors qu'elle n'est que de 15 % dans la commune de Boulogne-Billancourt et 24 % à Sèvres. Dans le quartier de Rueil Suresnes « Mont Valérien » elle atteint 28 %, contre 25 % à Rueil-Malmaison.

Autres exemples, dans les quartiers de gare de Nogent- Le Perreux (15 %), Saint-Maur Créteil (15 %), Bécon-les-Bruyères (13 %) ou bien encore Bois-Colombes (10 %) la part des logements sociaux dans les résidences principales est un peu plus élevée dans le quartier de gare que celle constatée à l'échelle des communes de rattachement de la gare même si elle reste limitée dans tous ces cas de figure.

Politique de la Ville

- Nouveau Quartier prioritaire de la politique de la ville (NQPV)
- Bande de 300 m où la TVA pour la construction de logements est réduite à 5,5%
- Limite EPT

Source : Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, 2015

- Rayon de 800 m autour des gares du GPE
- Nouvelles gares du GPE
- Gares existantes de la ligne 14

© Apur

La Courneuve « Six Routes » - Ligne 16

© Apur

Cité de l'Abreuvoir - Pont de Bondy - Ligne 15 est

53 quartiers prioritaires dans les quartiers de gare du GPE

La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 a modifié la géographie prioritaire de la politique de la ville, qui comporte désormais 1 500 quartiers prioritaires (QPV), dont 275 en Ile-de-France et 163 dans la Métropole du Grand Paris.

Les périmètres de 53 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) recouvrent, en totalité ou en partie, ceux des 68 quartiers de gare du Grand Paris Express. Cela revient à dire que 42 quartiers de gare contiennent des quartiers de la politique de la ville, la plus grande part se trouvant en Seine-Saint-Denis.

9 % de la surface des quartiers de gare font partie d'un QPV et ces quartiers prioritaires regroupent 20 % des habitants résidant dans un des quartiers de gare du GPE. À l'échelle de la Métropole du Grand Paris, c'est 6 % de la surface du territoire qui fait partie d'un QPV et ces quartiers regroupent 13 % des habitants.

Dans 4 quartiers de gare, c'est plus de la moitié de la surface du quartier de gare qui est en QPV :

- **Mairie d'Aubervilliers :** 73 % avec le quartier Francs-Moisins – Cosmonautes – Cristino Garcia – Landy ;
- **La Courneuve « Six Routes » :** 60 % avec ce même quartier ;
- **Fort d'Aubervilliers** : 51 %, toujours avec le quartier des Francs-Moisins – Cosmonautes – Cristino Garcia – Landy et Les Courtilières – Pont de Pierre ;
- **Clichy-Montfermeil :** 45 % avec les quartiers Haut Clichy, centre-ville, les Bosquets et Lucien Noël.

Dans 5 autres quartiers du GPE, la politique de la ville occupe une place importante, sans être aussi forte : Pont de Bondy (41 % avec le quartier de l'Abreuvoir), Bobigny Pablo Picasso, Les Agnettes, Vitry Centre et Massy Opéra.

Des opérations de renouvellement urbain importantes

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville bénéficient de nombreuses actions qui s'articulent autour des trois piliers établis dans les contrats de ville : cohésion sociale, cadre de vie et renouvellement urbain, et développement de l'activité économique. Le nouveau programme national de renouvellement urbain (2014-2024) s'insère dans le deuxième volet et vise les QPV qui présentent les dysfonctionnements urbains les plus importants. Il fait suite au programme national de rénovation urbaine (PNRU).

Selon le rapport pour le Conseil régional d'Ile-de-France publié en janvier 2017, l'Ile-de-France compte 102 projets dans le nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU), dont 66 dans la Métropole du Grand (43 d'intérêt national et 23 d'intérêt régional).

Plusieurs quartiers ont fait l'objet de programmes de renouvellement urbain (ANRU 1) et / ou seront concernés par l'ANRU 2 :

- **Sur la ligne 16,** dans le quartier de La Courneuve « Six Routes », des démolitions sont encore en cours pour poursuivre le projet de renouvellement urbain mené à bien dans la « Cité des 4 000 » depuis 2005 ; une part importante du quartier de Sevran-Beaudottes fait l'objet d'interventions autour des grands ensembles des Beaudottes et de Monceleux Pont Blanc ; le vaste programme de rénovation urbaine du Plateau à Clichy-sous-Bois entamé en 2004 repose quant à lui sur la démolition de 1 800 logements, notamment des copropriétés privées en faillite dans les cités des Bosquets et de la Forestière.

- **La future gare de la ligne 15 Est, Fort d'Aubervilliers,** se trouve à la croisée de plusieurs programmes de rénovation urbaine (les Courtilières dans la moitié est du quartier et la Maladrerie et la cité Émile Dubois à l'ouest) ; l'achèvement du PRU Karl Marx a entraîné la démolition de tours de logements sociaux et permit le réaménagement complet du centre du quartier de **Bobigny Pablo Picasso** ; la rénovation de la cité de l'Étoile (et la démolition-reconstruction de plus de 200 logements sociaux vétustes) contribue à transformer le quartier de **Drancy-Bobigny.**

- **sur les autres lignes, les secteurs de projet ANRU sont moins nombreux** mais ils entraîneront la transformation de plusieurs quartiers de gare du GPE. Le projet de renouvellement urbain du Grand Ensemble Ouest et de la Dalle Robespierre ont permis la rénovation du centre-ville de Vitry alors que le PRU Balzac-Touraine-Marronniers, aujourd'hui achevé, a entraîné la démolition - reconstruction de la Cité Balzac aux Ardoines. Au sud de la Métropole, sur la ligne 14, le PRU Lallier Bicêtre se poursuit à **Chevilly « Trois Communes »**. Sur la ligne 15 Ouest, le PRU des Grésillons contribue aux mutations du quartier de gare du même nom à Gennevilliers. Les interventions sur les ensembles de logements sociaux vieillissant du PRU de Nanterre Université sont menées à bien en lien avec la ZAC des Provinces Françaises pour diversifier l'offre de logement et dynamiser l'attractivité commerciale dans le quartier de Nanterre la Folie. Sur la ligne 18, le PRU Grand Ensemble Massy Opéra concourt à la revalorisation du quartier de gare du même nom.

Plus du tiers de la surface des quartiers du GPE bénéficie d'incitations fiscales pour encourager la construction de logements

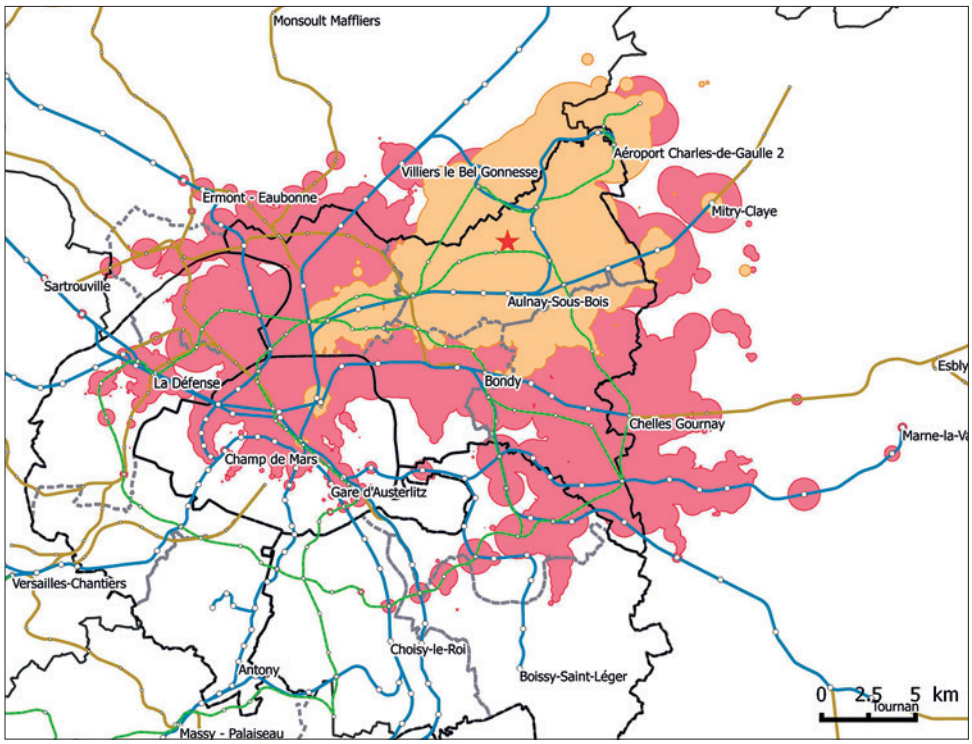
Pour améliorer l'attractivité des quartiers prioritaires de la politique de la ville et y favoriser la mixité par la production d'une offre de logements diversifiée, les QPV et leurs abords bénéficient, sous réserve de certaines conditions, de mesures fiscales incitatives :

- TVA à taux réduit (à 5,5 % au lieu de 20 %) pour la construction de logements à usage de résidence principale et en accession sociale à la propriété, cette incitation fiscale s'appliquant aussi dans une bande de 300 mètres autour des QPV.
- abattement de 30 % au bénéfice des bailleurs sociaux sur la base fiscale de la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB).

37 % de la surface des quartiers de gare du Grand Paris Express sont concernés par ces incitations fiscales. La carte ci-contre représente les QPV et la bande de 300 mètres autour qui bénéficient de cette incitation fiscale pour encourager la construction de logements.

Une accessibilité nouvelle pour de nombreux quartiers d'habitat social

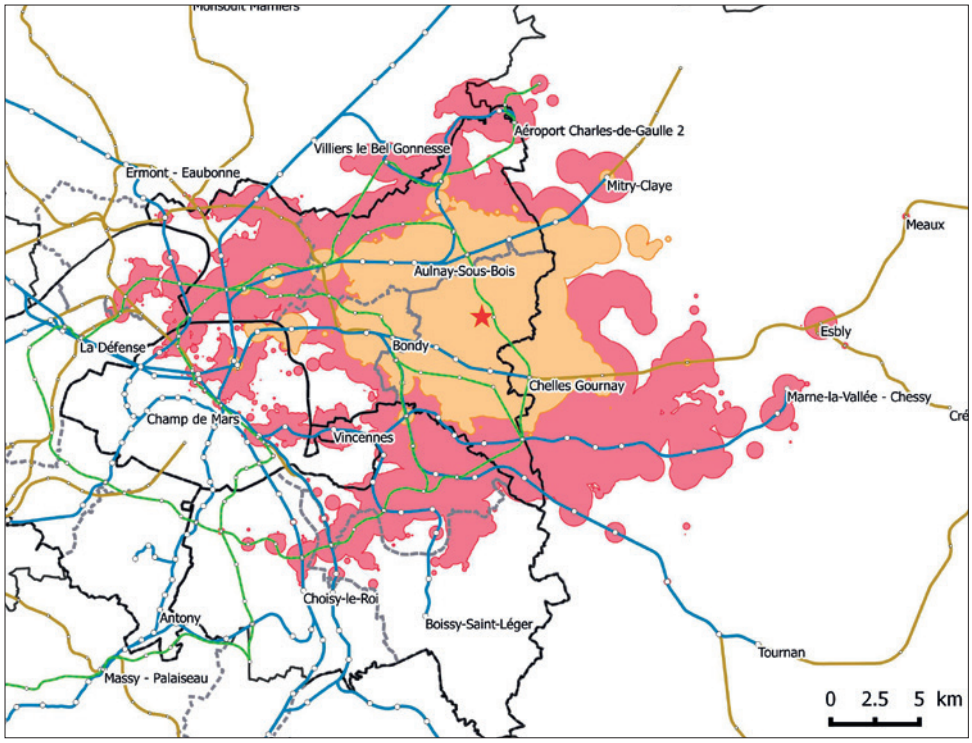
Parmi les 68 gares du GPE, 29 sont nouvelles par opposition à celles qui arrivent en interconnexion avec un mode de transport en commun lourd (métro, train ou RER) déjà existant. **Plus d'une quinzaine de ces nouvelles gares se trouveront à proximité des grands ensembles de logements sociaux qui jusqu'à présent souffrent d'une desserte insatisfaisante par le réseau de transport en commun.** Il s'agit des quartiers de Saint-Denis Pleyel, Le Blanc-Mesnil, Aulnay, La Courneuve « Six Routes », Clichy-Montfermeil, Mairie d'Aubervilliers, Pont de Bondy, Champigny Centre, Bagneux M4, Villejuif IGR, Kremlin Bicêtre Hôpital, Vitry Centre, Bry Villiers Champigny, Le Bourget Aéroport et Chevilly « Trois Communes » et Massy Opéra. L'engagement de l'ANRU 2 et le renfort récent des dotations pour les QPV, associés à la nouvelle accessibilité des gares de grande couronne, incitent à la mise en place d'une politique en faveur de la formation et de l'emploi en complément de la politique de rénovation urbaine, afin de tirer profit de la dynamique du GPE.



Station TC desservant le site

Tennis
Lignes de bus 43, 609 et 617

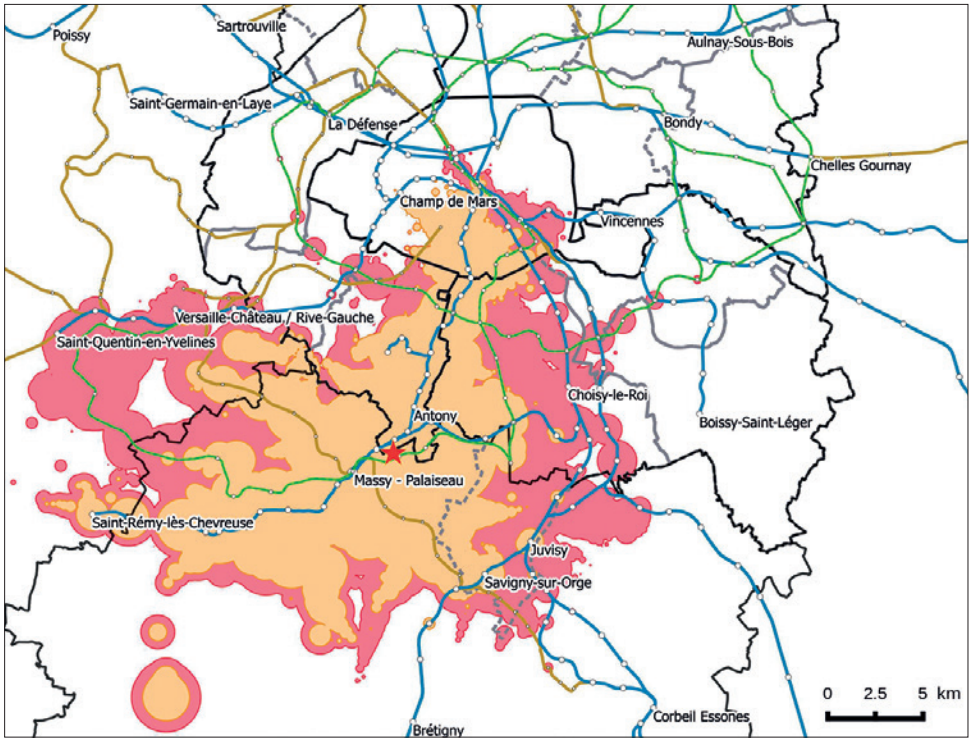
Isochrone calculé au départ de la Cité des 3 000 à **Aulnay-sous-Bois** dans le quartier d'Aulnay (L16)



Station TC desservant le site

Gagarine
Lignes de bus 146, 623 et 642

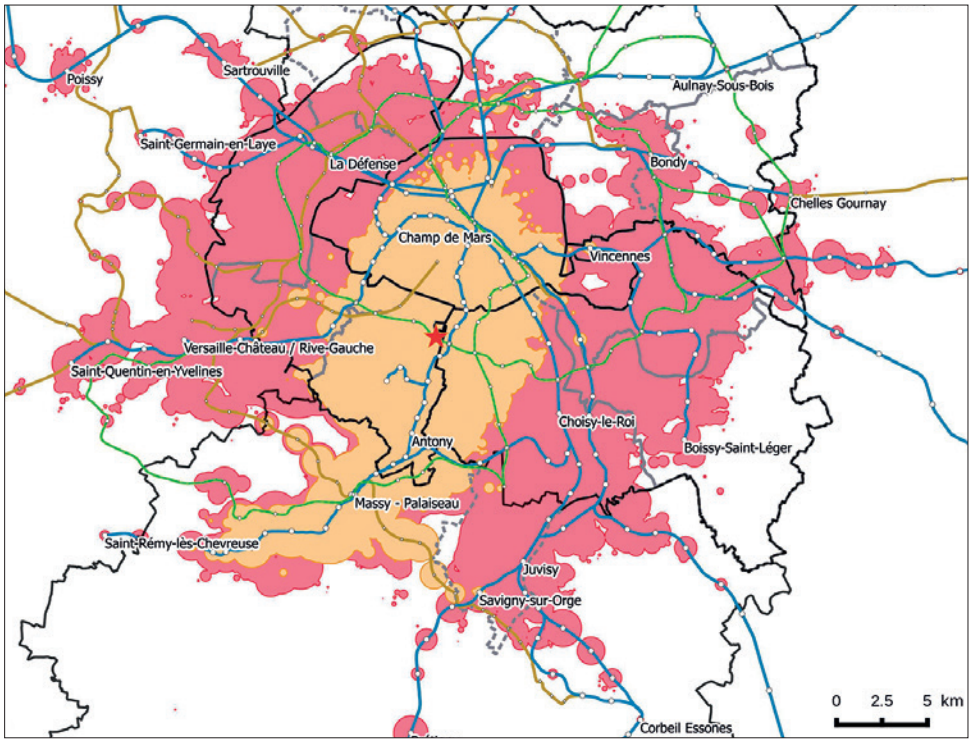
Isochrone calculé au départ de la résidence du Bois Temple à **Clichy-sous-Bois** dans le quartier de Clichy-Montfermeil (L16)



Station TC desservant le site

★ Avenue Saint-Marc
Lignes de bus 119 et 319

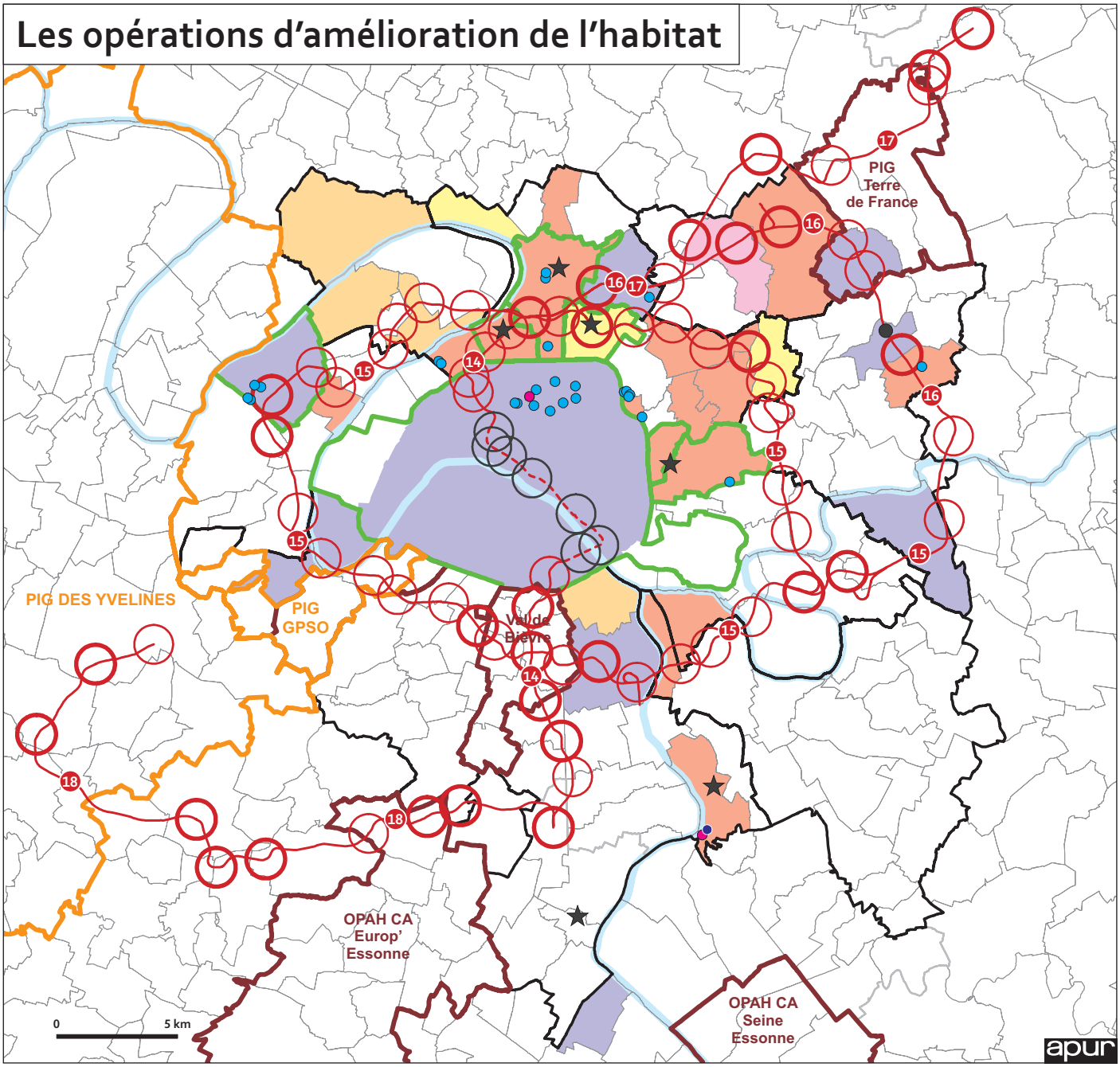
Isochrone calculé au départ de la gare de **Massy Opéra (L18)** à proximité de laquelle se trouvent les ensembles de logements sociaux situés autour des Franciades



Station TC desservant le site

★ Gustave Courbet
Ligne de bus 188

Isochrone calculé au départ de la gare de **Bagneux M4 (L15 sud)** à proximité de laquelle se trouvent les ensembles de logements sociaux de la Pierre Plate



À l'image de la Métropole du Grand Paris, les quartiers de gare sont concernés par des problématiques d'habitat dégradé ou indigne. Cette question revêt différentes formes selon les tissus urbains et le niveau de difficultés économiques que rencontrent les ménages qui y résident : habitat dégradé dans les centres anciens, copropriétés en difficultés, pavillons en mutation avec des travaux réalisés souvent sans autorisation... **Il n'existe pas de base de données pour repérer finement ces différentes situations d'habitat indigne et en mesurer le poids exact dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, ni même dans la Métropole**. Néanmoins, les relevés de terrains effectués dans chaque quartier ont été l'occasion de vérifier que ces différentes formes d'habitat indigne sont bien présentes dans les quartiers du GPE. Elles vont la plupart du temps de pair avec la présence de ménages modestes, voire pauvres. C'est ce qui a pu être constaté en particulier dans les quartiers de gare du GPE des lignes 15 Est et 16.

Les réponses publiques sont mises en œuvre localement et contribuent aujourd'hui à l'amélioration du bâti dans les quartiers de gare. C'est le cas dans le quartier de gare de Clichy-Montfermeil où se déroule depuis 2015 la première opération de requalification des copropriétés dégradées d'intérêt national (ORCOD-IN). Son objectif est de transformer durablement le quartier de du Bas-Clichy en traitant les copropriétés dégradées et d'assurer des conditions de logement décentes pour les habitants du quartier, grâce à la mobilisation de moyens exceptionnels.

Les centres-villes de Saint-Ouen et Aubervilliers qui seront desservis par une gare du GPE font l'objet du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD). Ce programme financé par l'ANRU et l'ANAH depuis 2009 vise la résorption de l'habitat indigne, l'amélioration et la diversification de l'offre de logements, l'amélioration de la performance énergétique des logements et le maintien de la mixité sociale au sein de quartiers de centre-ville.

Enfin, plusieurs autres dispositifs plus classiques, OPAH, plans de sauvegarde et programme d'intérêt général ciblé sur l'insalubrité, permettent de traiter de la question de l'habitat dégradé dans les quartiers de gare du GPE. C'est le cas par exemple dans le quartier de Sevran-Beaudottes, qui est concerné par un PIG précarité énergétique et habitat indigne ainsi que par deux plans de sauvegarde sur les copropriétés dégradées des Chalands et de la Marguerite.

Les différents visages de l'habitat dégradé

Les opérations d'amélioration de l'habitat

Type d'opération

- OPAH
- PIG
- plan de sauvegarde
- POPAC
- cumul *(OPAH / PIG / POPAC / plan de sauvegarde)*
- concession SOREQA *Société de Recqualification des Quartiers Anciens*
- ★ PNRQAD
- ● ORCOD-IN

Opérations financées par l'ANAH depuis 2010

- RHI
- THIRORI
- RHI/THIRORI
- Limite Établissement Public Territorial

Sources : ANAH, SOREQA-2017

OPAH : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
PIG : Programme d'Intérêt Général
POPAC : Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement des Copropriétés fragiles
PNRQAD : Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés
ORCOD-IN : Opération de Requalification des Copropriétés Dégradées d'Intérêt National
RHI : Opération de résorption de l'Habitat Insalubre, irrémédiable ou dangereux
THIRORI : Opérations de résorption de l'habitat insalubre irrémédiable ou dangereux et de restauration immobilière

© Apur

Stade de France - Ligne 15 est

© Apur

Bagneux M4- Ligne 15 sud

© Apur

Villejuif IGR - Ligne 15 sud

© Apur

Châtillon-Montrouge - Ligne 15 sud

© Apur

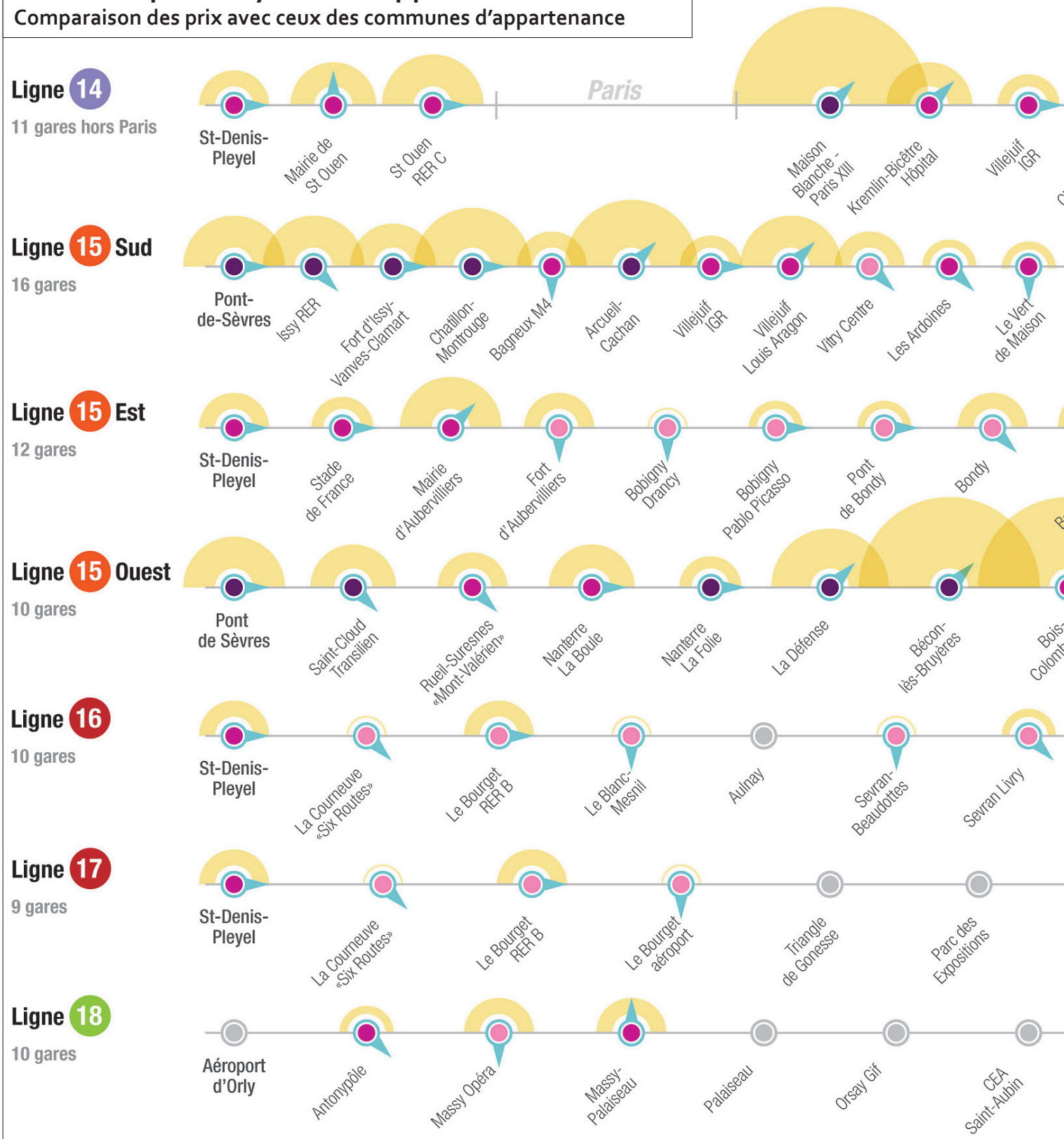
Clichy-Montfermeil - Ligne 16

© Apur

Bondy - Ligne 15 est

Ventes et prix moyens des appartements en 2015

Comparaison des prix avec ceux des communes d'appartenance



Nombre de ventes d'appartements

500 450 400 350

300 250 200 150 100 50 25

Prix moyen des appartements autour des gares

- entre 5 000 et 7 000 €/m²
- entre 3 000 et 5 000 €/m²
- entre 1 000 et 3 000 €/m²
- non significatif

Les prix de vente des logements des quartiers de gare ont-ils augmenté à l'annonce de la réalisation du Grand Paris Express ?

L'arrivée du Grand Paris Express a-t-elle entraîné une montée des prix fonciers et immobiliers dans les quartiers desservis ? La question a été posée dès que le tracé du nouveau métro a été connu. Les services de l'État et la Société du Grand Paris ont par conséquent mis en place dès 2013 un dispositif d'observation pour être en mesure d'apporter des réponses objectives et régulières à cette question. Le suivi est réalisé par l'Observatoire Régional du Foncier (ORF) d'Ile-de-France.

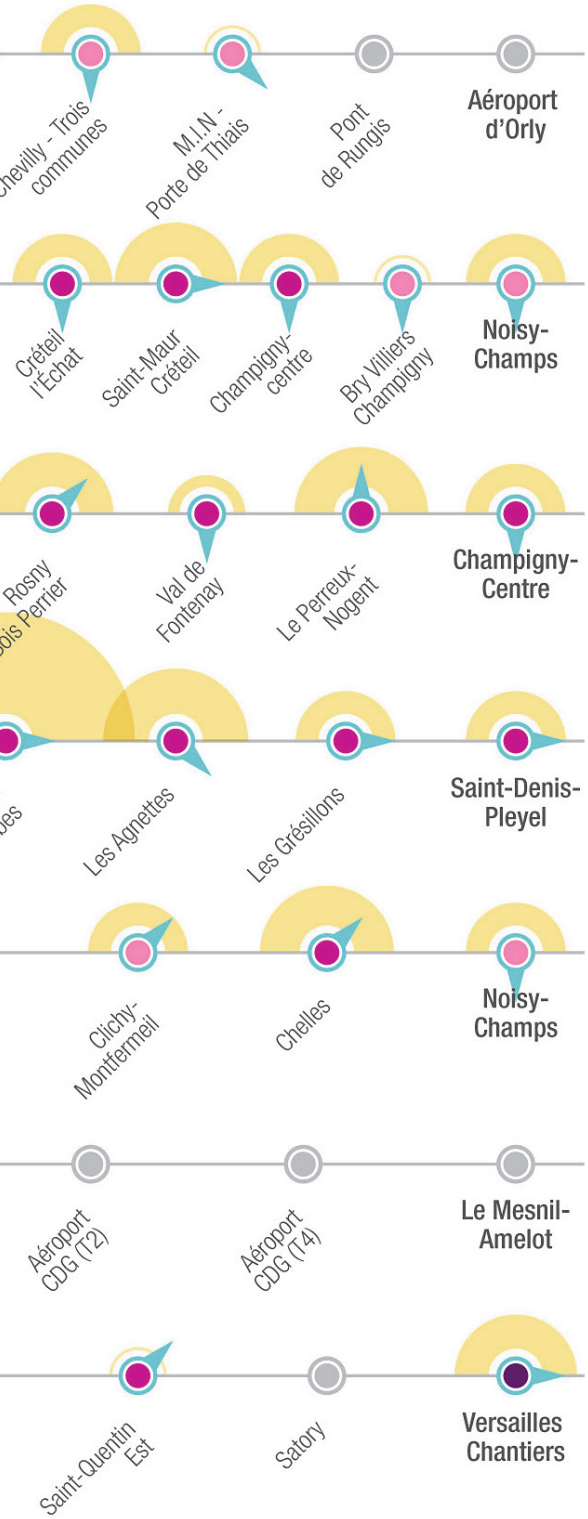
Les dernières analyses produites par l'ORF dans ses notes de conjoncture montrent que jusqu'à présent l'arrivée du Grand Paris Express n'a pas d'effet notable sur les marchés fonciers des quartiers de gare dans un contexte de marché immobilier assez atone de 2010 à 2014 et une reprise en 2015.
La reprise de 2015 se traduit par une augmentation du nombre de transactions (52 750 transactions enregistrées en Ile-de-France en 2015, contre 48 500 en 2014), les superficies et les volumes financiers représentés par ces transactions étant aussi en progression. **Le marché foncier autour des gares connaît donc une évolution assez similaire au marché foncier régional,** même si la hausse des volumes financiers en 2013 et 2014 semble refléter les premières opérations de transformation des quartiers de gare du GPE.

Plus précisément, les quartiers des lignes 15 concentrent 70 % des transactions enregistrées dans les quartiers de gare de 2006 au 1er septembre 2015. La ligne 15 sud, qui sera la première à être mise en service dès 2022, représente à elle seule 45 % de ces transactions.

Autre constat, les trois-quarts des transactions foncières enregistrées dans les quartiers de gare du GPE concernent des biens d'habitation (maisons et appartements avec une parcelle de terrain).

Le baromètre de la page ci-contre comparant les prix dans chaque quartier du GPE par rapport au prix moyen de sa ou de ses communes d'appartenance montre que les niveaux de prix et le nombre de transactions varient beaucoup d'un quartier de gare à l'autre.
Dans 11 des 68 quartiers de gare du Grand Paris Express, les prix de vente des appartements et maisons en 2015 atteignent plus de 5 000 / m². C'est le cas à Maison Blanche Paris XIIIe sur la ligne 14 ; à Pont de Sèvres, Issy RER, Fort d'Issy Vanves Clamart, Arcueil Cachan sur la ligne 15 sud ; à Saint Cloud, Nanterre la Folie, La Défense et Bécon-les-Bruyères sur la ligne 15 Ouest et à Versailles Chantiers sur la ligne 18.

À l'inverse dans 18 quartiers du GPE les prix de vente des appartements et maisons sont compris entre 1 000 et 3 000 €/m² en 2015. C'est le cas à Chevilly « Trois Communes » et M.I.N. Porte de Thiais sur la ligne 14 ; à Vitry Centre et Noisy – Champs sur la ligne 15 sud ; dans tous les quartiers des lignes 16 et 17 exception faite de Saint-Denis Pleyel et Chelles et à Massy Opéra sur la ligne 18.



Écart par rapport au prix moyen de sa (ses) commune(s) d'appartenance

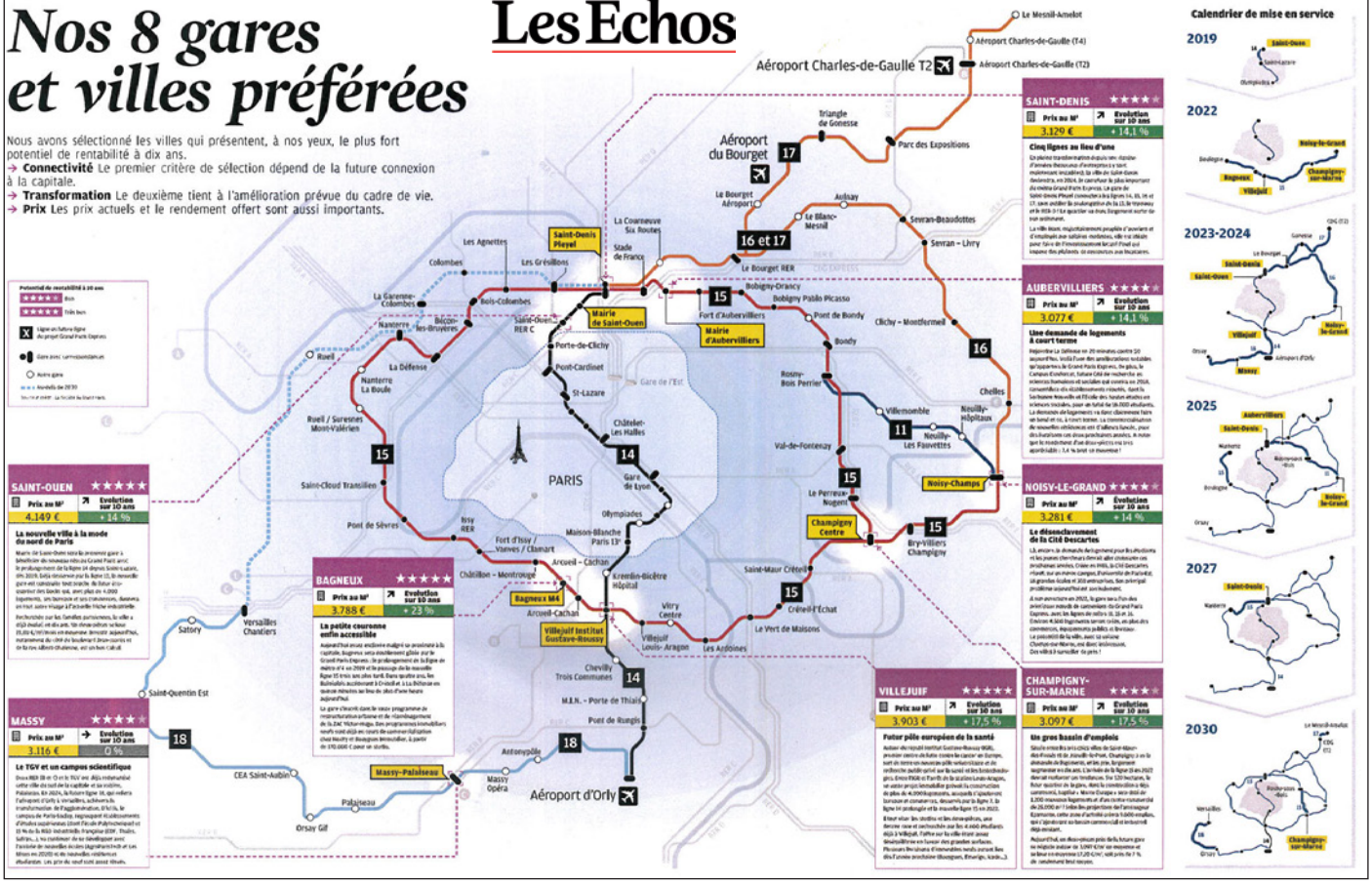
> 15 %
> 5 %
=
< -5 %
< -15 %

Sources : Paris Notaires-Ile-de-France, base BIEN 2015 © ORF
Traitement statistique et cartographique : DRIEA/SCEP/DADDT/CB © ORF
Mise en forme : IAU îdF © ORF

Nos 8 gares et villes préférées

Les Echos

Nous avons sélectionné les villes qui présentent, à nos yeux, le plus fort potentiel de rentabilité à dix ans.
→ **Connectivité** Le premier critère de sélection dépend de la future connexion à la capitale.
→ **Transformation** Le deuxième tient à l'amélioration prévue du cadre de vie.
→ **Prix** Les prix actuels et le rendement offert sont aussi importants.



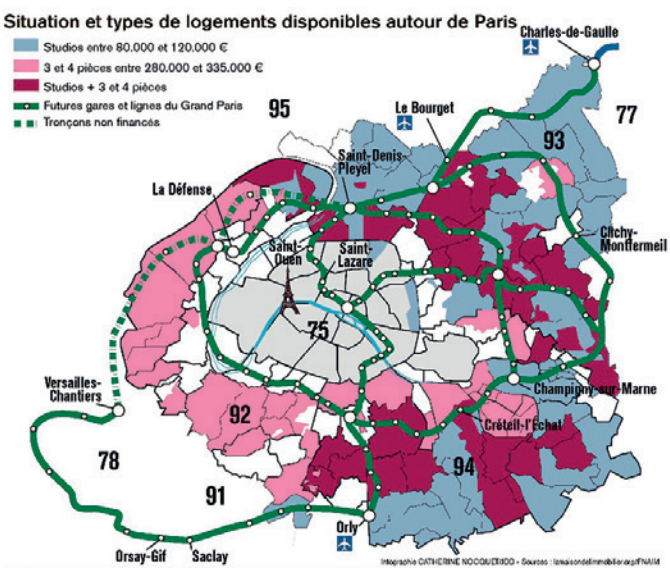
Les Échos, Supplément Investir-Le Journal des Finances n° 2245 du 14 janvier 2017

Le Journal du Dimanche

LOGEMENT Les projets de Métropole et de Grand Paris Express vont bouleverser l'offre immobilière dans la capitale et alentour. Une opportunité pour les particuliers ? Le JDD a enquêté

Grand Paris, où acheter

Situation et types de logements disponibles autour de Paris



Infographie CATHERINE NOCQUET/JDD - Sources : lamaisondelimmobilier.org/FNAIM

MARIE-ANNE KLEIBER

Le Grand Paris Express est sur les rails, avec une fin de chantier annoncée d'ici à quinze ans ; les nouvelles lignes, la 15, 16, 17 et 18 ou les extensions de lignes existantes, la 11 et la 14, devraient être réalisées d'ici à 2030 ; 69 nouvelles gares sur un total de 72 sortiront de terre avec, à chaque fois, un nouveau quartier greffé tout autour ; l'Etat veut faire construire 70.000 nouveaux logements par an (contre 38.000 actuellement) dans la région. Même si cet objectif annoncé, très ambitieux, ne sera peut-être pas tenu, les nouvelles réalisations annuelles se compteront cependant par dizaines de milliers.

Dans ce contexte – complexe – est-il intéressant pour un particulier comme vous et moi, d'acheter ? Si oui, pour y habiter ou le louer ? Et quelles zones viser, selon quelles échéances ? Décryptage, et les secteurs à « scruter » avec attention.

► UNE HAUSSE « MATHÉMATIQUE »

« Toutes les études internationales le montrent : lorsqu'un réseau de transport efficace est mis en place et dessert un territoire, les prix du foncier augmentent », avance Benoît Labat, directeur de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris (SGP). L'Observatoire des prix du foncier et de l'immobilier aux abords des gares du Grand Paris, mis en place afin de prévenir un éventuel emballement spéculatif, a constaté qu'il n'y avait pas *« d'augmentation particulière des prix entre 2006 et 2011 »* autour des futures gares. La prochaine lettre de l'Observatoire doit être rendue publique dans les jours qui viennent et elle met en évidence pour 2013 un tassement, voire une régression dans les *« territoires peu dynamiques »*. Pour l'instant, pas d'effet de hausse autour des futures gares, mais il devrait se faire sentir dans les années qui viennent. Gilles Ricour de Bourgies, président de la Fnaim Grand Paris, explique ainsi que *« les clients ont beaucoup de mal à anticiper. L'effet sur les prix va survenir avec seulement un peu d'avance sur les réalisations effectives »*. (Lire son interview en page VI.)

► L'« EFFET CONNEXION » JOUERA DANS CERTAINS CAS

Prudence donc. À la chambre interdépartementale des notaires de Paris, *« nous pensons qu'il ne faut jamais se précipiter pour faire une bonne affaire immobilière. Le Grand Paris offre des opportunités d'investissements intéressants à des niveaux de prix encore acceptables pour les classes moyennes. Mais tout dépendra du contexte économique. Il y a actuellement une panne de la construction neuve en Île-de-France »*, précise Catherine Carely, la présidente.

Confiance aussi. *« Aujourd'hui, nous pouvons dire que la Société du Grand Paris a le financement afin de construire le supermétro dans les délais impartis et que cela produira une hausse des prix, mathématiquement »*, ajoute Benoît Labat. Mais difficile de pronostiquer, surtout dans un contexte économique très contraint en France. *« S'il survenait une crise mondiale dans les années à venir, toute l'Île-de-France la subirait*, précise le directeur de la valorisation et du patrimoine de la SGP. *Mais dans le périmètre du Grand Paris, qui est celui d'une ville-monde très attractive, les territoires connectés, bien desservis comme ceux du Grand Paris Express, souffriraient moins. »*

Lorsqu'une station de métro ouvre en banlieue, dans une zone qui en était dépourvue et relie le site à Paris, les prix s'apprécient de 10 à 15 % par rapport aux prix locaux, selon Sébastien de Lafond, président et cofondateur du site MeilleursAgents.com. Cet « effet connexion » devrait jouer aussi pour les gares du Grand Paris. Mais, ajoute-t-il, *« il faudra qu'il y ait aussi un lien à un pôle d'activité pour qu'il y ait une plus-value. Certaines villes sans forte attractivité économique seront reliées entre elles par une ligne du super-métro mais cela ne suffira pas à enclencher une hausse. Il faut absolument s'intéresser aux projets autour des gares, et pas uniquement aux gares. »*

► OÙ INVESTIR TOUT DE SUITE

Ligne 14 nord. Saint-Ouen. C'est déjà presque trop tard pour de très bonnes affaires (dans l'objectif d'une revente avec forte plus-value dans six ans par exemple), car *« le processus est déjà bien enclenché »*, estime Sébastien de Lafond, de MeilleursAgents.com. Saint-Ouen a commencé sa mutation avec le projet des docks. Selon l'indice des prix des notaires d'Île-de-France (2e trimestre 2014), le prix moyen dans l'ancien était de 3.980 €/m², avec une évolution sur un an de + 1,27 % et de + 32,5 % en cinq ans.

Ligne 15 sud. Issy RER. Les prix y sont déjà élevés (prix médian 6.500 €/m²). Mais la ville est prisée par les familles, qui bénéficieront d'une connexion à la ligne 15 sud en 2020, la première nouvelle ligne à être réalisée. *« La logique serait plutôt d'acheter là pour y vivre, et non pas d'investir pour louer »*, explique Sébastien de Lafond. *« Dans ces secteurs déjà très cotés des Hauts-de-Seine, l'investissement locatif a une faible rentabilité, mais l'on peut tabler sur des gains en plus-values lors de la revente »*, souligne-t-on à la chambre interdépartementale des notaires de Paris.

► OÙ INVESTIR DANS TROIS À QUATRE ANS

Ligne 15 ouest. Les Grésillons, Gennevilliers. Cette portion de la ligne 15 ouest ne sera terminée qu'en… 2027, si tout va bien. Mais il s'agit d'un secteur très proche de Paris où, si l'on achète par exemple un appartement familial, l'on peut parier – avec une prise de risque en tenant compte des aléas économiques – sur une forte hausse à dix ans. Là, les prix pourraient presque doubler et monter à 7.000 € avec l'arrivée de la ligne 15.

Ligne 15 sud. Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne. La ligne 15 sud va arriver dans cinq ans et *« le potentiel de valorisation dans ce secteur est important »*, nous glisse Benoît Labat de la SGP. Le prix médian du mètre carré est un peu au-dessus de 3.000 €. Prix actuellement à la baisse mais il devrait cependant y avoir une demande d'ici à 2020, notamment pour des petites surfaces. Car la cité Descartes de Champs-sur-Marne est un des « clusters » du Grand Paris.

Ligne 15 sud. Créteil-l'Échat. Le super-métro s'arrêtera ici en 2020 et permettra d'aller à Montrouge en dix-sept minutes, contre une heure actuellement. Tout un programme de nouveaux logements va y être lancé. Les premiers appartements devraient être sortis de terre vers 2019. Il devrait s'agir de logements familiaux, dans les 4.000, 4.500 €/m². À Vitry-les-Ardoines, sur la même ligne, gros projets de ZAC également, mais il est sans doute plus facile de se projeter à Créteil-L'Échat qu'aux Ardoines, une zone encore très industrielle…

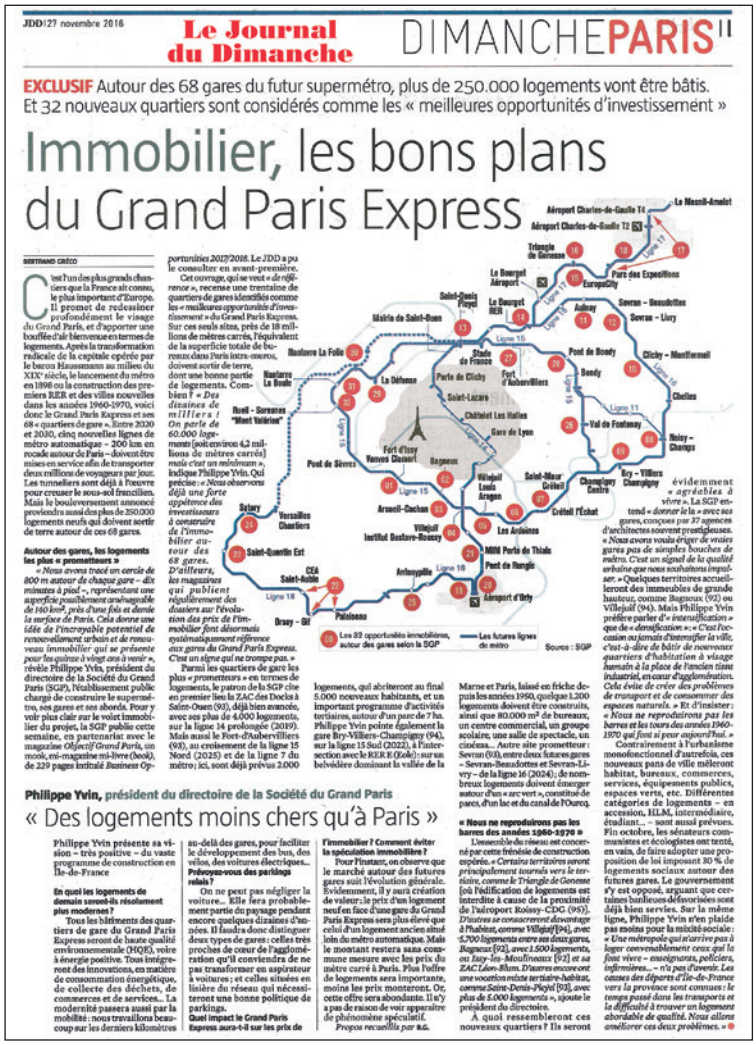
Ligne 15 sud. Villejuif-Aragon. L'ancien projet de Cancer Campus a changé de nom pour Campus-Grand Parc, mais il s'appuie toujours sur le rayonnement de l'institut Gustave-Roussy, centre de renommée mondiale en cancérologie. Près de 2.900 logements doivent y être construits.

Ligne 16. Clichy-Montfermeil. Ici, dans cette cité enclavée, un tram, le T4, arrivera en 2018, et une gare de la ligne 16 en 2023. Il ne faudra alors plus que 10 minutes pour se rendre à Saint-Denis-Pleyel, un bassin d'emplois, et une demi-heure pour gagner l'autre secteur d'emplois, Roissy. La ville est cependant dans une situation économique difficile, mais a des projets de développement (alors que pour Sevran, il n'y a pas encore de grands projets liés au Grand Paris). Donc, du potentiel pour des investissements locatifs à tarif imbattable. Nexity propose, par exemple, des appartements (livrés en 2017) à Clichy-sous-Bois avec un prix au mètre carré autour de 2.800 €.

► OÙ ACHETER DANS PLUS DE CINQ ANS

Ligne 18. Orsay-Gif. Tous nos interlocuteurs sont d'accord sur ce point : le plateau de Saclay a un potentiel très élevé. Le super-métro n'arrivera qu'en 2024. Mais il desservira le plus important « cluster » de recherches en Europe, avec des écoles prestigieuses (lire page VII)… Gif-sur-Yvette, Orsay ou Bures-sur-Yvette sont de vraies petites villes. On peut y viser des studios et deux pièces, pour des étudiants venus du monde entier, qui pourront aller en trente minutes à Paris le week-end. *« Il faudra cependant investir près d'une station, à dix minutes à pied au maximum »*, précise Sébastien de Lafond, de MeilleursAgents.com. ●

Le Journal du Dimanche du 16 novembre 2014



JDD 27 novembre 2016

Le Journal du Dimanche — DIMANCHE PARIS

EXCLUSIF Autour des 68 gares du futur supermétro, plus de 250.000 logements vont être bâtis. Et 32 nouveaux quartiers sont considérés comme les « meilleures opportunités d'investissement »

Immobilier, les bons plans du Grand Paris Express

BERTRAND GUICO

C'est l'un des plus grands chantiers que la France ait connu, le plus important d'Europe. Il promet de redessiner profondément le visage du Grand Paris, et d'apporter une bouffée d'air bienvenue en termes de logements. Après la transformation radicale de la capitale opérée par le baron Haussmann au milieu du XIXe siècle, le lancement du métro en 1898 ou la construction des premiers RER et des villes nouvelles dans les années 1960-1970, voici donc le Grand Paris Express et ses 68 « quartiers de gare ». Entre 2020 et 2030, cinq nouvelles lignes de métro automatique – 200 km en rocade autour de Paris – doivent être mises en service afin de transporter deux millions de voyageurs par jour. Les tunneliers sont déjà à l'œuvre pour creuser le sous-sol francilien. Mais le bouleversement annoncé provoquera aussi des plus de 250.000 logements neufs qui doivent sortir de terre autour de ces 68 gares.

Autour des gares, les logements les plus « prometteurs »

« Nous avons tracé un cercle de 800 m autour de chaque gare – dix minutes à pied –, représentant une superficie possiblement exploitable de 160 km², près d'une fois et demie la surface de Paris. Cela donne une idée de l'incroyable potentiel de renouvellement urbain et de renouveau immobilier qui se présente pour les quinze à vingt ans à venir », révèle Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), l'établissement public chargé de construire le supermétro, ses gares et ses abords. Pour y voir plus clair sur le volet immobilier du projet, la SGP publie cette semaine, en partenariat avec le magazine *Objectif Grand Paris*, un mook, mi-magazine mi-livre (*book*), de 229 pages intitulé *Business Opportunités 2017/2018*. Le JDD a pu le consulter en avant-première.

Cet ouvrage, qui se veut « de référence », recense une trentaine de quartiers de gares identifiés comme les « meilleures opportunités d'investissement » du Grand Paris Express. Sur ces seuls sites, près de 18 millions de mètres carrés, l'équivalent de la superficie totale de bureaux dans Paris intra-muros, doivent sortir de terre, dont une bonne partie de logements. Combien ? *« Des dizaines de millions ! On parle de 60.000 logements [soit environ 4,2 millions de mètres carrés] mais c'est un minimum »*, indique Philippe Yvin. Qui précise : *« Nous observons déjà une forte appétence des promoteurs à construire de l'immobilier autour des 68 gares. D'ailleurs, les magazines qui publient régulièrement des dossiers sur l'évolution des prix de l'immobilier font désormais systématiquement référence aux gares du Grand Paris Express. C'est un signe qui ne trompe pas. »*

Parmi les quartiers de gare les plus « prometteurs » en termes de logements, le patron de la SGP cite en premier lieu la ZAC des Docks à Saint-Ouen (93), déjà bien avancée, avec ses plus de 4.000 logements, sur la ligne 14 prolongée (2019). Mais aussi le Fort-d'Aubervilliers (93), au croisement de la ligne 15 Nord (2025) et de la ligne 7 du métro ; ici, sont déjà prévus 2.000 logements, qui abriteront au final 5.000 nouveaux habitants, et un important programme d'activités tertiaires, autour d'un parc de 7 ha. Philippe Yvin pointe également la gare Bry-Villiers-Champigny (94), sur la ligne 15 Sud (2022), à l'intersection avec le RER E (Eole) ; sur un belvédère dominant la vallée de la Marne et Paris, laissé en friche depuis les années 1960, quelque 1.200 logements doivent être construits, ainsi que 80.000 m² de bureaux, un centre commercial, un groupe scolaire, une salle de spectacle, un cinéma... Autre site prometteur : Sevran (93), entre deux futures gares – Sevran-Beaudottes et Sevran-Livry – de la ligne 16 (2024) ; de nombreux logements doivent émerger autour d'un « arc vert », constitué de parcs, d'un lac et du canal de l'Ourcq.

« Nous ne reproduirons pas les barres des années 1960-1970 »

L'ensemble du réseau est concerné par cette frénésie de construction espérée. « Certains territoires seront principalement tournés vers le tertiaire, comme le Triangle de Gonesse [où l'édification de logements est interdite à cause de la proximité de l'aéroport Roissy-CDG (95)]. D'autres se consacreront davantage à l'habitat, comme Villejuif [94], avec 5.700 logements entre ses deux gares, Bagneux [92], avec 1.500 logements, ou Issy-les-Moulineaux [92] et sa ZAC Léon-Blum. D'autres encore ont une vocation mixte tertiaire-habitat, comme Saint-Denis-Pleyel [93], avec plus de 5.000 logements », ajoute le président du directoire.

A quoi ressembleront ces nouveaux quartiers ? Ils seront évidemment *« agréables à vivre »*. La SGP entend *« donner le la »* avec ses gares, conçues par 37 agences d'architectes souvent prestigieuses. *« Nous avons voulu ériger de vraies gares pas de simples bouches de métro. C'est un signal de la qualité urbaine que nous souhaitons imposer. »* Quelques territoires accueilleront des immeubles de grande hauteur, comme Bagneux (92) ou Villejuif (94). Mais Philippe Yvin préfère parler d'*« intensification »* que de *« densification »* : *« C'est l'occasion au sixmots d'intensifier la ville, c'est-à-dire de bâtir de nouveaux quartiers d'habitation à visage humain à la place de l'ancien tissu industriel, en cœur d'agglomération. Cela évite de créer des problèmes de transport et de consommer des espaces naturels. »* Et d'insister : *« Nous ne reproduirons pas les barres et les tours des années 1960-1970 qui font si peur aujourd'hui. »*

Contrairement à l'urbanisme monofonctionnel d'autrefois, ces nouveaux pans de ville mêleront habitat, bureaux, commerces, services, équipements publics, espaces verts, etc. Différentes catégories de logements – en accession, HLM, intermédiaire, étudiant... – sont aussi prévues. Fin octobre, les sénateurs communistes et écologistes ont tenté, en vain, de faire adopter une proposition de loi imposant 30 % de logements sociaux autour des futures gares. Le gouvernement s'y est opposé, arguant que certaines banlieues désavantagées sont déjà bien servies. Sur la même ligne, Philippe Yvin n'en plaide pas moins pour la mixité sociale : *« Une métropole qui n'arrive pas à loger convenablement ceux qui la font vivre – enseignants, policiers, infirmières... – n'a pas d'avenir. Les causes des départs d'Ile-de-France vers la province sont connues : le temps passé dans les transports et la difficulté à trouver un logement abordable de qualité. Nous allons améliorer ces deux problèmes. »*

Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris

« Des logements moins chers qu'à Paris »

Philippe Yvin présente sa vision – très positive – du vaste programme de construction en Ile-de-France

En quoi les logements de demain seront-ils résolument plus modernes ?

Tous les bâtiments des quartiers de gare du Grand Paris Express seront de haute qualité environnementale (HQE), voire à énergie positive. Tous intégreront des innovations, en matière de consommation énergétique, de collecte des déchets, de commerces et de services... La modernité passera aussi par la mobilité : nous travaillons beaucoup sur les derniers kilomètres au-delà des gares, pour faciliter le développement des bus, des vélos, des voitures électriques...

Prévoyez-vous des parkings relais ?

On ne peut pas négliger la voiture... Elle fera probablement partie du paysage pendant encore quelques dizaines d'années. Il faudra donc distinguer deux types de gares : celles très proches de cœur de l'agglomération qu'il conviendra de ne pas transformer en aspirateur à voitures ; et celles situées en lisière du réseau qui nécessiteront une bonne politique de parkings.

Quel impact le Grand Paris Express aura-t-il sur les prix de l'immobilier ? Comment éviter la spéculation immobilière ?

Pour l'instant, on observe que le marché autour des futures gares suit l'évolution générale. Évidemment, il y aura création de valeur : le prix d'un logement neuf en face d'une gare du Grand Paris Express sera plus élevé que celui d'un logement ancien situé loin du métro automatique. Mais le montant restera sans commune mesure avec les prix du mètre carré à Paris. Plus l'offre de logements sera importante, moins les prix monteront. Or, cette offre sera abondante. Il n'y a pas de raison de voir apparaître de phénomène spéculatif.

Propos recueillis par B.G.

Des quartiers régulièrement mis en lumière par la presse pour leur potentiel en termes d'investissement immobilier

Régulièrement, depuis l'annonce du tracé du Grand Paris Express, la presse met en lumière les quartiers de gare sous l'angle de l'investissement immobilier et du potentiel de transformation et de valorisation que représentent certains quartiers.

Ainsi, le 7 juin dernier le Parisien proposait une sélection de « 12 quartiers où investir », choisis en raison de prix de l'immobilier aujourd'hui plus bas que la moyenne en Ile-de-France et d'un important gain en termes de desserte par le réseau de transport en commun francilien.
Autre exemple, le 14 janvier 2017, dans le supplément des Échos, est paru un article intitulé « Nos 8 gares et villes préférées pour investir » : Mairie de Saint-Ouen, Saint-Denis Pleyel, Mairie d'Aubervilliers, Noisy Champs, Champigny Centre, Villejuif IGR, Bagneux M4 et Massy Palaiseau. Ces quartiers ont été sélectionnés en fonction de 3 critères : l'accessibilité (et la qualité de la connexion à la capitale), l'amélioration prévue du cadre de vie et les prix actuels (et le rendement potentiel estimé).

Ces articles illustrent la dynamique de valorisation des quartiers de gare du GPE mais aussi le risque de spéculation immobilière de la part des acteurs privés (investisseurs institutionnels ou particuliers) si les pouvoirs publics n'interviennent pas, notamment par la constitution de réserves foncières, voire la préservation de « patrimoines » existants.

Le journal du Dimanche du 27 novembre 2016

Le Parisien Éco

L'arrivée des 68 gares du supermétro devrait faire grimper les prix et la cote de l'immobilier dans certains quartiers.

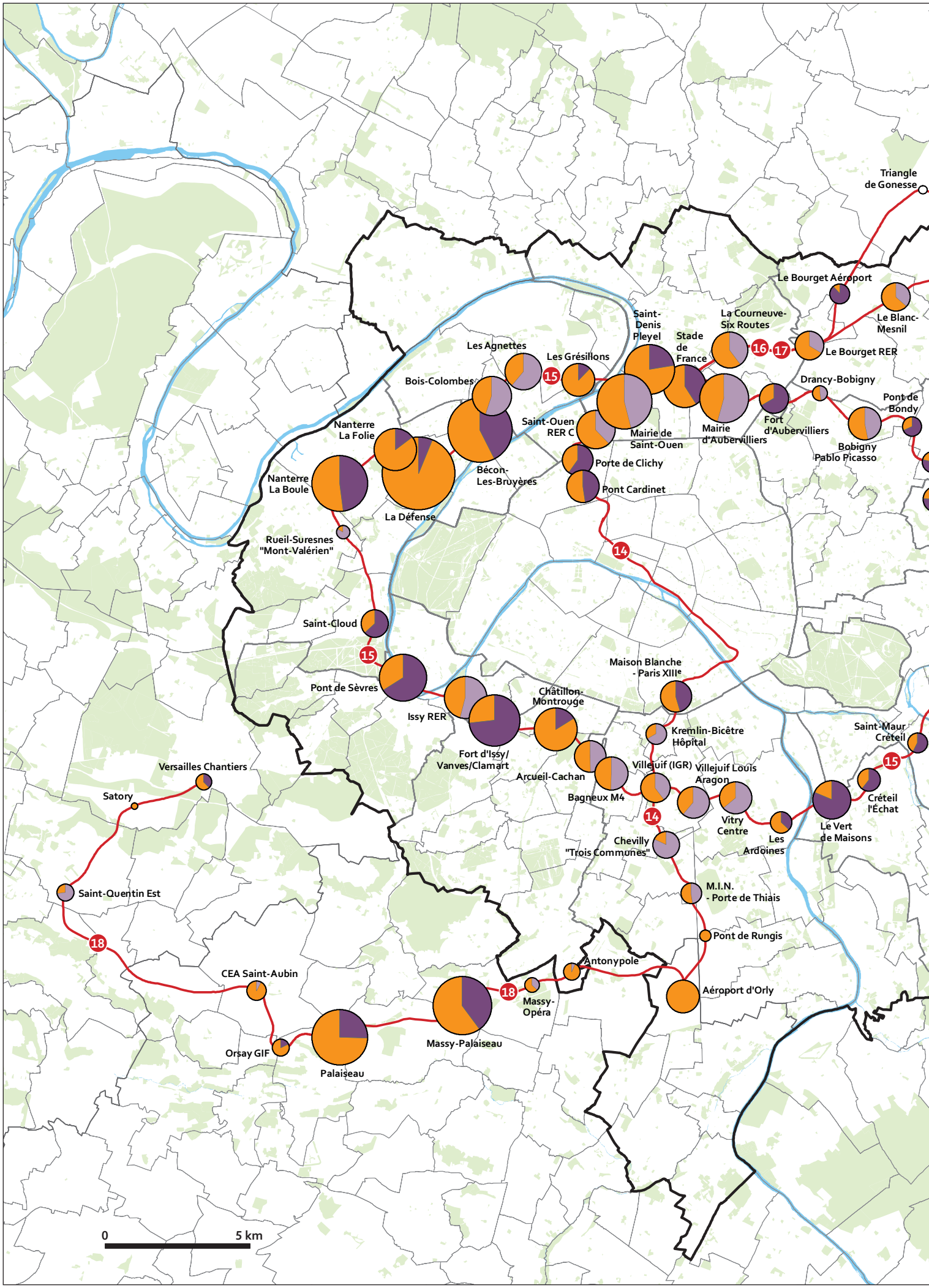
C'est le chantier qui va révolutionner l'Ile-de-France. Comme l'avait fait le métro il y a un siècle, le Grand Paris, avec son supermétro, va rebattre les cartes de l'attractivité des villes. 68 nouvelles gares formant une rocade de 200 km de nouvelles lignes autour de Paris, pour un coût évalué à près de 28 milliards d'euros. Voilà qui va bouleverser le quotidien des quelque 8,5 millions de voyageurs empruntant chaque jour le réseau de transports d'Ile-de-France.
À titre d'exemple, il faudra seulement 37 minutes pour aller de Champigny-sur-Marne à La Défense, contre une heure aujourd'hui, ou encore 30 minutes de Villejuif à Saint-Denis, soit moitié moins de temps qu'actuellement. Et les professionnels l'affirment tous : l'arrivée de nouveaux transports a toujours créé de l'engouement sur l'immobilier et une hausse des prix. Et un nouvel eldorado pour les promoteurs.

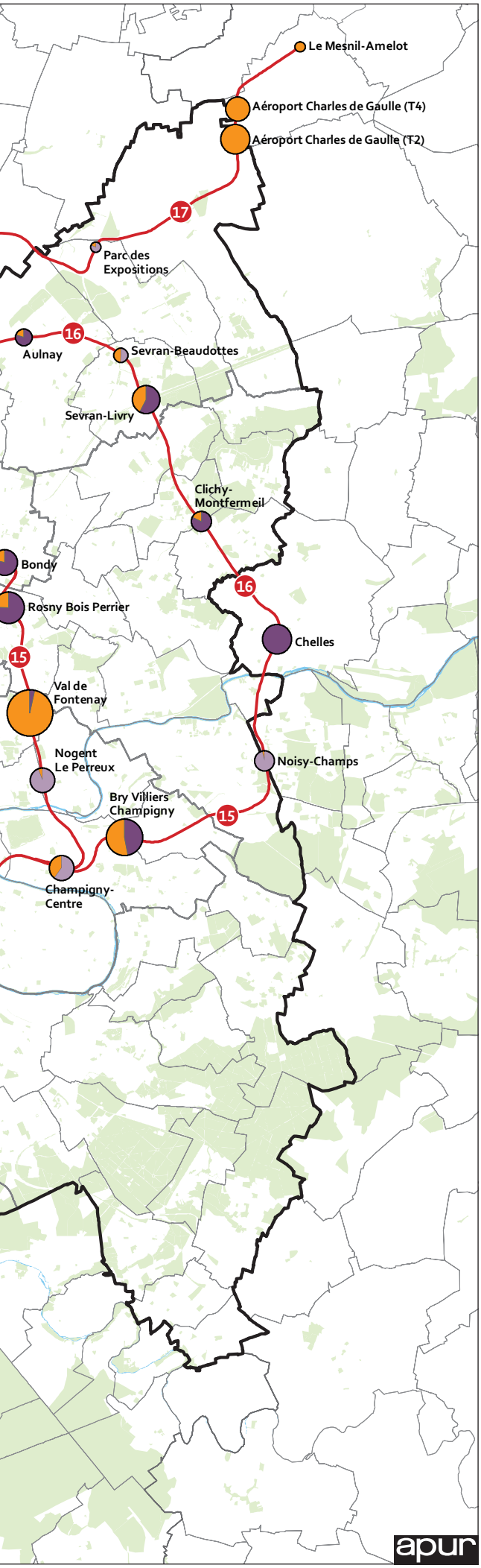
Dans dix ans, il sera trop tard

Pour vous aider à décider où investir, nous avons interrogé les experts de Meilleursagents.com et du réseau Guy Hoquet pour dresser une liste de 12 quartiers de villes qui devraient connaître une forte hausse des prix de l'immobilier dans la perspective de l'arrivée des 68 gares du supermétro. Connexion au réseau existant, lien direct vers Paris ou le quartier d'affaires de La Défense, projets des maires pour dynamiser leur ville et offrir des services, tout a été passé au crible.
Dans notre palmarès, le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis sont particulièrement représentés. C'est ici que la première ligne de supermétro, la 15 sud, ouvrira en 2022. Saint-Ouen, avec le prolongement de la ligne 14 du métro vers la mairie, en 2019, voit déjà ses prix grimper de 5 à 7 % par an. Et ce n'est pas fini. Selon les experts interrogés, une ville comme Bagneux (Hauts-de-Seine), pas très cotée aujourd'hui, devrait trouver un nouveau souffle.
C'est le moment pour penser à un projet immobilier avec cette nouvelle donne. Les professionnels s'accordent à dire que, s'il est difficile de prédire l'augmentation exacte, dans dix ans, il sera trop tard pour lancer un investissement ou un achat dans ces nouvelles zones... ou alors en payant le prix fort.

http://www.leparisien.fr/economie/immobilier/grand-paris-les-12-villes-ou-investir-dans-l-immobilier-avec-l-arrivee-du-supermetro-07-06-2017-7024656.php

Le Parisien du 7 juin 2017


Triangle de Gonesse
Le Bourget Aéroport
Le Blanc-Mesnil
Le Bourget RER
La Courneuve-Six Routes
Stade de France
Saint-Denis Pleyel
Les Agnettes
Les Grésillons
Bois-Colombes
Drancy-Bobigny
Pont de Bondy
Bobigny Pablo Picasso
Fort d'Aubervilliers
Mairie d'Aubervilliers
Mairie de Saint-Ouen
Saint-Ouen RER C
Nanterre La Folie
Nanterre La Boule
Bécon-Les-Bruyères
Porte de Clichy
Pont Cardinet
La Défense
Rueil-Suresnes "Mont-Valérien"
Saint-Cloud
Pont de Sèvres
Issy RER
Fort d'Issy/ Vanves/Clamart
Châtillon-Montrouge
Maison Blanche - Paris XIIIe
Kremlin-Bicêtre Hôpital
Saint-Maur Créteil
Créteil l'Échat
Le Vert de Maisons
Les Ardoines
Vitry Centre
Villejuif Louis Aragon
Villejuif (IGR)
Arcueil-Cachan
Bagneux M4
Chevilly "Trois Communes"
M.I.N. - Porte de Thiais
Pont de Rungis
Aéroport d'Orly
Antonypole
Massy-Opéra
Massy-Palaiseau
Palaiseau
Orsay GIF
CEA Saint-Aubin
Saint-Quentin Est
Satory
Versailles Chantiers
14
15
16
17
18
0
5 km



Un rythme de construction qui s'accélère depuis quelques années

L'analyse des permis de construire autorisés de 2000 à 2013 (base de données SITADEL) permet d'évaluer les dynamiques de construction de logements et de surfaces d'activités qui sont déployées dans les 68 quartiers de gare.

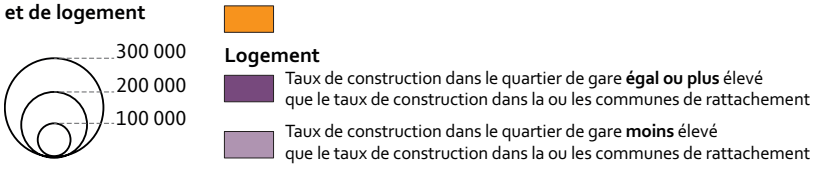
5,6 millions de m² de surface dédiées au logement et 8,8 millions de m² de surface d'activités ont été autorisés à la construction de 2000 à 2013 dans les 68 quartiers de gare du GPE (sans doubles comptes liés au recouvrement de certains quartiers de gare entre eux, tels que CDG T2 et CDG T4 ou bien encore Saint-Denis Pleyel et Stade de France). Cela représente une moyenne annuelle de plus de 400 000 m² de logement et 630 000 m² d'activités.

Dans l'ensemble des quartiers de gare du Grand Paris Express, les constructions de surfaces d'activités ont été les plus importantes que celles de logement, représentant 60 % du total des autorisations. Les surfaces d'activités construites ont différentes destinations d'un quartier à l'autre mais, en moyenne, la moitié des surfaces d'activités autorisées a été consacrée à créer des bureaux (54 %). Le quart des nouvelles surfaces a été consacré à accueillir des services publics (25 %). Viennent ensuite les commerces (8 %), les hôtels (4 %), les locaux industriels et les entrepôts représentant 10 % environ des surfaces d'activités construites.

Dans de nombreux quartiers, la part des surfaces d'activités dans la construction atteint, voire dépasse, ¾ des surfaces autorisées. C'est le cas dans les quartiers de gare desservant les aéroports de Charles de Gaulle et d'Orly, de Val de Fontenay (en lien avec la construction du campus de la Société Générale), La Défense, Nanterre la Folie et, dans une moindre mesure, Nanterre la Boule, les quartiers de gare de la Plaine de France (Saint Denis Pleyel et Stade de France) et plusieurs quartiers de gare de la ligne 18 : Massy Palaiseau en lien avec la construction d'un nouveau parc de bureaux dans le quartier Atlantis, Palaiseau où se développent les opérations d'aménagement du campus urbain de Saclay, mais aussi le quartier du CEA Saint-Aubin ou d'Orsay GIF.

En volume, les surfaces d'activités les plus importantes ont été autorisées entre 2000 et 2013 dans les quartiers de gare GPE de La Défense (1,16 million de m²), **Saint-Denis Pleyel et Stade de France** (600 000 m² dans chaque quartier avec un fort recouvrement entre ces deux quartiers), les Grésillons (430 000 m²), Massy-Palaiseau (400 000 m²), Val de Fontenay et Pont de Sèvres, avec près de 300 000 m² chacun.

Surfaces d'activités et de logement autorisées à la construction 2009-2013



Sources : DRIEA SITADEL, IGN - 2014

Exemples de nouvelles constructions dans les quartiers de gare

© Apur

Ligne 15 est - gare de Stade de France -
Avenue Amilcar Cabral, Saint-Denis

© Apur

Ligne 15 sud - gare du Pont de Sèvres -
Traverse Jules Guesde, Boulogne-Billancourt

© Apur

Ligne 18 - gare de Saint-Quentin Est -
Mail Pierre Teilhard de Chardin, Guyancourt

© Apur

Ligne 14 sud - gare de Mairie de Saint-Ouen -
Docks de Saint-Ouen, Saint-Ouen

© Apur

Ligne 15 est - gare de Fort d'Aubervilliers -
Rue Averroès, Pantin

© Apur

Ligne 14 nord - gare de Pont Cardinet/Porte de Clichy - ZAC Clichy-Batignolles, Paris 17e

Environ 74 000 logements ont été autorisés à la construction de 2000 à 2013 dans les 68 quartiers de gare du GPE

Cela représente un rythme de 5 300 logements autorisés par an, soit une moyenne d'environ 80 logements par an et par quartiers de gare. Ces nouveaux logements représentent donc une augmentation de 1 % du parc existant chaque année. Les statistiques des permis de construire SITADEL montrent que la tendance est à l'augmentation du rythme de construction dans les quartiers de gare du GPE, à l'image de ce que l'on observe dans toute la Métropole. Dans les 68 quartiers de gare, ce sont en moyenne 65 logements qui ont été autorisés à la construction chaque année entre 2000 et 2005, contre 129 pour la période 2006-2013.

Les chiffres moyens calculés pour la période 2000 - 2013 masquent une grande diversité de situations :

- **9 quartiers de gare où la construction de logements a été très dynamique** (plus de 200 logements autorisés à la construction chaque année) : Nanterre la Boule, Stade de France, Saint-Denis Pleyel, Issy RER, Fort d'Issy Vanves Clamart, Pont de Sèvres, Chelles, Mairie de Saint-Ouen, Massy Palaiseau.
- **13 quartiers de gare où la construction de logements a été soutenue** (entre 100 et 200 logements par an) dont par exemple La Défense, Bécon, Bobigny Pablo Picasso ou Villejuif Louis Aragon.
- **à l'inverse, près de la moitié des quartiers de gare (33) se caractérise par un rythme modéré de construction de logements** (moins de 50 logements par an). Il s'agit notamment des quartiers aujourd'hui tournés vers l'activité (Les Grésillons, Bry Villiers Champigny, Les Ardoines ou Villejuif IGR). D'autres quartiers, mixtes ou à dominante résidentielle, sont dans cette situation comme par exemple : Bagneux, Saint-Maur – Créteil, Sevran Beaudottes et Sevran-Livry, Palaiseau...
- 14 autres quartiers sont dans une situation intermédiaire, avec en moyenne entre 50 et 100 logements autorisés par an.

© Apur

Ligne 15 ouest - gare de Bécon-les-Bruyères - Rue de Belfort, Asnières-sur-Seine

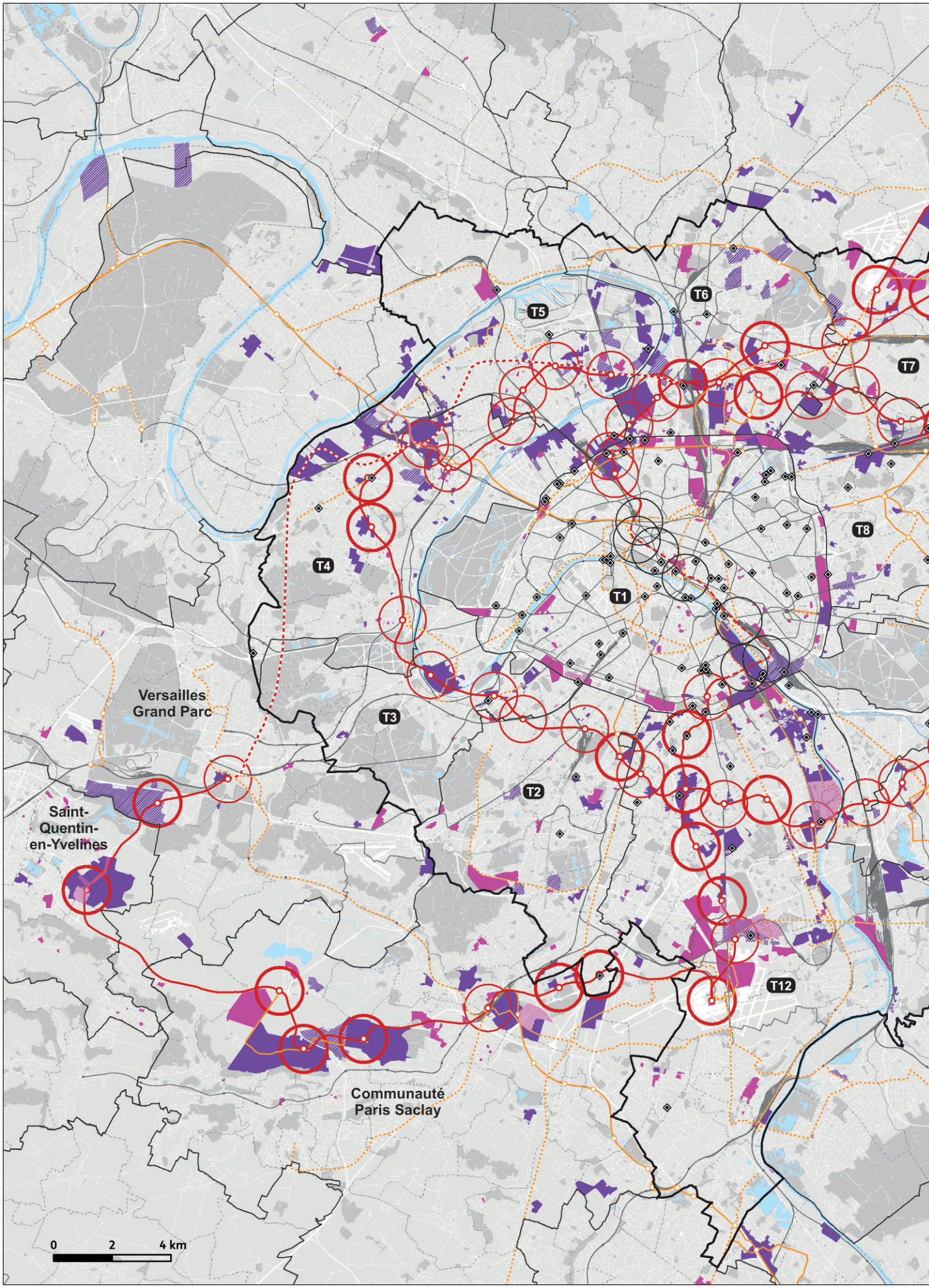
La dynamique de construction de logements observée dans les quartiers de gare reflète souvent celle des communes de rattachement des gares mais elle est beaucoup plus soutenue dans une dizaine de quartiers. Dans ces quartiers de gare, des projets initiés avant l'annonce de la construction du métro du Grand Paris Express se déploient, l'arrivée du métro a alors conforté et amplifié la dynamique préexistante : Saint-Denis Pleyel et Stade de France, les Grésillons, Pont de Sèvres, Rosny-Bois-Perrier, Nanterre la Boule et Nanterre la Folie ou bien encore dans les quartiers du plateau de Saclay sur la ligne 18.
Comme on le voit sur la carte qui figure sur la page précédente, dans presque la moitié des cas le taux de construction calculé pour le quartier de gare est aussi élevé, voire plus élevé, que celui calculé pour la ou les communes de rattachement.

© Apur

Ligne 18 - gare de Massy-Palaiseau - Avenue du Président Allende, Massy

© Apur

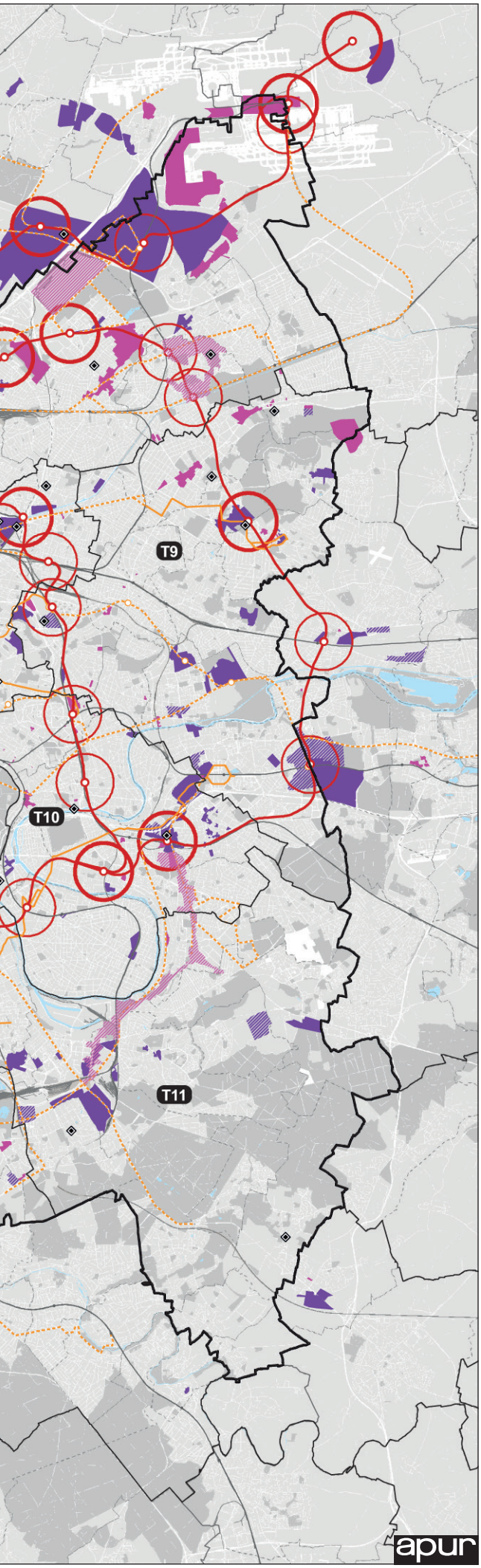
Ligne 14 sud - gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital - Rue Gabriel Péri, le Kremlin-Bicêtre


T5
T6
T7
T8
T4
T1
T3
T2
T12
Versailles
Grand Parc
Saint-
Quentin-
en-Yvelines
Communauté
Paris Saclay
0
2
4 km

Une production de logements au sein de projets urbains et d'opérations mixtes

La Métropole du Grand Paris est en mutation avec de nombreux secteurs de projets d'aménagement disséminés à travers le territoire que le Grand Paris Express viendra irriguer. Actuellement, près de 9000 hectares de la MGP appartiennent à des secteurs en projet, soit environ 11 % de son territoire, une part légèrement supérieure à celle observée à Paris. À ce titre, certains territoires connaissent d'importants développements, en cours ou à l'étude, à l'image de Grand Orly Seine Bièvre dont plus de 1700 ha sont en projet (14 % de sa surface), territoire qui sera desservi notamment par les lignes 14 sud et 15 sud ou bien encore Paris Terres d'Envol avec 1600 ha en projet (20 % du territoire), qui bénéficiera d'une nouvelle accessibilité avec les lignes 16 et 17.
Les quartiers de gare, bien qu'ils ne soient pas tous situés dans la MGP, représentent quant à eux l'équivalent de 16 % du territoire de la MGP (13000 ha). Nombre d'entre eux sont stratégiques dans la mutation urbaine de la Métropole : **avec 3000 ha de secteurs en projet dans les quartiers de gare, c'est en moyenne près d'un quart de leur surface qui s'urbanise ou se régénère (25 %)**, soit 48 ha en projet par quartier. Cette moyenne est portée par 9 quartiers de gare dont plus de la moitié de leur territoire est en projet. Parmi eux se trouvent deux quartiers de la ligne 17 à des degrés d'urbanisation aujourd'hui complètement opposés : Parc des Expositions (190 ha) et Triangle de Gonesse (166 ha). La ligne 18 est elle aussi bien représentée avec 4 quartiers de gare : Saint-Quentin Est (158 ha) et trois situés dans le giron de l'EPA Paris Saclay, Orsay Gif (166 ha), Palaiseau (157 ha) et Satory (112 ha). Les quartiers de gare de Noisy-Champs (160 ha), Nanterre La Folie (136 ha) et Pont de Rungis (160 ha) complètent la liste.

Territoires	Secteurs d'opérations (en ha)	Part du territoire en projet (en %)
T1 Paris	954	10
T2 Vallée Sud Grand Paris	454	10
T3 Grand Paris Seine Ouest	181	5
T4 Paris Ouest La Défense	692	12
T5 Boucle Nord de Seine	426	9
T6 Plaine Commune	857	18
T7 Paris Terres d'Envol	1604	20
T8 Est Ensemble	325	8
T9 Grand Paris Grand Est	575	8
T10 ParisEst Marne&Bois	389	7
T11 Grand Paris Sud Est Avenir	506	5
T12 Grand-Orly Seine Bièvre	1763	14
Métropole du Grand Paris	**8724**	**11**
CA Versailles Grand Parc	263	2
CA St-Quentin-en-Yvelines	436	4
CA Communauté Paris Saclay	1192	6
68 quartiers de gare (sans doublons)	**3333**	**25**



Projets d'aménagement et de transport du Grand Paris
- ZAC en cours
- Projet d'aménagement (hors ZAC) en cours
- ZAC à l'étude
- projet d'aménagement (hors ZAC) à l'étude

Sites des appels à projets innovants
- « Réinventer Paris I & II »
- « Réinventer la Seine » et « Inventons la Métropole du Grand Paris »

Limites territoriales
- Métropole du Grand Paris
- Établissements Publics Teritoriaux

Grand Paris Express
- Tracé du GPE
- Tronçon après 2030
- Gare du GPE
- Rayon de 800 m autour des gares du GPE
- Nouvelles gares du GPE
- Gares existantes de la ligne 14

Projet de transport
- Réseau existant (Transilien, RER, Métro, Tramway)
- En cours
- À l'étude / en réflexion
- Future gare / station

(RER, Tangentielle, Tramway, Métro, TCSP, TZen)

Sources : APUR Juin 2017

Certains quartiers de gare sont concernés par de vastes opérations d'aménagements, emblématiques à l'échelle de la Métropole et pour ces territoires, orientés notamment vers l'habitat et dont les travaux ont parfois déjà commencé :

- Les Groues (Paris Ouest la Défense T4, gare du Nanterre la Folie, ligne 15 Ouest à l'horizon 2025) prévoit environ 5 000 logements pour 340 000 m² de surface de plancher d'ici 2030.
- Les Docks de Saint-Ouen (Plaine Commune T6, gares de Saint-Ouen RER et Mairie de Saint-Ouen, ligne 14 nord à l'horizon 2019) offriront à terme 443 000 m² de logements à l'horizon 2025. 1 750 logements sont d'ores et déjà livrés.
- La ZAC du Fort d'Aubervilliers (Plaine Commune T6, gare de Fort d'Aubervilliers, ligne 15 Est à horizon 2025) prépare la construction de 2000 logements pour 220 000 m² de surface de plancher à l'horizon 2020.
- Le Campus Grand Parc (Grand-Orly Seine Bièvre T12, gare de Villejuif IGR, lignes 14 Sud et 15 Sud à partir de 2022) programme 2 500 logements pour 250 000 m² de surface de plancher d'ici 2027.
- La ZAC de la gare des Ardoines (Grand-Orly Seine Bièvre T12, gare des Ardoines, ligne 15 Sud en 2022) entrevoit à terme 4 200 logements pour 260 000 m² de surface de plancher.
- Massy Atlantis (hors Métropole du Grand Paris, gare de Massy-Palaiseau, ligne 18, à l'horizon 2024) projette la création de 5 000 logements d'ici 2025 dans un quartier mixte d'une superficie de 120 hectares.

Outre ces situations exceptionnelles, de nombreux quartiers comprennent des secteurs de projet de taille plus modestes mais non moins importants à l'échelle du quartier de gare et de la ou des communes de rattachement. En voici quelques exemples. Les Grésillons font muter de nombreuses parcelles d'activités à travers des projets urbains mixtes mêlant habitat et emplois (79 ha en tout). Bry Villiers Champigny accueillera également un projet urbain mixte ainsi que le Service de Maintenance et de Remisage du GPE sur les parcelles de l'ancienne voie de desserte orientale (57 ha). Au Bourget Aéroport, les mutations s'opèrent notamment autour de l'aéroport (52 ha). À Rueil Suresnes Mont Valérien, les anciennes zones d'activités de l'Armée et de Renault, à proximité de l'emplacement de la future gare, donneront lieu à un nouveau morceau de ville sous la forme d'un écoquartier (42 ha).

Tous les quartiers de gare ne sont néanmoins pas concernés par de profondes mutations. Dans des quartiers résidentiels comme Fort d'Issy Vanves Clamart, Saint-Cloud, Bois-Colombes ou Saint-Maur Créteil, c'est à peine 1 % du territoire qui est en projet. À noter cependant que l'absence de secteurs de projet identifiés n'empêche pas la mutation diffuse, parcelle par parcelle, du quartier.

Quartier Atlantis à Massy, gare de Massy Palaiseau (ligne 18)

ZAC Seguin Rives de Seine à Boulogne-Billancourt, gare de Pont de Sèvres (lignes 15 sud et ouest)

Projets d'aménagement et de transport

- périmètre 800 m
- TCSP, TZen : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- RGPE : étude
- Tangentielle
- Tram Sud Express (T12)

Projets en cours

- bâti en projet
- bâti requalifié
- bâti réalisé
- création d'espace public
- requalification de l'espace public
- espace vert en projet
- espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement

- ZAC en cours

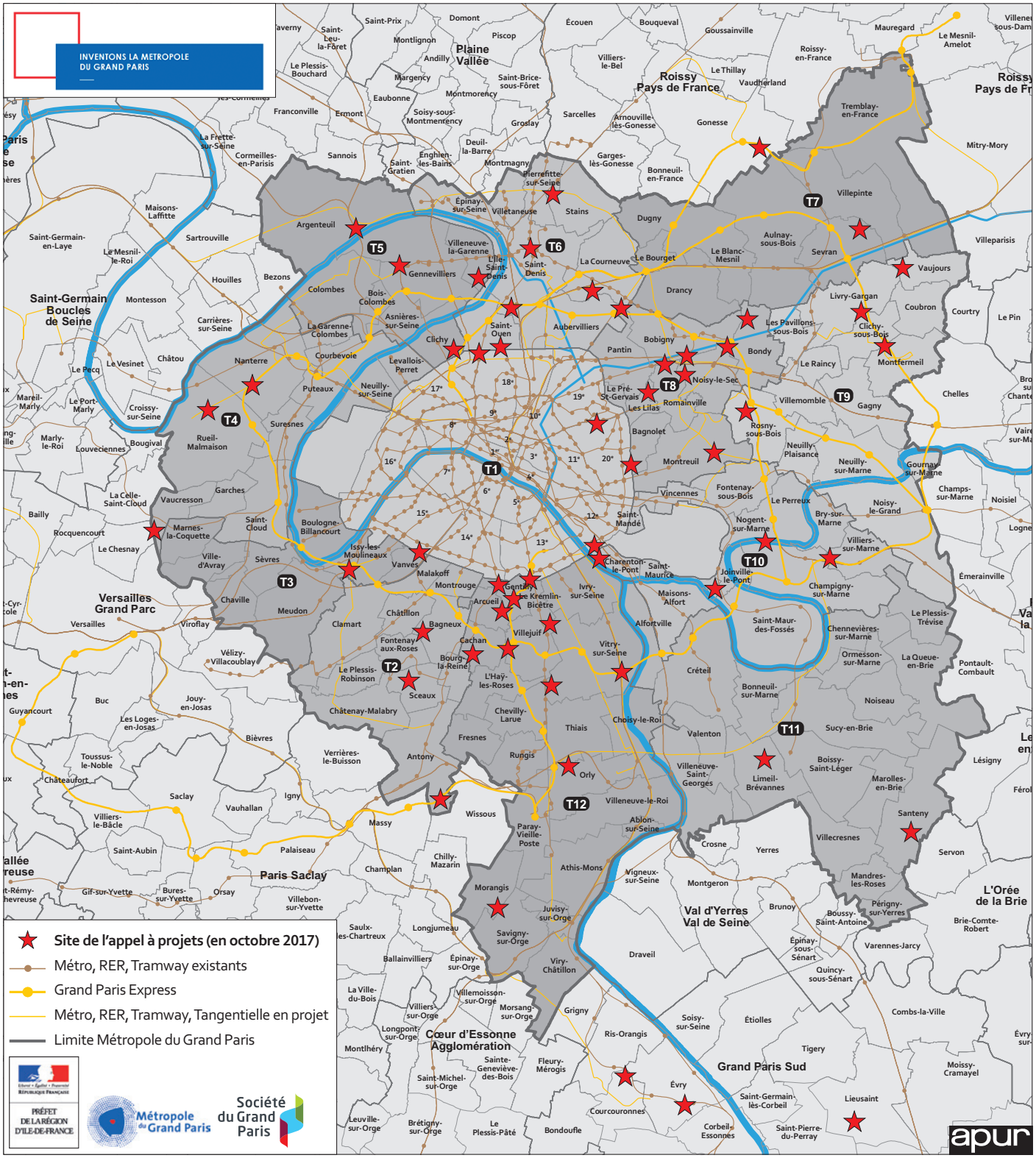
Sources : Apur 2017, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

L'innovation à l'échelle du projet urbain et du logement

En plus de ces démarches opérationnelles « classiques », plusieurs appels à projets innovants ont été lancés depuis 2015 dans la Métropole dans l'optique d'offrir ainsi une nouvelle approche dans la production de logements ou d'autres programmes : « Réinventer Paris I & II », « Réinventer la Seine » ou « Inventons la Métropole du Grand Paris ». **Ainsi, plus d'un quartier de gare sur trois accueille un site d'appel à projets innovants.**

La proclamation des résultats de l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris », qui a eu lieu le 18 octobre 2017, a permis de découvrir les lauréats des 51 sites de l'appel à projets et, en particulier, des 19 sites qui sont situés à proximité d'une future gare du Grand Paris Express.

Les activités économiques occupent une large place dans ces 51 projets : une fois réalisés, les programmes permettront d'accueillir 53 900 emplois dans les 867 000 mètres carrés de nouveaux bâtiments d'activités économiques. Dans les 19 quartiers de gare du Grand Paris Express, ce sont 35 900 emplois et 561 000 m² qui sont programmés. Le logement est le deuxième domaine développé par les lauréats, avec plus de 14 000 nouveaux logements dans l'ensemble des projets, dont 9 000 soit 496 000 m² environ dans les 19 sites situés à proximité d'une future gare du Grand Paris Express.



Inventons la Métropole du Grand Paris : un laboratoire du logement du futur ?

Un appel à projets innovants de très grande ampleur, tel que la consultation Inventons la Métropole du Grand Paris, lancée à l'initiative de la MGP et de la SGP, permet non seulement de réinventer les pratiques d'aménagement des quartiers de gare mais aussi d'en faire le laboratoire du logement du futur. **Les innovations proposées en termes d'habitat, de matériaux et d'usage sont nombreuses et ambitionnent de replacer l'excellence environnementale et l'ancrage local au cœur des projets.** Ainsi, les groupements sélectionnés privilégient les matériaux de construction recyclés ou naturels, et la filière de réemploi. Cela permet de valoriser des matériaux issus de la déconstruction des sites, de leurs ressources matérielles, végétales et parcellaires, ou des déblais du GPE. Les labels ou certificats nationaux et internationaux, attestant des qualités environnementales des bâtiments et de leur impact positif sont présents dans la grande majorité des projets. Le verdissement se fait utile et les bâtiments peuvent se parer d'une double peau végétale, qui les isole des nuisances sonores, filtre l'air et permet une bonne ventilation des lieux. Enfin, les nouveaux quartiers issus de la consultation seront souvent raccordés à des smart grids ou micro-grids, afin d'optimiser leur consommation énergétique et de les rendre les plus résilients possible. Les intérieurs ne sont pas en reste : les logements, désormais évolutifs et réversibles, peuvent s'adapter au gré des différents usages du bâtiment et devenir successivement appartements, résidences étudiantes ou espaces de travail mutualisés. De nouveaux modes de financement proposent de favoriser l'accession au logement de certains segments de la population. Enfin, les habitants seront associés aux projets dès la phase de préfiguration, afin de réduire l'écart entre conception et usage des espaces urbains, via des mécanismes de co-conception, de co-construction et de concertation 2.0. Ainsi, Inventons la Métropole du Grand Paris propose un changement complet de perspective sur l'aménagement du territoire : il ne s'agit pas de multiplier les objets architecturaux exceptionnels mais bien, à travers ces projets démonstrateurs, de créer des quartiers entiers incarnant la modernité et le dynamisme de la métropole du Grand Paris, qui demain deviendront la norme.

© Altarea Cogedim

Kremlin-Bicêtre – secteur gare

Sur le site de la future gare du Grand Paris Express (ligne 14), Altarea Cogedim, mandataire du projet, épaulé des architectes de la Maison Édouard François et de SNAIK (concepteur lumière), propose un programme alliant 97 logements familiaux et 85 chambres étudiantes et un concept innovant, « L'Hospitalité », zone de restauration et de loisirs.

© ICADE

Issy-les-Moulineaux – ZAC Léon Blum, îlot E

Tout proche de la gare du Grand Paris Express Issy RER, le projet Ôm, porté par Icade, apporte une attention importante au bien-être des futurs occupants de ce bâtiment de 8 112 m² et 107 logements. L'opération inclut également des commerces, un pôle enfance et de nombreux services et espaces partagés.

Quels logements dans les quartiers de gare du Grand Paris ?

Avec la construction de 205 km de lignes de métro automatique à l'horizon 2030, le Grand Paris Express (GPE) modifiera la géographie de la métropole, ses pratiques et ses représentations. Depuis 2014, les travaux de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express (GPE) contribuent à établir la photographie des 68 quartiers qui seront desservis par le nouveau métro à l'horizon 2030. Ces travaux ont pour but de fournir une base de connaissance fine et factuelle permettant de décrire les spécificités de chaque quartier, de rendre possible la comparaison des quartiers de gare les uns avec les autres, et à l'avenir de mesurer les effets du Grand Paris Express.
Au-delà des monographies par quartier de gare ou des analyses croisées par ligne, le comité stratégique de la Société du Grand Paris a souhaité documenter le parc de logements présents dans les quartiers de gare. Comme cela avait été le cas sur les thèmes du tissu économique, des équipements sportifs, culturels ou de la santé.

L'étude, conduite avec les services de l'État en charge des politiques de l'habitat (DRIHL, DRIEA, ANAH) et la Société du Grand Paris, aborde les grands enjeux qui s'expriment dans la Métropole du Grand Paris et, avec plus d'intensité encore, dans les quartiers de gare du Grand Paris Express : Elle vise notamment à :

- **Mesurer la place de la fonction résidentielle dans les quartiers** et, en corollaire, la mixité fonctionnelle de ces quartiers.
- **Comparer la densité actuelle des quartiers** pour mettre en évidence les perspectives d'évolution de certains quartiers.
- **Révéler la qualité et la diversité des paysages des quartiers de gare du GPE**, constitués en grande partie par les tissus résidentiels. D'un quartier à l'autre, les paysages (densité bâtie, place de la nature et du végétal…), l'architecture et les formes urbaines (époque de construction, hauteurs des bâtiments…), l'occupation des logements (profil des habitants, logements privés/ sociaux, logements familiaux/logements spécifiques pour les étudiants notamment, taille des logements…) varient beaucoup.
- **Analyser les caractéristiques de l'offre de logements existante** pour pouvoir identifier des déséquilibres dans certains quartiers (entre petits et grands logements, entre logements sociaux et logements privés en location ou en propriété occupante) et en tenir compte au moment de définir la programmation des projets à venir.
- **Dénombrer les logements, notamment les logements sociaux, qui vont profiter d'une meilleure desserte grâce au nouveau métro.**
- **S'interroger sur les évolutions qu'ont connues les quartiers de gare** depuis l'annonce de la réalisation du Grand Paris Express et le dévoilement des 68 quartiers de gare en termes de prix des logements et de dynamique de construction.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris.
Ses partenaires sont :