



📖 ÉTUDE

LES MUTATIONS DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD

OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE
DU GRAND PARIS EXPRESS

MAI 2019

Société
du Grand
Paris





Directrice de la publication : **Dominique ALBA**

Étude réalisée par : **Luisa COPPOLINO, Clémence ESTRADA , Clément MARIOTTE**

Sous la direction de : **Stéphanie JANKEL et Patricia PELLOUX**

Avec le concours de :

- **la Société du Grand Paris** : Catherine BARBÉ, assistée par Noa BENHAIEM, Julien PEYRON, Ioannis VALOUGEORGIS
- **la DRIEA** : Éric CHOMETON
- **Grand Paris Aménagement** : Marie GHIRINGHELLI, Maxime IRAGNES, Damien ROBERT, Alexandra VERGUET
- **l'EPFIF** : Georges BEATON, François BERTRAND, Jean FOISIL, Julien PLACE

Cartographie et traitement statistique : **Christine DELAHAYE, Marie PHILIPPE, Laurent PLANCHOT, Sandra ROGER, Pascale SARAZIN, Anne SERVAIS, Gustavo VELA**

Photos et illustrations : **Apur** sauf mention contraire

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

18P080400

Sommaire

INTRODUCTION	4
1. Les mutations engagées dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud : panorama des projets urbains	7
80 projets d'aménagement dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud	8
Des mutations entre nouveaux développements et renouvellement de quartiers existants	18
2. Les mutations face aux enjeux de 5 politiques publiques	39
L'accélération de la construction de logements, la mixité fonctionnelle et le rééquilibrage territorial	40
La mixité sociale et la réduction des inégalités	64
L'engagement environnemental et l'innovation au service de la ville zéro carbone	78
L'accessibilité et l'embellissement des espaces publics	94
Les nouveaux modes de faire, la diversification des usages et des outils	118
SYNTHÈSE	132
3. Portrait des mutations par quartier de gare de la ligne 15 sud	139
Annexes	173
LES ENTRETIENS MENÉS	174
BIBLIOGRAPHIE	176

INTRODUCTION

Installé en 2013 par la Société du Grand Paris (SGP), la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) Ile-de-France, et l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express a pour objet de décrire les quartiers de gare et de suivre les mutations de ces quartiers au regard de l'impact et de l'investissement du nouveau réseau de transport.

Plus de 90 travaux produits entre 2013 et 2018 ont permis de poser une photographie de départ de ces quartiers, de découvrir leurs spécificités au sein des communes et des territoires et d'en révéler la diversité, avec leurs atouts et leurs faiblesses.

Après cette description fine de l'existant, **cette nouvelle étude thématique cherche à mesurer les mutations urbaines en cours et à venir dans les quartiers de gare**. L'Observatoire engage ainsi une nouvelle étape qui permettra d'apprécier les évolutions en cours et d'évaluer l'impact du projet de métro à l'aune des attentes des politiques publiques prioritaires pour le Grand Paris. Le Grand Paris Express représente un investissement public sans précédent et il apparaît nécessaire d'en maximiser les effets.

Les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express (GPE) ne constituent pas un projet d'ensemble unique et il ne serait probablement pas pertinent d'attendre dans tous les quartiers les mêmes fonctions et densités compte tenu de la diversité des situations aujourd'hui

constatées, qui sont un héritage de l'histoire et de la géographie. **S'ils ne constituent pas un seul projet, les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express participent bien d'un projet d'ensemble, dans lequel chaque quartier contribue ou doit contribuer à terme aux grands objectifs des politiques publiques qui sont au cœur du projet du Grand Paris.**

39 gares seront positionnées à l'interconnexion de gares de métro, RER ou Transilien, au cœur de quartiers d'ores et déjà constitués assez densément bâtis, comme par exemple Châtillon - Montrouge sur la ligne 15 sud. D'autres gares, au contraire, sont entièrement nouvelles et leur mise en service doit être accompagnée d'une dynamique de projets susceptible de créer un nouveau quartier mixte et dense comme à Bry - Villiers - Champigny.

La présente étude porte à titre de préfiguration sur les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, qui sera entièrement mise en service dès 2025. L'étude s'appuie sur l'exploitation de données statistiques, un récolement documenté des projets, des relevés de terrain et la tenue d'entretiens donnant une appréciation qualitative des opérations programmées.

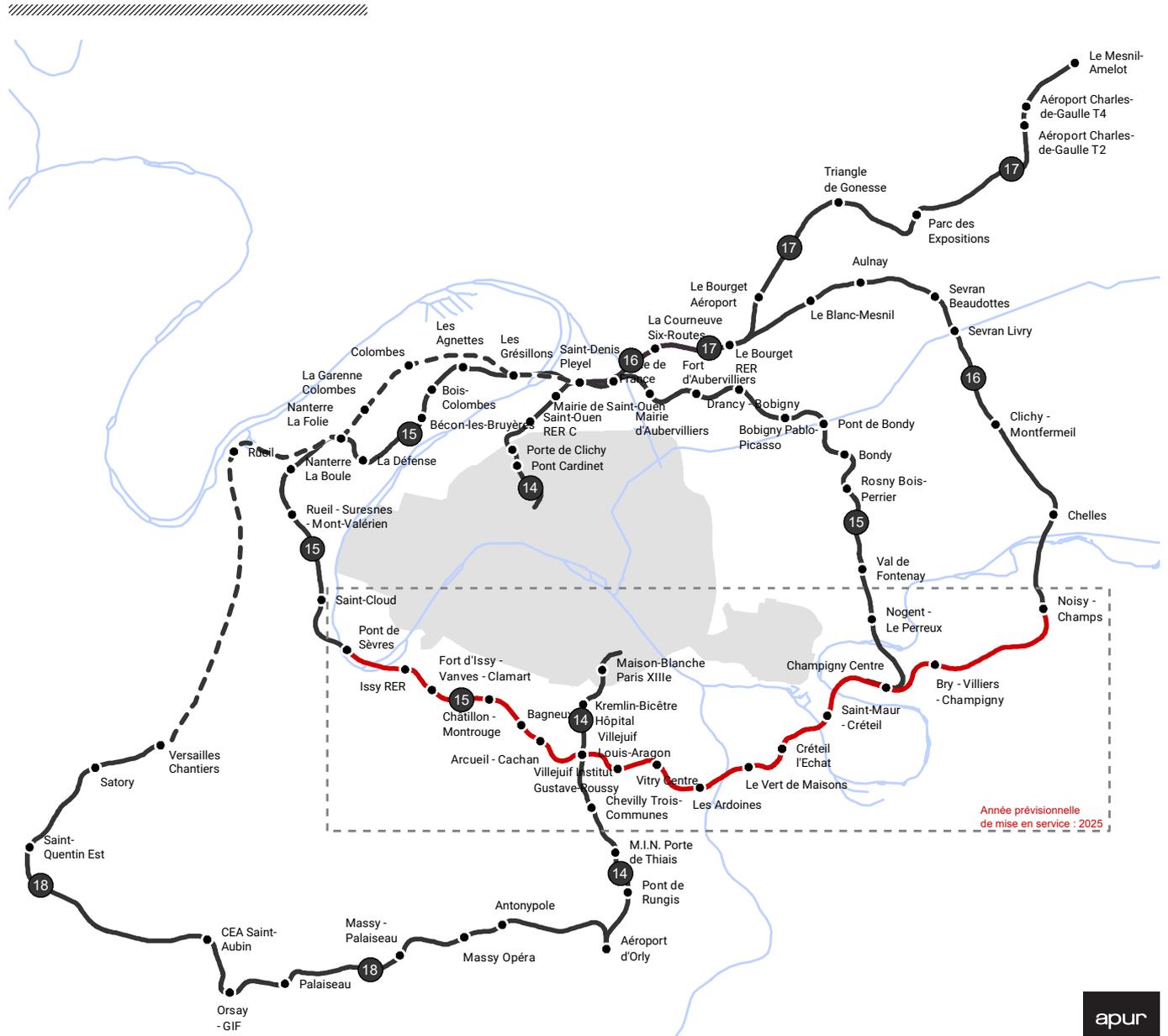
Une première partie de l'étude décrit les transformations engagées au travers de 80 projets d'aménagement dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud de façon quantitative et au regard de la chronologie de la réalisation.

Ce travail s'est donc appuyé sur les connaissances produites dans le cadre de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express depuis plusieurs années et a été enrichi par des informations sur les différents projets en cours, fournies par les opérateurs. Si le résultat n'est pas exhaustif (et ne le sera jamais, les projets connaissant tous des évolutions), les nombreux éléments réunis permettent de dresser un bilan déjà très complet de la situation des quartiers de gare et des mutations urbaines qui y sont engagées ces dernières années avec des éléments positifs, des alertes et des questions.

Une deuxième partie développe une approche plus qualitative des mutations urbaines au travers de 5 thématiques :

- L'accélération de la construction de logements, la mixité fonctionnelle et le rééquilibrage territorial ;
- La mixité sociale et la réduction des inégalités ;
- L'engagement environnemental et l'innovation au service de la ville zéro carbone ;
- L'accessibilité et l'embellissement des espaces publics ;
- Les nouveaux modes de faire, la diversification des usages et des outils.

LE GRAND PARIS EXPRESS



— Ligne 15 sud du Grand Paris Express (GPE)

Source : SGP







1. LES MUTATIONS ENGAGÉES DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD : PANORAMA DES PROJETS URBAINS



1.1

80 projets d'aménagement dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud

Des mutations portées par des projets urbains de transport

La ligne 15 sud compte ainsi **80 projets urbains liés à ses 16 quartiers de gares**. Ils se décomposent en :

- **25 Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)** ;
- **10 Projets de Renouvellement Urbain (PRU)** ;
- **13 Projets connexes mis en œuvre par la Société du Grand Paris** ;
- **5 projets issus de l'appel à projets urbains innovants « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 »** ;
- **8 Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** ;
- **19 autres projets, le plus souvent des opérations privées**.

Les projets de petite envergure ne sont pas pris en compte.

À la dynamique des projets urbains s'ajoute celle des projets de transport en commun.

En complément du Grand Paris Express, d'autres projets de transport se développent pour améliorer la desserte des territoires et des nouveaux quartiers. 3 lignes de métro seront prolongées : la ligne 4 de Mairie de Montrouge à Bagneux, la ligne 11 de Mairie des Lilas jusqu'à Noisy – Champs, la ligne 12 jusqu'à la station Issy RER. Des lignes de bus évolueront aussi : la ligne 389 sera prolongée depuis le quartier du Trapèze vers l'Hôtel de Ville de Boulogne-Billancourt, la

ligne 260 sera créée pour relier l'arrêt Gambetta-Boulogne à Suzanne-Lenglen (Paris 15^e) en traversant le quartier du Trapèze. Pour les tramways : le T10 sera prolongé jusqu'à la gare d'Issy RER, le T6 de Châtillon – Montrouge à la porte d'Orléans, le T9 reliera la Porte de Choisy à Paris au centre-ville d'Orly en passant par la future gare de Vitry Centre. Une nouvelle offre de TCSP se développera : le TZEN 5 reliera le 13^e arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi en croisant la gare des Ardoines, un TCSP devrait être installé le long de la RN19 de Créteil jusqu'à Brie-Comte-Robert, le TCSP Altival permettra de rejoindre la gare de Bry – Villiers – Champigny et enfin la ligne EST-TVM reliera Créteil à la gare de Noisy-le-Grand – Mont d'Est.

Parmi les 80 projets urbains liés aux 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express, les 17 projets les plus emblématiques ont fait l'objet d'un entretien auprès d'un aménageur et/ou d'une collectivité (cf. liste des entretiens en annexe). Des entretiens thématiques ont été menés auprès de la Société du Grand Paris (SGP), portant sur les projets connexes, les Comités de pôle et la politique des projets culturels et artistiques de la SGP. Ces rencontres avec différents acteurs de l'aménagement initient un dialogue voué à être renouvelé, qui permettra de suivre de manière approfondie les différentes problématiques liées aux mutations dans les quartiers de gare.

Note :

Un **quartier de gare** correspond au secteur d'environ 200 hectares situé dans un **rayon de 800 mètres** autour de la future gare du Grand Paris Express.

Les **projets d'aménagement** identifiés pour les quartiers de gare correspondent à ceux **situés en tout ou partie dans le périmètre du quartier de gare**.

Ils représentent 1 138 hectares, dont 650 hectares situés strictement dans le rayon de 800 m qui définit les quartiers de gare. Cela équivaut à 21 % de la surface totale des quartiers de gare.

Les « programmations totales » englobent l'ensemble des opérations dans ces projets d'aménagement, et ne peuvent, en raison de la disponibilité des données et de l'avancement des projets, tenir compte de leur appartenance ou non au périmètre strict des quartiers de gare.

Les chiffres de « programmations totales » ne prennent pas en compte les projets de type OAP (Orientations d'Aménagement et de programmation) et que la programmation de 5 projets dans 5 quartiers de gare (Bagneux, Villejuif Louis-Aragon, Créteil l'Echat, Saint-Maur – Créteil, Bry – Villiers – Champigny) n'est pas encore connue et donc comptabilisée.

80 projets qui recouvrent

1 138 hectares autour de la ligne 15 sud

5 910 544 m²

de surface de plancher totale programmés

dont 4 121 537 m² restant à bâtir

47 383 logements programmés

dont 32 789 logements restant à bâtir

3 010 406 m² de logements programmés

dont 1 884 477 m² de logements restant à bâtir

1 747 850 m² de bureaux programmés

dont 1 355 139 m² de bureaux restant à bâtir

469 030 m² d'équipements programmés

dont 409 755 m² d'équipements restant à bâtir

242 208 m² de commerces programmés

dont 148 277 m² de commerces restant à bâtir

79 601 m² d'hôtels programmés

dont 79 601 m² d'hôtels restant à bâtir

361 449 m² d'autres activités programmés

dont 237 488 m² d'activités restant à bâtir

Ces projets d'aménagement concernent 21 % de la surface de quartiers de gare de la ligne 15 sud*

*Quartier de gare : 800 mètres autour de la future gare du GPE

Les projets d'aménagement et de transport dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express



© Ph. Guignard - Val de Seine Aménagement, septembre 2018



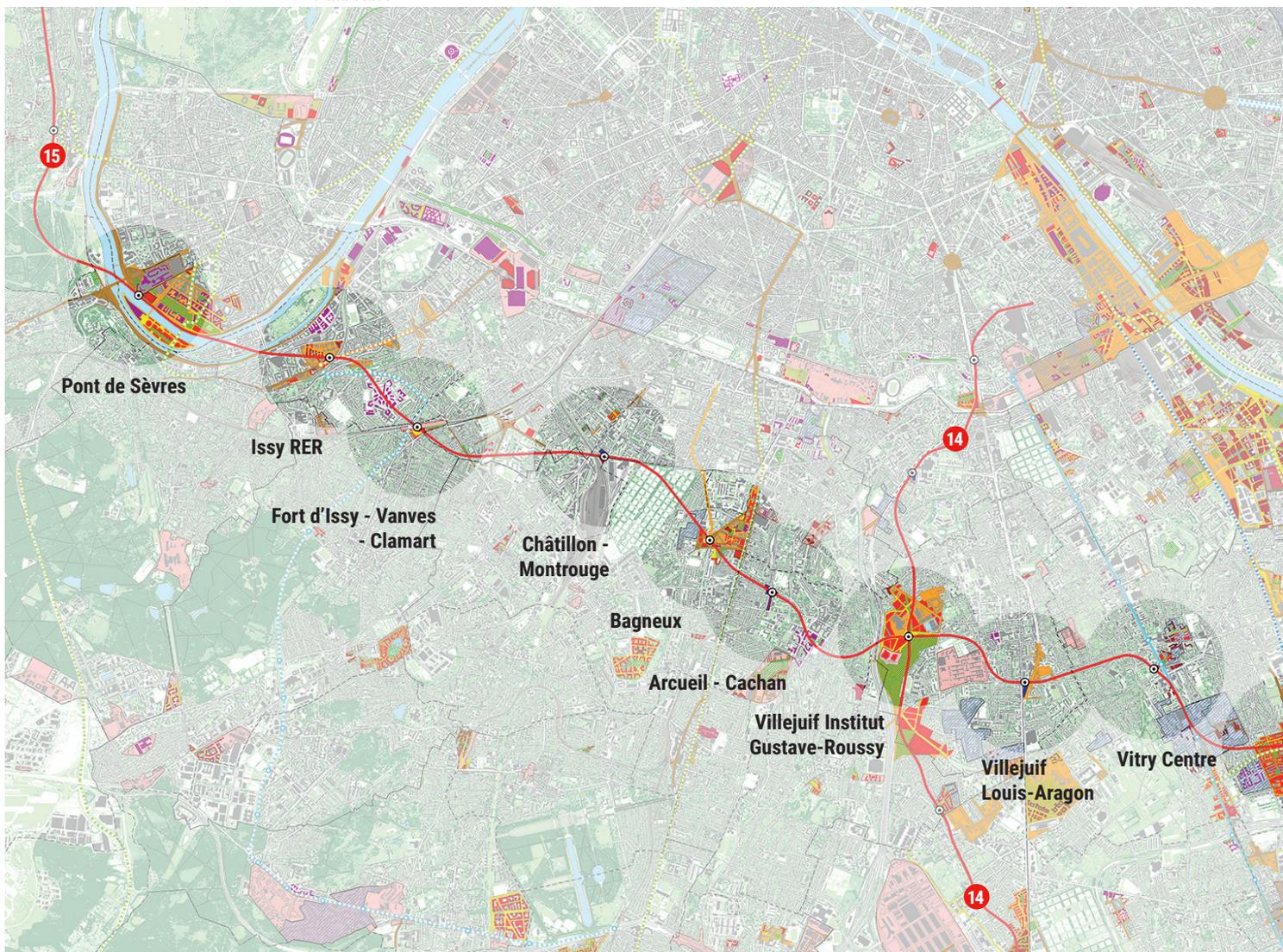
© Société du Grand Paris - Brunet Saunier architecture - Architecture Studio



© Société du Grand Paris - Philippe Gazeau



© Société du Grand Paris - Périphériques Architectes



© Société du Grand Paris - King Kong



© Société du Grand Paris - Valode et Pistre - Gaëtan Le Penhuel Architectes



© Société du Grand Paris - Valode et Pistre



© Société du Grand Paris - ANMA - Michel Guthmann - 5+1AA

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

Grand Paris Express (GPE)

- Ligne du Grand Paris Express
- Périmètre de 800 m autour des futures gares

Autres projets de Transport en Commun (TC)

- - - RER : étude
- - - Métro : chantier/étude
- - - Tram - train : étude
- - - Tramway : chantier/étude
- - - TCSP - TZEN : chantier/étude

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- Projet connexe Société du Grand Paris
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)

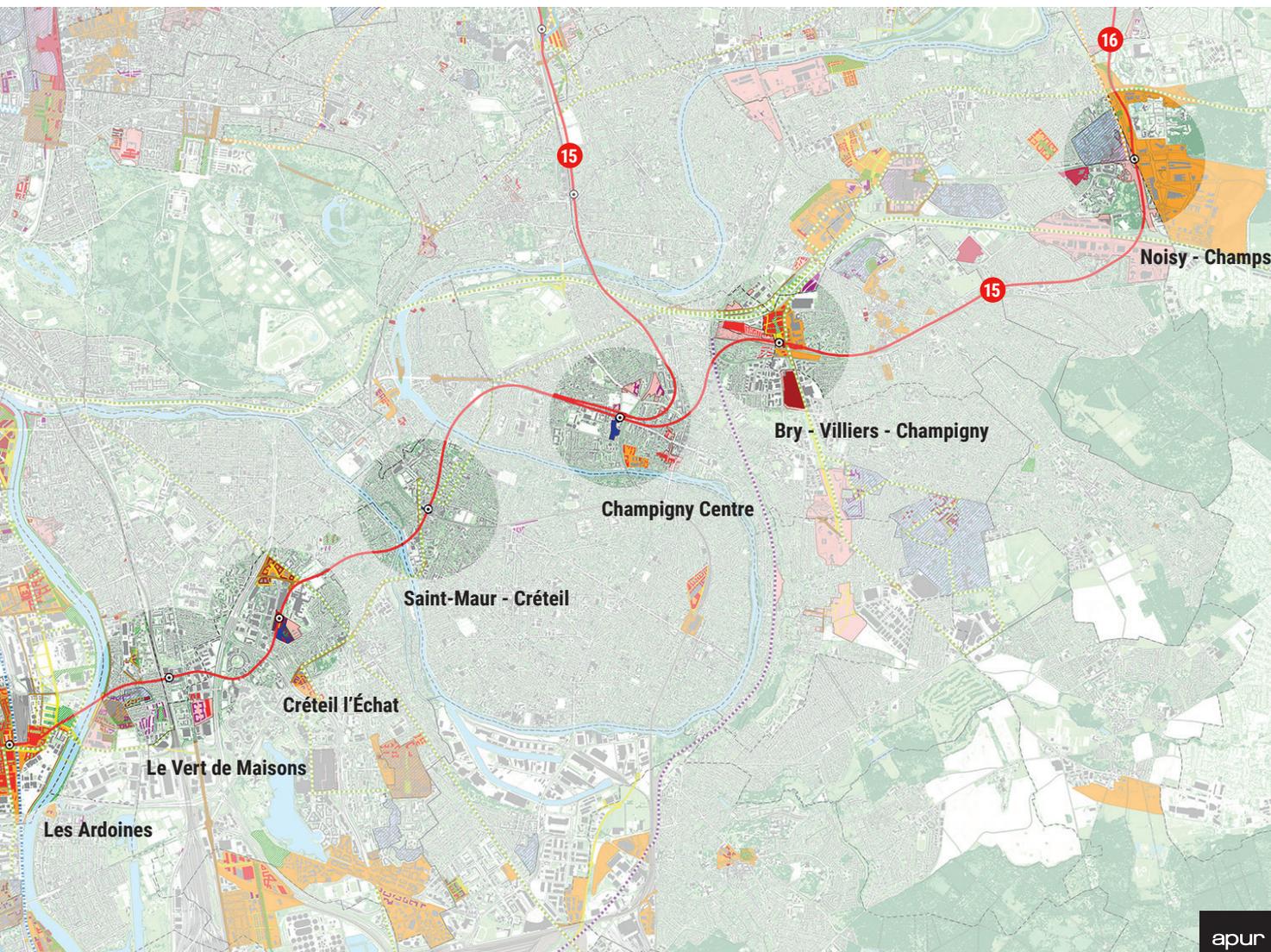
Bâti

- ◆ Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- Horizon avant 2025 :
 - ◆ Bâti créé
 - ◆ Bâti requalifié
- Horizon après 2025 :
 - ◆ Bâti créé
 - ◆ Bâti requalifié

Espace public et espace vert

- Création d'espace public
- Requalification de l'espace public existant
- Espace vert en projet
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités, Atlas des ZAC de l'UD92



La totalité des périmètres de projets identifiés autour des gares de la ligne 15 sud représente une surface au sol de 1 138 hectares. À l'intérieur du périmètre des quartiers de gare (800 m autour de la future gare), la part moyenne des surfaces en projet s'élève à 21 %. Les opérations sont majoritairement définies par de grands secteurs de projets, mais certaines s'insèrent de manière diffuse dans le tissu urbain existant. À l'échelle de chaque quartier, les contextes urbains étant initialement plus ou moins denses, le nombre de projets engagés et la part de chaque quartier en projet est très variable.

La programmation totale des projets compte 5 910 544 m² de surface de plancher. Les programmes sont essentiellement mixtes, avec la moitié des surfaces créées consacrée au logement, le reste se répartissant entre des programmes tertiaires, des équipements, des activités et des commerces.

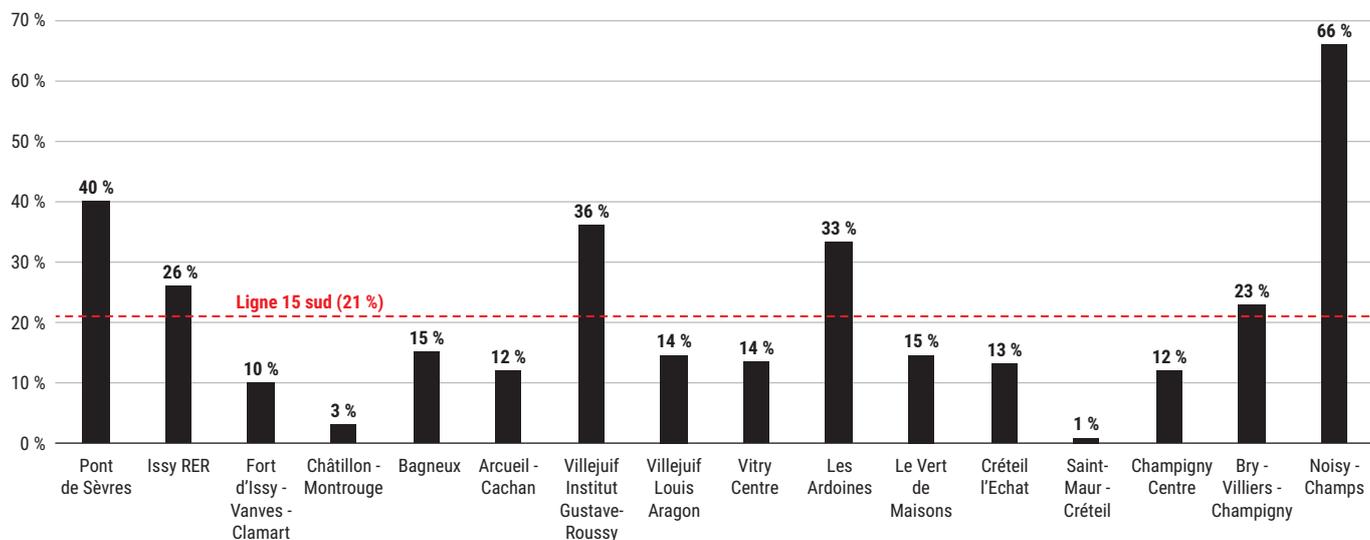
Note liée au tableau de programmation ci-dessous :

- Les projets peuvent être situés en tout ou partie dans les périmètres du quartier de gare. Les données présentées dans le tableau correspondent à l'emprise totale des projets.
- Les projets de type OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) sont compris dans les calculs du nombre de projets et de la surface au sol totale des projets (en ha), en revanche ils ne sont pas pris en compte dans les calculs de programmation totale car leurs programmations ne sont pas connues.
- Les programmations de 5 projets dans 5 quartiers de gare (Bagneux, Villejuif Louis-Aragon, Créteil l'Echat, Saint-Maur – Créteil, Bry – Villiers – Champigny) ne sont pas encore connues et ne sont donc pas comptabilisées.
- Pour les périmètres de projet compris à l'intérieur de périmètre de projets plus large, comme par exemple IMGP Campus Horizons au sein de la ZAC Campus Grand Parc dans le quartier de gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy, les surfaces et les programmations n'ont pas été double-comptées.

	Pont de Sèvres	Issy RER	Fort d'Issy - Vanves - Clamart	Châtillon - Montrouge	Bagneux	Arcueil - Cachan	Villejuif Institut Gustave-Roussy
Communes de rattachement	Boulogne-Billancourt-Sèvres	Clamart, Issy-les-Moulineaux, Meudon	Clamart, Issy-les-Moulineaux, Malakoff, Vanves	Châtillon, Montrouge, Malakoff	Arcueil, Bagneux, Montrouge	Arcueil, Cachan	Cachan, Villejuif
Nombre de projets	3	7	3	6	4	6	3
Surface au sol totale des projets (en ha)	116	53	19	5	36	42	102
Part des quartiers de gare en projet (en %)	40 %	26 %	10 %	3 %	15 %	12 %	36 %
Nombre de logements	5 000	4 376	1 923	237	3 179	2 227	4 879
dont restant à livrer (nombre)	0	2 225	300	175	2 988	520	4 879
Logements (m²)	394 300	282 522	105 153	33 600	221 351	156 350	254 951
dont restant à livrer (m²)	0	136 022	6 550	12 200	207 981	32 350	254 951
Dont logements sociaux (m²) connus	0	55 074	20 776	16 875	34 660	6 470	48 000
dont restant à livrer (m²)	0	44 194	2 550	6 944	34 660	6 470	48 000
Bureaux (m²)	363 100	69 000	65 500	20 600	119 000	26 645	150 000
dont restant à livrer (m²)	112 000	28 144	18 000	7 200	94 000	26 645	150 000
Activités (m²)	107 466	840	800	0	0	0	0
dont restant à livrer (m²)	-	840	800	0	0	0	0
Equipements (m²)	33 400	17 500	12 760	0	4 000	4 800	20 000
dont restant à livrer (m²)	11 100	6 555	600	0	2 500	0	20 000
Commerces (m²)	53 734	17 500	3 100	3 350	16 500	7 180	21 000
dont restant à livrer (m²)	4 000	7 767	1 600	2 600	16 500	2 880	21 000
Hôtels (m²)	0	0	0	0	0	2 550	9 000
dont restant à livrer (m²)	0	0	0	0	0	2 550	9 000
Surface totale (m²)	952 000	380 976	187 313	57 550	360 851	197 525	454 951
dont restant à livrer (m²)	127 100	179 328	27 550	22 000	320 981	64 425	454 951
Densité bâtie des projets (surfaces programmées totales/surfaces au sol)	1,01	0,72	1,13	3,03	1,43	0,85	0,45

Récolement des données arrêté au 1er janvier 2019, merci de nous signaler les évolutions éventuelles

PART DE LA SURFACE AU SOL EN PROJET DANS LES QUARTIERS DE GARE (SURFACE TOTALE)



Source : Apur - 2019

Villejuif Louis-Aragon	Vitry Centre	Les Ardoines	Le Vert de Maisons	Créteil l'Echat	Saint-Maur - Créteil	Champigny Centre	Bry - Villiers - Champigny	Noisy - Champs
Villejuif, Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	Alfortville, Maisons-Alfort, Créteil	Créteil	Saint-Maur-des-Fossés	Champigny-sur-Marne	Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne	Champs-sur-Marne, Noisy-le-Grand
4	1	4	5	7	2	9	10	6
45	165	55	36	89	3,5	55	48	269
14 %	14 %	33 %	15 %	13 %	1 %	12 %	23 %	66 %
1 398 1 090	696 696	4 246 3 700	2 397 2 333	4 367 2 358	non défini	1 753 1 293	1 547 1 432	9 158 8 800
82 602 61 350	55 000 55 000	299 321 229 000	79 503 79 503	294 364 141 983	non défini	106 887 61 087	107 500 96 500	534 702 510 000
13 564 13 564	22 000 22 000	148 035 137 400	23 536 23 536	103 494 48 018	non défini	16 163 16 163	8 750 8 750	69 000 69 000
32 000 32 000	0 0	310 000 310 000	21 700 21 700	53 605 41 000	non défini	15 000 15 000	107 600 107 600	391 850 391 850
0 0	25 000 25 000	83 000 83 000	0 0	27 595 12 000	0 0	16 098 15 198	70 650 70 650	30 000 30 000
0 0	17 000 17 000	23 600 21 000	500 500	8 970 4 000	0 0	1 000 1 000	5 500 5 500	320 000 320 000
3 900 3 900	0 0	18 300 17 000	2 922 2 922	2 000 2 000	non défini	11 271 10 521	47 347 17 347	38 240 38 240
12 500 12 500	0 0	0 0	0 0	10 000 10 000	0 0	6 500 6 500	30 051 30 051	9 000 9 000
131 002 109 750	97 000 97 000	734 221 660 000	104 625 104 625	396 534 210 983	6 800 6 800	156 756 109 306	368 648 327 648	1 323 792 1 299 090
1,15	-	1,35	0,80	1,38	3,33	1,05	0,96	0,60

Une concentration de projets livrés entre 2015 et 2025

Un effet levier du GPE plus ou moins marqué

L'étude des 80 projets urbains des quartiers de gare de la ligne 15 sud révèle un effet levier du projet de Grand Paris Express plus ou moins marqué selon les gares. Sur la ligne 15 sud, **11 des 16 futures gares seront construites en interconnexion avec des transports en commun ferrés existants** (1 avec le Transilien, 6 avec les RER A, B, C et D, 4 avec les métros 7, 8, 9 et 13).

Les 5 quartiers non desservis actuellement sont Bagneux, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Vitry Centre, Champigny Centre et Bry – Villiers – Champigny. **Souvent, des projets urbains pré-existaient à l'annonce de l'arrivée de la gare.** C'est le cas par exemple de projets de renouvellement urbain comme le PRU Balzac (Les Ardoines) ou la ZAC Chantereine (Le Vert de Maisons), ou bien de projets de plus grande ampleur comme la ZAC Seguin Rives de Seine à Pont de Sèvres. Ces projets sont aujourd'hui presque totalement livrés.

Le GPE a permis la relance, l'accélération ou l'évolution de projets urbains. A Noisy – Champs par exemple, la ZAC des Hauts-de-Nesles se superpose à l'ancienne ZAC du Rû de Nesles dont les plans remontent déjà aux années 1970 et qui a été définie à partir de 2018 en lien avec la future gare, au sud du secteur.

D'autres projets, plus rares, ont été impulsés par la dynamique et surtout par l'emplacement de la gare du Grand Paris Express. Le cas de la ZAC Campus Grand Parc dans le quartier de Villejuif Institut Gustave-Roussy est intéressant: la programmation de la ZAC au nord s'est orientée vers les activités liées à l'Institut Gustave-Roussy (pôle de recherche et activités pharmaceutiques, extension de l'IGR, offre hôtelière), tandis que le sud du secteur de projet propose de nouveaux logements. L'accessibilité à la Métropole, renforcée par les lignes 14 et 15 sud, rend l'opération plus attractive

pour les investisseurs autant que pour les futurs résidents.

D'une manière générale, il est très difficile de distinguer l'effet GPE de la dynamique métropolitaine tant le métro participe de la construction métropolitaine.

Des programmations liées au GPE et des opportunités de mise en réseau

L'effet du GPE sur les projets urbains apparaît également à travers leurs programmations. **Certains projets accueilleront des programmations spécifiques liées à l'arrivée du GPE, à la meilleure accessibilité aux territoires de la métropole et à l'amélioration de la mise en réseau des équipements et des lieux d'emplois qu'il génère.** Par exemple, à Bry – Villiers – Champigny, la programmation de résidences étudiantes dans le projet de la ZAC Marne Europe est motivée par l'interaction avec le pôle universitaire de Noisy – Champs, qui se trouvera à seulement 4 minutes en métro au lieu de 37 aujourd'hui en transports en commun.

Une gestion des chantiers et un phasage des livraisons complexes

Un certain nombre de quartiers de gare connaissent ainsi une concentration de projets d'aménagement et de transport autour des gares. L'horizon de livraison des immeubles et de mise en service des transports peut varier, mais il reste que **les temporalités de chantier se chevauchent bien souvent, générant des problématiques de congestion sur les espaces publics, d'acheminement de matériaux, de consommation temporaire d'espaces** (bases chantier par exemple), **et de nuisances** (bruits, odeurs et blocages des espaces publics) qui ajoutent à la complexité opérationnelle des projets.

Cela peut avoir pour effet de retarder certaines livraisons, en particulier pour les projets qui dépendent de l'arrivée de la gare : la majorité des projets connexes par exemple, qui seront construits en surplomb de la gare du GPE ou bien les projets qui dépendent de la libération du foncier occupé par les emprises de chantier de la SGP. Ces impacts peuvent toutefois être nuancés dans le cas des projets dont la livraison n'est pas conditionnée par l'arrivée du GPE. Par exemple, à Bagneux, la ZAC de l'Ecoquartier Victor Hugo bénéficie du prolongement de la ligne 4 du métro, qui arrivera en 2021, soit bien avant celle de la ligne 15 sud, et qui permet de commercialiser et de mettre en œuvre le projet urbain sans être dépendant des éventuels aléas opérationnels de la ligne 15 sud.

PROJETS LIVRÉS ENTRE 2015 ET 2035



Projets de transport en commun

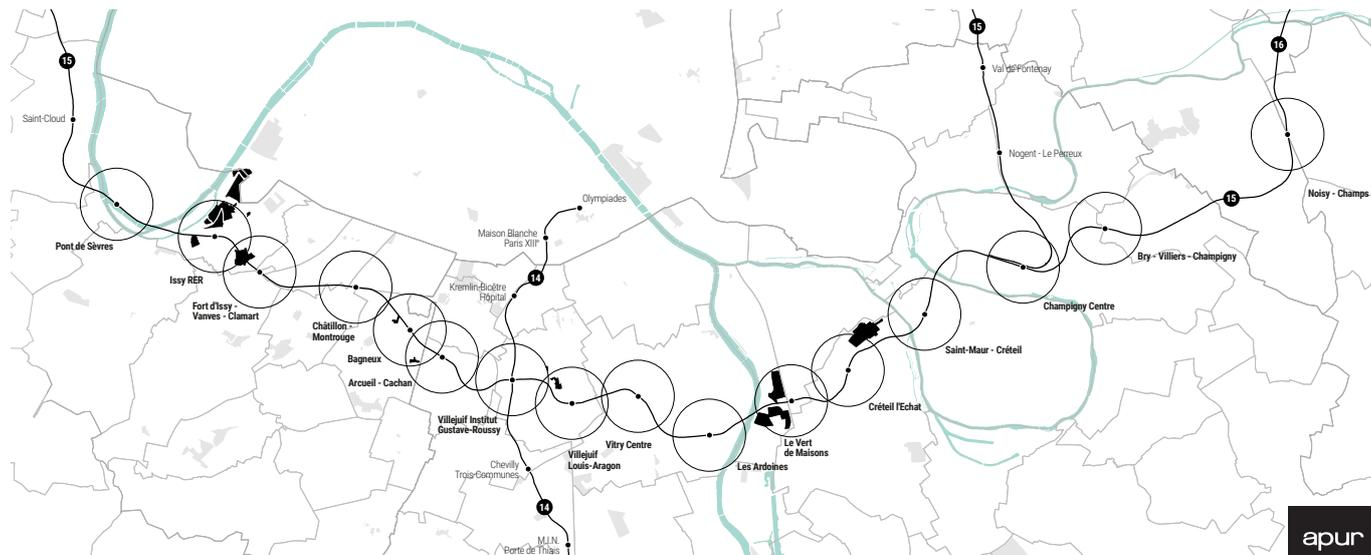
- Grand Paris Express
- Périmètre de 800 m autour des futures gares du GPE
- - - Autres projets de transport en commun

Projets urbains

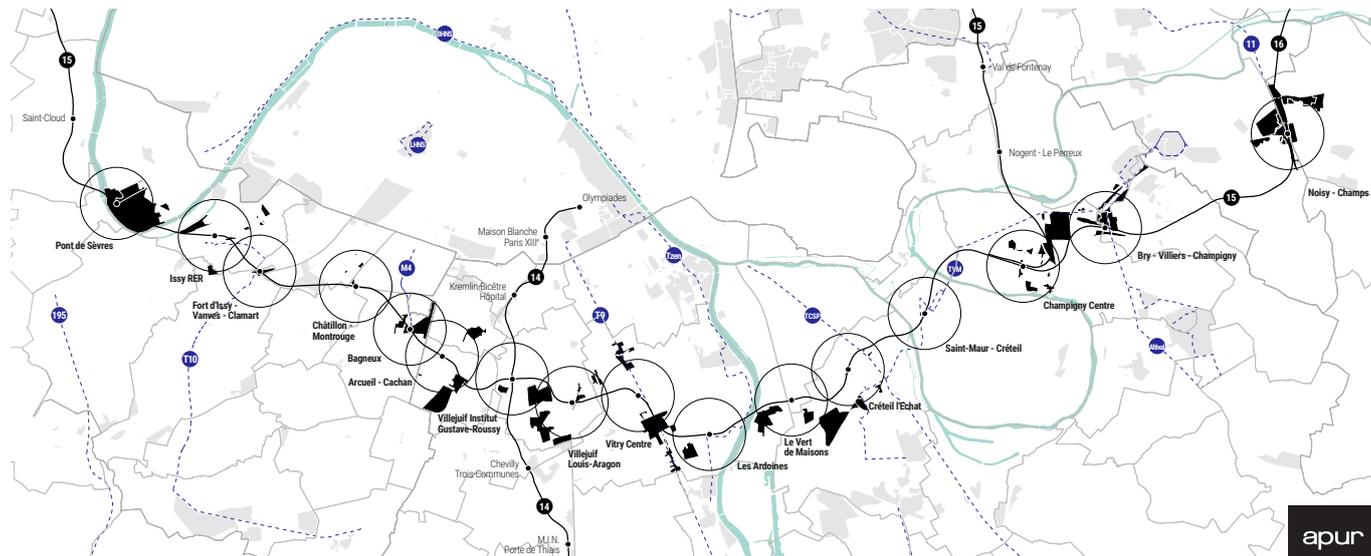
- Projet d'aménagement lié à un quartier de gare de la ligne 15 sud du GPE
- Projet d'aménagement en dehors des quartiers de gare de la ligne 15 sud du GPE

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités

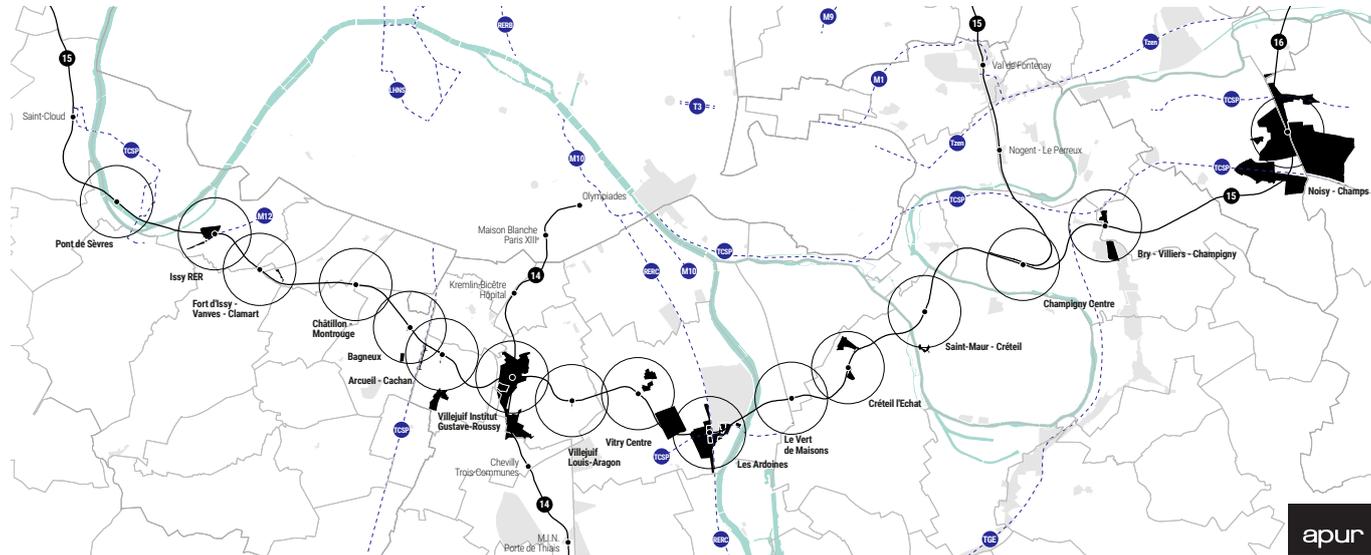
PROJETS LIVRÉS AVANT 2015



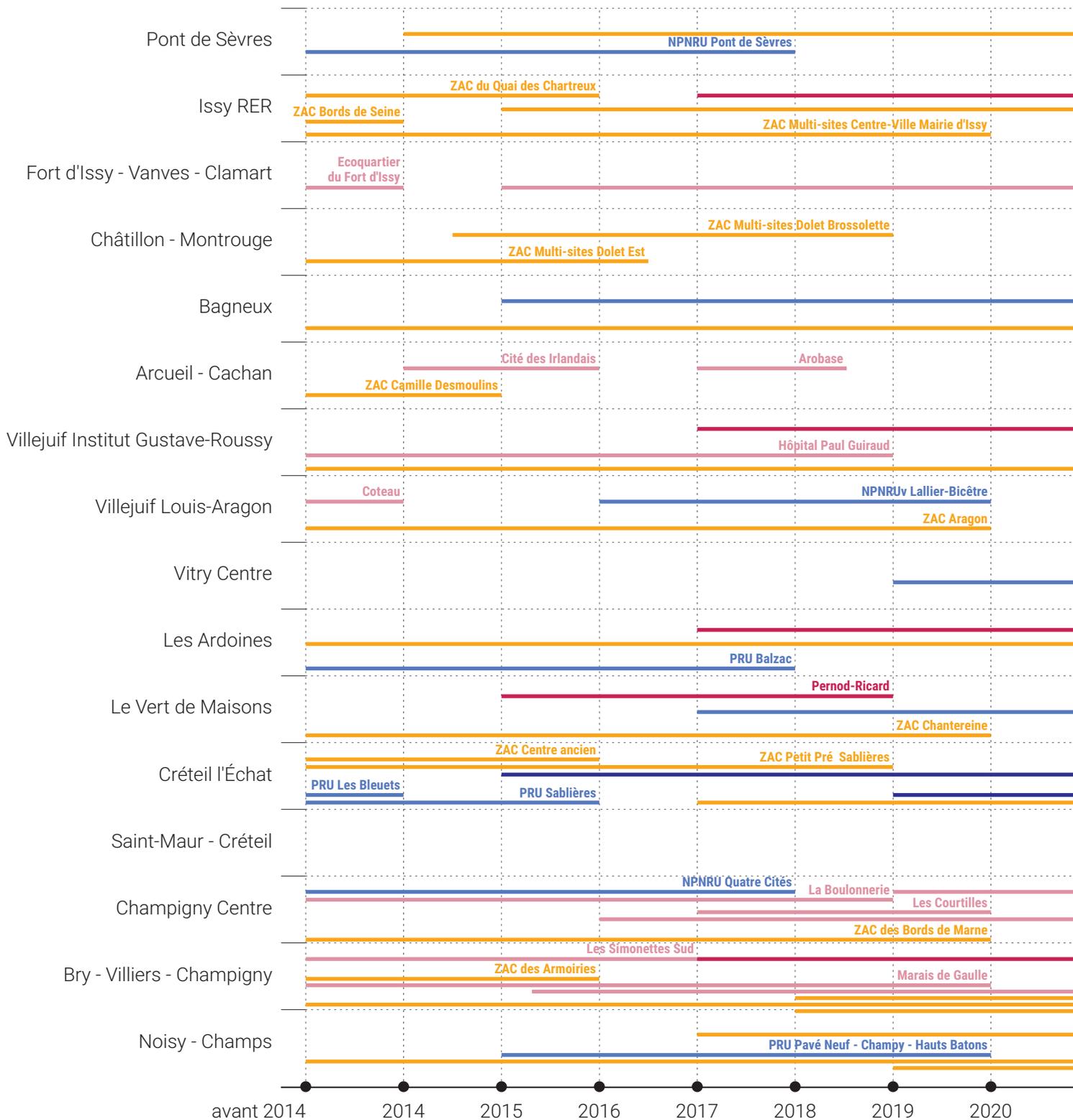
PROJETS LIVRÉS ENTRE 2015 ET 2025



PROJETS LIVRÉS ENTRE 2025 ET 2035



Les horizons de livraison des projets

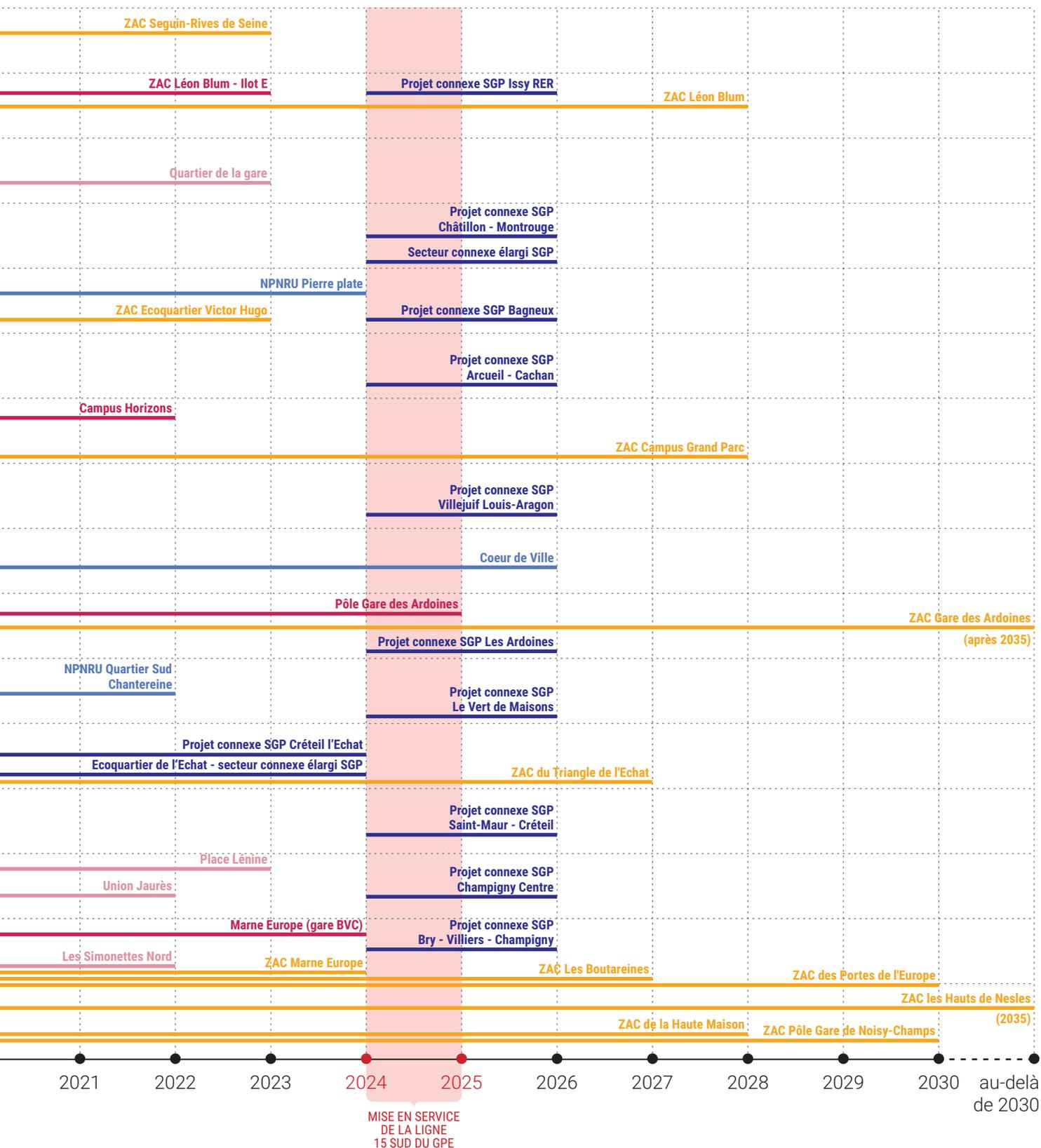


NATURE DES DISPOSITIFS DE PROJETS

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
- Projet connexe mis en oeuvre par la SGP
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)

Source : Apur - Janvier 2019, aménageurs et collectivités

Note : Ce graphique ne fait apparaître ni les 8 OAP ni les 7 projets urbains dont les horizons de livraison sont inconnus : Îlot Percy (Issy RER), Quartier Nord future ZAC (Bagneux), Campus Cachan (Arcueil – Cachan), Pont de Créteil (Saint-Maur – Créteil), Ancienne Gare du Plant et Champs de l'Alouette (Champigny Centre), SMR Ligne 15 RGPE (Bry – Villiers – Champigny).



1.2

Des mutations entre nouveaux développements et renouvellement de quartiers existants

Des dispositifs de mutation traditionnels et «innovants»

L'observation des mutations dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud met en évidence la diversité des dispositifs de mutation. **Ces dispositifs de mutation regroupent à la fois des modes d'actions «traditionnels»** tels que les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), des programmes aux objectifs plus diversifiés à l'image des Programmes de Renouvellement Urbain (PRU), **ou bien encore des dispositifs émergents, dits «innovants»** comme les appels à projets urbains innovants (Inventons la Métropole du Grand Paris). Ils s'opèrent aussi au gré d'opportunités foncières comme les projets connexes aux gares de la ligne 15 sud.

Parmi les 80 projets recensés, se trouvent 25 Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), 10 Programmes de Renouvellement Urbain (PRU), 5 projets issus du premier appel à projet «Inventons la Métropole du Grand Paris» (IMGP 1), 13 projets connexes aux gares menés par la Société du Grand Paris et 8 Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Ces différents types de projets reflètent un spectre large d'objectifs (une production de logements, de surfaces d'activités économiques ou d'équipements, des objectifs

qualitatifs, des temporalités de réalisation plus ou moins longues, de simples orientations, etc.).

Une diversité de maîtres d'ouvrage

Participant en tant qu'aménageur et/ou opérateur et partageant ou non la maîtrise d'ouvrage de ces projets, les villes sont impliquées dans 25 projets, les Sociétés d'Économie Mixte (SEM) ou les Sociétés Publiques Locales d'Aménagement (SPLA) dans 21 projets, la Société du Grand Paris dans 19 projets (projets connexes, IMGP 1, etc), les Établissements Publics d'Aménagement (EPA) dans 12 projets, des bailleurs sociaux dans 7 projets, les Établissements Publics Territoriaux (EPT) dans 4 projets et l'Etat dans 2 projets. Les acteurs privés sont présents quant à eux dans 11 projets, notamment dans les projets IMGP 1, les projets connexes de la SGP, en tant qu'opérateur dans certains secteurs d'aménagement (Union Jaurès à Champigny-sur-Marne par exemple). Ainsi, **56% des maîtres d'ouvrage sont des acteurs locaux** (en tant qu'entité administrative, à travers une SEM ou SPLA ou via un bailleur social). **L'État, via les EPA ou la SGP, est impliqué dans 33% des projets et le secteur privé dans 11%.**

80
projets

pour

16
quartiers de gare
de la ligne 15 sud

25
ZAC

(Zone d'Aménagement Concerté)

10
PRU

(Programme de Renouvellement Urbain)

5
Projets IMGP 1

(« Inventons la Métropole du Grand Paris 1 »)

13
Projets connexes
SGP

8
OAP

(Orientations d'Aménagement
et de Programmation)

19
autres projets

(Ex : opération privée)

Au delà, **les mutations ne sont pas l'œuvre unique d'acteurs publics et d'aménageurs, de promoteurs privés ou de simples personnes physiques** : de nouveaux modèles émergent, impliquant la participation des habitants, des maîtrises d'œuvre ou des futures maîtrises d'ouvrage à des stades de conception et de réalisation moins classiques. Cela met ainsi en évidence l'adaptation des modes de faire au contexte local mais également la position des quartiers de gare comme laboratoires de nouveaux dispositifs de production de la ville.

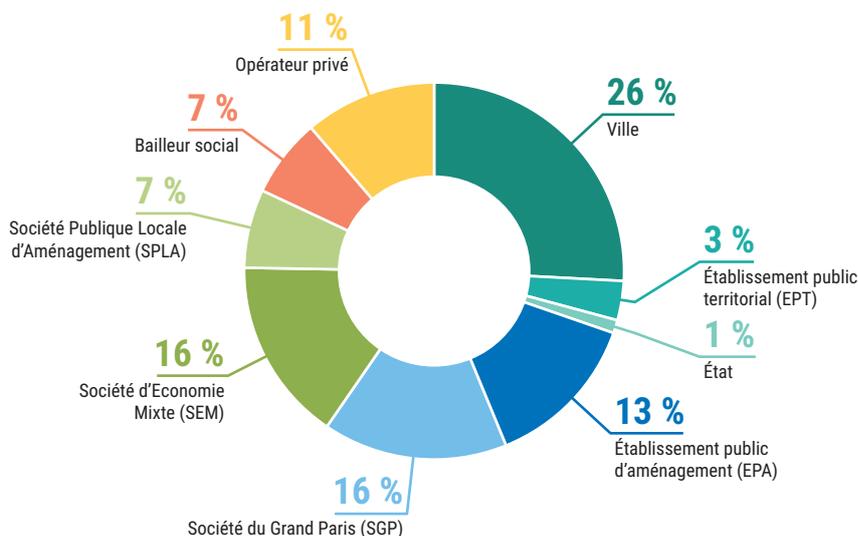
Une adaptation des modes de faire au contexte local

Par exemple, à Créteil l'Echat dans le cadre de la ZAC du Triangle de l'Echat, Grand Paris Aménagement a entrepris dès le lancement de la ZAC en 2017 **une démarche de co-conception avec les opérateurs privés, pour ce qui concerne la programmation et la typologie du bâti**. Ainsi, les prescriptions pour chaque fiche de lot ont été discutées dans le cadre d'ateliers menés en commun avec 4 promoteurs, la ville de Créteil, l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir, les bailleurs et Grand Paris Amé-

nagement. Néanmoins, en attendant l'attribution des lots, chaque opérateur voulant obtenir des parts équivalentes dans chaque phase opérationnelle du projet, ils ont donc signé un protocole, qui leur fait porter ensemble les études sur la totalité du site.

A Bagneux, pour le secteur 4 de la ZAC Ecoquartier Victor Hugo, la SADEV 94, aménageur du projet, a décidé de reconduire l'expérience réussie du lot G3, qui impliquait les habitants du quartier dans le cadre d'un jury citoyen et faisait travailler les promoteurs et architectes ensemble en amont de la désignation finale. **La volonté ici n'est pas de faire de la concertation mais de la coproduction**. De leur côté, les promoteurs, associés à un architecte, présentent dans un premier temps des notes d'intention (pas d'esquisse architecturale à ce stade) portant sur l'architecture, l'environnement, la technique et le vivre ensemble. Ils candidatent dans un premier temps sur l'ensemble des lots, mais ne se verront désignés que pour un seul, ceci afin de favoriser la diversité des projets et privilégier une réflexion sur la petite échelle (100-150 logements maximum). Avec un prix de sortie et une charge foncière fixés, les promoteurs doivent garantir le coût de la construc-

NATURE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE DES 80 PROJETS URBAINS DE LA LIGNE 15 SUD



Source : Apur - 2019

tion : la SADEV 94 leur permet de réinterroger le projet afin qu'ils proposent des solutions innovantes et adaptées à leur savoir-faire. Une fois désignés pour chacun des lots, des ateliers avec Arte Charpentier, l'architecte-urbaniste coordinateur de la ZAC Ecoquartier Victor Hugo, les promoteurs et les habitants seront organisés pour parfaire le projet. Le collège des habitants, au côté de celui des promoteurs et de celui de la collectivité et de l'aménageur, permet d'enrichir les débats grâce à une connaissance et une maîtrise parfaites de leur quartier, tout en maintenant une vision globale et non restreinte des mutations du quartier (pas d'attitude de type "NIMBY"), à l'image de ce qui a été fait pour le lot G3. Ce collège de citoyens intervient donc à plusieurs étapes de la définition du projet, dans le cadre d'ateliers. L'intérêt de l'association des citoyens à la conception du projet est ici de coller au mieux à leurs attentes pour le quartier, en définissant avec eux les ambitions du projet, et ainsi d'anticiper et de répondre aux éventuels recours.

Les quartiers de gare comme laboratoire de nouveaux dispositifs de production de la ville

L'étude des divers types de projet dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud les fait également apparaître comme des laboratoires de nouveaux dispositifs de production de la ville, adaptés ou adaptables à la situation locale.

C'est ainsi que **la Société du Grand Paris contribue au développement de projets dans les quartiers de gare, que ce soit à travers les projets connexes aux gares**, au nombre de 13, directement au-dessus des bâtiments de gare (par exemple à Issy RER) ou en juxtaposition (comme à Saint-Maur - Créteil), **ou bien même sous forme de secteurs d'aménagement** (comme

à Créteil l'Echat). La SGP a également été moteur dans la mise en œuvre de la première vague de l'appel à projets urbains innovants porté par la Métropole du Grand Paris "Inventons la Métropole du Grand Paris" (IMGP 1), dont certains projets emblématiques se trouvent aux abords des gares : à Bry - Villiers - Champigny (le projet «Balcon sur Paris», porté par la Compagnie de Phalsbourg) ou aux Ardoines (le projet «Démonstrateur métropolitain», porté par Linkcity).

Enfin, on soulignera **la présence de montages partenariaux nouveaux, entre l'État et les collectivités**, dans le cadre d'une Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (ou SPLA-IN). Ces montages sont désormais permis par la loi du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain. Avec pour objectif de répondre aux besoins d'aménagement et de construction de logements dans les secteurs déjà urbanisés, ils encouragent les partenariats «public-public» durables entre l'État et les collectivités. Dans le cadre d'opérations d'envergure qui peuvent être difficiles pour une collectivité à porter seule, la SPLA-IN permet de renforcer l'intervention locale de l'État aménageur. La répartition du capital assure toutefois à la collectivité de conserver une minorité de blocage : la collectivité doit posséder au minimum 35% du capital et des droits de vote. A Noisy - Champs, la SPLA-IN créée entre la ville de Noisy-le-Grand et l'Epamarne sur un territoire hors secteur d'intervention de ce dernier, aura pour objet l'aménagement du Pôle Gare de Noisy - Champs.

Définitions de quelques modes opératoires de projets urbains

ZAC : Une Zone d'Aménagement Concerté ou ZAC est une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. Source : Code de l'urbanisme

PRU (Programme de renouvellement urbain) : cette catégorie regroupe les projets issus du PNRU 1 (Programme National de Rénovation Urbaine) créé en 2005 par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), puis du NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) à partir de 2014, calé sur la géographie des Quartiers Politique de la Ville (QPV) et qui court jusque 2024.

IMGP 1 : « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 », lancé en 2017 par la Métropole du Grand Paris, sur le modèle notamment de « Réinventer Paris » est une initiative d'Appel à Projets Urbains Innovants (APUI).

Il s'agit d'un processus de cession foncière avec charges dans laquelle sont associés certains engagements, en termes d'innovation notamment et, dans une certaine mesure, de programme. Les candidats forment des groupements hybrides dans lesquels se mêlent promoteurs, investisseurs; maîtres d'œuvre, AMO, start-ups ou futurs usagers, permettant ainsi de soumettre à la collectivité des projets complets (de la conception à l'exploitation, en passant par sa rentabilité), la collectivité gardant aussi une certaine maîtrise de la destination finale du foncier cédé.

Projets connexes : Développés par la Société du Grand Paris, les projets connexes sont des opérations visant à participer à l'insertion urbaine des futures gares du Grand Paris Express. Ils sont de deux types : des « bâtiments connexes », c'est-à-dire des projets immobiliers implantés en surplomb des futures gares, ou des « secteurs connexes élargis », c'est-à-dire des périmètres plus larges identifiés pour développer des projets urbains à proximité des futures gares.

OAP : Les Orientations d'Aménagement et de Programmation comprennent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD du PLU), des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Elles peuvent notamment définir des actions nécessaires pour permettre le renouvellement urbain, favoriser la mixité fonctionnelle, porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ou bien encore prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

SPLA - IN : Une Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (ou SPLA-IN) est un type de montage partenarial nouveau entre l'État et les collectivités qui porte l'objectif de répondre aux besoins d'aménagement et de construction de logements dans les secteurs déjà urbanisés. Dans le cadre d'opérations d'envergure qui peuvent être difficiles pour une collectivité à porter seule, la SPLA-IN permet de renforcer l'intervention locale de l'État aménageur. La répartition du capital assure toutefois à la collectivité de conserver une minorité de blocage : la collectivité doit posséder au minimum 35% du capital et des droits de vote.

12 quartiers de gare comportent au moins un Quartier Politique de la Ville (QPV)

La ligne 15 sud concernée par la géographie prioritaire de la politique de la ville

Les QPV sont issus de la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014, qui a modifié la géographie prioritaire de la politique de la ville. Les quartiers prioritaires 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 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.

Les actions entreprises dans le cadre de ces programmes incluent des démolitions-reconstructions, des requalifications d'espaces publics, aussi bien que des actions sociales. Pour notamment améliorer l'attractivité des quartiers prioritaires 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 à la propriété, cette in-

LES QUARTIERS DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

Dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express

- Quartier Prioritaire de la Ville (QPV)
- Bande de 300 m où la TVA pour la construction de logements est réduite à 5,5 %

Source : Apur - 2019





© Apur

Le NPNRU Pierre Plate dans le quartier de gare Bagneux

citation fiscale s'appliquant aussi dans une bande de 300 mètres autour des QPV;

- Un abattement de 30% au bénéfice des bailleurs sociaux sur la base fiscale de la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB).

Les QPV surtout à l'est de la ligne 15 sud

Répartis long de la ligne, bien que principalement dans les quartiers de gare du Val-de-Marne, **les QPV visent une centaine d'hectares situés dans le périmètre de 800 m autour des futures gares.**

Vitry-sur-Seine est la commune dont les quartiers de gare sont les plus concernés par les quartiers de la politique de la ville. Le quartier de gare de Vitry Centre compte près de 13% de sa surface en





Affichage de l'opérateur Bouygues Immobilier dans le quartier de gare de Champigny Centre

QPV, soit 26 hectares environ, et Les Ardoines 5,5%, soit 11 hectares. Non loin, Le Vert de Maisons, côté Alfortville, est concerné par deux QPV, couvrant à eux deux environ 6,5 hectares. Enfin, 15 hectares du quartier de Noisy - Champs sont également visés par un QPV.

Les acteurs de la politique de la ville et leurs stratégies

Le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), la Société du Grand Paris, l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) et l'École d'urbanisme de Paris ont produit en partenariat, entre juin 2017 et juin 2018, une étude qui s'attache à **comprendre comment les acteurs des quartiers de la politique de la ville où une gare du Grand Paris Express est prévue, anticipent ou, tout du moins, se projettent dans ce projet et les transformations qui pourraient en découler.** 130 étudiants de Master et une quinzaine de chercheurs de l'École d'urbanisme de Paris ont été mobilisés afin d'étudier dix gares représentatives, toutes situées au sein ou à proximité de QPV : Arcueil - Cachan et Bagneux sur la ligne 15 Sud, Aulnay, Clichy - Montfermeil et Sevran - Beaudottes sur la ligne 16, Drancy - Bobigny et Rosny Bois-Perrier sur la ligne 15 Est, La Courneuve Six-Routes sur les lignes 16 et 17, Les Agnettes et Nanterre La-Folie sur la ligne 15 Ouest.

Ce travail a permis d'identifier trois profils de quartiers :

- Les quartiers dont les acteurs intègrent fortement la future gare du GPE dans leur dynamique de projet (Bagneux, Arcueil - Cachan) ;
- Les quartiers dont les acteurs ont une forte dynamique de projet mais peu tournée vers la future gare du GPE ;
- Les quartiers dont les acteurs semblent peu intégrer la gare du GPE dans leur dynamique de projet.

Au travers de l'analyse des choix de programmation et de planification, deux grands types de stratégie publique de développement se dégagent :

- Une volonté de transformer le territoire et d'attirer de nouvelles populations et activités (Bagneux et Arcueil - Cachan) ;
- Une volonté d'améliorer le cadre de vie des populations résidentes du territoire.

Trois stratégies à l'œuvre sur la ligne 15 sud

Parmi ces 12 quartiers de gare concernés par la Politique de la Ville, les trois exemples suivants permettent d'appréhender **la variété des stratégies et des actions menées par les communes et l'ANRU afin de réinsérer ces quartiers dans une dynamique territoriale plus positive**, en agissant à la fois sur l'environnement bâti et les espaces publics et sur l'accompagnement social des habitants de ces quartiers.

Vitry Centre

Recomposer le cœur de ville pour ses habitants

La ville de Vitry-sur-Seine est très directement concernée par les périmètres de quartiers prioritaires de la politique de la ville. En effet, autour de l'axe de la RD5, dans les quartiers dits « Centre-ville », « Clos Langlois », « Paul Froment 8 mai 1945 » et « Commune de Paris » se concentrent des populations dont le nombre de ménages à bas revenus est important, donnant lieu à leur ciblage au titre du NPNRU. Deux secteurs ont ainsi été visés, au nord et au sud autour des secteurs Centre-ville, Mario Capra et Robespierre, que la ville a souhaité regrouper en un ensemble cohérent, dénommé aujourd'hui « Cœur de Ville ».

La partie nord du secteur Cœur de ville intéresse tout particulièrement le quartier de gare de Vitry Centre. Elle comprend notamment la zone autour de la RD5, la dalle Robespierre et son Immeuble de Grande Hauteur (IGH), la place du marché et le secteur Barbusse, regroupant les ensembles résidentiels

Vilmorin, Germain Defresne, Square de l'Horloge, Les Maisons et Barbusse.

Le projet s'articule autour de 2 grands objectifs :

- **Renforcer l'intensité urbaine et l'identité du cœur de ville en renforçant le tissu économique et l'accès des habitants à l'emploi** (en termes d'insertion et formation notamment), en articulant les potentiels de développement économique et commercial du quartier, en développant l'offre d'équipement et le tissu associatif ;
- **Proposer un cadre de vie agréable et attractif en améliorant et en diversifiant les logements et les aménagements extérieurs**, tout en adaptant les capacités d'accueil et l'accessibilité des équipements (scolaire notamment), et en accompagnant les grands chantiers d'infrastructure de transport (GPE, T9, Arc sud) et les porteurs de projets privés (la Poste, Simply market...).



RD5, Cité Robespierre, Vitry-sur-Seine, quartier Vitry Centre



La mutation de la RD5 avec l'arrivée du T9

© Itram (Richez Associés - Ingérop - SETEC) - Exfolio

Renouveler l'offre de logement près des lieux de centralité

Ainsi, la dynamique de mutations souhaitée par la ville de Vitry-sur-Seine dans le cadre du NPNRU Cœur de ville se décline en 4 enjeux (développement économique, logement, lieux de vie et mobilité), pour lesquels diverses actions sont menées.

En termes d'habitat, il s'agit pour la ville d'en améliorer l'offre et la qualité, avec l'idée de maintenir la population présente et de répondre aux besoins des habitants, compte tenu du fait que beaucoup ne disposent que de ressources limitées. Ces enjeux de logements sont portés également dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH) intercommunal 2016-2021 d'Ivry - Vitry - Choisy et en matière de logement social à travers notamment la conférence intercommunale du logement (et CIA/PGDD) mis en œuvre par l'EPT 12.

La politique mise en œuvre dans la commune de Vitry-sur-Seine suit **un objectif de reconstruction de tout logement social disparu sur la commune,** et en particulier la reconstruction de 40% (voire 50%) de logements sociaux en QPV, notamment pour les projets d'au moins 2000 m², tel qu'il est inscrit

au PLU. Ainsi, pour les QPV du quartier de gare, la programmation en termes de logements sociaux prévoit 25% de PLAI, 65% de PLUS, 10% de PLS et une part de logements en accession sociale à la propriété. Au final, la commune prévoit de financer 1,2 logement démolé ou disparu pour répondre aux besoins des habitants du parc social et pour permettre aux bailleurs de reconstituer leur patrimoine. La possibilité de **proposer une offre de logement renouvelée à proximité des futurs transports en commun et des équipements et commerces est centrale dans le dispositif, afin de ne pas éloigner les populations des lieux de centralités.**

Une offre locale pour l'insertion par l'emploi et la formation

De même que pour l'habitat, la ville suit une même considération pour sa population en termes d'emplois. En effet, il s'agit de **faire bénéficier au maximum les vitriots de ces nouveaux emplois qui devraient accompagner les actions du NPNRU.** Ainsi, le premier objectif est de **favoriser leur accès à l'emploi en saisissant les opportunités des grands projets d'aménagement urbain et de transport** tels que le Grand Paris Express, le tramway T9,

ou les grandes ZAC pour favoriser l'insertion professionnelle des habitants du secteur (via les clauses d'insertion), en contribuant à l'insertion professionnelle des publics les plus éloignés de l'emploi (via notamment la formation) et en agissant sur les conditions de retour à l'emploi (mobilité, garde d'enfants, etc.).

Le deuxième objectif stratégique repose sur le développement d'activités économiques s'appuyant d'une part sur les dynamiques endogènes au territoire et d'autre part sur celles émanant de la métropole. Dans le premier cas, il s'agit de **favoriser le maintien du tissu économique existant et l'implantation d'activités innovantes** en lien avec des domaines d'activités stratégiques (Économie sociale et solidaire, artisanat, mais aussi autour du numérique). Dans le second, il s'agit de créer un environnement et une identité vitriote attractifs pour l'implantation d'entreprises.

Des intervention sur le bâti et les espaces publics

A titre d'exemple d'actions envisagées dans le quartier de gare de Vitry Centre, on citera en particulier l'objectif de reconstituer, après d'importantes démolitions-reconstructions le long

de l'avenue Henri Barbusse, des îlots rééquilibrant l'avenue avec un front bâti de qualité en R+7 et disposant d'un socle en rez-de-chaussée (cellules de 80 à 100 m² avec 5 à 7 m de hauteur sous plafond) orienté vers de l'activité artisanale et productive.

L'IGH Robespierre quant à lui ferait l'objet d'une diversification fonctionnelle innovante : les actuels 208 logements sociaux portés par la SEMISE évolueraient pour accueillir en parties basses et hautes de l'immeuble des activités économiques, ainsi que des logements en accession en hauteur. Cette initiative a été retenue comme axe d'innovation par l'Anru.

Enfin, dernier exemple, le secteur comprenant l'axe de la RD5 jusqu'à la place du marché évoluerait pour créer un centre-ville plus attractif pour offrir **un parcours commercial plus lisible et le développement d'équipements structurants qui valoriseraient ainsi les polarités commerciales**. Il s'articulerait en particulier sur un nouveau cinéma rénové et "augmenté", en lien avec le développement d'une école de formation aux métiers du numérique, et d'un espace emploi, formation, réinsertion au cœur de la place centrale de la dalle Robespierre.

Enfin, le projet de NPNRU prend en compte les problématiques d'espaces publics, dans un contexte vitriote où **la multipolarité de la ville pose la question du centre-ville**. Il s'agit, en plus de l'arrivée du GPE et du tramway T9, de créer des liens entre les projets urbains plus qu'avec la gare du GPE elle-même, et avec les nombreuses centralités (hôtel de ville, cinéma, théâtre Jean Vilar, centres commerciaux, place du marché, etc.). **Des axes de requalification des espaces publics** sont donc envisagés, d'une part le long de la RD5 où le projet de lieux d'aménités type restaurants et terrasses s'ajouteront à la requalification de la RD5 et d'autre part dans une logique est-ouest à travers la dalle Robespierre (faisant aujourd'hui rupture) et qui relierait la place du marché aux polarités de la RD5.



Cité Robespierre, Vitry-sur-Seine, quartier de Vitry Centre

Champigny-sur-Marne

Le métro pour parfaire le désenclavement du quartier

Le QPV des Quatre Cités (Champigny-sur-Marne) se situe en partie dans le quartier de gare de Champigny Centre, et à proximité de celui de Bry - Villiers - Champigny. Composé originairement de quatre grands ensembles classés en Zone urbaine sensible en 1997 (la cité Jardin n'a pas été incluse dans le périmètre QPV en 2014), il compte 4 120 habitants en 2015, dont les revenus annuels médians de 11 300 euros. Dès 2002, la ville et le bailleur social Valophis ont lancé des premières actions pour la rénovation urbaine des Quatre Cités, qui s'est conclue par la signature d'une convention Anru en mai 2006.

Dans la cité du Plant, située dans le quartier de gare de Champigny Centre, **la réhabilitation, la restructuration via la démolition de certaines portions de barre, la résidentialisation et les aménagements extérieurs réalisés entre 2000 et 2010 ont permis un désenclavement**, et les habitants de la cité du Plant sont déjà usagers du centre, notamment grâce à un réseau de bus développé (lignes 116 et 110). **Dans ce cas le métro viendra clôturer les actions diverses sur le grand ensemble.** En revanche, le quartier des Boullereaux, situé à l'entrée de ville au nord, présente des dysfonctionnements plus importants. Enclavée entre les voies ferrées du RER E, la route départementale D3 et les voies de fret SNCF, la cité des Boullereaux a fait l'objet de résidentialisation et de réaménagement (celui du jardin sur la dalle de couverture de l'autoroute A4 notamment) dans le cadre d'un PRU entre 2009 et 2013. Elle dispose d'une gare RER E qui fonctionne difficilement (faible passage des trains, manque d'agents pour assurer la sécurité) et reste peu en lien avec le reste de la ville. **Son développement est**

envisagé en lien avec la gare de Bry - Villiers - Champigny et le projet d'aménagement des Simonettes Nord, qui s'implantera à l'est, à environ 1.2km. On peut en effet lire dans le contrat de ville 2015-2020 de la ville de Champigny-sur-Marne : « Pour suivre les réflexions sur le désenclavement des Boullereaux, dans le cadre du Plan Stratégique Local (étude entrée de ville) et en lien avec le secteur des Simonettes et la gare Grand Paris Express. » Le projet des Simonettes, dévoilé début 2019 par la ville de Champigny-sur-Marne, devrait donner accès à des commerces et à des équipements. Le quartier dispose également d'un site mutable, qui est l'ancien collège Lucie Aubrac, provisoirement occupé par l'espace départemental des solidarités et par le réseau de documentation pédagogique Canopée. Pour ce qui concerne la Cité Prairial, des travaux de réhabilitation et la création de 44 nouveaux logements ont démarré en 2017, pour un achèvement prévu en 2021.



NPNRU Quatre Cités, Champigny-sur-Marne, quartier de Champigny Centre

Bagneux

Faire coïncider le renouvellement urbain et les dynamiques de nouveaux développements

Anciennement inscrit dans un Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS), le quartier de la Pierre Plate (ou cité des Musiciens pour l'Anru) a d'abord été exclu de la géographie prioritaire définie par la loi du 21 février 2014 avant d'y être rajouté, suite à la mobilisation des élus et habitants, craignant le décrochage du quartier par rapport à son environnement en pleine mutation (ZAC Ecoquartier Victor Hugo, arrivée des lignes 4 et 15 Sud). Il a ainsi pu être inscrit au NPNRU au titre de « quartier d'intérêt national » en avril 2015. Le projet figure au contrat de ville de la communauté d'agglomération Sud de Seine. Le protocole de préfiguration a été signé en mars 2017, et la convention est espérée pour 2019. Le passage en ZAC est envisagé mais n'est pas encore certain.

Le quartier de la Pierre Plate est situé au nord de la commune sur d'anciennes terres agricoles, bâti à une vingtaine de minutes à pied du centre-ville. Ses six barres totalisent 2 500 habitants dans 850 logements sociaux. En 2014, le revenu médian déclaré par unité de consommation était de 13 308 euros. Le quartier se caractérise par une faible lisibilité et un enclavement entre plusieurs grandes parcelles (Fort de Montrouge et cimetière). Avec l'arrivée du métro à proximité directe, l'enjeu est de le désenclaver en l'ouvrant sur la place des métros (place Lucie Aubrac) et en l'incluant dans la dynamique de la ZAC Ecoquartier Victor Hugo.

Le projet de renouvellement urbain et social comprend la démolition-reconstruction de deux tours et d'une partie d'une troisième et la réhabilitation thermique de 553 logements. L'ensemble appartient au bailleur social Domaxis. La barre Prokofiev, bien que non comprise dans le périmètre QPV de l'Anru, fera l'objet d'une réhabilitation au même titre que les autres. En termes de création de logements, une diversifi-

cation est attendue pour cette commune qui compte 66% de logements sociaux : parmi les 600 logements reconstruits dans le cadre du PRU, 453 uniquement sur site, 20% seront des logements sociaux de tout type et le reste sera en accession libre ou sociale, ainsi que quelques Logement locatif intermédiaire (LLI). La volumétrie des nouveaux immeubles permettra de rendre davantage visible le parc Nelson Mandela et de diversifier les formes urbaines sur le quartier.

La participation des habitants au cœur du projet

Les nombreux relogements sont encadrés par une Charte de relogement, signée en novembre 2017, et mettant en place une Maitrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) conduite par le cabinet Le Frêne afin d'identifier les besoins de chaque ménage et de suivre ces derniers tout au long du processus.

De même qu'à Vitry-sur-Seine, tout logement social démolit sera reconstruit soit sur la ZAC Ecoquartier Victor Hugo, soit dans d'autres opérations de Domaxis sur l'EPT ou le département.

La réflexion déployée sur le QPV s'effectue à l'échelle du Quartier nord. Une complémentarité entre la ZAC et le QPV se jouera notamment via les équipements, qui seront redistribués sur le Quartier nord. Ainsi, le centre social et culturel Jacques Prévert, pour l'instant situé entre la barre Rossini et la barre Mozart, sera déplacé sur la future place Lucie Aubrac. Déjà très utilisé par les habitants de la Pierre Plate, son déplacement permettra de varier les usages et d'en faire un lieu de rencontre entre différents publics (habitants, usagers du quartier). La crèche Prokofiev sera déplacée et le gymnase du groupe scolaire Joliot-Curie, dont la mairie souhaite l'extension, devrait être restructuré.



© SGP

Quartier de la Pierre Plate, Bagneux, quartier de gare de Bagneux

Les espaces publics, également propriété de Domaxis, seront transformés. La démolition de la barre Mozart permettra l'extension du mail Debussy reliant la place des gares à la rue Jean Marin Naudin. Elle répondra donc au manque de circulation nord-sud sur le quartier. Un nouvel axe est-ouest sera également créé au sud du parc Nelson Mandela afin de rejoindre la rue Henri Ravera. La démolition de la barre Rossini et de la crèche Prokofiev libèrera de l'espace pour agrandir le Parc Nelson Mandela d'une surface actuelle de 6 600 m², et pour y créer une zone de pique-nique et des jardins familiaux.

Les projets qui feront évoluer ce parc proviennent notamment du budget participatif que la ville a lancé en 2018, et reconduit en 2019 : des équipements sportifs y ont ainsi été installés. L'ouverture sur la place Lucie Aubrac s'appuiera sur la démolition partielle de la barre Debussy.

Afin de fluidifier la réflexion commune entre les deux types de procédure à l'œuvre sur le Quartier nord et les divers acteurs que chacune sous-tend, **la mairie a mis en place une Maison**

des projets. Proposant une maquette du quartier Nord, elle est un espace de rencontre entre les habitants, l'Anru, les services municipaux, l'équipe de la Sadev94 en charge de la ZAC Ecoquartier Victor Hugo et l'agent de proximité de la SGP. **La concertation avec les habitants, centrale pour la ville de Bagneux, passe par de nombreuses réunions et un travail en ateliers**, dont un actuellement mené avec le centre social et culturel Jacques Prévert sur le thème de la mémoire du quartier.

En attendant la réhabilitation du lieu, le projet de bar associatif dédié au handicap, issu du budget participatif, devrait s'implanter en avril 2019 dans l'espace de rez-de-chaussée mitoyen à la barre Debussy. L'animation de la phase transitoire se fait également par la mise en lumière de la barre Rossini pendant tout le mois de mars 2019.

Le coût total du projet de renouvellement urbain est estimé à 100 millions d'euros avec des financements venant de l'Anru, du département, de la région, de la ville et, concernant la réhabilitation, du Feder qui verse à Domaxis 3,7 millions d'euros.

Des démolitions principalement liées au renouvellement urbain des quartiers de gare

Le recensement des démolitions liées aux 80 projets urbains engagés sur la ligne 15 sud compte 4 578 logements démolis. Dans son ensemble, la ligne 15 sud se trouve peu contrainte par la problématique de démolition, puisque de nombreux projets d'envergure s'implantent sur de vastes friches qui ne comportent initialement aucun logement. Parmi les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, 6 ne recensent aucune démolition de logement.

Le nombre de logements démolis concerne essentiellement les projets de renouvellement urbain. Par exemple, dans le quartier Vitry Centre, la construction de la future gare n'engendre aucune démolition puisqu'elle s'implante au sein d'un parc, mais le projet de renouvellement urbain «Cœur de Ville» compte la démolition de 612 logements. Ce type de projet prévoit systématiquement un équilibre entre le nombre de logements démolis et celui de logements reconstruits. Le projet de renouvellement urbain Balzac, lié au quartier Les Ardoines et livré en 2018, a même défini la règle de reconstruire deux logements pour chaque logement démolit. Sur les 660 logements démolis, 471 logements ont ainsi été reconstruits sur site et 849 hors site. Cette nouvelle répartition spatiale a permis de diversifier la nouvelle offre, en proposant à la fois des logements sociaux, des logements en accession, des logements dédiés au 1% patronal et des logements locatifs libres. Dans le cadre de cette opération, tous les bâtiments existants conservés ont été réhabilités. Ce choix a permis de conserver 263 logements existants.

La multiplication des projets urbains le long de la ligne 15 sud peut contribuer à faciliter la problématique du relogement. Tandis que certaines opérations engendrent de nombreuses démolitions, d'autres participeront à accueillir les ménages dont les logements ont été démolis dans le cadre d'autres opérations. Par exemple, la ZAC Campus Grand Parc dans le quartier de gare Villejuif Institut Gustave-Roussy répondra au besoin de relogement engendré par les nombreuses démolitions de logements sociaux liées au projet de renouvellement urbain Lebon-Lamartine Hochart à Villejuif. Quant à la future ZAC Léon Blum liée au quartier Issy RER, elle s'implante sur un site initialement occupé par de nombreux logements sociaux, majoritairement dégradés. La plupart des habitants a été relogée dans les deux ZAC Pont d'Issy et Bords de Seine. La Ville d'Issy-les-Moulineaux témoigne que les propositions de relogement ont généralement été favorablement acceptées dans la mesure où les conditions d'habitat se sont trouvées nettement améliorées.

Pour les projets qui se développent au sein de tissus urbains déjà constitués, le sujet de la démolition et la manière dont la question du relogement est abordée peuvent conditionner l'acceptabilité des projets. Suivant les cas, ces sujets peuvent être traités directement par les aménageurs et les collectivités, ou par des acteurs intermédiaires comme les Offices Publics de l'Habitat (OPH) lorsqu'il s'agit de logements sociaux, ou par l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF) lorsque c'est lui qui se charge de l'acquisition foncière.

Les 5 projets lauréats de « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 »

Les appels à projets innovants

Les appels à projets urbains innovants (APUI), initiés à Paris par le lancement de « Réinventer Paris 1 » en 2014, s'élargissent au territoire de la Métropole du Grand Paris grâce à la consultation « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 » (IMGP1) lancée en 2016.

5 projets sur la ligne 15 sud

L'APUI est un outil fondé sur une cession foncière avec charges pour laquelle un opérateur privé (souvent un groupement) est sélectionné pour

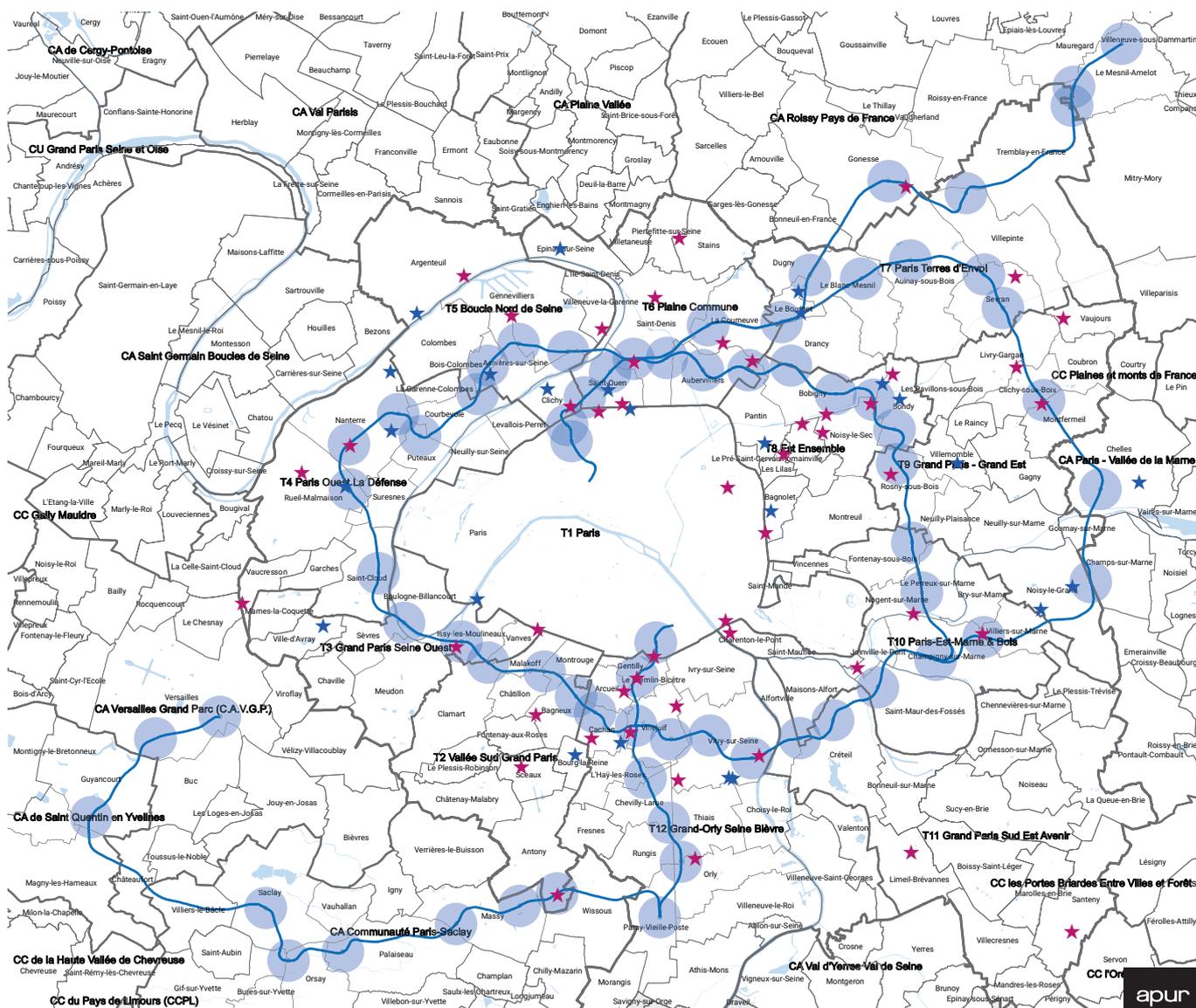
définir la programmation du projet, mener les études et construire le projet. Si la remontée des acteurs privés dans la chaîne de l'aménagement n'est pas nouvelle, les APUI et plus particulièrement la consultation « Inventons la Métropole du Grand Paris » apparaissent comme **une forme novatrice qui donne la possibilité aux opérateurs privés d'accéder à des échelles urbaines de projet, en réalisant des quartiers.** Le projet urbain est donc le fruit d'un travail partenarial entre un maître d'ouvrage public qui fixe les ob-

SITES DES APPELS À PROJETS URBAINS INNOVANTS « INVENTONS LA METROPOLE DU GRAND PARIS »

- ★ Sites de l'appel à projets IMGP 1
- ★ Sites de l'appel à projets IMGP 2
- Quartier de gare du GPE (800 m)
- Grand Paris Express (GPE)
- ▭ Métropole du Grand Paris

Source : Apur - 2019

Note : Le site IMGP 2 Ancien Hôpital Gilles de Corbeil à Corbeil-Essonnes ne figure pas sur la carte.





© AS.Architecture-Studio

Le projet « Ôm » au sein du quartier de gare Issy RER



© ph.guignand@air-images.net

Le site de la future gare « Arcueil-Cachan »



ANMA - ©Eduard Maréchal

Le projet « Campus Horizons » dans le quartier de gare Villejuif Institut Gustave-Roussy



© Société du Grand Paris - Valode et Pistre - Gaëtan Le Penueil Architectes

Le quartier de gare Les Ardoines



© Compagnie de Phalsbourg - XTU architectes

Le projet « Balcon sur Paris » dans le quartier de gare Bry - Villiers - Champigny

jectifs sous l'angle de l'intérêt général et un opérateur privé qui intervient en tant qu'expert du marché immobilier. Ce type de dispositif impose donc une réorganisation des compétences et la mise en place d'une méthode partenariale entre les différents acteurs.

Parmi les projets lauréats des 51 sites de la consultation internationale « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 » dévoilés en octobre 2017, 5 se situent dans des quartiers de gare de la ligne 15 sud :

- **Le projet « Ôm »** (Issy RER), prévoit un immeuble de logements dont la qualité architecturale s'attache à créer un nouveau signal urbain ;
- **Le projet « Campus Cachan »** (Arcueil - Cachan), porte l'ambition de structurer un pôle d'excellence de recherche, d'enseignement et d'innovation en lien avec la démarche de l'Arc de l'Innovation ;
- **Le projet « Campus Horizons »** (Villejuif Institut Gustave-Roussy), propose une programmation de logements étudiants qui complètera le futur Pôle universitaire interdisciplinaire de santé installé sur le site en 2023 ;
- **Le projet « Démonstrateur Métropolitain : Innovation numérique partagée »** (Les Ardoines), propose la programmation qui associe une Halle monumentale à destination événementielle et culturelle, un pôle tertiaire et commercial, des espaces de formation et des studios pour étudiants ;
- **Le projet « Balcon sur Paris »** (Bry - Villiers - Champigny), prévoit un cinéma multiplex, un Palais des congrès de plus de 2 000 places, un complexe d'hôtellerie premium, une résidence intergénérationnelle et un jardin métropolitain en cœur de quartier, se situe dans le quartier.

Des approches innovantes

Parmi ces projets, **conçus au prisme de l'innovation**, certaines thématiques émergent de manière récurrente au sein des programmations, en particulier **l'excellence environnementale et énergétique, l'urbanisme temporaire, la nature en ville, la ville comestible et le numérique.**

Deux de ces projets sont liés à des Opérations d'Intérêt National (OIN) et sont donc portés par des Etablissements Publics d'Aménagement (EPA), en charge d'aménager les projets sous l'autorité de l'État. Le projet situé dans le quartier Bry - Villiers - Champigny, porté par EPAMARNE, est lié à l'OIN couvrant le site de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Celui qui se situe dans le quartier Les Ardoines, porté par l'EPA ORSA, est lié à l'OIN Orly-Rungis-Seine Amont.

Quant au projet « Campus Cachan », il fait l'objet d'une convention de portage tripartite entre l'Etat, l'Etablissement Public Foncier Île-de-France (EPFIF) et la Ville de Cachan. Celui qui se situe à Issy RER est porté par l'aménageur Grand Paris Seine Ouest.

Les groupements lauréats désignés pour réaliser ces cinq projets d'envergure sont portés par de grands opérateurs privés : Icade pour le projet « Ôm », Altarea Cogedim pour « Campus Cachan », Legendre Immobilier pour le projet « Campus Horizons », Linkcity pour le « Démonstrateur Métropolitain » et la Compagnie de Phalsbourg pour le projet « Balcon sur Paris ».

S'inscrivant dans ce même dispositif, une deuxième consultation « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 » est lancée en 2018. Parmi les 27 sites proposés, 2 se situent dans des quartiers de gare de la ligne 15 sud :

- les Saussaies dans le quartier Villejuif Institut Gustave-Roussy ;
- l'Ancienne école Louis Lumière à Noisy - Champs.

Les 13 projets connexes mis en œuvre par la SGP

Les projets connexes participent à l'insertion urbaine des gares

Avec pour objectif d'élargir le champ technique de la réalisation du métro à une vision urbaine, la Société du Grand Paris a décidé de développer **des projets connexes qui peuvent participer à l'insertion urbaine des futures gares dans leur contexte local**. Ces projets connexes sont soit des « bâtiments connexes », c'est-à-dire des projets immobiliers implantés en surplomb des futures gares du Grand Paris Express, soit des « secteurs connexes élargis », c'est-à-dire des périmètres plus larges identifiés pour développer des projets urbains à proximité des futures gares.

La Société du Grand Paris met donc en œuvre 13 projets connexes dans 11 des 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud. Parmi ceux-ci, 9 sont des bâtiments connexes et 4 sont des secteurs connexes élargis. A titre d'exemple, le quartier de Créteil l'Échat comporte à la fois un projet immobilier au-dessus de la gare et un projet d'aménagement mixte à proximité, nommé Ecoquartier de l'Échat. Ce type d'opération permet donc également à la Société du Grand Paris de valoriser le foncier qu'elle a acquis pour la réalisation des gares ou pour le temps du chantier du Grand Paris Express.

Certains quartiers de gare ne comportent aucun projet connexe. Suivant les cas, cela peut être dû aux contraintes techniques liées au contexte naturel, comme l'inondabilité dans le quartier Pont de Sèvres, aux contraintes techniques liées aux interconnexions, comme celle du RER A et de la ligne 15 sud à Noisy - Champs, ou encore aux contraintes réglementaires, comme à Villejuif Institut-Gustave Roussy et à Vitry Centre où les gares s'implantent toutes les deux au cœur d'un espace vert.

Des projets dépendant de la livraison des gares

La livraison des projets connexes de la ligne 15 sud est prévue entre 2024 et 2026, donc environ en même temps que la mise en service du futur métro. En effet, **la mise en œuvre opérationnelle de ces projets est conditionnée par la livraison des futures gares**, puisque ceux-ci sont généralement implantés soit en surplomb de la gare, soit sur les emprises utilisées pour le chantier du Grand Paris Express.

Malgré cet horizon commun, les stades d'avancement actuels sont divers. Certains projets sont à l'étude, tandis que d'autres ont déjà fait l'objet d'une consultation ayant permis de désigner un groupement lauréat. Pour le projet connexe de Bry - Villiers - Champigny, la Société du Grand Paris s'est associée à l'Etablissement public d'aménagement Epamarne afin de profiter de l'opportunité de l'appel à projet urbain innovant « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 ». Ce montage partenarial a permis d'intégrer le projet connexe au périmètre du projet d'Inventons la Métropole du Grand Paris, qui se situe lui-même au sein d'une opération d'aménagement de plus grande envergure, la ZAC Marne Europe.



Bâtiment connexe en surplomb de la future gare Issy RER

© Société du Grand Paris - Brunet Saunier architecture - Architecture Studio



Bâtiment connexe en surplomb de la future gare Créteil l'Échat

© Société du Grand Paris Nexity Michel Guifman Architecte



Bâtiment connexe en surplomb de la future gare Châtillon - Montrouge

© Société du Grand Paris Périphériques Architects

13
projets connexes
dans
11
des 16 quartiers de gare
de la ligne 15 sud

dont
9
bâtiments connexes
(Issy RER, Châtillon - Montrouge, Bagneux, Les Ardoines,
Le Vert de Maisons, Créteil l'Echat, Saint-Maur - Créteil,
Champigny Centre, Bry - Villiers - Champigny)

4
secteurs connexes élargis
(Châtillon - Montrouge, Arcueil - Cachan,
Villejuif Louis-Aragon, Créteil l'Echat)

Issy RER



1 bâtiment connexe :

7 860 m² de surface de plancher totale
dont 7 020 m² de logements
et 1 espace de coworking de 840 m²

Maître d'œuvre : ICADE / ARCHITECTURE STUDIO

Châtillon - Montrouge



1 bâtiment connexe :

7 200 m² de surface de plancher totale
dont 7 200 m² de bureaux

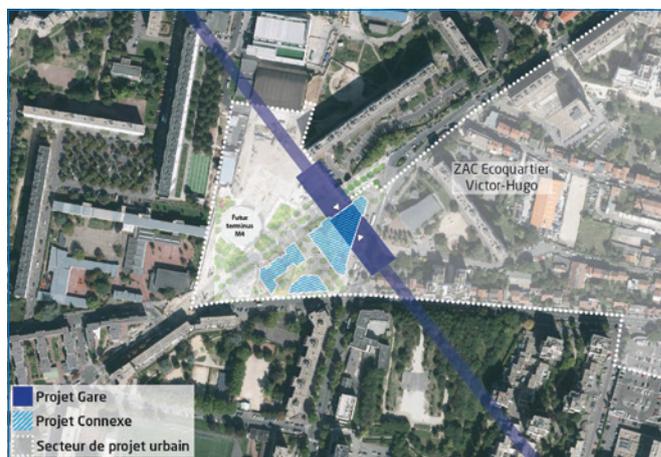
Maître d'œuvre : ICADE PROMOTION / DUSAPIN

1 secteur connexe élargi :

9 800 m² de surface de plancher totale
dont 7 200 m² de logements et 2 600 m² de commerces

Maître d'œuvre : non défini

Bagneux



1 bâtiment connexe :

32 965 m² de surface de plancher totale
dont 27 365 m² de logements
et 5 600 m² de commerces

Maître d'œuvre : NEXITY / SODERIF / IMESTIA BRENAC +
GONZALEZ ET ASSOCIÉS + MIMRAM

Arcueil - Cachan



1 secteur connexe élargi :

32 000 m² de surface de plancher totale
dont 12 350 m² de logements, 15 500 m² de bureaux,
1 600 m² de commerces, 1 résidence hôtelière

Maître d'œuvre : non défini (projet à l'étude)

Villejuif Louis-Aragon



1 secteur connexe élargi :

26 150 m² de surface de plancher totale
dont 25 350 m² de logements, 800 m² de commerces

Maître d'œuvre : non défini (projet à l'étude)

Créteil l'Échat



1 bâtiment connexe :

22 233 m² de surface de plancher totale dont 16 233 m²
de logements, 6 000 m² de bureaux, une crèche et un restaurant

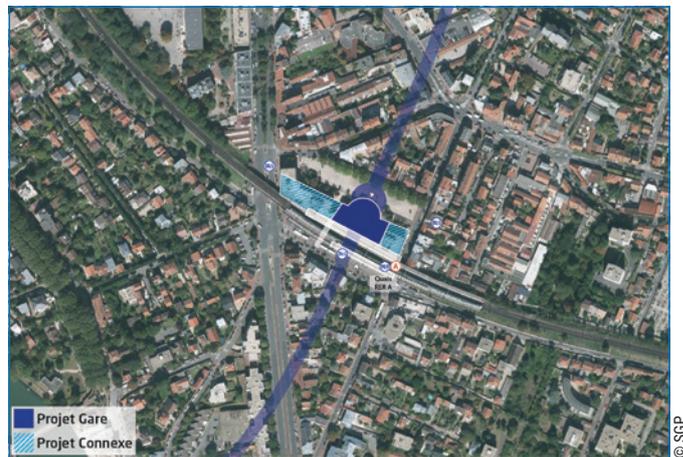
Maître d'œuvre : NEXITY / MICHEL GUTHMANN
ARCHITECTE / 5+1AA / BASE

1 secteur connexe élargi :

51 750 m² de surface de plancher totale dont 35 750 m²
de logements, 12 000 m² d'activités économiques,
4 000 m² d'équipements

Maître d'œuvre : non défini (projet à l'étude)

Saint-Maur - Créteil

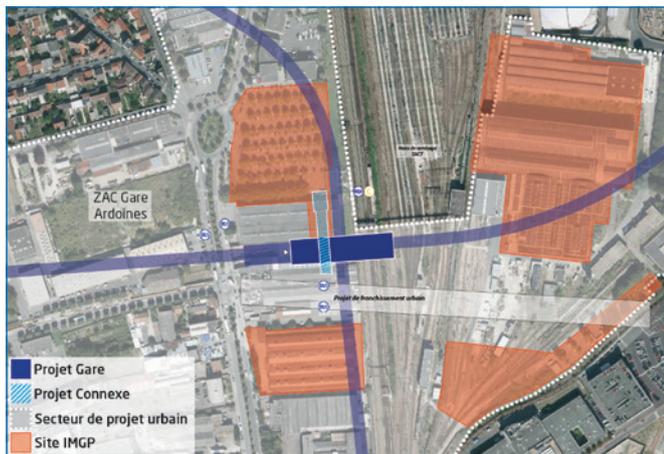


1 bâtiment connexe :

6 800 m² de surface de plancher totale
Projet mixte (tertiaire, logement, commerces),
programmation non définie

Maître d'œuvre : non défini (projet à l'étude)

Les Ardoines

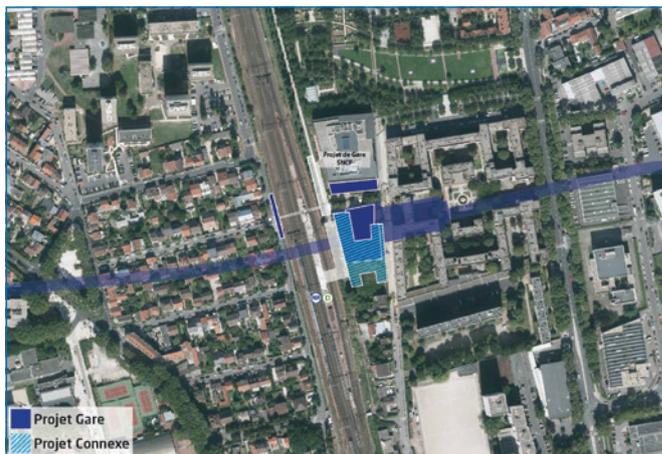


1 bâtiment connexe :

11 800 m² de surface de plancher totale
dont 11 800 m² de logements

Maître d'œuvre : LINKCITY / GAËTAN LE PENHUEL

Le Vert de Maisons



1 bâtiment connexe :

11 700 m² de surface de plancher totale
dont 11 700 m² de bureaux

Maître d'œuvre : non défini (projet à l'étude)

Champigny Centre



1 bâtiment connexe :

5 320 m² de surface de plancher totale
dont 4 800 m² de logements, 520 m² de commerces

Maître d'œuvre : non défini (projet à l'étude)

Bry - Villiers - Champigny



1 bâtiment connexe :

18 281 m² de surface de plancher totale
dont 9 281 m² de logements, 6 300 m² de bureaux,
2 700 m² de commerces

Maître d'œuvre :
COMPAGNIE DE PHALSBURG / X-TU ARCHITECTS





2. LES MUTATIONS FACE AUX ENJEUX DE 5 POLITIQUES PUBLIQUES



2.1

L'accélération de la construction de logements, la mixité fonctionnelle et le rééquilibrage territorial

DENSITÉ HUMAINE

(Population 2015 + Emploi salarié 2016)



Dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express

Nombre d'hab. + emplois salariés estimés, à l'hectare



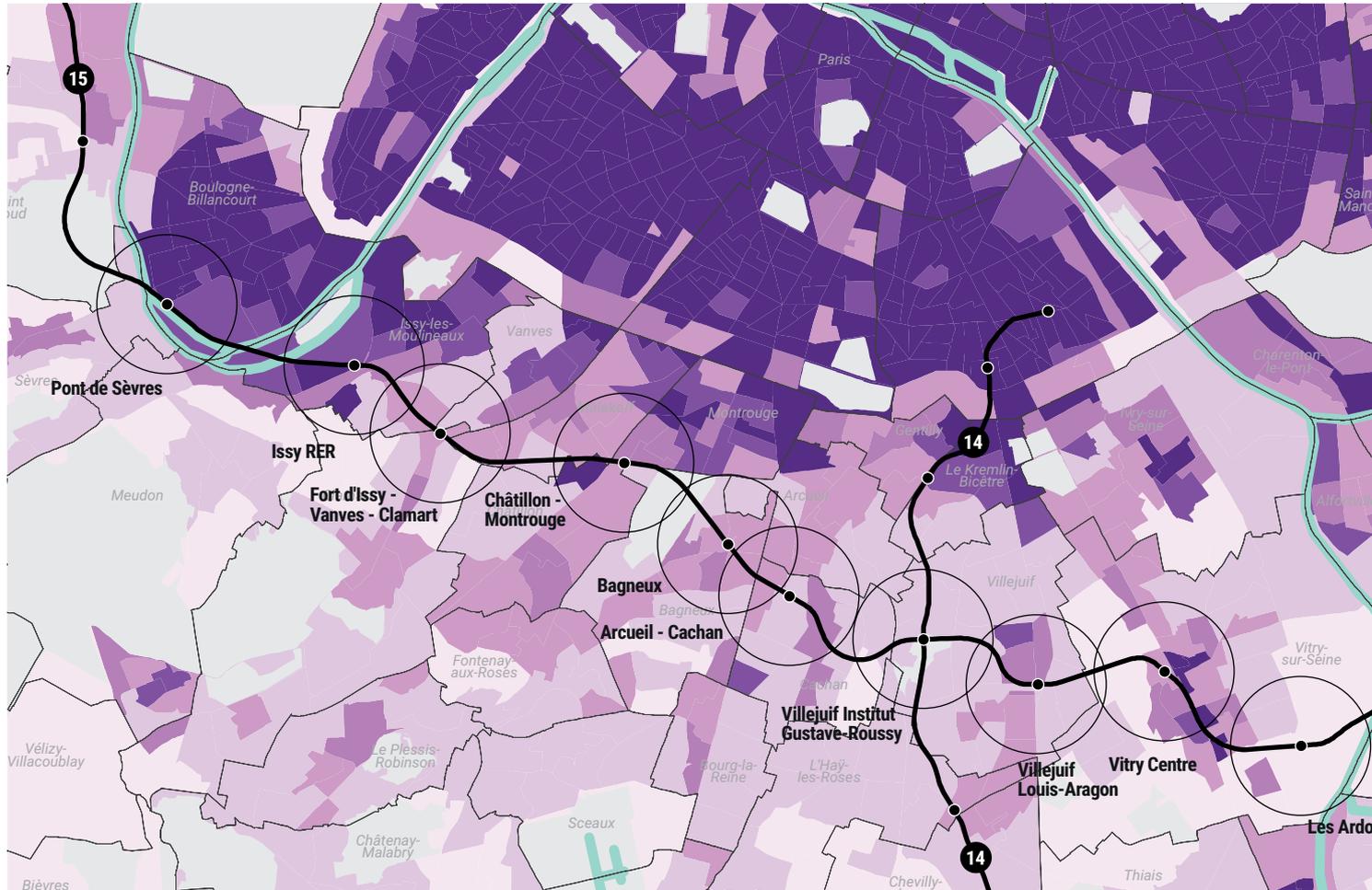
Les emprises des principaux espaces verts apparaissent en gris.

Source : fichier Sirene - 2016, Recensement de la Population (Insee) - 2015

Des mutations qui interviennent dans des contextes urbains très différents selon les quartiers de gare

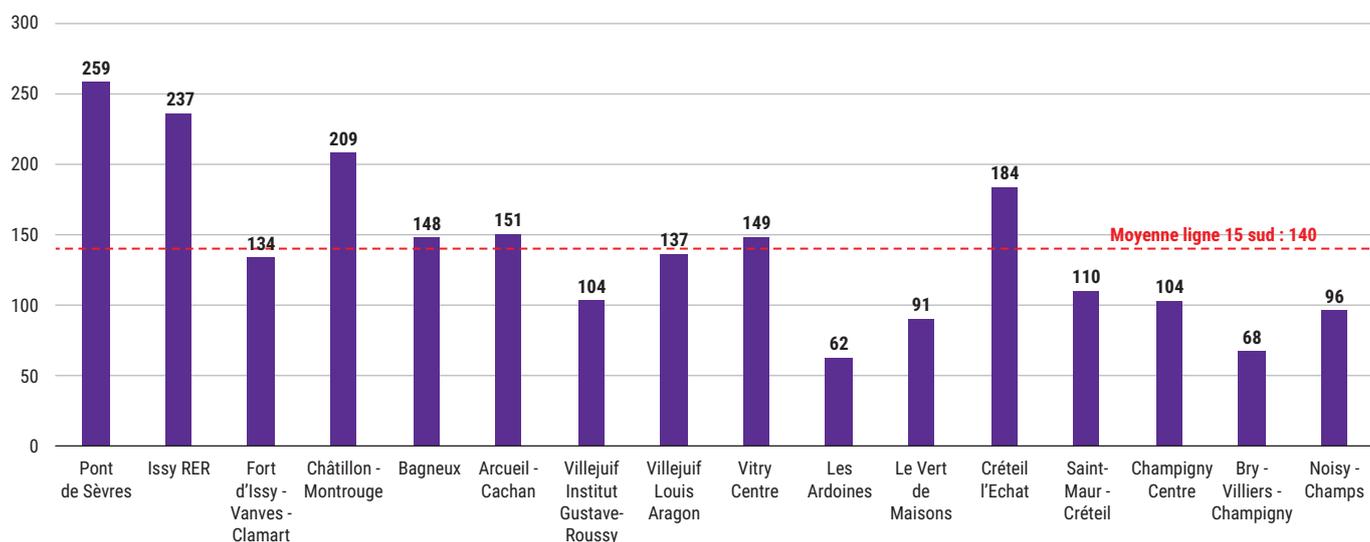
Observer les densités est une manière de mettre en évidence ces différences. **Les densités humaines, c'est-à-dire les densités cumulées d'habitants et d'em-**

plois à l'hectare, varient dans un rapport de 1 à 4 entre l'extrémité ouest de la ligne, du côté de Pont de Sèvres (259 hab. et emplois à l'hectare) et Issy RER (237 habitants et emplois à l'hectare), et la partie centrale de la ligne, aux Ardoines (62 hab. et emplois à l'hectare) ou au Vert de Maisons (91 hab. et emplois à l'hectare).

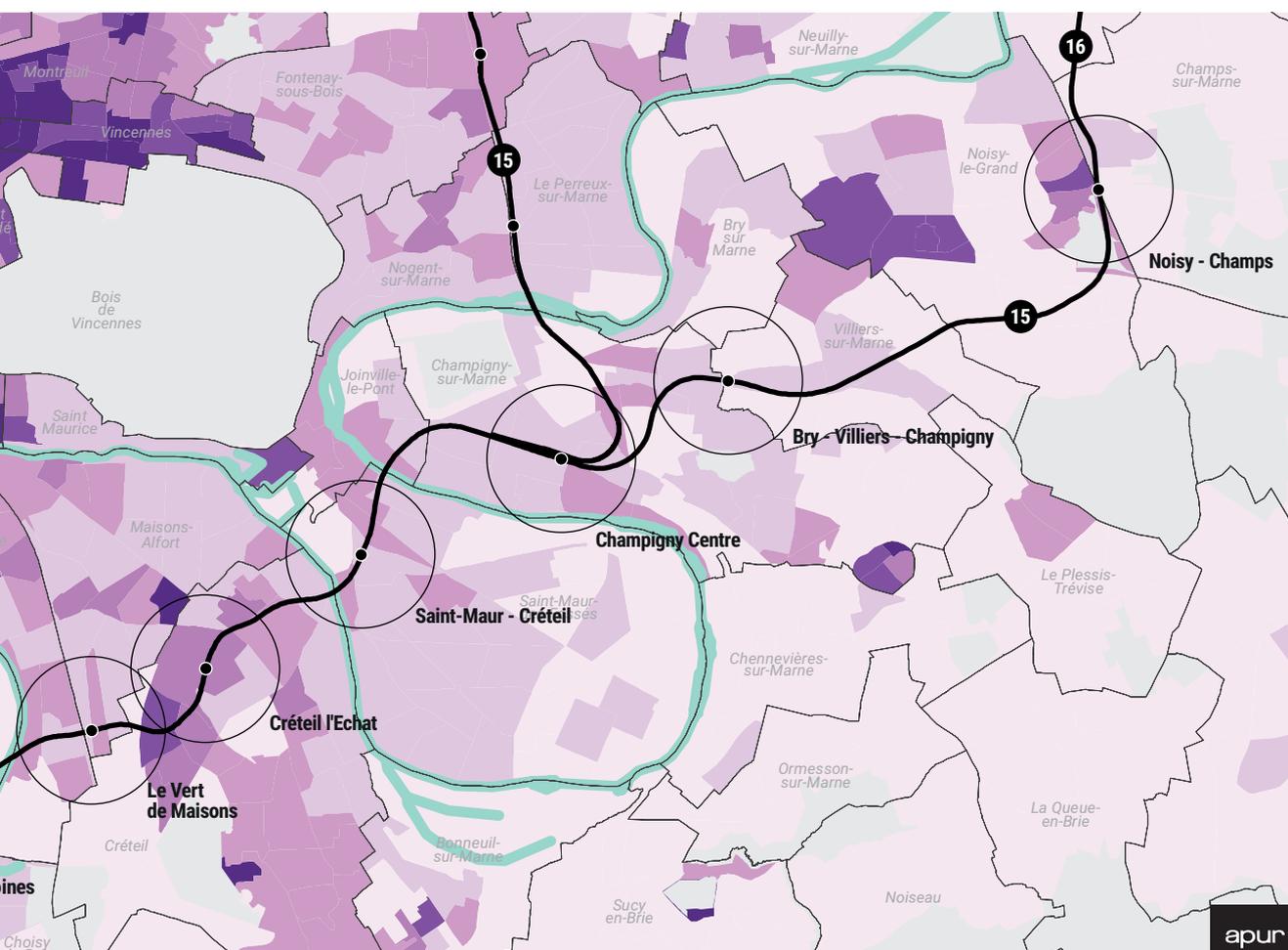


DENSITÉ HUMAINE DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD

(Habitants et emplois à l'hectare)



Source : Sirene 2016, Recensement de la population (Insee) 2015



Ces différences de densités sont utiles à rappeler avant de commenter les chiffres de construction de logements et d'activités et d'analyser la place des projets dans les quartiers de la ligne 15 sud du Grand Paris Express.

Les densités humaines sur la ligne 15 sud dans la moyenne de la Métropole

En moyenne, les quartiers de gare de la ligne 15 sud regroupent **140 habitants et emplois à l'hectare**, soit une densité proche de celle de la Métropole du Grand Paris dans son ensemble (137). Ce niveau de densité moyenne est en revanche bien moindre de celui observé à Paris, où se concentrent près de 390 habitants et emplois à l'hectare.

Plusieurs facteurs expliquent ces différences de densités : l'existence ou non d'une desserte par un mode de transport en commun structurant du quartier (5 gares sont nouvelles sur la ligne 15 sud, 11 sont en interconnexion avec une gare RER ou métro ou transilien), la présence de grandes emprises d'espaces naturels (parc, Seine ou Marne, espaces verts) ou de grands services urbains (cimetière, faisceau ferré, autoroutes, etc.), la situation du quartier de gare du GPE par rapport au reste de la commune (en centre-ville ou aux confins de la ou les communes de rattachement). Enfin la distance vis-à-vis du cœur de la métropole : Noisy-Champs est ainsi trois fois plus éloignée du cœur de la métropole que Chatillon - Montrouge. Chaque situation est unique et le fruit d'une longue histoire.

Des densités qui devraient fortement évoluer

L'arrivée d'un mode de transport en commun aussi structurant qu'un métro devrait entraîner une densification du territoire desservi, sans pour autant qu'il soit pertinent d'attendre dans tous les quartiers les mêmes fonctions et densités, compte tenu de la diversité des situations aujourd'hui constatées. Sur la ligne

15 sud, il est intéressant de constater que les deux quartiers aujourd'hui les plus denses (Pont de Sèvres et Issy RER) et les deux quartiers les moins denses (Les Ardoines et le Vert de Maisons) sont tous desservis par le métro ou le RER depuis plusieurs années. L'arrivée d'une gare n'entraîne donc pas systématiquement d'intensité urbaine, ni même de densité si les acteurs publics ne se préoccupent pas d'articuler le projet de transport et les projets urbains.

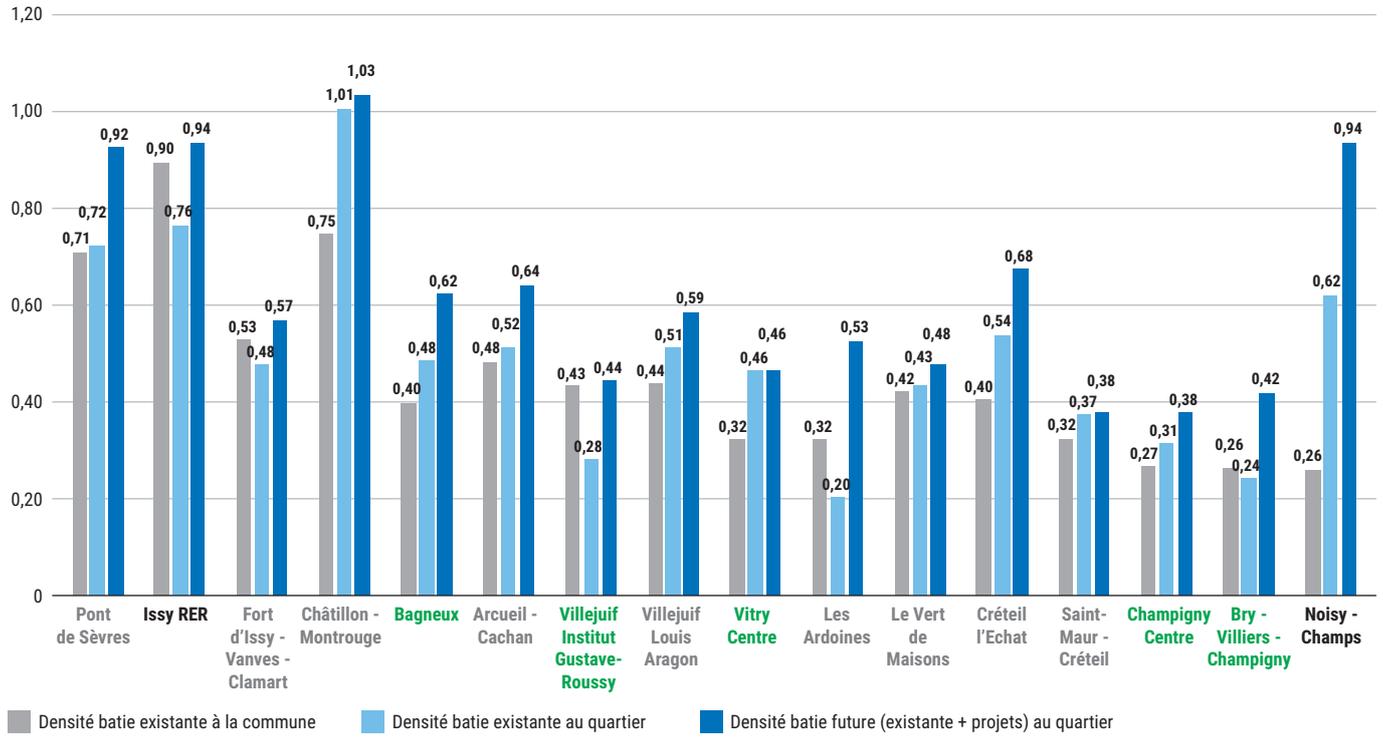
Aujourd'hui les quartiers de gare du GPE sont en majorité (11/16) plus densément bâtis que leur(s) commune(s) de rattachement et que la petite couronne en moyenne (densité brute de 0,3). Les 5 quartiers de gare qui sont moins densément bâtis que leur(s) commune(s) de rattachement sont Issy RER, Fort d'Issy – Vanves – Clamart d'une part et Villejuif IGR, Les Ardoines et Bry Villiers Champigny, qui tous trois sont concernés par des vastes projets d'aménagement.

Avec la mise en œuvre des projets, pratiquement tous les quartiers vont se densifier. Deux exceptions cependant: Vitry Centre, où les projets relèvent du renouvellement urbain et entraînent assez peu de créations nettes de surfaces bâties supplémentaires et Saint-Maur Créteil où seul un projet connexe est programmé créant une surface de 6 800m².

L'évolution des densités bâties sera plus ou moins forte selon les quartiers. Les évolutions les plus importantes concernent les quartiers de gare Noisy – Champs, Bry Villiers Champigny, Les Ardoines, Villejuif IGR et Issy RER et, dans une moindre mesure, Créteil l'Echat, Arcueil-Cachan et Bagneux M4.

Ces évolutions ont été calculées sur la base des surfaces programmées dans les projets. **La densité moyenne des projets dans les quartiers de gare sont assez proches, comprises entre 0,8 et 1,4**. Par comparaison, la densité moyenne est de 0,3 en petite couronne et de 1,1 à Paris (densité bâtie brute). Le graphique présenté ci-contre montre cependant quelques exceptions.

DENSITÉ BÂTIE EXISTANTE ET FUTURE (m² habitat + autres m² bâtis)



Source : DGI 2015 et récolement des projets par l'Apur - 2019

En noir > Hub En vert > Gare nouvelle En gris > Interconnexion simple

Notes :

La densité bâtie existante a été calculée en rapportant les m² bâtis (habitat et autres types d'activités) à la surface de la ou les commune(s) de rattachement d'une future gare du GPE et du quartier de gare du GPE.
La densité des projets a été calculée de la même manière en rapportant la surface totale programmée à la surface au sol de ces mêmes projets. Une valeur moyenne a été calculée pour chaque quartier en sommant les projets lorsque plusieurs projets ont été identifiés (surfaces programmées et surfaces au sol).
L'estimation de la densité future des quartiers de gare a été calculée en rapportant la somme des surfaces bâties existantes et des surfaces programmées dans les projets à la surface du quartier de gare. Dans le cas où les périmètres de projet dépassent les limites du quartier de gare, seul un pourcentage (correspondant

au pourcentage de la surface au sol des projets située dans le quartier de gare) des surfaces programmées a été pris en compte dans le calcul. Cette estimation de la densité future des quartiers de gare ne tiennent pas compte de l'évolution des tissus existants. Ce dernier calcul ne porte que sur 50 des 80 projets recensés dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud car les OAP, les PRU et 7 projets non renseignés n'ont pas été pris en compte.

Liste des communes de rattachement par quartier de gare :

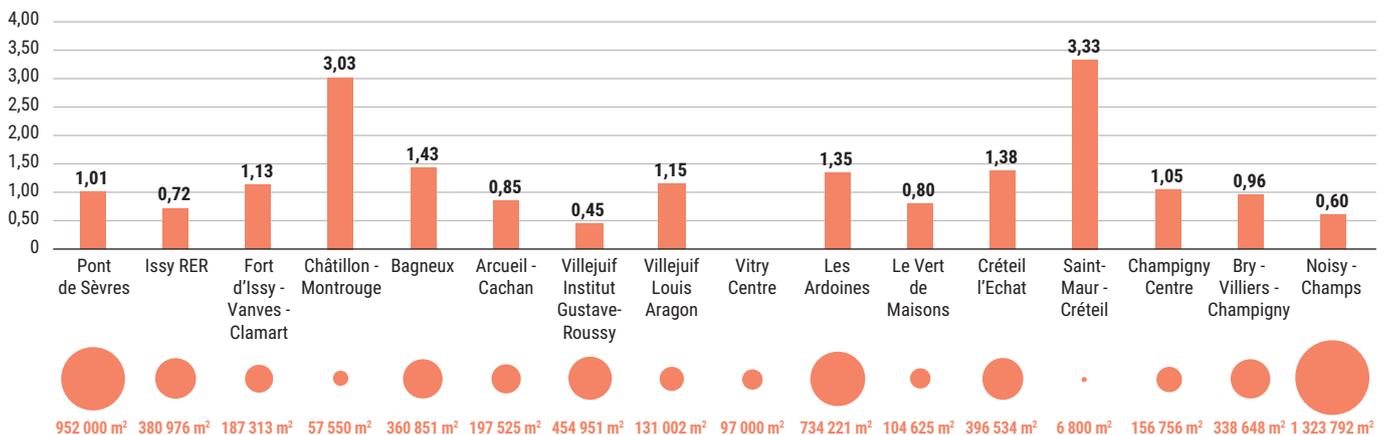
Pont de Sèvres : Sèvres, Boulogne-Billancourt ; Issy RER : Issy-les-Moulineaux ; Fort d'Issy - Vanves - Clamart : Malakoff, Issy-les-Moulineaux, Clamart, Vanves ; Châtillon - Montrouge : Châtillon, Malakoff, Montrouge ; Bagneux : Bagneux ; Arcueil - Cachan : Arcueil, Cachan ; Villejuif Institut Gustave-Roussy :

Villejuif, Cachan ; Villejuif Louis-Aragon : Villejuif ; Vitry Centre : Vitry-sur-Seine ; Les Ardoines : Vitry-sur-Seine ; Le Vert de Maisons : Maisons-Alfort, Créteil, Alfortville ; Créteil l'Échat : Maisons-Alfort, Créteil ; Saint-Maur - Créteil : Saint-Maur-des-Fossés ; Champigny Centre : Champigny-sur-Marne ; Bry - Villiers - Champigny : Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne ; Noisy - Champs : Champs-sur-Marne, Noisy-le-Grand.

Liste des projets comportant un grand espace vert (de plus de 1 hectare) :

ZAC Seguin-Rives de Seine (Pont de Sèvres), ZAC Bords de Seine (Issy RER), Campus Cachan (Arcueil - Cachan), ZAC Campus Grand Parc (Villejuif Institut Gustave-Roussy), ZAC Marne Europe (Bry - Villiers - Champigny).

DENSITÉ ET SURFACE DES PROJETS LIÉS AUX QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



Source : Apur - 2019

Deux quartiers de gare où les projets ne comportent pas de création d'espace public: Saint-Maur Créteil (où seul un projet connexe de petite taille et sans création d'espace public est programmé) et Chatillon – Montrouge (où plusieurs projets sont développés mais à chaque fois sur des emprises réduites sans création de surface d'espace public). À l'inverse, les projets de Villejuif Institut Gustave-Roussy ressortent comme assez peu denses en raison de la présence

d'un vaste espace vert, le parc des Hautes Bruyères, autour duquel se développe la ZAC Campus Grand Parc.

Autre clé de lecture concernant l'évolution potentielle des densités bâties dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud, toutes les gares ne sont pas les mêmes. Sur la ligne 15 sud, 5 gares sont nouvelles sans interconnexion, 9 gares sont des interconnexions simples et 2 gares (Issy RER et Noisy-Champs) deviendront des hubs de transport métropolitains.

L'accélération de la construction de logements

L'analyse des permis de construire autorisés de 2015 à 2017 permet d'évaluer les dynamiques de construction de logements et d'activités qui sont à l'œuvre dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud ces dernières années.

Ces données sont géolocalisées pour identifier les permis qui sont situés dans les quartiers de gare et déterminer si le quartier de gare connaît une dynamique semblable, plus importante ou moins importante que celle qui existe dans sa ou ses communes de rattachement.

Les données des permis de construire autorisés sont également traitées pour établir des comparaisons avec le rythme de construction des périodes précédentes.

Chaque année, 2 385 logements et 172 000 m² d'activités autorisés à la construction dans les 16 quartiers de gare

De 2015 à 2017, 7 150 logements ont été autorisés à la construction dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud. Cela représente **une moyenne de 2 385 logements par an**.

Les différences de rythme de construction de logements entre les quartiers sont très importantes.

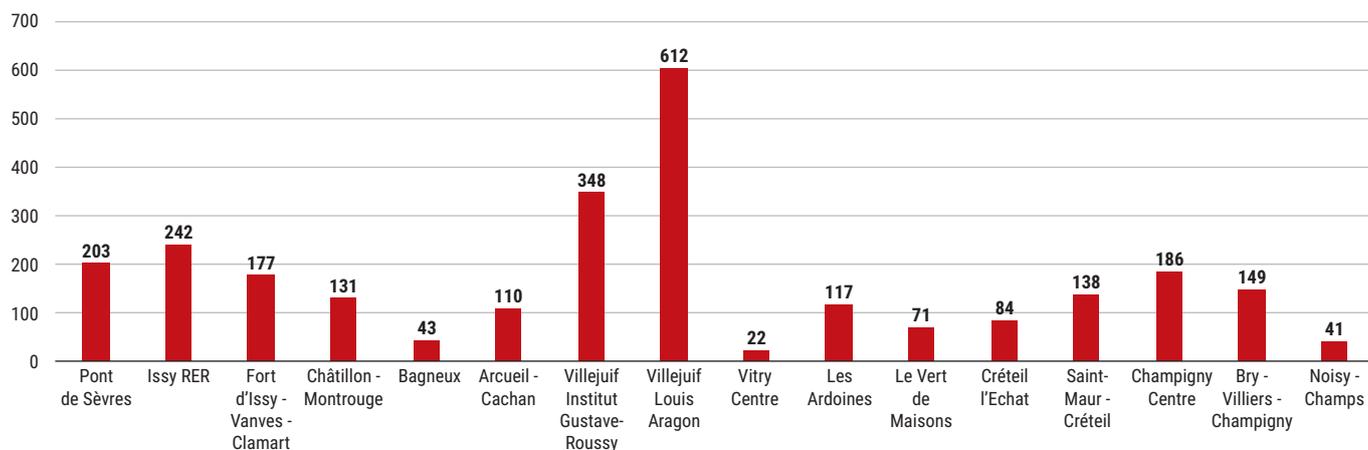
Moins de 50 logements ont été autorisés en moyenne chaque année à Bagneux,

Vitry Centre ou Noisy - Champs contre plus de 200 logements en moyenne à Pont de Sèvres, Issy RER, Villejuif Institut Gustave-Roussy et Villejuif Louis-Aragon.

Au cours de ces 3 années, de 2015 à 2017, ce sont aussi 515 400 m² de surface d'activités qui ont été autorisés à la construction dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, soit en moyenne 171 800 m² d'activités par an. Les écarts dans les rythmes de construction des surfaces d'activités sont tout aussi marqués que pour la construction de logements. Ils varient dans un rapport allant de 1 à plus de 20 dans les deux cas.

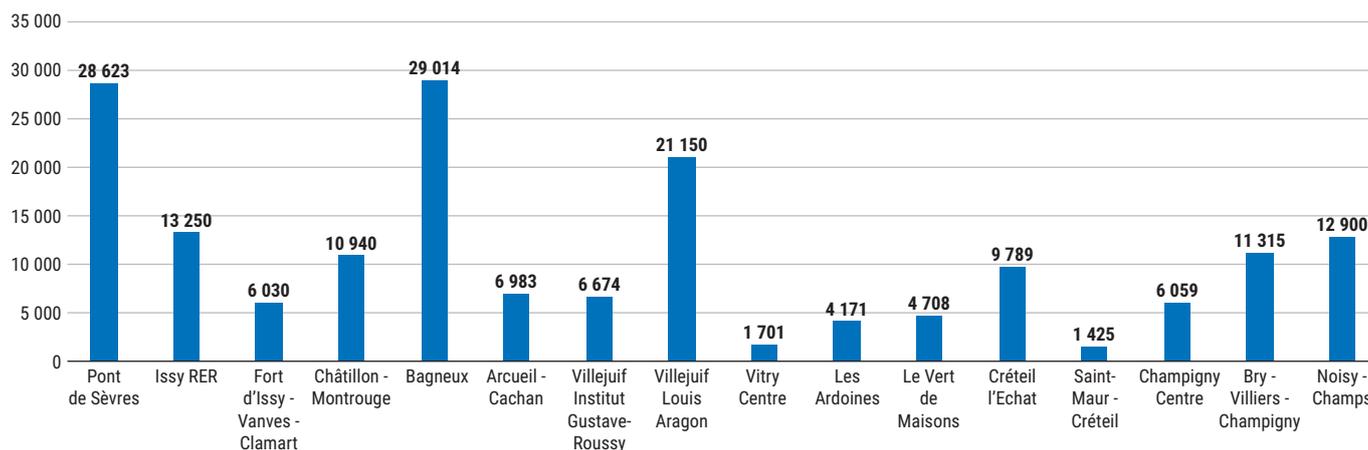
La comparaison des chiffres de la construction de logements et des surfaces d'activités montrent que ce ne sont pas les mêmes quartiers qui sont les plus dynamiques en dehors de Villejuif Louis-Aragon et Pont de Sèvres, où la construction a été soutenue tant pour le logement que pour l'activité. Par exemple, Bagneux est un quartier à vocation résidentielle où la construction de logements a été limitée entre 2015 et 2017 (environ 40 logements par an en moyenne) alors que la construction de nouvelles surfaces d'activités a été importante (29 000 m² par an en moyenne).

NOMBRE MOYEN ANNUEL DE LOGEMENTS AUTORISÉS DE 2015 À 2017 DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



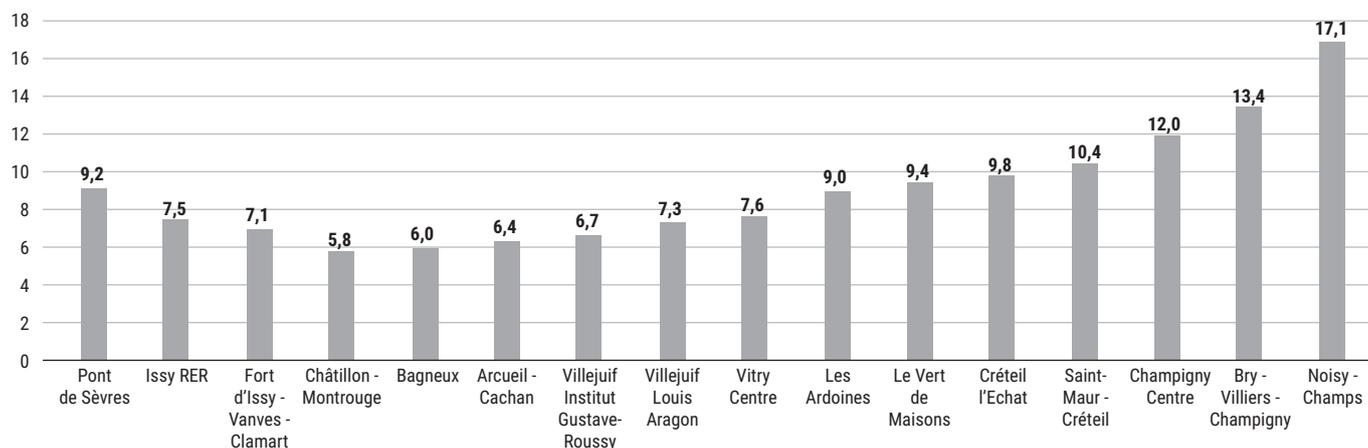
Source : DRIEA - Sitadel 2019

SURFACES D'ACTIVITÉS MOYENNES ANNUELLES AUTORISÉES DE 2015 À 2017 DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD (en m²)



Source : DRIEA - Sitadel 2019

DISTANCE À VOL D'OISEAU DE NOTRE-DAME DES FUTURES GARES DU GPE (KM)



Un taux de construction généralement supérieur dans les quartiers par rapport aux communes

En rapportant le nombre moyen annuel de logements autorisés à la construction au nombre de logements existants, il est possible de calculer un taux de construction pour la période 2015-2017 et de comparer les dynamiques dans les quartiers de gare et leurs communes de rattachement (cf graphique ci-contre). Ce calcul met en évidence un « effet quartier de gare » sur l'ensemble de la ligne 15 sud.

Dans la moitié des quartiers, le taux de construction du quartier de gare est supérieur entre 2015 et 2017 à celui observé dans toute la ou les communes de rattachement de la future gare. Par exemple à Pont de Sèvres, le rythme de construction est 2,8 fois plus important dans le quartier de gare que dans les communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres prises dans leur ensemble. Autre exemple : à Bry – Villiers – Champigny, le rythme de construction dans le quartier de gare est 1,6 fois plus important que dans l'ensemble des communes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

Une accélération de la construction de logements depuis 2015

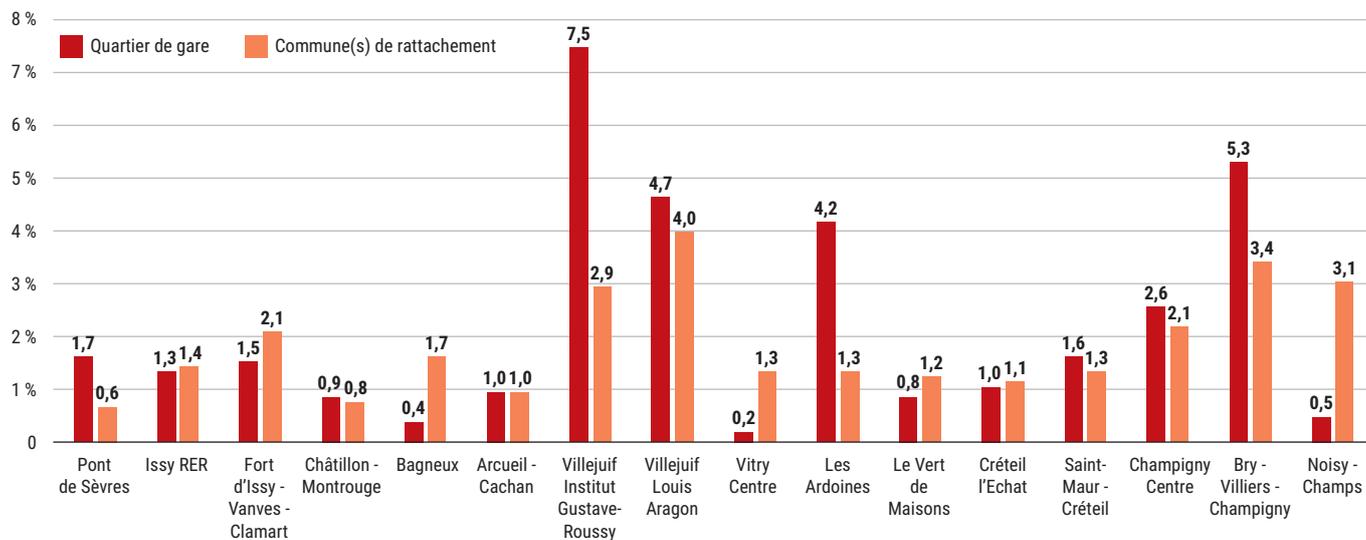
Le rythme de construction de logements observé dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud au cours des 3 dernières années (2015-2017) est plus soutenu qu'au cours de la période précédente (2010-2014).

Dans ces 16 quartiers de gare, 2 385 logements ont été autorisés à la construction en moyenne chaque année entre 2015 et 2017, contre 2 245 entre 2010 et 2014.

Cette tendance à l'accélération de la construction de logements le long de la ligne 15 sud s'explique probablement par le fait que les chantiers du Grand Paris Express sont en cours et que cette ligne sera l'une des premières à être mise en service.

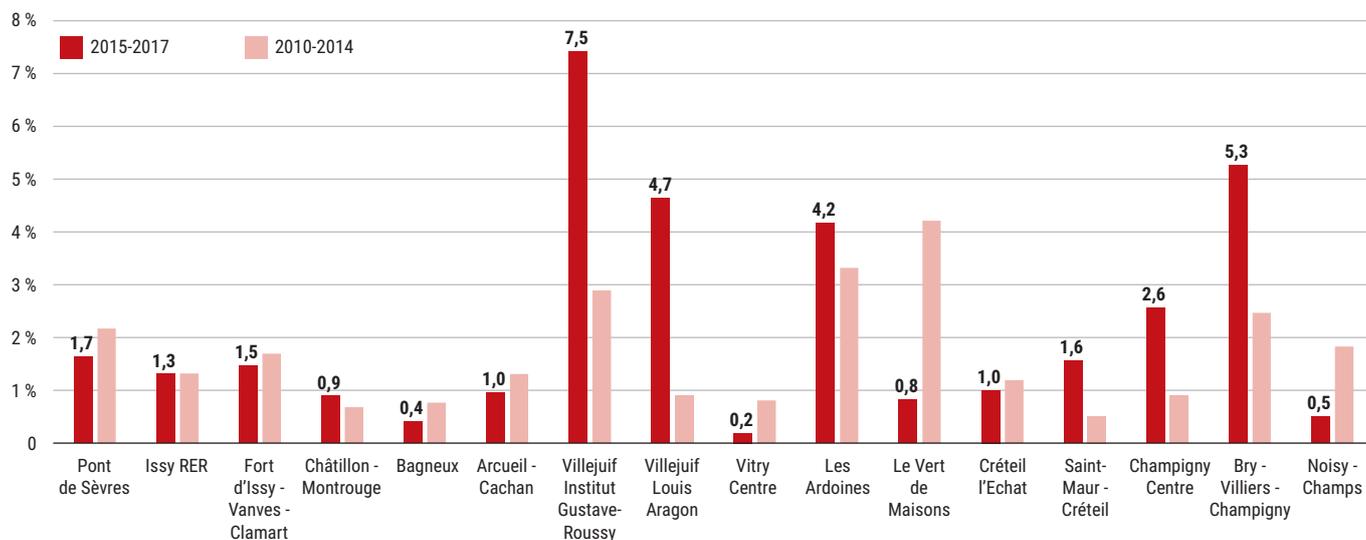
Cette accélération de la construction de logements au cours de la période 2015-2017 par rapport à 2010-2014 se vérifie dans la moitié des quartiers de gare étudiés mais ces **8 quartiers de gare concentrent plus de 70% de la construction totale de la ligne 15 sud.** Il s'agit des quartiers de Chatillon - Montrouge, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Villejuif Louis-Aragon, Les Ardoines, Saint-Maur – Créteil, Champigny Centre et Bry – Villiers – Champigny.

TAUX DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DE 2015 À 2017 (EN %)



Source : DRIEA - Sitadel 2019, DGI 2015, traitement Apur

TAUX DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD (EN %)



Source : DRIEA - Sitadel 2019, DGI 2015, traitement Apur

Des PLU essentiels pour favoriser la construction de logements dans le diffus

Le travail de récolement des PLU des communes traversées par la ligne 15 sud

L'Apur a réalisé un récolement des zonages des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des 131 communes de la Métropole du Grand Paris. Les zonages existants ont été cartographiés et regroupés en 10 catégories simplifiées pour en permettre l'analyse. Ce travail a été l'occasion de constater que, d'une manière générale, les zonages « collent » à la morphologie des tissus existants. Il met en évidence que d'une commune à l'autre, un même type de tissu peut ne pas être considéré de la même façon.

Le récolement donne également à voir

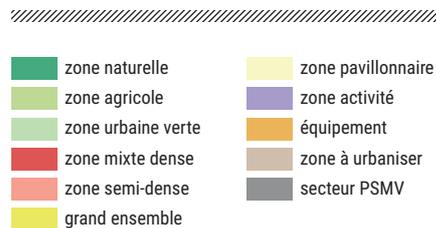
l'ampleur des secteurs où la mixité fonctionnelle n'est pas encouragée, voire impossible du fait du règlement. Ce constat vaut pour la Métropole comme pour les quartiers de gare de la ligne 15 sud.

Un zonage majoritairement monofonctionnel qui constitue le plus souvent un frein à l'accélération de la construction

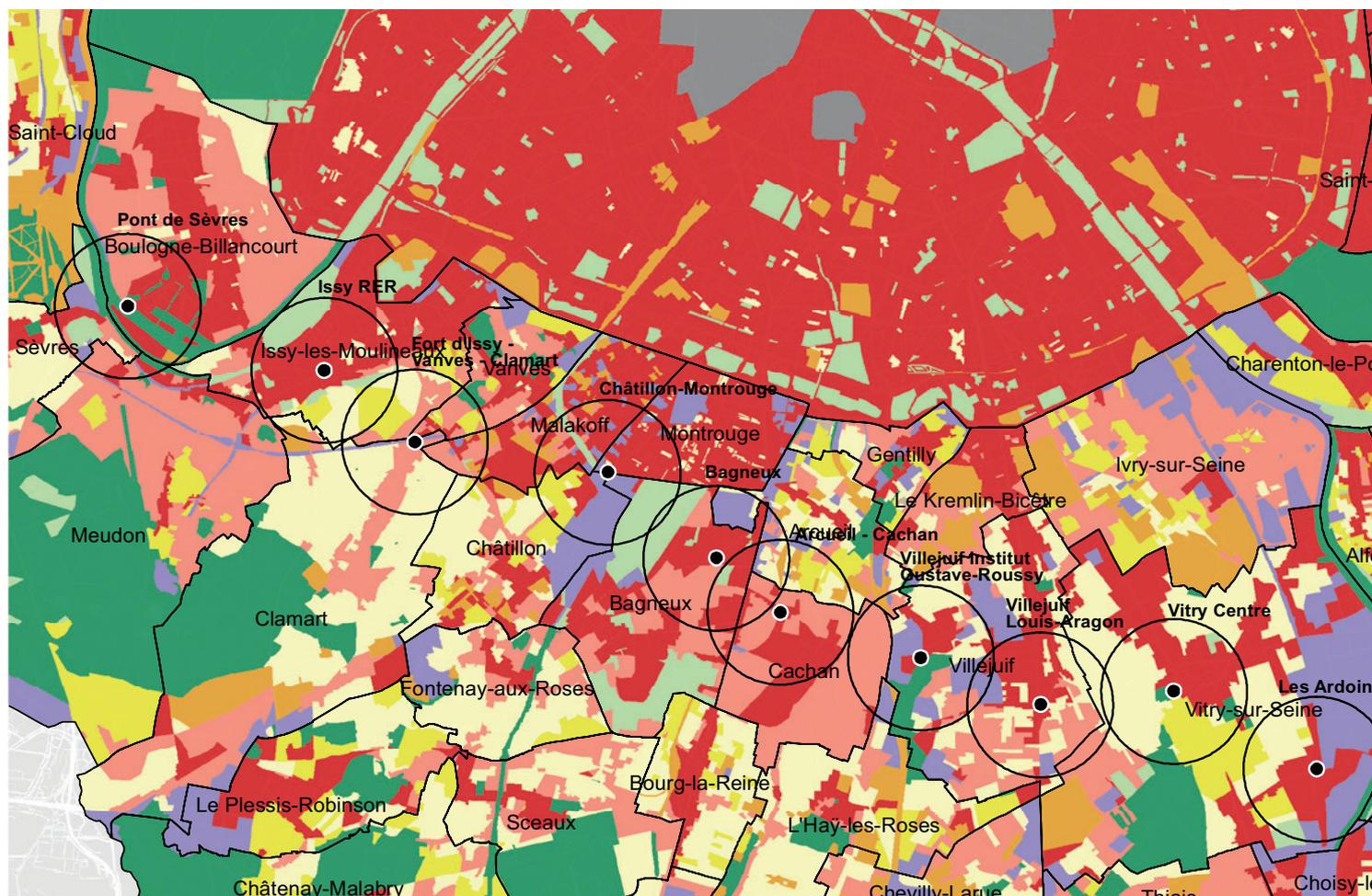
Aujourd'hui 62% de la surface des quartiers de gare sont couverts par un zonage monofonctionnel et 38% seulement par des zonages mixtes de type mixte dense ou semi-dense.

Les surfaces monofonctionnelles au

RÉCOLEMENT SIMPLIFIÉ DES ZONAGES DES PLU



Source : PLU des communes, traitements Apur - décembre 2017



sein des quartiers de la ligne 15 sud se répartissent entre :

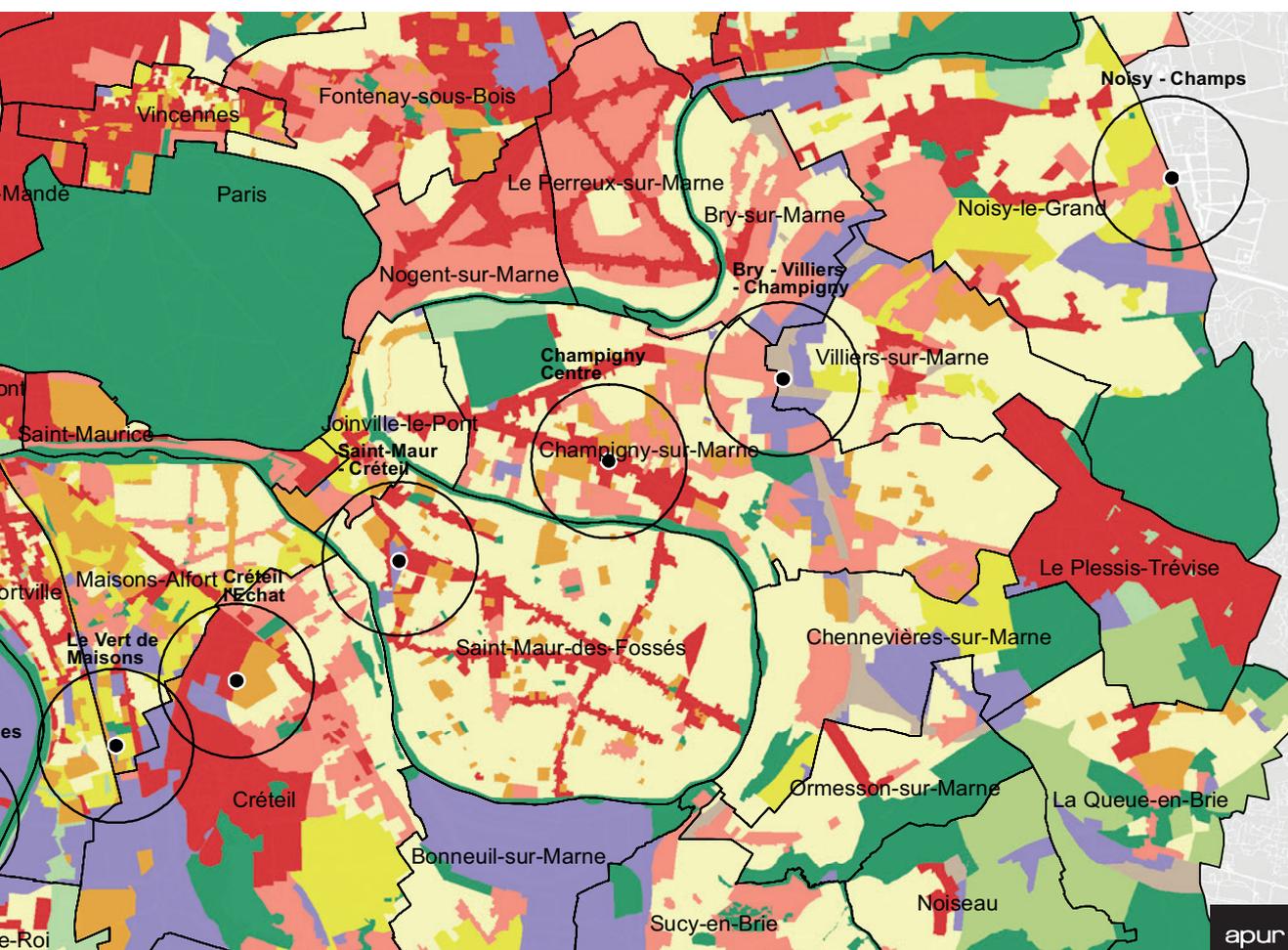
- 32% de zonage de type pavillonnaire où l'implantation d'activités est strictement limitée voire interdite,
- 6% de zonage de type habitat collectif,
- 4% de zonage dédié à l'implantation d'équipements,
- 9% de zonage dédié à l'activité.
- 11 % de zonages verts de type zone naturelle, zone urbaine verte ou zone agricole.

A titre de comparaison, à l'échelle de l'ensemble de la Métropole, les surfaces monofonctionnelles sont plus étendues encore (69%), les zonages mixtes denses ou semi-denses couvrant 31% de la surface des communes.

Les zonages mixtes sont peu étendus au sein des quartiers de gare, puisqu'ils

couvrent moins de 20% de la surface du quartier. C'est le cas dans les quartiers Les Ardoines, Saint-Maur - Créteil, Champigny Centre, Bry - Villiers - Champigny et Noisy - Champs.

9 quartiers de gare se caractérisent par une prédominance des zonages monofonctionnels sur les zonages mixtes denses ou semi-denses. L'autre moitié est d'ores et déjà couverte par des zonages mixtes : Issy RER, Châtillon - Montrouge, Bagneux, Arcueil - Cachan, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Le Vert de Maisons, Créteil l'Echat.



Définition des différents zonages simplifiés utilisés pour le recollement des PLU

La zone mixte dense correspond à une zone urbaine d'habitat, de services et d'activités. Elle correspond généralement à un tissu dense avec des constructions implantées à l'alignement de la voie, dont les hauteurs et les emprises au sol sont plus élevées que dans les autres secteurs. Elle se développe le plus souvent le long des axes et au niveau des centres-villes.

La zone semi-dense est une zone urbaine correspondant à une zone intermédiaire composée à la fois de petits collectifs et d'habitat pavillonnaire. On y trouve également des commerces et des équipements. C'est un tissu généralement semi-dense, avec des règles de hauteurs et d'emprise au sol des constructions moins élevées que dans les zones denses et des implantations soit à l'alignement (comme dans les zones denses) soit en retrait par rapport à la voie (comme dans les zones pavillonnaires).

La zone d'habitat collectif discontinu est une zone urbaine majoritairement composée d'habitat. Elle correspond aux immeubles de logements collectifs

construits en ordre discontinu et aux grands ensembles datant souvent des années 60.

La zone d'habitat à dominante pavillonnaire est une zone à vocation résidentielle, composée d'habitat individuel. Les hauteurs réglementaires et les coefficients d'emprise au sol des constructions sont généralement peu élevés. En dehors de l'habitat, les autres destinations de type commerces et artisanat notamment peuvent être autorisées sous certaines conditions.

La zone d'équipement public ou collectif d'intérêt général correspond aux différents équipements publics ou collectifs d'intérêt général. Tous les PLU ne disposent pas d'une telle zone.

La zone d'activités économiques, commerciales, portuaires et aéroportuaires correspond à la fois aux activités à vocation économique, industrielle, commerciale ou dédiées aux infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Elles se développent généralement le long des infrastructures routières et ferroviaires, mais

également le long des canaux. L'habitat n'y est pas autorisé.

La zone naturelle et forestière ou « zone N » correspond à la définition du code de l'urbanisme à savoir les secteurs équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

La zone agricole ou « zone A » correspond à la définition du code de l'urbanisme, à savoir les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

La zone urbaine verte est utilisée par certaines communes pour identifier les espaces verts et de loisirs urbains : parcs, squares, équipements sportifs, cimetières...

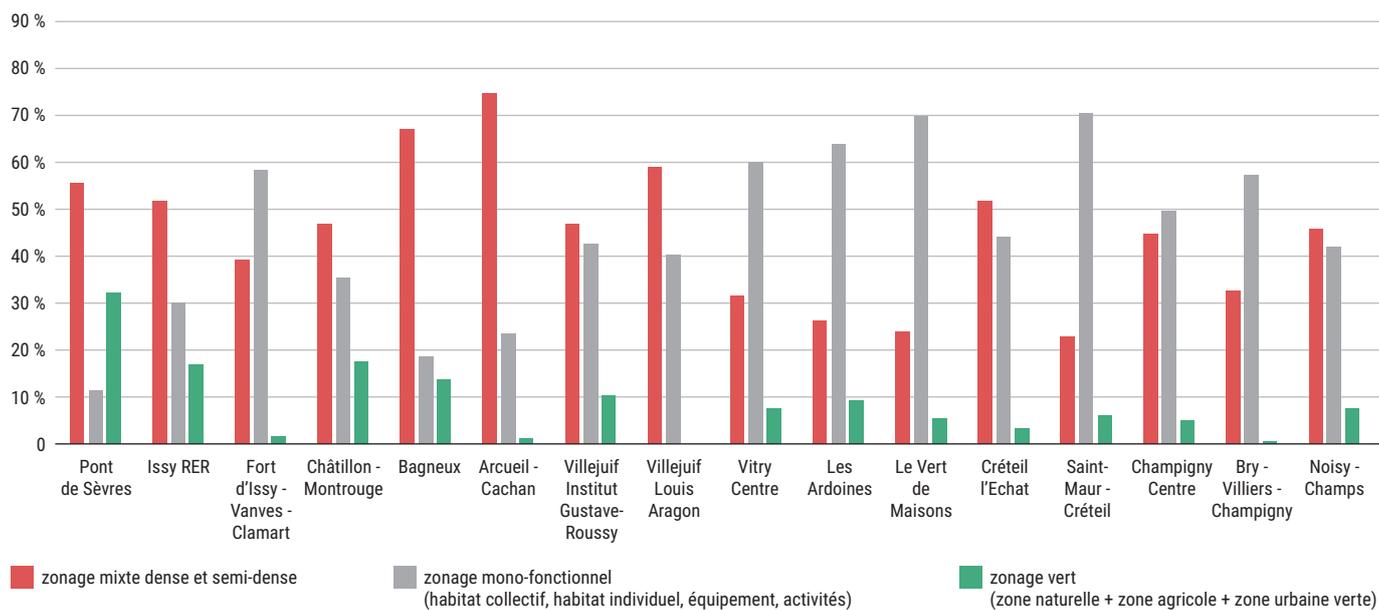
La zone à urbaniser ou « zone AU » correspond aux secteurs à caractère naturel destinés à être ouverts à l'urbanisation selon le code de l'urbanisme

88% des logements autorisés à la construction dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud dans de zonages mixtes denses ou semi-denses

Or le poids des zonages mixtes denses ou semi-denses dans un territoire est étroitement lié au niveau de la construction de logements. Dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, 88% des logements autorisés à

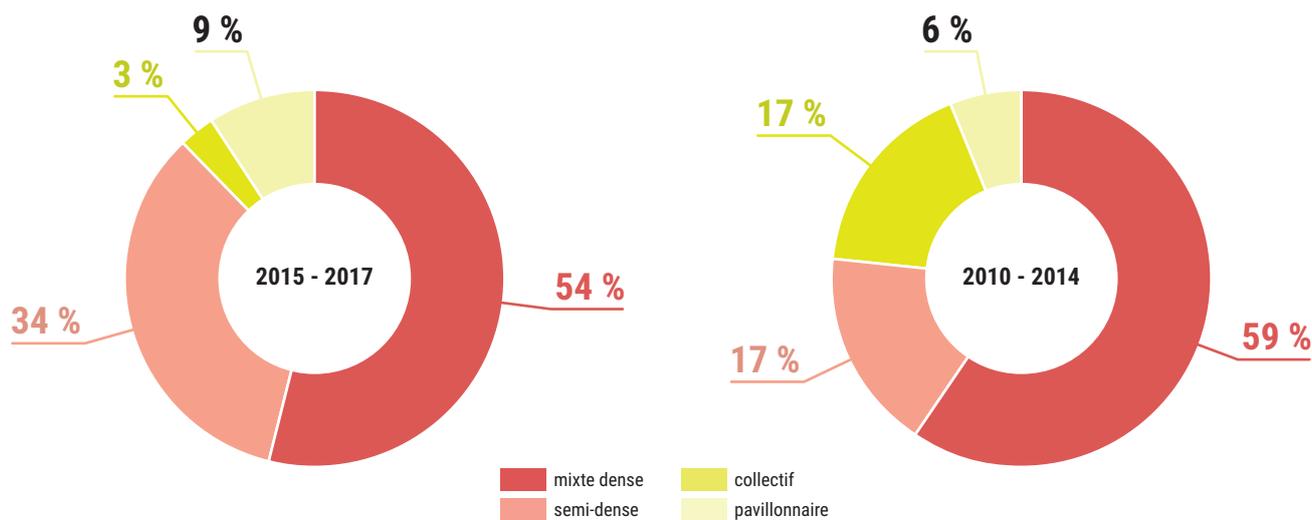
la construction de 2015 à 2017 l'ont été dans des zonages mixtes denses ou semi-denses et 76% des logements autorisés à la construction de 2010 à 2014. À l'inverse, cela revient à dire que la prédominance des zonages mono-fonctionnels est un frein à l'accélération de la construction. Les enjeux liés à l'évolution des zonages lors de l'élaboration des PLU intercommunaux sont donc considérables.

PART DES ZONAGES PLU MIXTES, MONO-FONCTIONNELS, VERTS DANS LES QUARTIERS DE GARE - L15 SUD



Source : PLU des communes, traitements Apur, état au 31 mai 2017

RÉPARTITION DES LOGEMENTS AUTORISÉS PAR TYPE DE ZONAGES DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



Source : DRIEA - Sitadel 2009, PLU des communes, traitements Apur état au 31 mai 2017

La progression de la mixité fonctionnelle

Des quartiers de gare majoritairement résidentiels aujourd'hui

Le long de la ligne 15 sud, l'objectif de rééquilibrage territorial entre l'est et l'ouest en termes d'emplois de la métropole, mais aussi celui de l'accélération de la construction de logements, s'inscrit dans le constat d'une prééminence de l'habitat, sauf à l'ouest (Pont de Sèvres, par exemple).

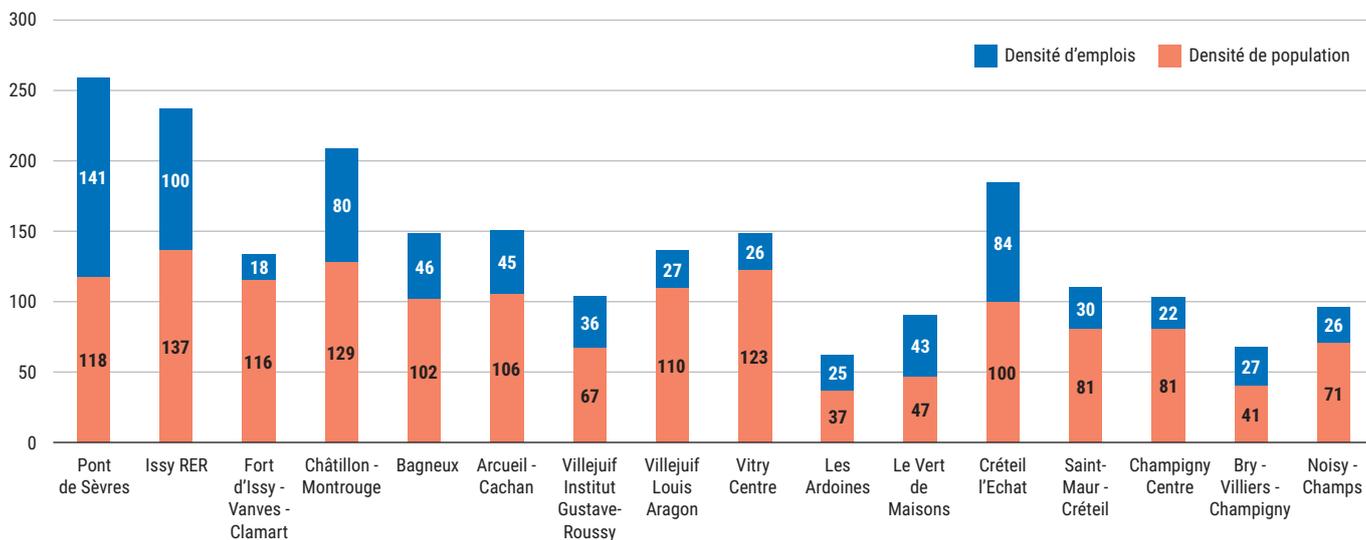
La densité humaine des quartiers de gare – cumulant ici la densité de population et d'emplois à l'hectare – en est révélatrice. **Pour une grande majorité des quartiers de gare de la ligne 15 sud, la densité humaine semble portée par une densité de population plus forte que celle des emplois**, en particulier pour des quartiers comme Fort d'Issy – Vanves – Clamart,

Villejuif Louis-Aragon, Vitry Centre ou Champigny Centre.

Les quartiers de gare pour lesquels la densité d'emplois est la plus forte apparaissent plus équilibrés entre les fonctions d'habitat et d'activités. C'est le cas de Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon – Montrouge et dans une moindre mesure Créteil l'Echat. Pour les deux premiers quartiers de gare, la densité d'emplois avoisine les 100 emplois à l'hectare. Seule exception, les Ardoines, quartier de gare plutôt mixte mais dont les densités de population et d'emplois sont assez faibles (63 habitants et emplois à l'hectare).

Ces densités sont ici mises en regard des surfaces bâties développées existantes en 2015. Les équilibres montrés

DENSITÉ D'HABITANTS ET D'EMPLOIS DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



Source : Insee Recensement 2015, Sirene 2016

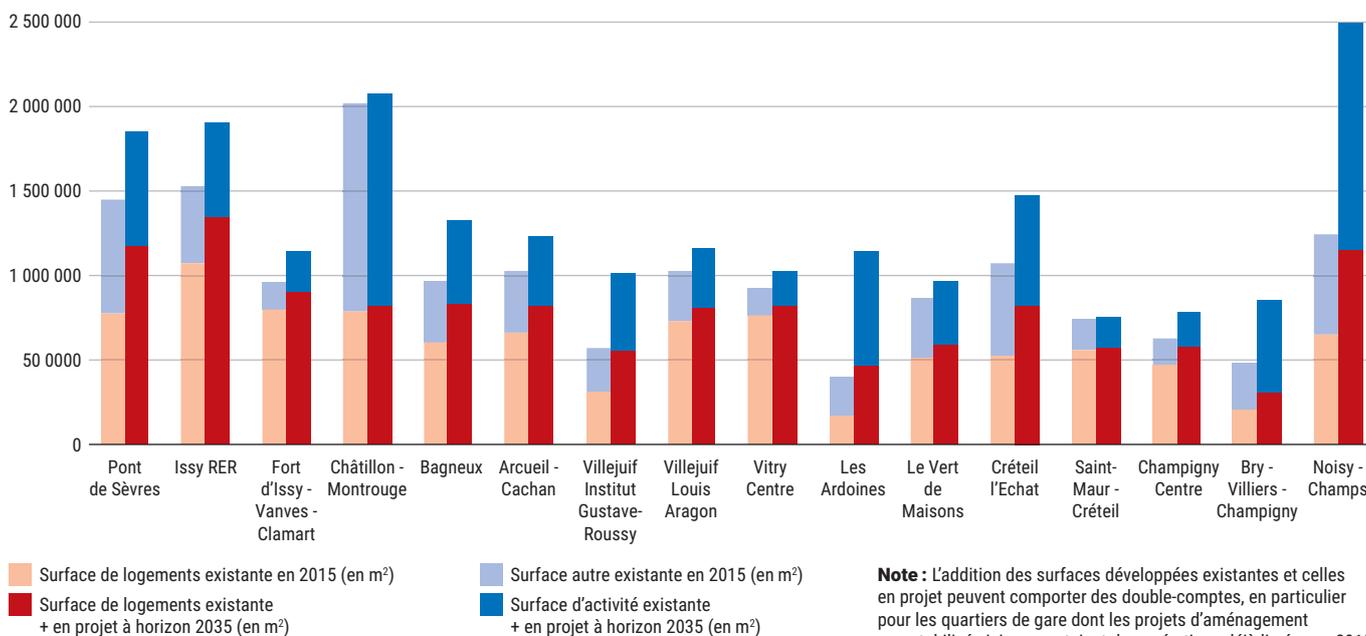
par ces deux indicateurs sont assez semblables. Des exceptions cependant : les surfaces d'activités dans le quartier de gare de Châtillon – Montrouge sont très élevées en comparaison avec les densités d'emplois, ce qui peut s'expliquer par la présence combinée d'ensembles tertiaires importants et donc accueillant de nombreux salariés et de vastes locaux d'activités de la SNCF accueillant quant à eux probablement moins de travailleurs. Cette situation se retrouve également dans d'autres quartiers où les fonctions industrielles, logistiques et commerciales sont importantes, comme aux Ardoines ou à Bry – Villiers – Champigny. Noisy – Champs constitue aussi un cas singulier avec de faibles surfaces dédiées à l'activité en comparaison avec la densité d'emplois.

Une densification en cours qui participe à une dynamique de rééquilibrage

L'histogramme cumulant les surfaces de logements et d'activités en projet à celles qui existent déjà permet une première approche de l'évolution de la mixité fonctionnelle au sein des quartiers de gare de la ligne 15 sud au regard des nouvelles programmations. L'histogramme ci-après montre la tendance au rééquilibrage à l'horizon 2035.

L'ensemble des surfaces programmées et existantes pourraient conduire à un équilibre de 60% logements, 40% d'activités à terme dans ces quartiers contre 65% - 35% aujourd'hui. Par comparaison, la MGP est plus résidentielle avec 63% logements 37% autres).

SURFACE DE LOGEMENTS ET D'ACTIVITÉS EXISTANTE PUIS À TERME DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



Source : DGI 2015, Apur - 2019

Note : L'addition des surfaces développées existantes et celles en projet peuvent comporter des double-comptes, en particulier pour les quartiers de gare dont les projets d'aménagement comptabilisés ici comportaient des opérations déjà livrées en 2015. De plus, les surfaces en projet peuvent concerner des opérations situées en dehors des 800 mètres des quartiers de gare.

Dans les projets urbains, des programmes équilibrés entre surfaces de logements et d'activités

Les projets urbains engagés dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud devraient entraîner la création de 2,9 millions de m² de logements et 3 millions de m² de surfaces d'activités se répartissant entre des bureaux, des équipements, des hôtels et des commerces.

Parmi les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, **les surfaces d'activités programmées sont plus concentrées que les surfaces de logements.**

3 quartiers rassemblent plus de la moitié (1,8 millions de m²) de ces surfaces d'activités programmées : Noisy – Champs principalement dans la ZAC de la Haute Maison (673 000 m²), Pont de Sèvres dans la ZAC Seguin-Rives de Seine (557 700 m² dont 127 000 restant à livrer) et Les Ardoines dans la ZAC Gare des Ardoines (431 000 m²).

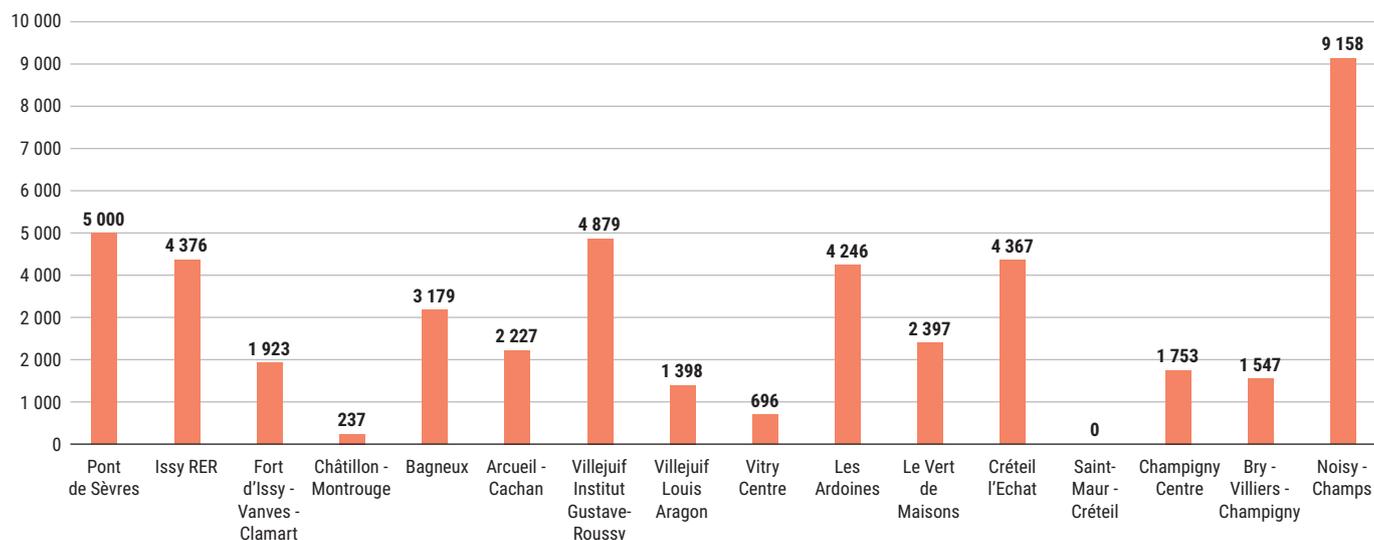
A côté de ces trois grosses opérations, 7 quartiers de gare de la ligne 15 sud prévoient moins de 50 000 m² de surfaces d'activités : Châtillon – Montrouge, Arcueil – Cachan, Villejuif Louis-Aragon, Vitry Centre, Le Vert de Maisons, Saint-Maur – Créteil et Champigny Centre.

Dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud, les programmations apparaissent relativement mixtes et équilibrées dans leur rapport logement/activités, témoignant dans une certaine mesure d'une recherche de mixité fonctionnelle dans ces secteurs requalifiés ou nouvellement urbanisés. Le ratio entre surfaces de logements et d'activités à l'échelle de l'ensemble de la ligne 15 sud est de 51% pour le logement et de 49% pour l'activité.

Le quartier de gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy présente par exemple une répartition très équilibrée entre logements et activités (52/48), d'autant qu'il s'agit ici d'une programmation totale s'élevant à 415 000 m² dans le cadre de la ZAC Campus Grand Parc.

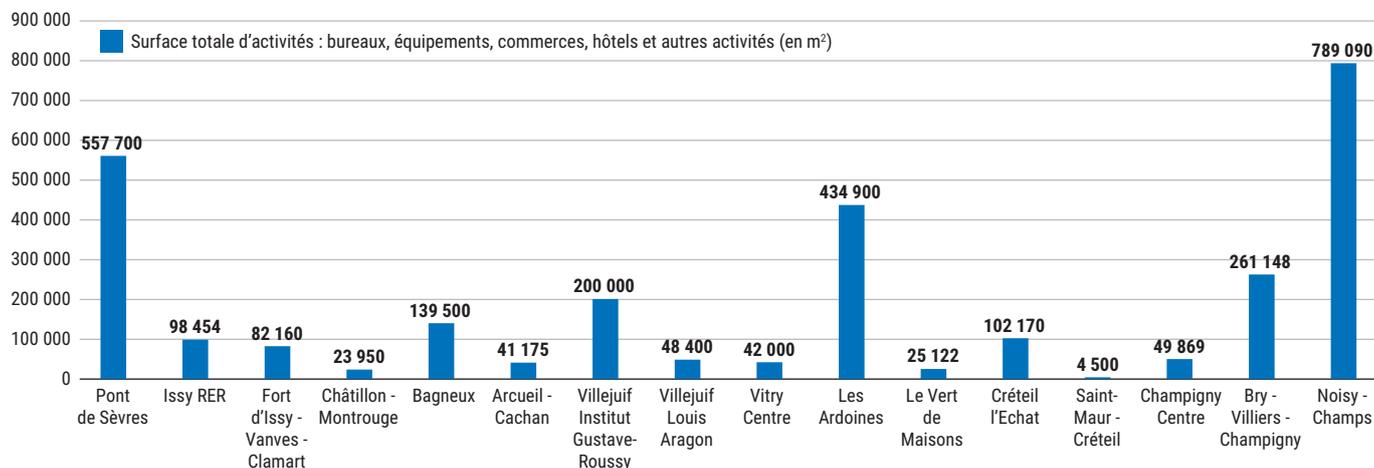
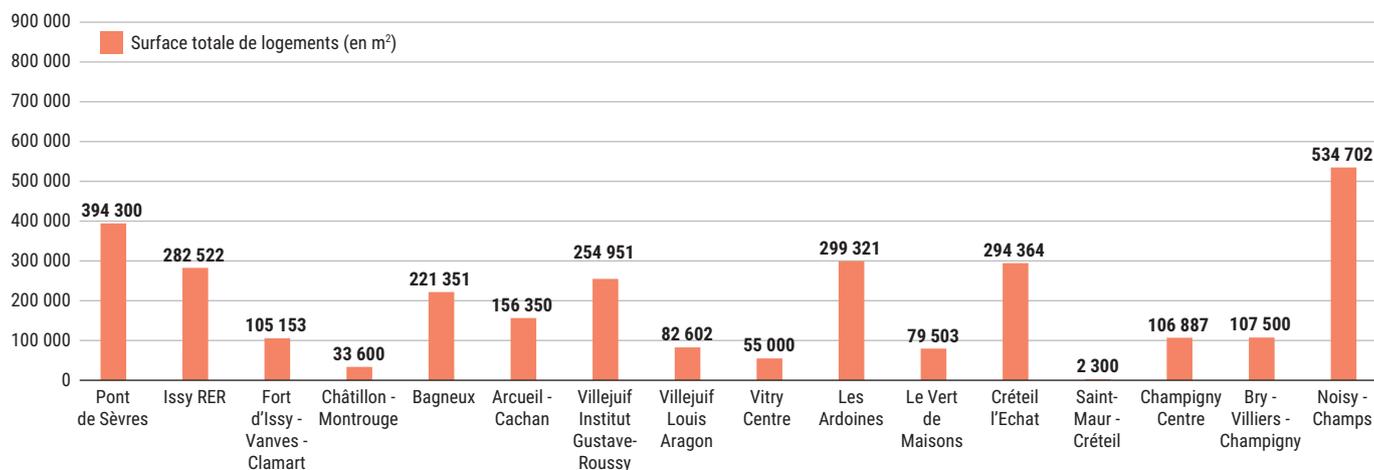
Certains quartiers de gare présentent toutefois une inclination forte vers le logement ou les activités. Parmi les exemples les plus marquants, dans le quartier de gare de Bry – Villiers – Champigny, où se déploie la ZAC Marne Europe, 68% des surfaces programmées (soit plus de 230 000 m²) concernent des activités économiques, en particulier du bureau (107 000 m²). A l'inverse, les quartiers de gare d'Arcueil – Cachan, du Vert de Maisons et de Créteil L'Echat présentent plus de 75% des surfaces programmées en logement. Pour ce dernier, les 300 000 m² de logements programmés (dont 140 000 restent encore à livrer) viendront certainement à terme rééquilibrer les fonctions du quartier, dans lequel se trouvent un équipement hospitalier important (le CHU Henri Mondor) et de nombreux immeubles de bureaux.

NOMBRE DE LOGEMENTS PROGRAMMÉS DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE 15 SUD



Source : Apur - 2019

SURFACE TOTALE DE LOGEMENTS PROGRAMMÉS DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE 15 SUD (M²)



Source : Apur - 2019

Une accélération de la construction des surfaces d'activités dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud

Comme pour le logement, la construction de surfaces d'activités s'est accélérée dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud au cours de ces dernières années. L'analyse des permis de construire montrent que **171 000 m² d'activités ont été autorisés en moyenne chaque année dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud entre 2015 et 2017, contre 116 000 m² entre 2010 et 2014.**

Entre 2015 et 2017, dans 3 quartiers de gare de la ligne 15 sud, les surfaces d'activités autorisées entre 2015 et 2017 dépassent 20 000 m² par an en moyenne : à Pont de Sèvres (28 623 m²), à Bagneux (29 014 m²) et à Villejuif Louis-Aragon (21 150 m²). Entre 2010 et 2014, seul le quartier de gare Châtillon – Montrouge dépassait ce seuil de 20 000 m².

La nature de ces nouvelles surfaces autorisées à la construction de 2015 à 2017 dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud est la suivante : **48 % de bureaux, 37 % d'équipements publics, 7 % de commerces, 6 % d'hôtels et 2 % d'autres surfaces d'activités.** Cette répartition varie beaucoup d'un quartier à l'autre.

Entre 2015 et 2017, les surfaces d'activités autorisées dans les quartiers de gare Pont de Sèvres, Issy RER, Arcueil – Cachan, Créteil l'Echat et Noisy – Champs combinent à la fois des surfaces de bureaux, d'équipements, de commerces et d'hôtels. Dans les quartiers Fort d'Issy – Vanves – Clamart, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Vitry Centre, Le Vert de Maisons, Saint-Maur – Créteil, Champigny Centre et Bry – Villiers – Champigny, les surfaces d'activités autorisées

entre 2015 et 2017 n'incluent aucune surface de bureaux. Les quartiers Châtillon – Montrouge, Villejuif Louis-Aragon et Les Ardoines comportent tous les trois des surfaces de bureaux, d'équipements et de commerces mais pas de surface d'hôtels, tandis que le quartier Bagneux comporte des surfaces de bureaux, d'équipements et d'hôtels mais aucune surface de commerces.

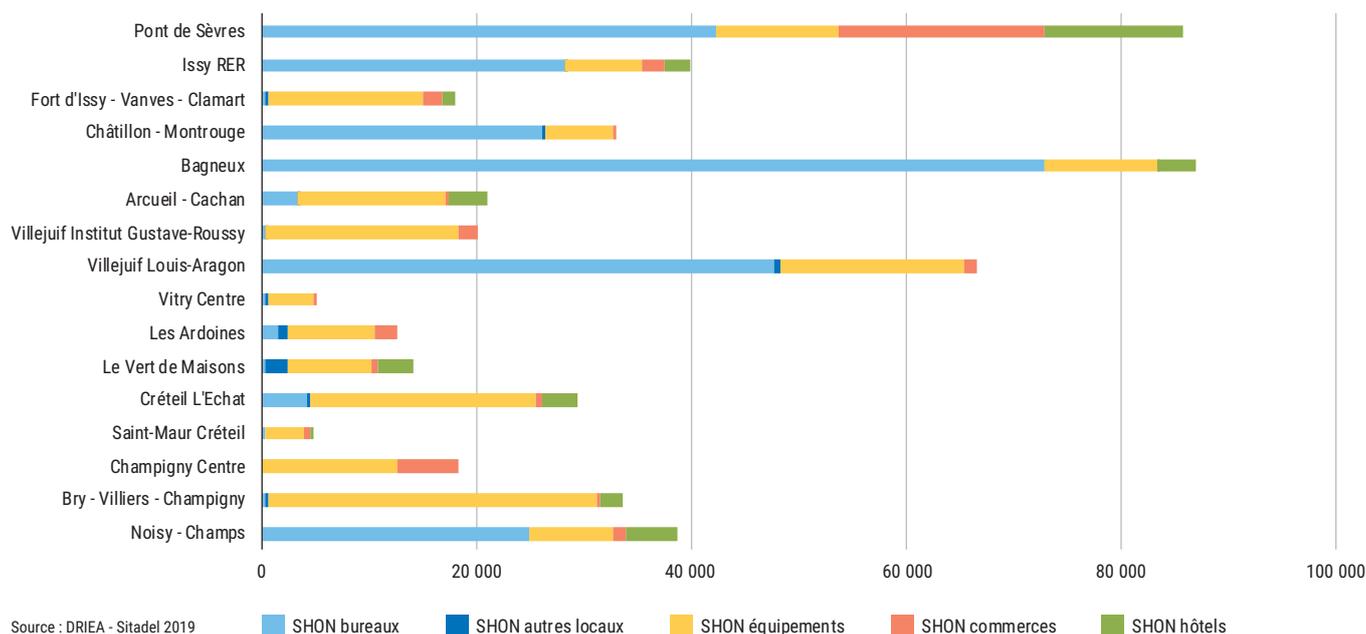
60 % des surfaces d'activités consacrées aux bureaux dans les projets contre 50 % dans les permis de construire

L'analyse des permis de construire autorisés de 2015 à 2017 montre que les surfaces consacrées aux bureaux représentent environ la moitié du total des surfaces d'activités et le poids des bureaux est stable au cours de ces deux périodes (48 % entre 2015 et 2017 et 52 % entre 2010 et 2014). En revanche, le poids des bureaux dans les projets engagés dans ces quartiers de gare est sensiblement plus important puisque ceux-ci représentent 60 % des surfaces programmées.

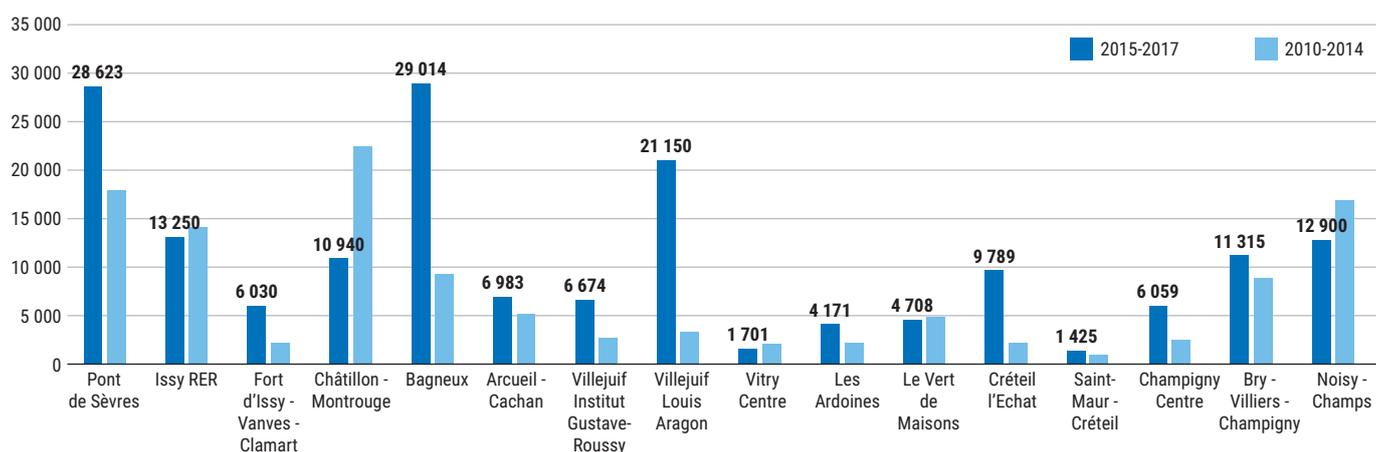
Dans les quartiers de Pont de Sèvres, des Ardoines et de Noisy – Champs, entre 300 000 et 400 000 m² de surfaces dédiées au tertiaire sont programmées. Le quartier d'Issy RER en attend également plus de 250 000 m².

Ainsi, à l'exception de Vitry Centre, et dans une bien moindre mesure de Créteil l'Echat, de Bry – Villiers – Champigny ou de Noisy – Champs, le tertiaire représente plus de 50 % des surfaces programmées. à Issy RER, Châtillon – Montrouge, Bagneux ou Le Vert de Maisons, il compte même pour plus de 85 %.

RÉPARTITION DES SURFACES D'ACTIVITÉS AUTORISÉES DE 2015 À 2017 DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD (M²)



SURFACES D'ACTIVITÉS MOYENNES ANNUELLES AUTORISÉES DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD (en m²)



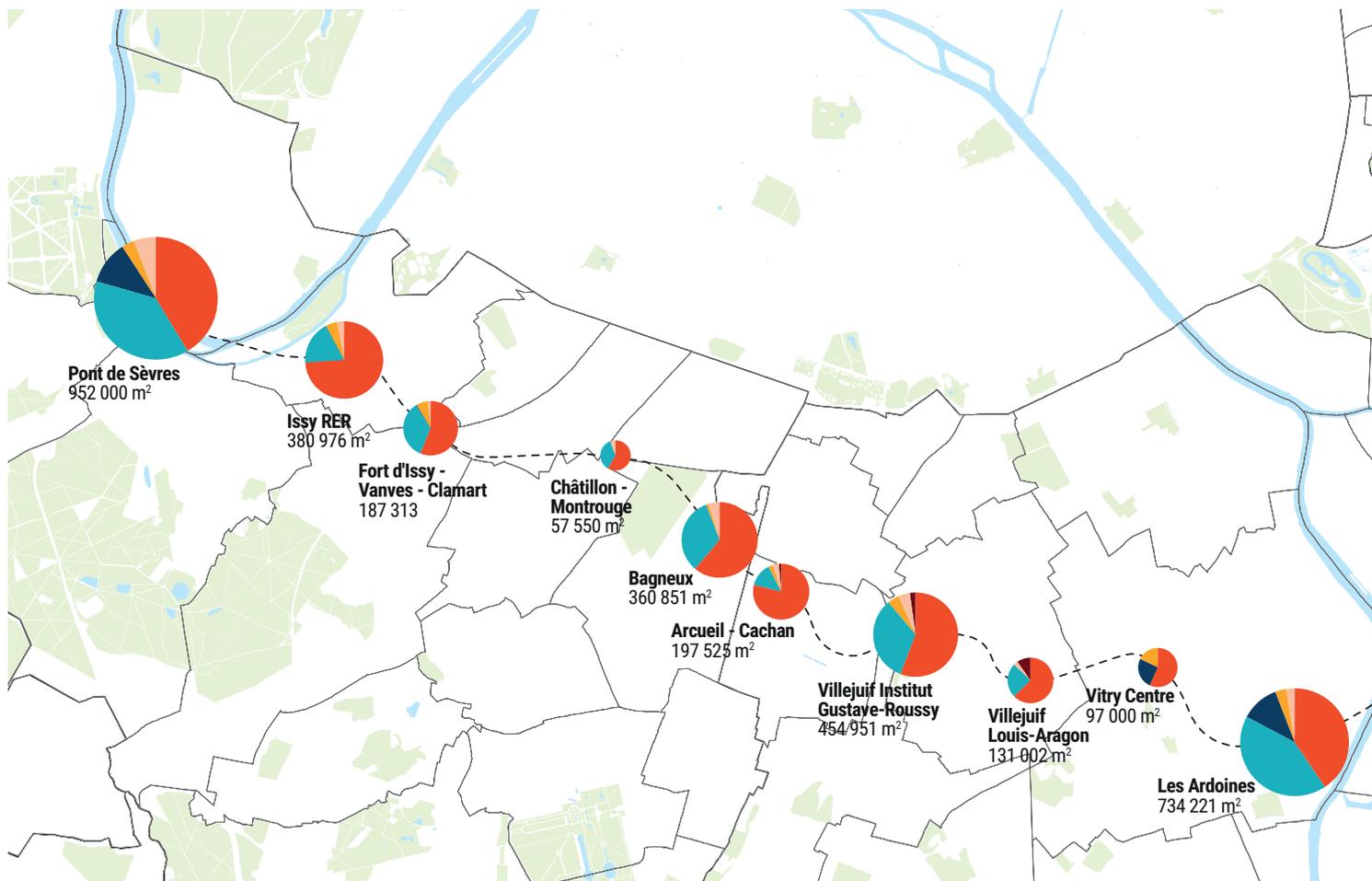
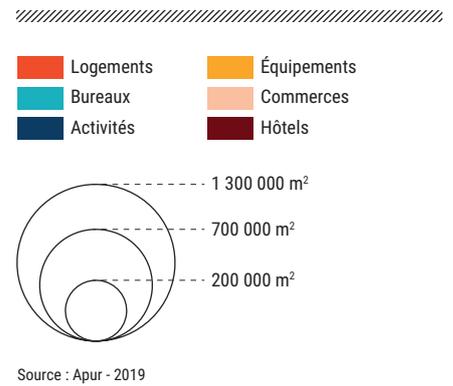
À l'inverse, certains quartiers proposent des programmations d'activités plus variées ou atypiques. À Vitry Centre, dans le cadre du PRU Cœur de Ville, seules des surfaces dédiées à l'activité économique et des équipements sont programmées (respectivement 25 000 m² et 17 000 m²). À Noisy – Champs, les surfaces d'équipements programmées dans la ZAC de la Haute Maison sont conséquentes (320 000 m²). Pour certains quartiers, les surfaces d'activités économiques programmées sont relativement importantes : plus de 100 000 m² pour la ZAC Seguin-rives de Seine à Pont de Sèvres, plus de 80 000 m² dans la ZAC Gare des Ardoines et environ 70 000 m² dans le quartier de Bry – Villiers – Champigny, dont la moitié consacrée au SMR de la ligne 15 à Champigny-sur-Marne.

Dans les projets, les surfaces de commerce sont également développées, en particulier à Pont de Sèvres (plus de

50 000 m²), Noisy – Champs (38 000 m²), Villejuif Institut Gustave-Roussy (21 000 m²) et Bry – Villiers – Champigny (17 000 m²) et Bagneux (16 500 m²). Malgré des surfaces totales d'activités programmées plus modestes, les quartiers de gare de Champigny Centre et dans une moindre mesure celui de Saint-Maur – Créteil donnent une importance au développement du commerce : à Champigny Centre, les 9 200 m² de surfaces commerciales programmées représentent près de 30 % de la programmation totale des projets du quartier.

Enfin, **les quartiers de gare accueilleront également de nouveaux équipements hôteliers**, en lien avec la nouvelle desserte en transports ou les équipements existants ou à venir, à l'image de Bry – Villiers – Champigny (30 000 m²), Villejuif Louis-Aragon (12 500 m²), Créteil l'Echat (10 000 m²) ou Villejuif Institut Gustave-Roussy et Noisy – Champs (9 000 m² chacun).

PROGRAMMATION DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD
(Surface en m²)

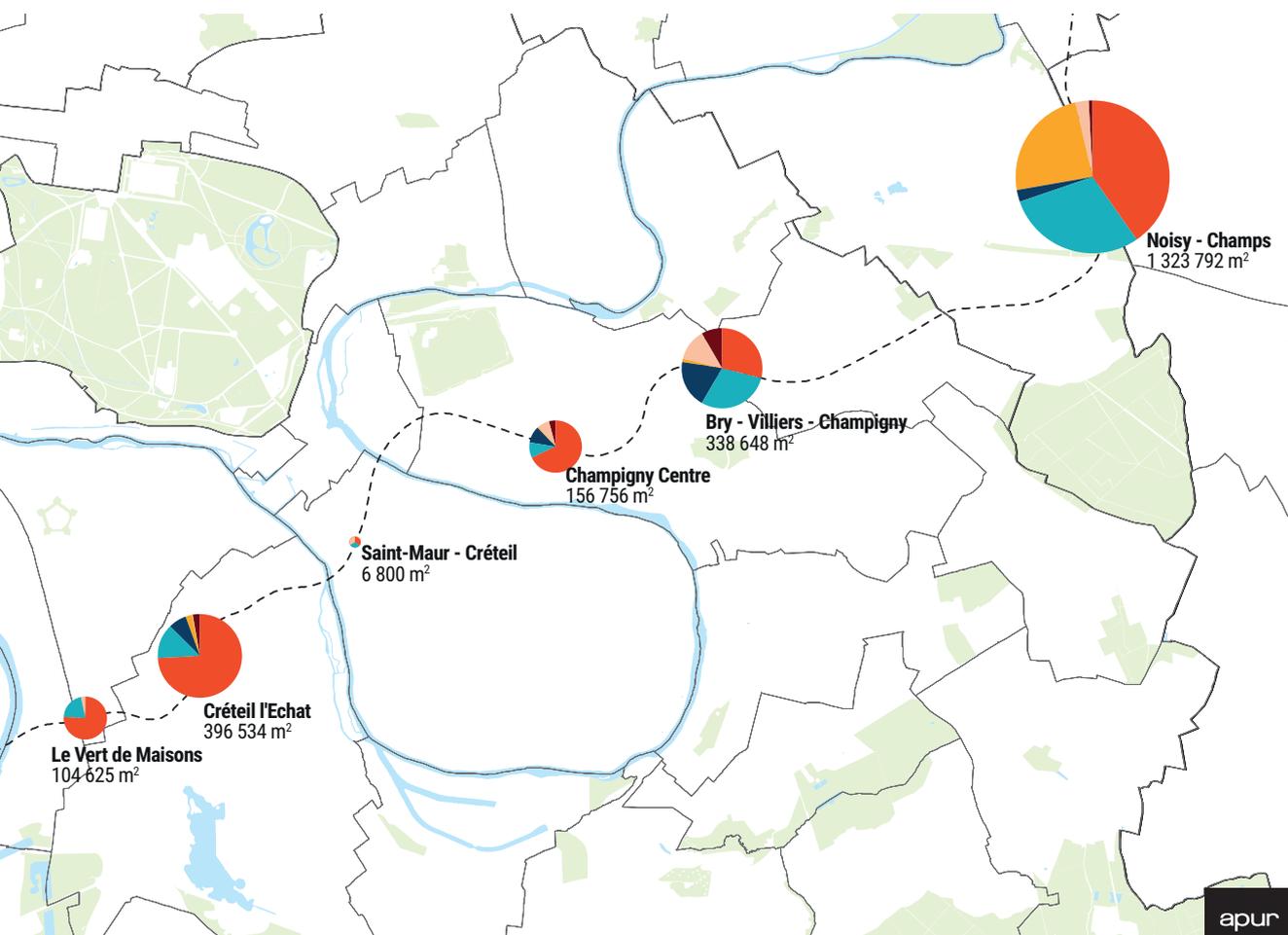


Mesurer l'évolution du nombre d'habitants et d'emplois entre 2010 et 2015

Pour mesurer l'évolution du nombre d'habitants dans les quartiers de gare, c'est-à-dire le rayon de 800 mètres à partir de l'emplacement des futures gares, ce sont les données de l'Insee à la maille de diffusion la plus fine qui ont été utilisées jusqu'à présent dans l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express. Il s'agit des données aux carreaux de 200 m par 200 m.

Ainsi en 2010, les 68 quartiers de gare du GPE regroupaient 1 410 000 habitants, dont 415 500 habitants dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud.

Mi 2019, l'Insee doit mettre à disposition un nouveau jeu de données aux carreaux de 200 m par 200 m. Cela permettra de savoir comment le nombre d'habitants a évolué entre 2010 et 2015. Mesurer l'évolution du nombre d'emplois dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud n'est pas encore possible à partir des statistiques disponibles. En effet, le portrait du tissu économique des quartiers de gare a été dressé à partir des données CLAP 2012. Il ne pourra pas être actualisé avant 2020 à partir des données CLAP 2017.



Un rééquilibrage territorial timide

Une dynamique de projet lancée à l'ouest de la ligne

Les 80 projets d'aménagement se répartissent le long de la ligne 15 sud avec **une dynamique de construction bien engagée à l'ouest de la ligne** : dans le quartier de gare de Pont de Sèvres, il ne reste que 13 % des surfaces programmées totales à bâtir, la grande majorité sur l'île Seguin dans le cadre de la ZAC Seguin-Rives de Seine. La dynamique est également bien entamée à Issy RER, Fort d'Issy - Vanves - Clamart et Arcueil - Cachan.

De Bagneux à Noisy - Champs, les projets urbains dans les quartiers de gare sont à leurs prémises ou à tout le moins encore loin de leur achèvement. à Villejuif Institut Gustave-Roussy, le chantier de la gare du

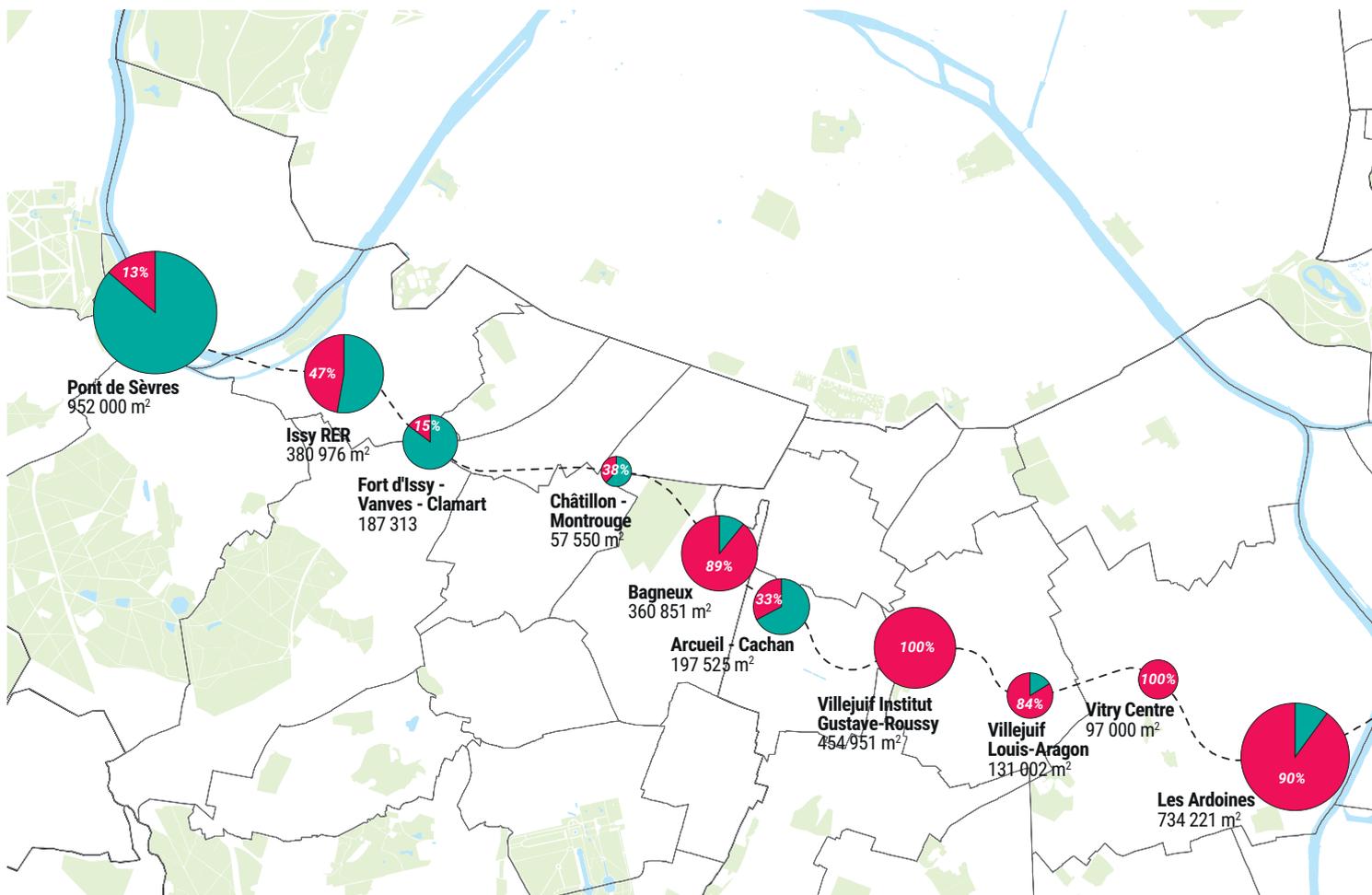
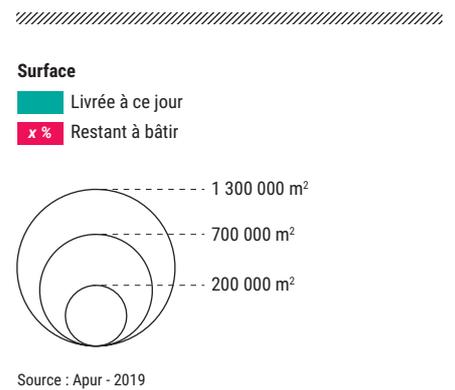
GPE annonce les premiers chantiers de la ZAC Campus Grand Parc, tandis qu'à Noisy - Champs, le développement autant que le renouvellement urbain de ce quartier est toujours en cours et 98 % des surfaces programmées restent encore à bâtir.

D'importantes surfaces de logements programmées

Dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, 2,8 millions de m² de logements sont programmés dans les 80 projets d'aménagement recensés comme étant en cours de réalisation. Sur ce total, environ 1 million de m² de logements ont déjà été livrés à ce jour.

Ces surfaces de logements sont cependant concentrées dans 4 quar-

LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD - ETAT D'AVANCEMENT DES SECTEURS DE PROJET (Surface en %)

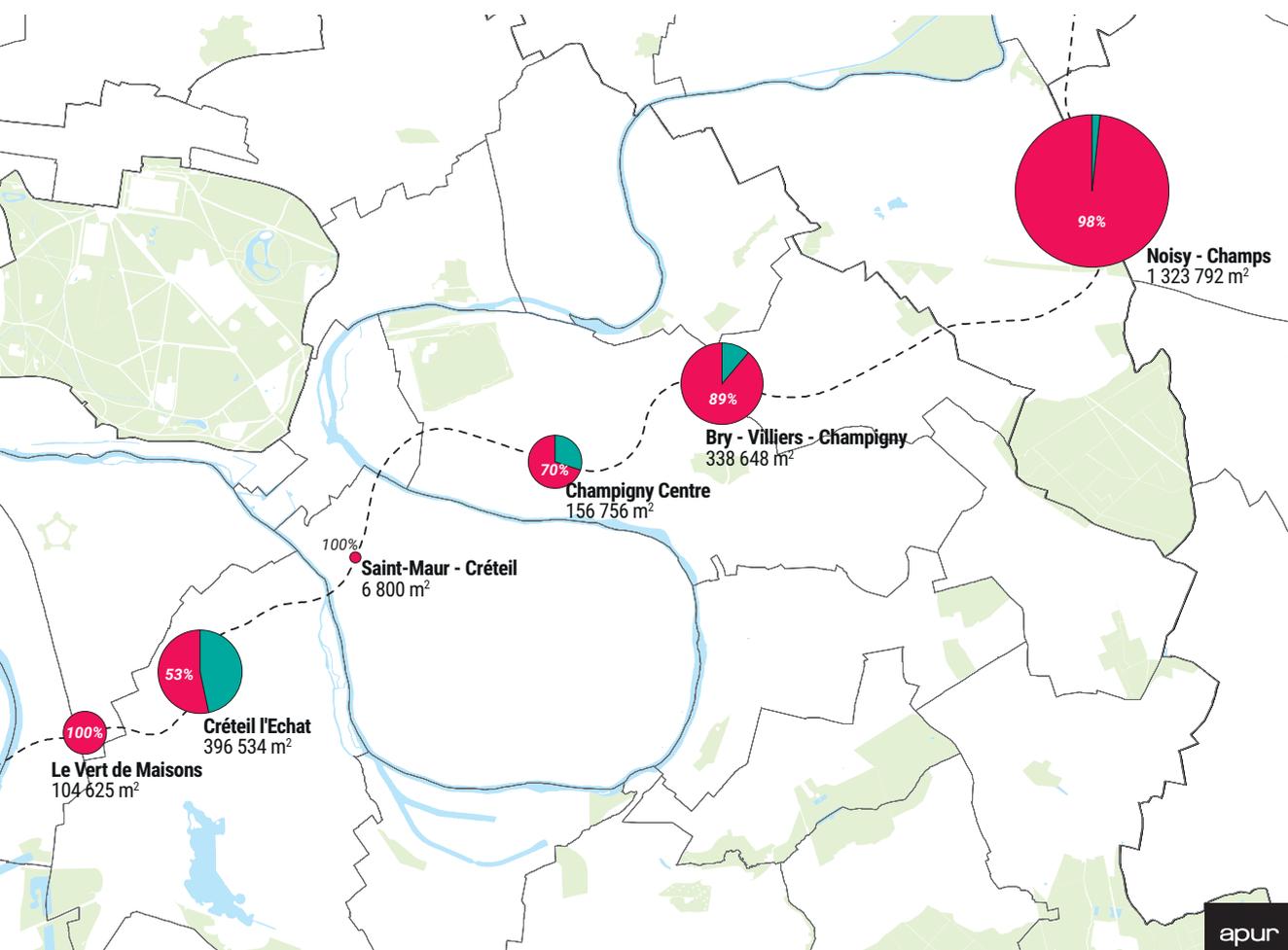


Quartiers de gare : les quartiers de gare de Pont de Sèvres, Les Ardoines, Créteil l'Echat et Noisy – Champs concentrent à eux seuls 1,5 million de m² de surfaces de logements programmées, soit environ 300 000 m² minimum, tandis que 6 quartiers de gare prévoient quant à eux moins de 100 000 m² dans le cadre de leurs projets d'aménagement. Il s'agit de Châtillon – Montrouge, Villejuif Louis-Aragon, Vitry Centre, Le Vert de Maisons, Saint-Maur – Créteil et Champigny Centre.

Le quartier de gare de Noisy – Champs prévoit la construction de 530 000 m² de logements, répartis principalement dans les ZAC de la Haute Maison (200 000 m² à l'horizon 2028) et des Hauts-de-Nesles (230 000 m² pour 2035). La ZAC Pôle Gare de Noisy – Champs prévoit quant à elle 80 000 m² à bâtir d'ici 2035 à proximité de la future gare du GPE.

À Pont de Sèvres, les près de 400 000 m² de logements programmés dans le cadre de la ZAC Seguin-Rives de Seine ou dans le projet de renouvellement urbain de Pont de Sèvres sont d'ores et déjà livrés. Dans le quartier de gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine, les 70 000 m² de logements du PRU Balzac sont sur le point d'être livrés dans leur intégralité. L'essentiel des surfaces programmées concernant désormais la ZAC Gare des Ardoines et ses 229 000 m² de logements prévus entre 2022 et 2035.

Enfin, à Créteil l'Echat, la moitié des programmes de logements est déjà livrée, comme dans les ZAC Centre ancien et Petit Pré/Sablières. Les m² restant à construire concernent la ZAC du Triangle de l'Echat (90 000 m² sur la période 2023-2027) et les projets connexes de la SGP au niveau de la gare du GPE (52 000 m² environ).



L'action foncière de l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France

Contribution de l'Établissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF)

Une intervention de l'EPFIF dans 80 % des communes appelées à accueillir une gare du GPE

La mobilisation du foncier autour des gares est un enjeu majeur qui doit favoriser le développement équilibré de nouveaux quartiers et organiser leur mutation afin de garantir leur densité et la qualité des programmations des projets.

L'engagement de l'EPF Ile-de-France est dès à présent fortement ancré dans ces territoires par la **formalisation de partenariats auprès de 80 % des communes appelées à accueillir une gare du Grand Paris Express (GPE)**.

Le volume des engagements financiers de l'EPFIF s'élève ainsi à près de **2,3 milliards d'euros, soit environ la moitié des engagements de l'Établissement à l'échelle régionale**.

Des modes d'interventions ciblés

Les interventions foncières de l'EPFIF sont adaptées à la nature du tissu urbain existant, la maturité du projet urbain et l'horizon de mise en service de la gare. Il intervient ainsi :

- **En anticipation** sur des tissus déjà constitués par une action de maîtrise foncière sur des îlots identifiés comme mutables et densifiables à court terme ;
- **En régulation** à l'intérieur de grands périmètres autour des gares, par une action de veille foncière qui vise à saisir des opportunités et accompagner le renouvellement urbain.

La Convention d'intervention foncière signée en 2016 entre l'EPFIF, la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) et le Département des Yvelines, illustre à cet égard l'action anticipatrice et régulatrice de l'EPFIF autour des gares.

La mise en place de périmètres de veille foncière de 800 mètres autour de chacune des 9 gares du territoire qui sera desservie par le RER E, à l'occasion du prolongement d'EOLE, permet de saisir les opportunités et d'exercer un contrôle sur le marché, durant la période d'élaboration des projets urbains.

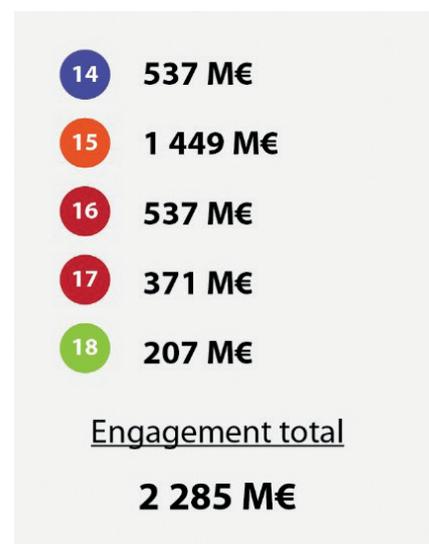
• **Dans une logique de réserves foncières** par le biais de véhicules dédiés au portage de long terme sur des secteurs en devenir appelés à muter en profondeur une fois que les conditions de leur transformation seront réunies (mise en service des gares, ...).

Le Conseil d'administration de l'EPFIF a ainsi validé en 2018 la création de la Foncière Publique d'Ile-de-France, filiale constituée avec la Caisse des Dépôts et Consignations.

La Société portera du foncier et de l'immobilier afin d'en maîtriser le coût. Il s'agit de permettre la relance de grandes opérations d'aménagement en Ile-de-France, notamment à proximité des futures gares du Grand Paris, et de rendre possible la mixité des programmes (logement social, activités économiques, logement, tertiaire...).

La Foncière publique d'Ile-de-France achètera des fonciers occupés par des activités économiques, les exploitera le temps de portage et les libérera au moment opportun pour les céder à des aménageurs à un coût maîtrisé.

LES ENGAGEMENTS FINANCIERS DE L'EPF PAR LIGNE DU GRAND PARIS EXPRESS



Source : EPFIF, 2019

L'originalité du modèle de cette société est qu'il permet un écrasement des prix à la fois par sa capacité à anticiper très en amont les futures opérations sans générer de coûts de portage, mais aussi en réinvestissant les revenus de l'exploitation des actifs pour couvrir les coûts de portage et diminuer le prix de sortie.

Ce véhicule innovant de portage long terme permet ainsi d'accompagner les collectivités confrontées aux phénomènes de spéculation foncière sur les territoires à enjeux métropolitains et régionaux.

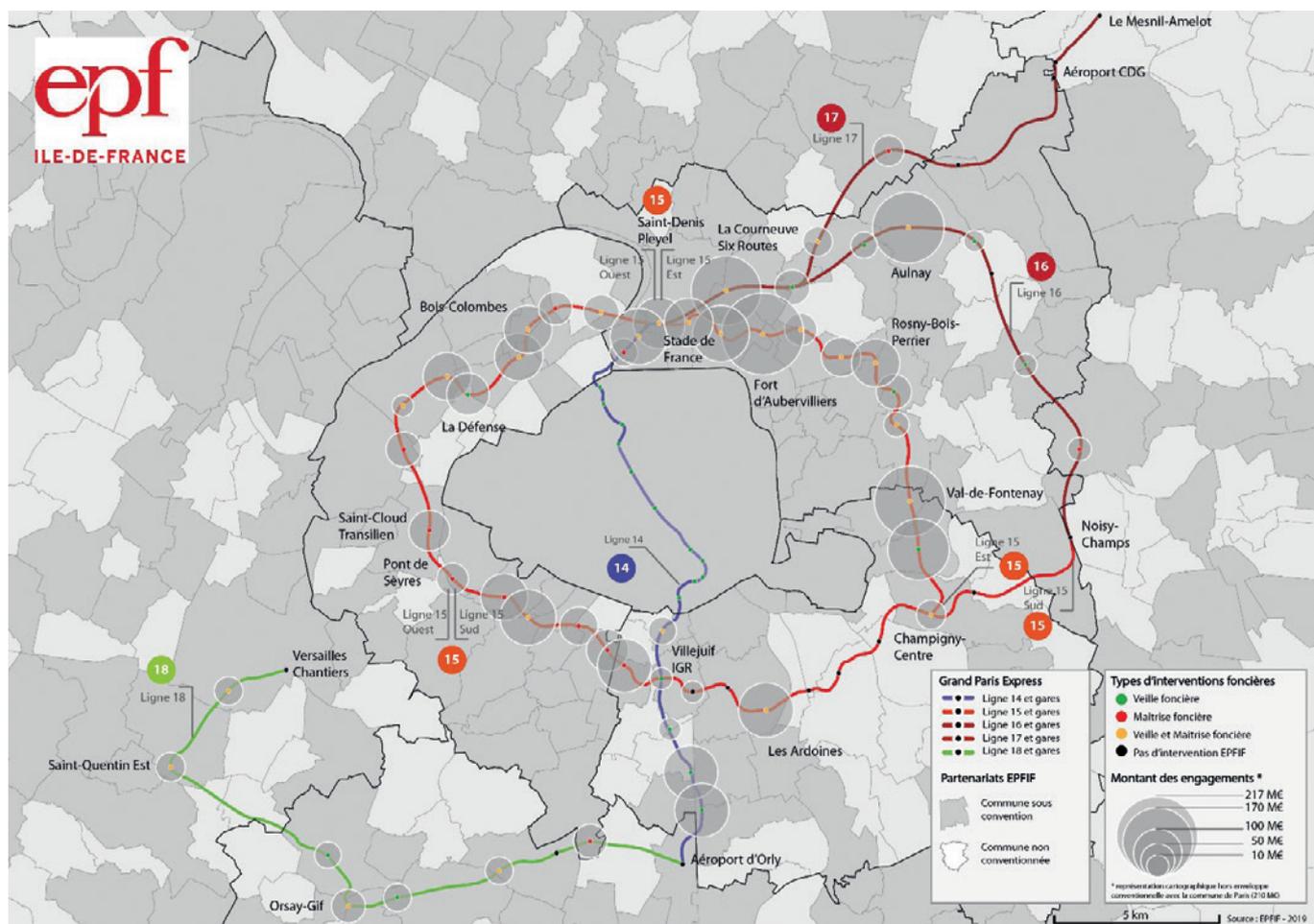
Capitalisée à hauteur de 20 M€ (EPFIF majoritaire à 60%), cette société mobilisera fortement le levier de l'emprunt à hauteur de 80 M€, portant sa capacité d'investissement à 100 M€ pour acquérir des actifs immobiliers.

Une expertise et des partenariats

Par ailleurs, pour permettre la mise en place d'une stratégie foncière à l'échelle de territoires homogènes et notamment autour des gares, l'EPF Ile-de-France propose d'accompagner les Collectivités dans l'élaboration de Plans stratégiques fonciers, du volet foncier des PLH et/ou des PLU/PLUi.

Pour cela, il apporte un conseil et une expertise aux Collectivités partenaires et participe au co-financement d'études. Enfin, l'EPF Ile-de-France a également développé des partenariats avec les acteurs du transport en Ile-de-France au travers de conventions cadres ou protocoles de partenariats avec la Société du Grand Paris et Ile-de-France Mobilités.

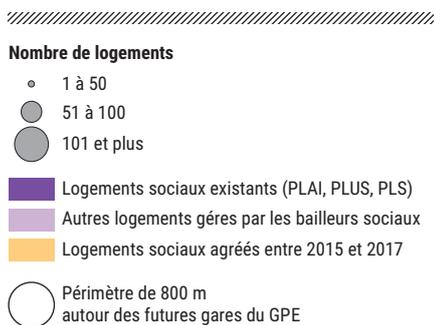
INTERVENTIONS DE L'EPFIF DANS LES FUTURS QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS



2.2

La mixité sociale et la réduction des inégalités

LOGEMENTS DES BAILLEURS SOCIAUX - PARC EXISTANT ET LOGEMENTS SOCIAUX AGRÉÉS EN 2015, 2016 ET 2017



Source : DRIHL RPLS, Version Loi 2017, SISAL 2018

30% de logements sociaux dans les quartiers de gare

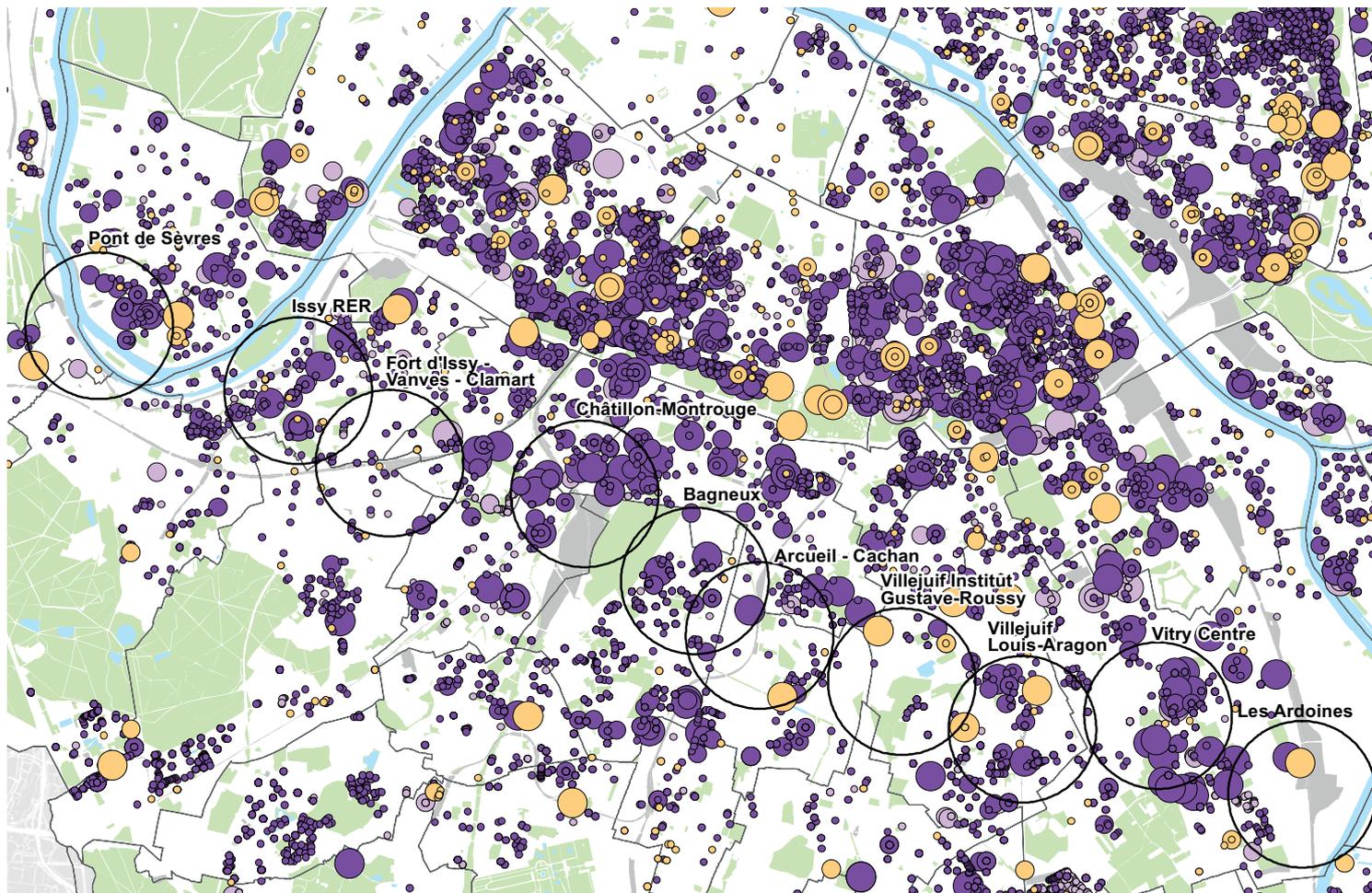
Certains quartiers présentent des proportions très fortes de logements sociaux : à Bagneux, au Vert de Maisons ou à Noisy – Champs, ils représentent plus de la moitié du parc de logement, et à Vitry Centre, Châtillon – Montrouge, Champigny Centre ou Les Ardoines, on en compte plus d'un tiers.

A l'inverse, le parc de logement de certains quartiers est très peu doté en logements sociaux, en particulier Fort d'Issy – Vanves – Clamart ou Saint-

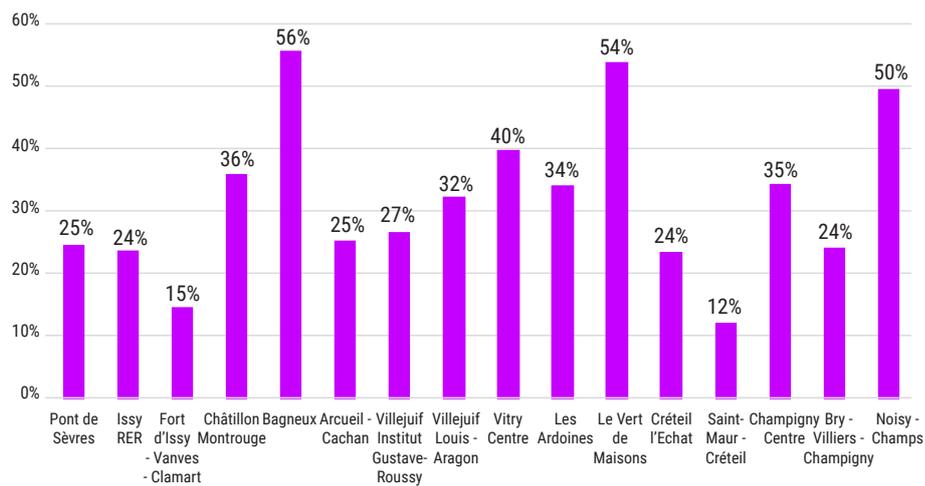
Maur – Créteil, où l'on en compte moins de 15%. En moyenne, on compte 30% de logements sociaux dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud.

Des évolutions en termes de mixité sociale

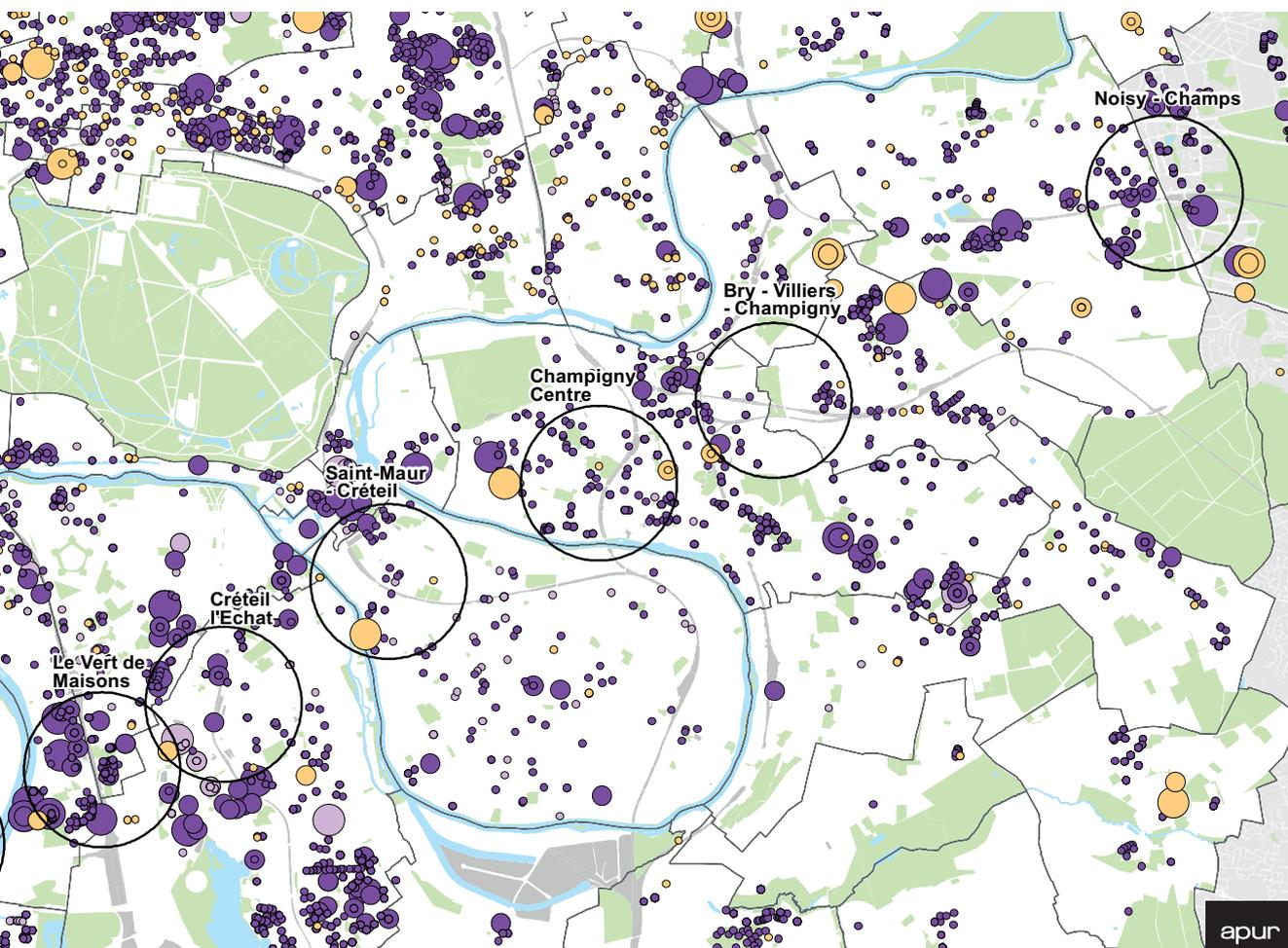
La mixité sociale dans les quartiers de gare peut s'analyser au regard du parc existant, de la production des nouveaux logements sociaux ainsi que des opérations de renouvellement et d'amélioration du parc existant.



PART DES LOGEMENTS SOCIAUX ACTUELS DANS LE PARC DE LOGEMENT DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



Sources : DRIHL, SISAL 2018, DGI 2015



A ce titre, les actions programmées dans le cadre des PRU et NPNRU du Vert de Maisons (Chanteraine à Alfortville) ou de Vitry Centre (Cœur de Ville) mettent en évidence l'objectif de maintien de l'accès des populations locales au logement social. En particulier à Vitry-sur-Seine où il est envisagé, outre l'amélioration du parc social existant en termes de confort thermique notamment, la reconstruction de 40 à 50% de logements sociaux dans les quartiers Politique de la ville, dans une proportion de 25% de PLAI, 65% de PLUS et 10% de PLS (cf p. 22-23). Dans un contexte d'amélioration de la desserte en transports en commun de ces quartiers, par le GPE ou par d'autres

modes, l'objectif ici est avant tout de **profiter de ces projets pour offrir de meilleures conditions de vie pour les populations plus modestes, plutôt que de chercher à attirer de nouveaux ménages**, au pouvoir d'achat supérieur et qui pourraient contribuer à la gentrification négative de ces quartiers.

Une autre approche est celle constatée à Issy RER, dans le cadre de la ZAC Léon Blum, qui prévoit 1/3 de logements sociaux parmi les 116 500 logements programmés. Elle **vise une amélioration de la mixité sociale du quartier, dans une optique de changement d'image** de cette partie de la ville d'Issy-les-Moulineaux.

Une production de logements sociaux importante dans les quartiers de gare et une plus grande diversité de tailles de logements et de catégories de financement

Les données du fichier SISAL, transmis par la DRIHL, permettent de localiser les nouveaux programmes de logements sociaux à l'adresse et ainsi de dénombrer ceux qui sont situés dans les quartiers de gare du GPE, de suivre dans le temps l'évolution des grands équilibres et de voir notamment si l'offre nouvelle permet d'aller dans le sens d'un rééquilibrage de l'offre sociale. à l'occasion de cette étude sur les mutations dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud, les agréments pour les années 2015, 2016 et 2017 ont été analysés, soit une très courte période de 3 ans, ce qui invite à la prudence dans l'interprétation qui est faite de ces données et à poursuivre le suivi des agréments de logements sociaux dans le temps au minimum jusqu'à la mise en service complète du Grand Paris Express en 2030.

800 nouveaux logements sociaux dans les quartiers de gare chaque année

Selon le fichier SISAL, en 3 ans de 2015 à 2017, 2 398 logements locatifs sociaux ont été agréés dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, soit en moyenne environ 800 logements sociaux par an. Ils correspondent à 55 opérations, soit des opérations de 44 logements en moyenne.

Ces nouveaux logements sociaux s'ajoutent aux 46000 logements sociaux qui existent aujourd'hui dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud

Ces nouveaux logements sociaux se répartissent à parts quasi-égales entre les différentes catégories de financement du logement social : **31% de logements très sociaux destinés aux ménages**

les plus modestes financés en PLAI, 31% des logements sociaux classiques financés en PLUS et 38% de logements sociaux destinés aux ménages des classes moyennes financés en PLS. Cette dernière catégorie de financement est la plus représentée.

Cette répartition s'approche de la clé de répartition fixée par la loi SRU et diffère sensiblement de la clé de répartition PLAI/PLUS/PLS dans le parc existant, qui dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud comme dans la Métropole du Grand Paris dans son ensemble est caractérisé par une prédominance des logements sociaux financés en PLUS. Selon le fichier RPLS, dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, les 45 918 logements sociaux existant en 2017 se répartissent entre 2% de PLAI, 90% de PLUS et 8% de PLS.

Des logements sociaux plus petits

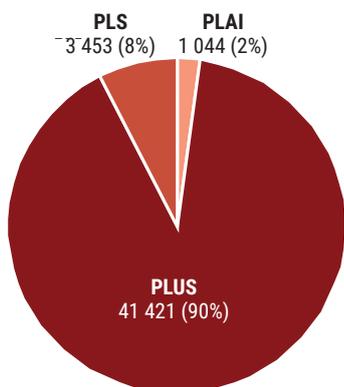
Autre caractéristique des nouveaux logements sociaux agréés dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud, une majorité de petits logements, comme en témoignent la répartition des logements sociaux financés par nombre de pièce et celle entre logements ordinaires et logements en résidence.

Selon le fichier SISAL, de 2015 à 2017, les 2 398 logements locatifs sociaux agréés dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud se répartissent entre 65% de petits logements (de 1 et 2 pièces), 18% de 3 pièces et seulement 17% de grands logements (de 4 pièces ou plus). Le poids des petits logements dans la production de nouveaux logements sociaux dans les quartiers de gare est confirmé par le fait qu'un tiers des logements sociaux fait partie d'une résidence, qu'il s'agisse d'une résidence étudiante, sociale ou dédiée à l'accueil des personnes âgées. Au regard de cette offre nouvelle en résidences, les résidences destinées aux étudiants pèsent un poids particulièrement important même s'il est difficile à mesurer, précisément faute de disposer des données SISAL nécessaires.

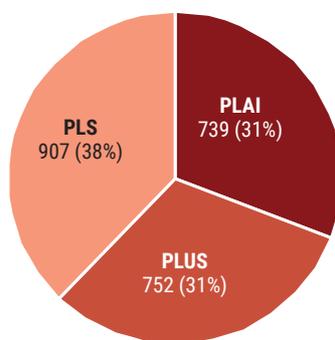
Cette offre nouvelle de logements sociaux vient compléter l'offre déjà existante. En effet, les petits logements sociaux (1 ou 2 pièces) représentent 32% du parc social existant dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud (source RPLS 2017), les logements sociaux de 3 pièces représentent 38% et les grands logements de 4 pièces ou plus 30%.

PARC SOCIAL ET LOGEMENTS SOCIAUX AGRÉÉS DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD EN 2015, 2016 ET 2017

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE FINANCEMENT :

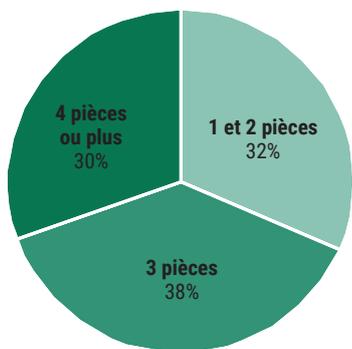


Ensemble du parc social = 45 900

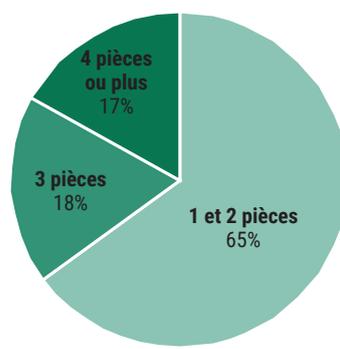


Logements sociaux agréés en 2015-16-17 = 2 400

RÉPARTITION PAR TAILLE DE LOGEMENT :

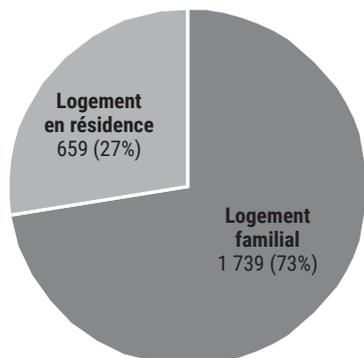


Ensemble du parc social = 45 900



Logements sociaux agréés en 2015-16-17 = 2 400

RÉPARTITION LOGEMENT SOCIAL FAMILIAL/ RÉSIDENCES



Sources : DRIHL, SISAL 2018, RPLS 2017

Une intensité de production hétérogène le long de la ligne

Les 2400 agréments octroyés de 2015 à 2017 dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud correspondent à accroissement du parc social de 1,8% par an en moyenne, soit une progression marquée.

D'un bout à l'autre de la ligne 15 sud, la production récente de logements sociaux n'est pas aussi intense.

Dans les quartiers de l'ouest de la ligne, de Pont de Sèvres à Bagneux, moins de 50 logements sociaux par an en moyenne ont été agréés au cours des 3 dernières années (2015-17).

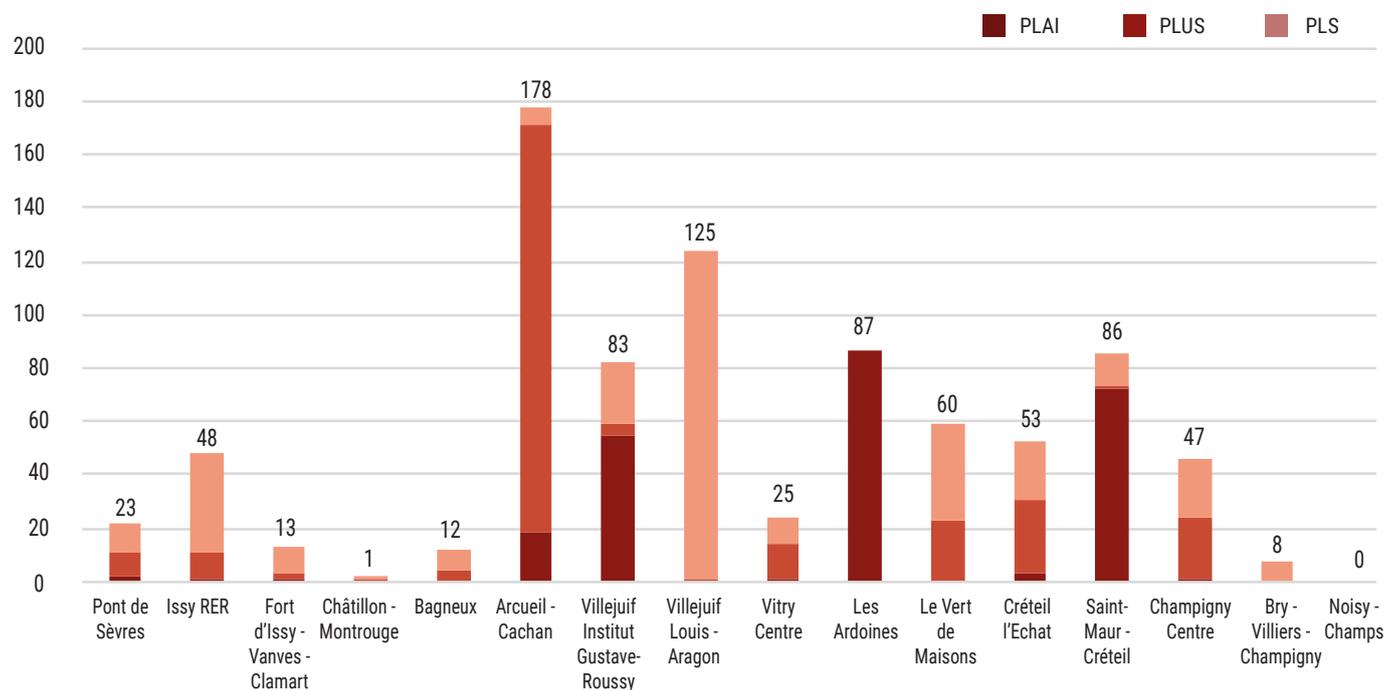
C'est aussi le cas à l'autre extrémité de la ligne, de Champigny Centre à Noisy Champs, ainsi qu'à Vitry Centre. Dans les autres quartiers, ce sont entre 550 et 90 logements sociaux qui ont été agréés au cours des dernières années. Dans les quartiers de gare d'Arcueil Cachan (+178 logements sociaux par an en moyenne) et de Villejuif Louis-Aragon (+125 logements sociaux), la production a été particulièrement soutenue.

Dans plusieurs quartiers de gare de la ligne 15 sud, **les agréments récents de logements sociaux vont dans le sens d'un rééquilibrage**. C'est notamment le cas à Bagneux, Vitry Centre, Le Vert de Maison, Champigny Centre et Noisy - Champs. Dans ces quartiers, le parc social est d'ores et déjà très développé (supérieur à 40% du parc), ce qui explique le petit nombre de logements sociaux agréés

de 2015 à 2017. C'est aussi le cas dans le quartier de gare de Saint-Maur - Créteil, où l'offre de logement social est limitée mais où le niveau des agréments de 2015 à 2017 témoigne d'un effort de rattrapage. Toutefois, dans les 3 quartiers situés à l'ouest de la ligne, Pont de Sèvres, Issy RER, et Fort d'Issy - Vanves - Clamart, le parc social est en proportion moins développé que dans les autres quartiers (avec entre 15 et 25% de logements sociaux) et le niveau des agréments est lui aussi limité. C'est aussi le cas à Bry Villiers Champigny. Dans le quartier de gare d'Arcueil Cachan, le parc social est important tout comme le niveau de la production récente.

Au-delà de la question des grands équilibres dans la répartition des logements sociaux au sein des quartiers de gare et d'un quartier de gare à l'autre, l'analyse des données sur les logements sociaux agréés entre 2015 et 2017 montrent que **les nouveaux logements sociaux construits dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud sont différents de l'ensemble du parc existant**. Ils se caractérisent par un nombre important de logements très sociaux financés en PLAI, puisqu'ils représentent un poids quasi équivalent au PLUS et PLS. L'offre nouvelle se caractérise aussi par le poids des petits logements, notamment dans des programmes de résidences étudiantes, sociales ou dédiées à l'accueil des personnes âgées.

CATÉGORIE DE FINANCEMENT DES LOGEMENTS SOCIAUX AGRÉÉS DE 2015 À 2017 (MOYENNE ANNUELLE) DANS LES QUARTIERS DE GARE



Sources : DRIHL, SISAL 2018

Comment évoluent les prix de vente des logements ?

D'après les données de l'Observatoire Régional du Foncier (ORF)

Dès l'annonce du tracé du Grand Paris Express, les risques de spéculation immobilière dans les quartiers de gare desservis ont été identifiés. Les services de l'État et la Société du Grand Paris ont alors mis en place en 2013 un dispositif d'observation des dynamiques de marché foncier et immobilier et un suivi des prix des logements neufs et anciens dans les quartiers de gare du Grand Paris Express. Ce dispositif est mis en œuvre par l'Observatoire Régional du Foncier (ORF) d'Ile-de-France à partir de la base notariale (BIEN).

Un effet limité du GPE sur les prix des logements jusqu'à présent

La note de conjoncture publiée en octobre 2018 indique que l'arrivée du GPE semble avoir un effet limité sur les prix de vente des logements anciens jusqu'à présent. Le contexte est celui d'un marché immobilier francilien dynamique, avec notamment un niveau record de transactions enregistrées sur le marché du neuf en 2017 et des niveaux de prix en légère progression entre 2016 et 2017. **Dans les quartiers des futures gares du GPE** (ainsi que ceux du prolongement de la ligne 11 et d'Eole), **le volume des transactions et les prix progressent un peu plus vite dans que dans leurs communes de rattachement et qu'en Île-de-France en général. Mais le prix des logements est toujours plus bas dans les quartiers de gare que dans les communes de rattachement de ces quartiers.**

De plus, les évolutions sont très variables d'un quartier à l'autre, sans lien univoque avec le calendrier de mise en service du GPE. Les quartiers de gare où l'activité immobilière est la plus forte et la valorisation la plus importante ne sont pas ceux qui seront mis en service les premiers.

Un volume global de transactions en hausse dans les quartiers de gare

Concernant le nombre de transactions, **le volume global des ventes d'appartements neufs et anciens a fortement progressé dans les communes accueillant les futures gares** et plus encore dans les quartiers de gare eux-mêmes.

Le nombre de ventes entre 2016 et 2017 a progressé de +35% dans les 118 communes dans lesquelles se trouvent 1 des 85 nouvelles gares (Grand Paris Express, ligne 11 et Eole) et de +43% dans les 85 quartiers de gare (soit 11 135 ventes en 2017 contre 7 781 ventes en 2016) mais seulement +36% dans les quartiers du Grand Paris Express.

Les quartiers de gare du GPE les plus dynamiques sont Mairie de Saint-Ouen (ligne 14), Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes et les Agnettes (ligne 15 ouest), avec entre 400 et 630 ventes réalisées en 2017 dans chacun de ces quartiers.

Les quartiers de gare de la ligne 15 sud se caractérisent par un nombre de transactions plus limité et variable selon les quartiers. C'est Issy RER qui enregistre le plus grand nombre de transactions (environ 300 en 1 an), suivi de Pont de Sèvres et Châtillon - Montrouge, avec environ 280 transactions chacun.

Des prix de vente en moyenne inférieurs dans les quartiers de gare

Concernant les prix de vente moyens au m² neuf et ancien, **ils sont toujours plus faibles que dans les communes accueillant les futures gares qu'en moyenne en Île-de-France** (hors Paris) mais ils y augmentent plus rapidement au cours de la dernière année.

En Île-de-France, les prix de l'immobilier neuf et ancien ont augmenté de 2,8 % sur

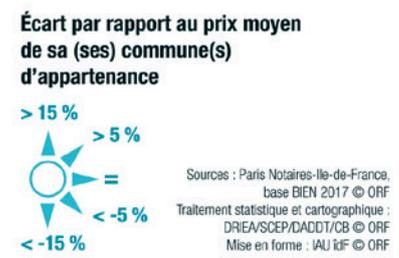
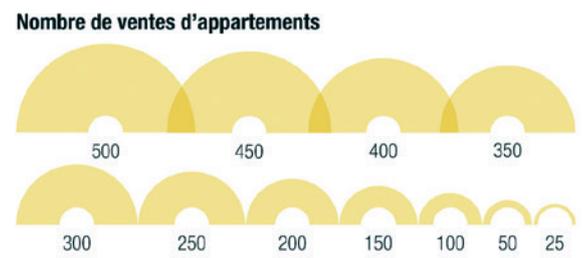
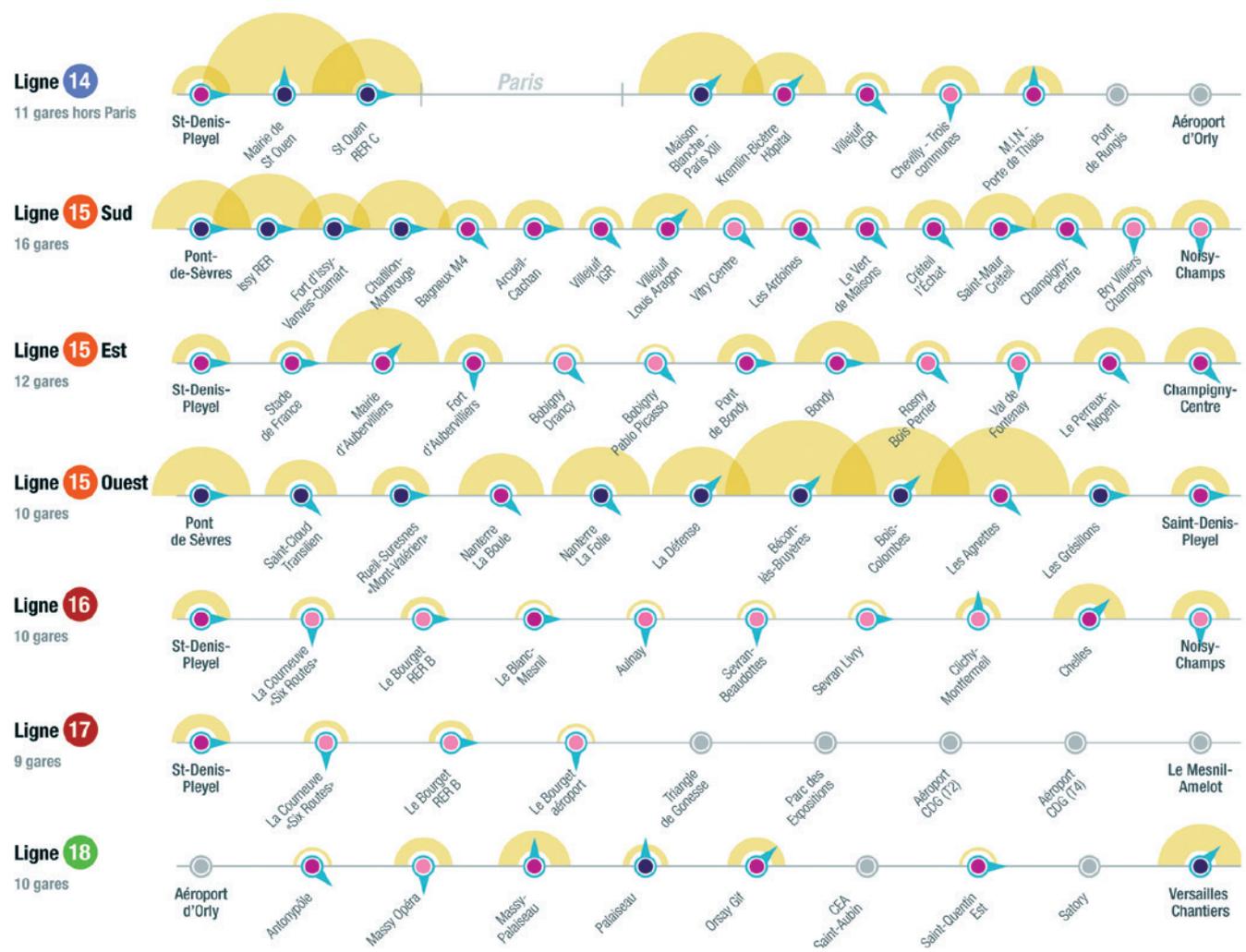
un an (pour un prix moyen en 2017 de 5 890 €/m²) contre +4 % dans le périmètre de l'ensemble des communes portant 1 des 85 gares du GPE, du prolongement de la ligne 11 et d'Eole (pour un prix moyen de 4 869 €/m² en 2017). Dans les 85 quartiers de gares, les évolutions sont un peu plus marquées : +6% pour un prix moyen au m² plus faible (4 826 €/m² en 2017).

Le baromètre comparant les prix de vente des appartements anciens dans chaque quartier du GPE par rapport au prix moyen de sa (ou ses) commune(s) d'appartenance montre que les niveaux de prix et le nombre de transactions varient beaucoup d'un quartier de gare à l'autre.

Sur la ligne 15 sud, des prix plus élevés à l'ouest

Pour ce qui concerne la ligne 15 sud, **les prix sont plus élevés dans la partie ouest de la ligne, de Pont de Sèvres à Châtillon - Montrouge** (compris entre 5 000 et 7 200 €/m²), qu'à l'extrémité est de la ligne, à Bry - Villiers - Champigny et Noisy - Champs ainsi qu'à Vitry Centre (compris entre 1 000 et 3 000 € par m²). Ces écarts entre quartiers reflètent ceux qui existent entre les communes dans lesquelles se trouvent ces quartiers. Par ailleurs, dans tous les quartiers sauf un (Villejuif Louis-Aragon), les prix des appartements anciens sont semblables ou inférieurs en moyenne dans les quartiers de gare que dans les communes de rattachement. Dans 7 quartiers, les prix sont inférieurs de 5% à ceux des communes de rattachement et dans 2 quartiers, Noisy - Champs et Bry - Villiers - Champigny, les prix sont inférieurs d'au moins 15% à ceux enregistrés dans les communes de rattachement. Dans les 6 autres quartiers, les prix sont semblables à ceux de la ou les communes de rattachement.

VENTES ET PRIX MOYENS DES APPARTEMENTS AUTOUR DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS (EN 2017) ET COMPARAISON DES PRIX AVEC CEUX DES COMMUNES D'APPARTENANCE



© ORF Note de conjoncture Octobre 2018

Y a-t-il un effet « quartiers de gare » sur les loyers dans les quartiers de la ligne 15 sud ?

D'après une étude de l'OLAP, l'observatoire des loyers de l'agglomération parisienne

Un travail mené à titre exploratoire sur 4 quartiers

L'Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne, l'OLAP, a réalisé à la demande de la SGP une étude pour mesurer l'impact éventuel du Grand Paris Express sur le niveau des loyers. Ce travail a été mené à titre exploratoire sur 4 quartiers de la ligne 15 sud, ces quartiers situés à l'extrémité ouest de la ligne se caractérisant par la présence d'un parc locatif privé développé et par conséquent d'un nombre suffisant de données de loyer pour établir une valeur pour l'année 2017. Il s'agit des quartiers de Pont de Sèvres (3 350 observations), Issy RER (1 660 observations), Fort d'Issy - Vanves - Clamart (2 340 observations) et Châtillon - Montrouge (plus de 3 000 observations).

Les traitements statistiques ont été effectués à partir de la base OLL 2017 de l'Olap, limitée aux logements non meublés. L'Olap a isolé, par une modélisation économétrique du niveau des loyers, l'effet éventuel de la proximité des logements à une future gare sur ce niveau.

Le modèle utilisé pour détecter un éventuel effet des quartiers de gare sur le niveau des loyers est un modèle log linéaire qui vise à expliquer le niveau du Log du loyer mensuel hors charges en fonction des caractéristiques du logement, de l'immeuble et de son environnement. L'Olap a établi un modèle pour chaque quartier de gare.

Toutes les variables explicatives potentielles ont été mises dans le modèle et enlevées le cas échéant si elles s'avèrent non significatives : nombre de pièces

et surface moyenne par pièce, type de gestion (directe, déléguée), nom de la commune, époque de construction, ancienneté d'occupation, logement à loyer intermédiaire, dans ou hors du rayon de 800 mètres autour de la gare.

Des niveaux de loyers différents d'un quartier de gare à l'autre

Dans le zonage en sept zones habituellement utilisé par l'Olap pour décrire les loyers de l'agglomération parisienne (la zone 1 étant située au cœur de Paris correspondant à l'indice 207), les communes de rattachement se répartissent dans trois zones :

- zone 2 (indice 174) : Boulogne-Billancourt ;
- zone 4 (indice 142) : Châtillon, Issy-les-Moulineaux, Montrouge, Sèvres, Vanves ;
- zone 5 (indice 121) : Clamart, Malakoff.

Les parcs locatifs n'étant pas identiques d'un territoire à l'autre, la hiérarchie des loyers moyens pratiqués peut s'éloigner de ces indices. En effet en 2017, le loyer moyen au m² des logements non meublés dans les quartiers de gare s'établit à :

- quartier de gare de Pont de Sèvres : 21,2 €/m² ;
- quartier de gare d'Issy RER : 19,8 €/m² ;
- quartier de gare de Fort d'Issy - Vanves - Clamart : 18,6 €/m² ;
- quartier de gare de Châtillon - Montrouge : 17,2 €/m².

Un effet « quartier de gare » limité et dans le sens d'une légère décote en 2017

L'étude a mis en évidence un effet « quartier de gare » sur le niveau des loyers dans le parc locatif privé. Cet effet est négatif pour 3 quartiers de gare et positif pour 1 quartier de gare, Issy RER, qui bénéficie d'ores et déjà de la desserte par un transport en commun lourd (le RER C). La « décote » observée en 2017 pour les 3 autres quartiers, Pont de Sèvres, Fort d'Issy - Vanves - Clamart et Châtillon - Montrouge s'explique en partie par les chantiers qui sont actuellement en cours et perturbent la vie de ces quartiers, notamment la circulation.

Toutefois l'étude met aussi en évidence que cet effet est limité. En effet la présence d'un parc dit intermédiaire, géré par des bailleurs institutionnels, et souvent bon marché, a un pouvoir explicatif 4 à 5 fois plus important que la proximité ou non des futures gares du Grand Paris Express. De la même manière, l'ancienneté d'occupation du logement présente un pouvoir explicatif 3 ou 4 fois plus important.

Des analyses approfondies et étendues à 9 nouveaux quartiers d'ici juin 2019

L'étude menée à titre exploratoire sur 4 quartiers de gare sera étendue à 9 nouveaux quartiers de gare entre mars et juin 2019 : 5 nouveaux quartiers de gare de la ligne 15 sud (Arcueil-Cachan, Villejuif Louis Aragon, Saint-Maur Créteil,

Champigny Centre et 4 quartiers desservis à l'horizon 2024 (Kremlin Bicêtre Hôpital sur la ligne 14 sud, Saint Ouen RER C, Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel sur la ligne 14 nord).

Un approfondissement de ces premiers résultats pourrait être envisagé en prenant en compte l'éventuel effet des stations de métro et des gares existantes pour l'isoler de celui des nouvelles gares. Une autre manière d'aller plus loin serait aussi de suivre dans le temps l'évolution des loyers et peut-être de

voir s'il est pertinent de distinguer plusieurs périmètres d'observation à l'intérieur du rayon de 800 mètres.

Ainsi, l'effet gare est mesuré et joue plutôt dans le sens d'une légère décote pendant la phase du chantier. Si un futur propriétaire peut se projeter et anticiper les effets positifs de la desserte du quartier par le métro, il n'en va pas de même pour un locataire. Pour ce dernier, c'est la desserte actuelle qui prévaut.

ANALYSE DE L'EFFET « QUARTIER DE GARE » SUR LE NIVEAU DES LOYERS PRIVÉS EN 2017

Quartier de gare	Pont de Sèvres	Issy RER	Fort d'Issy - Vanves - Clamart	Châtillon - Montrouge
R ² ajusté	0,82	0,87	0,85	0,75
Nombre d'observations	3 351	1 660	2 341	3 027
Effet bailleur intermédiaire / libre	-16 %	-37 %	-41 %	29 %
Effet buffer / hors buffer	-4 %	+6 %	-6 %	-6 %
Ancienneté d'occupation (10 ans et +/- 1 an)	-17 %	-24 %	-20 %	-11 %
Disparité au sein du quartier de gare	-18 %		-11 % (Clamart par rapport à Issy)	-16 % (Châtillon par rapport à Montrouge)
			-5 % (Vanves par rapport à Issy)	-19 % (Malakoff par rapport à Montrouge)

Source : OLAP 2019

La réduction des inégalités sociales

Un métro qui dessert de nombreux quartiers en difficulté

Le Grand Paris Express desservira 53 Quartiers de la Politique de la Ville (QPV), dont 12 se trouvent dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud. Le renouvellement urbain est fortement présent dans ces quartiers, avec 11 projets financés par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (Anru) recensés dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud.

Le GPE améliorera de manière significative la desserte des quartiers de la politique de la ville : amélioration de la qualité de service, réduction du temps de transport quotidien, développement des services par la proximité, facilitation de la mobilité des habitants et travailleurs.

Au-delà du désenclavement des territoires les plus pauvres, le GPE devrait concourir au développement économique de ces derniers par l'amélioration de l'accessibilité des zones d'emploi, d'enseignement et de formation, contribuant ainsi à créer une dynamique de développement dans les quartiers de la politique de la ville. Toutefois, la création d'une desserte ou l'amélioration de l'accessibilité n'a pas d'effet automatique sur le développement urbain. **C'est la dynamique de projet en lien avec la mobilisation des acteurs qui permettra le développement urbain et les changements dans les quartiers QPV situés autour des nouvelles gares, ce qui demande un accompagnement pour assurer une dynamique de développement.**

Des Chartes promoteurs dans 9 communes de la ligne 15 sud

D'après une étude menée en février 2018 par le cabinet Inovefa sur les 22 communes desservies par la ligne 15 sud, 9 communes (Alfortville, Arcueil, Bagneux, Champigny-sur-Marne, Champs-sur-Marne, Malakoff, Noisy-le-Grand, Villiers-sur-Marne, Vitry-sur-Seine) sont dotées d'une charte signée entre la ville et les promoteurs souhaitant développer une opération sur le territoire communal, ou d'un dispositif de prix maîtrisé. Ces chartes sont organisées de façon très variable selon les villes et portent des noms différents (« charte de la promotion et de la construction », « charte promoteur », « charte de l'aménagement, de la construction et de la réhabilitation durables »). Elles sont créées à l'initiative des mu-

nicipalités et ont vocation à assurer que les opérations immobilières développées sur leur territoire soient qualitatives, innovantes et permettent de répondre aux besoins des populations locales tout en respectant les exigences fixées dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et dans les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH).

Depuis les premières chartes adoptées en 2013, on en compte environ cinquante en Île-de-France au début de l'année 2018 (Inovefa).

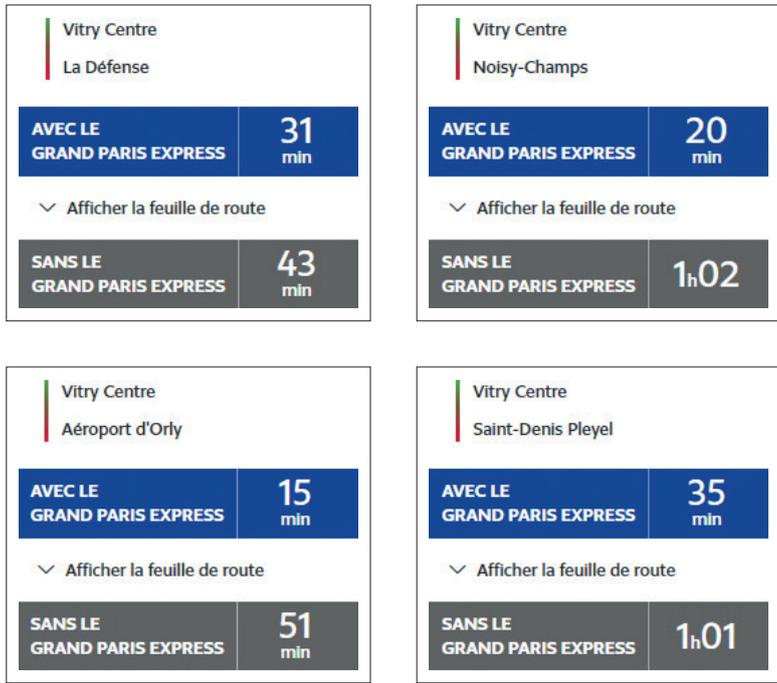
Le plus souvent, ces chartes fixent une part de logements sociaux à inclure dans toute une opération, l'encadrement des prix de sortie (dispositif de « prix maîtrisés ») et la formalisation des étapes à suivre pour l'obtention d'un

permis de construire.

Les chartes promoteurs encouragent également l'innovation dans la construction, la qualité architecturale des immeubles, l'utilisation de matériaux durables et pérennes et le raccordement à des systèmes de géothermie ou de collecte pneumatique des déchets si existants.

Le plafonnement des prix et l'ouverture à la commercialisation anticipée pour les ménages locaux sont deux moyens pour les communes de permettre la poursuite des parcours résidentiels de leurs habitants sur la commune, dans un contexte d'inquiétude autour des risques d'augmentation des prix immobiliers en lien avec l'arrivée du nouveau métro.

L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ DU CENTRE DE VITRY-SUR-SEINE

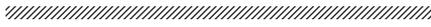


Source : SGP, simulateur de voyage : www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/le-simulateur-de-voyage-qui-compare-vos-trajets-daujourd'hui-et-de-demain-755

à titre d'exemple, l'isochrone ci-dessous montre l'évolution du territoire accessible en 45 minutes de transports en commun depuis le quartier de la Pierre plate à Bagneux, en 2016 et à l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du réseau du GPE sera mis en service.

Les améliorations en termes d'accessibilité sont considérables, mais peuvent également être appréhendées à travers le calculateur de trajet de la SGP qui montre les temps de parcours de gare à gare à l'horizon 2030, de quartiers Politique de la Ville à des quartiers accueillant des équipements universitaires ou des bassins d'emplois. (Créteil, La Défense, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, Saint-Denis Pleyel, Noisy - Champs).

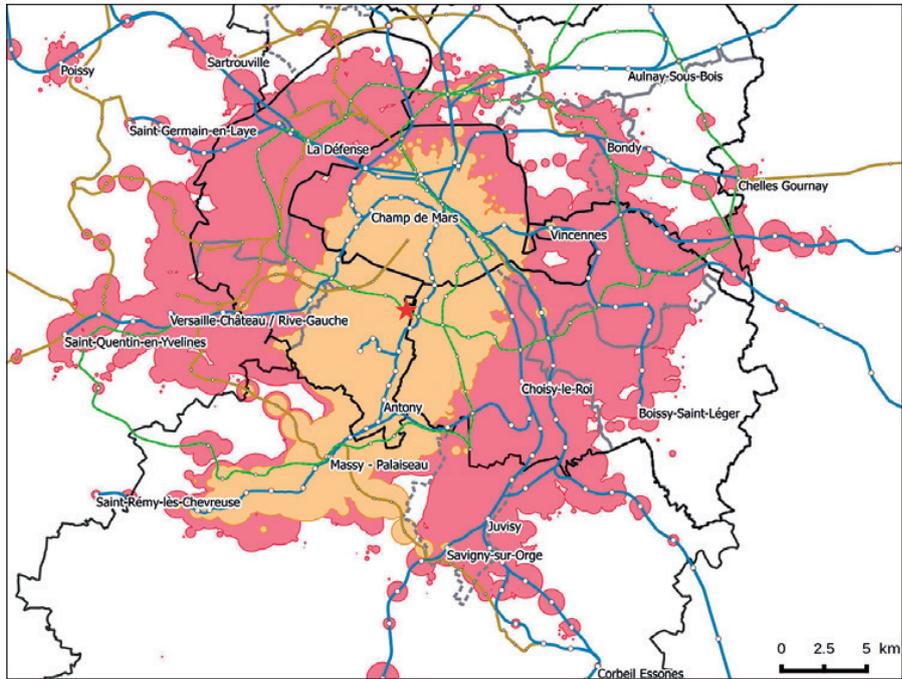
ISOCHRONE CALCULÉ AU DÉPART DE LA GARE DE BAGNEUX (L15 SUD) À PROXIMITÉ DE LAQUELLE SE TROUVENT LES ENSEMBLES DE LOGEMENTS SOCIAUX DE LA PIERRE PLATE



★ Station de transport en commun desservant le site :
Gustave Courbet Ligne de bus 188



Source : Données modélisées de la DRIEA/SCEP/DPAT/CEAT, Carte réalisée en Juin 2017



Une accessibilité augmentée et facilitée aux équipements de la ligne 15 sud

Les projets engagés sur la ligne 15 sud comptent au total 469 030 m² de surface de plancher de nouveaux équipements. L'offre se répartit entre de grands équipements métropolitains et de nouveaux équipements de quartier répondant à des besoins locaux.

La ligne 15 sud voit émerger de nombreux équipements de rayonnement métropolitain, qui seront mis en réseau par le Grand Paris Express. La future ligne du métro sera ponctuée de la Seine Musicale du quartier Pont de Sèvres, de la piscine Feng shui et de l'espace culturel « le Temps des Cerises » (un musée virtuel porté sur l'histoire du Fort d'Issy) dans le quartier de Fort d'Issy – Vanves – Clamart, d'un Pôle d'innovation de recherche et de l'enseignement et d'un Tiers-lieu au sein du Campus Cachan dans le quartier d'Arcueil – Cachan, d'un Pôle universitaire interdisciplinaire

de santé au sein du quartier de Villejuif Institut Gustave-Roussy, de la Halle monumentale dans le quartier des Ardoines, ou encore d'un Pôle culturel avec un cinéma multiplexe et un Palais des Congrès de plus de 2 000 places dans le quartier de Bry – Villiers – Champigny.

à la création de ces équipements métropolitains s'ajoute celle des équipements de rayonnement local, qui sont essentiellement des groupes scolaires, des crèches, des gymnases, des complexes sportifs, des salles polyvalentes, des bibliothèques, des théâtres locaux, des centres sociaux et culturels, des relais-mairie et des maisons de quartier. Certains équipements existants, comme des collèges, font l'objet d'une extension ou d'une réhabilitation.

Au sein des programmations, de nouveaux types d'équipements émergent de manière récurrente, comme des espaces de coworking ou des Maisons du projet dédiées à informer les habitants

des projets engagés sur leur territoire.

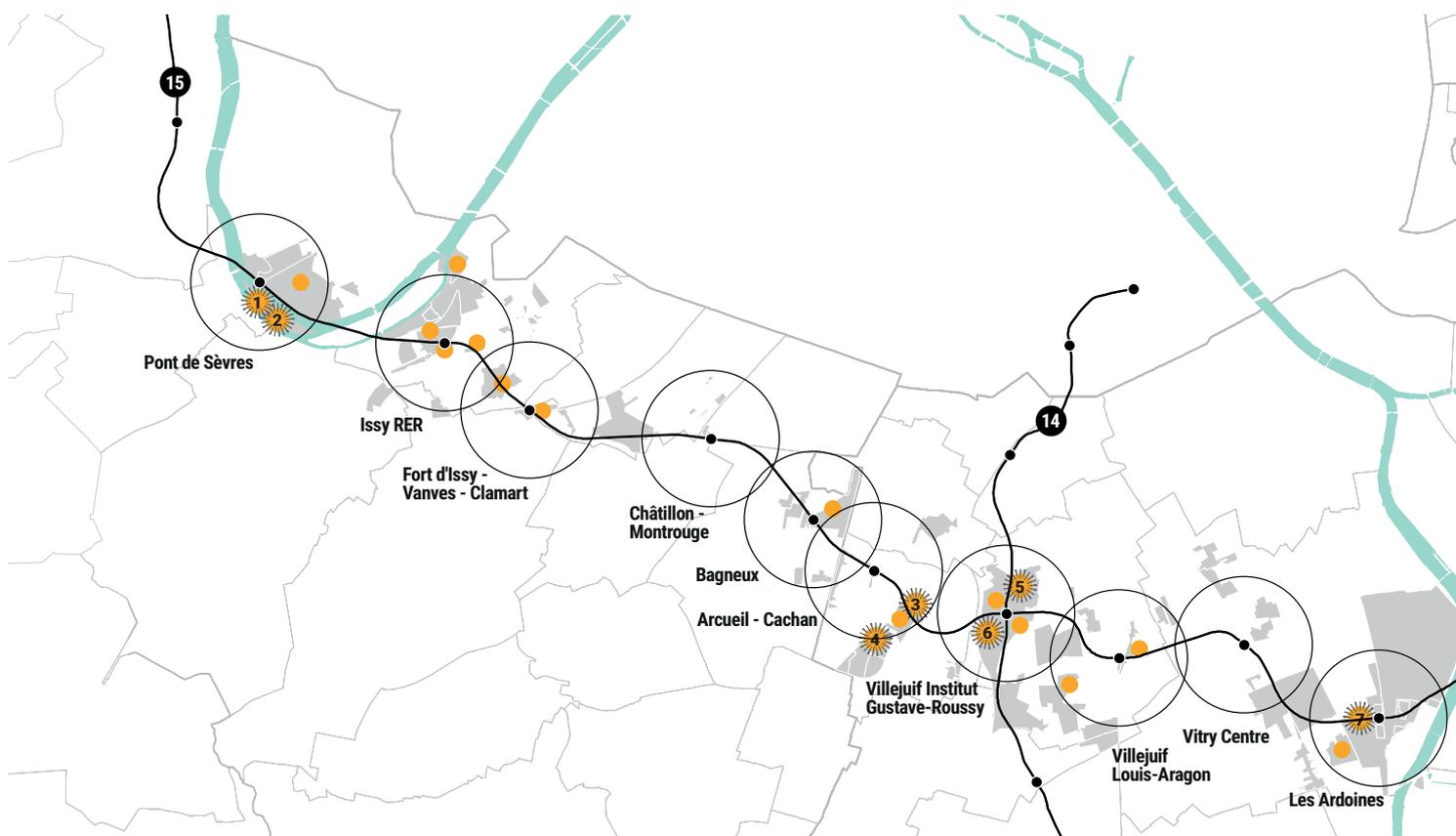
Dans une logique de mise en réseau des équipements nouveaux ou existants et de rationalisation des usages, certains acteurs de l'aménagement s'intéressent à la notion de mutualisation. A titre d'exemple, la Ville de Vitry-sur-Seine envisage d'ouvrir la cour de l'Ecole Jean Moulin en dehors des horaires d'activités scolaires afin de favoriser l'accès en proximité des pratiques sportives.

LES ÉQUIPEMENTS DANS LES PROJETS



- Équipement à l'échelle locale
- ☀ Équipement à l'échelle métropolitaine
- Grand Paris Express (GPE)
- Périmètre de 800 m autour des futures gares du GPE

Source : Apur - janvier 2019, aménageurs et collectivités



Exemples de temps de parcours

Entre le Mac Val à Vitry Centre et l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM) à Noisy - Champs :

20 min au lieu d'1h02

Entre l'Institut Gustave-Roussy à Villejuif IGR et l'Hôpital Henri Mondor à Créteil l'Echat :

12 min au lieu de 50 min

Entre la Seine Musicale à Pont de Sèvres et l'école des Ponts Paris Tech à Noisy - Champs :

37 min au lieu d'1h01



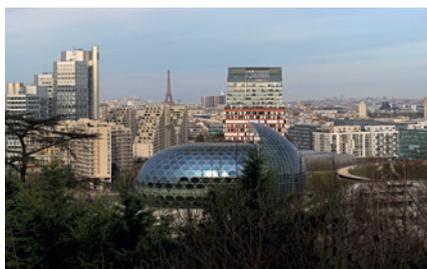
La piscine Feng shui, Fort d'Issy - Vanves - Clamart

© MikouStudio +Hélène Binet



La Halle monumentale, Les Ardoines

© PCA-STREAM



La Seine Musicale, Île Seguin, Pont de Sèvres

© Apur - François Möhrt



Espace Jean Ferrat, Les Bleuets à Créteil

© Jacques Hesters



La réouverture de la Bièvre, Arcueil - Cachan

© Apur



Le Centre d'Innovation Santé et Numérique, Villejuif Institut Gustave-Roussy

ANMA - ©Edouard Maréchal



1. Seine Musicale
2. Pôle culturel et artistique
3. Réouverture de la Bièvre
4. Pôle d'innovation et d'excellence de recherche et de l'enseignement
5. Pôle Universitaire Interdisciplinaire de Santé (PUIS)
6. Centre d'Innovation Santé et Numérique, Creative Valley
7. Halle monumentale
8. Nouveau centre de recherche de la société Pernod-Ricard
9. Pôle d'équipements scientifique, économique et culturel
10. Cinéma multiplex
11. Palais des Congrès
12. Équipements universitaires

* Les projets surlignés sont ceux qui sont déjà livrés.



2.3

L'engagement environnemental et l'innovation au service de la ville zéro carbone

Matériaux, constructions innovantes et réemploi

à l'heure de l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050, les mutations urbaines doivent tendre vers une ville neutre en carbone et résiliente. L'objectif de neutralité carbone réinterroge notamment la performance énergétique des matériaux employés dans la construction, comme ceux qui composent la structure des bâtiments ou leur isolation thermique. Parmi les opérations de construction neuve de la ligne 15 sud, certaines expérimentent de nouveaux matériaux associés à des techniques de construction innovantes. Certains projets mettent ainsi en place des innovations environnementales et énergétiques à l'échelle des bâtiments, tandis que d'autres portent cette ambition à l'échelle du quartier.

Les filières de matériaux bio-sourcés comme le bois émergent ainsi de manière récurrente et les bâtiments en bois deviennent emblématiques au sein des projets. Par exemple, la ZAC de la Haute Maison, dans le quartier de gare de Noisy - Champs prévoit la construction d'une tour de 11 étages en structure bois. Ce projet s'accompagne de la construction d'un parking silo en bois sur le même lot. Selon l'Établissement public d'aménagement Epamarne, la décision de construire en bois est également stratégique en termes d'attractivité, car l'arrivée de ces bâtiments démonstrateurs

pourrait convaincre un grand opérateur de la filière bois à venir s'installer au sein de la ZAC de la Haute Maison.

Dans le quartier Bry - Villiers - Champigny, le projet « Balcon sur Paris », lauréat de la consultation « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 », deviendra le premier quartier majoritairement construit en structure bois d'Europe. En effet, 60% des constructions seront réalisées en bois, y compris les bâtiments de grande hauteur. C'est d'autant plus remarquable que le projet propose une densité de programme (127 000 m², pour 47 500 m² de logements, 34 000 de bureaux et 16 000 m² de commerces) et une hauteur conséquente, avec des immeubles en quinconces répartis autour d'un espace vert s'élevant jusqu'à R+16 pour trois d'entre eux.

Les efforts développés dans plusieurs projets pour tendre vers une excellence énergétique et environnementale sont reconnus par la délivrance des labels (Ecoquartier, HQE, LEED, etc). Parmi les 80 projets liés aux quartiers de gare de la ligne 15 sud, 18 ont obtenu un de ces label.

Le réemploi des matériaux ou leur recyclage est un thème traité au sein de plusieurs chantiers autour de la ligne 15 sud. La forme la plus récurrente est celle des plateformes de tri qui sont mises en place pour le réemploi des terres issues des excavations. A titre d'exemple, la

Sadev 94 a installé une plateforme de tri des terres sur la ZAC Campus Grand Parc, sur un lot à proximité de la future gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy. Ce site représente un atout car il comporte du sable de Fontainebleau, un sable d'une grande pureté utilisé pour la verrerie et la fibre optique, provenant des carrières à ciel ouvert et donc ne posant que peu de contraintes de pollution. La terre qui est extraite du chantier est donc triée puis stockée, celle qui est néanmoins polluée est évacuée. Le réemploi des terres vise alors à permettre de parvenir à un équilibre entre déblais et remblais sur le site.

Pour la ZAC des Ardoines, liée au quartier de gare Les Ardoines, le réemploi des terres qui avait été envisagé par l'aménageur Grand Paris Aménagement est compromis car le montage administratif (conventionnement avec d'autres acteurs) s'avère complexe à mettre en place. Des terres issues du chantier du futur Tramway T9 vont être récupérées. Elles serviront au remblai du grand axe de la rue Léon Geoffroy, dont le rehaussement permettra de répondre à la contrainte d'inondabilité du site. Les logements seront raccordés sur cet axe hors d'eau. Par ailleurs, dans cette même logique de tirer parti des matériaux existants, le projet

des Ardoines prévoit de réemployer sur le site les matériaux issus des démolitions.

Autre exemple, à Noisy - Champs, la « Colline verte » est un projet paysager consistant à valoriser les déblais « inertes » (non pollués) du chantier du Grand Paris Express. Implantée en bordure de l'autoroute A4 sur une surface de 32 hectares, cette future butte dédiée à la promenade devrait atteindre entre 30 et 70 mètres de haut. Elle constituera ainsi l'un des belvédères du Grand Paris.

Si le réemploi des terres excavées est une priorité affichée, et bien que les excavations soient dues à la fois au chantier du Grand Paris Express et aux grands chantiers des projets urbains, **les plateformes de tri sont peu nombreuses et ne sont pas mutualisées**. De même, le réemploi de matériaux apparaît peu développé et il n'a pas été évoqué l'existence ou le projet de plateformes de consolidation, autrement dit des lieux de stockage centralisés inter-chantiers, jouant un rôle de « tampon » dans la chaîne d'approvisionnement des chantiers. Ils permettent de limiter les besoins et les risques liés à la manutention et au stockage sur chaque chantier et d'optimiser les flux de camions.

Performance énergétique et ressources énergétiques locales

Dans un objectif de réduction de la consommation énergétique, les projets présentent des ambitions variables. Outre le fait que certains d'entre eux visent des labellisations environnementales dans lesquelles des objectifs de performance énergétique sont partie intégrante du projet, le respect des nouvelles normes énergétiques pour les bâtiments est une constante socle. La RT 2020, qui fait suite aux RT 2012 et 2015, est la dernière réglementation en date. Elle vise à mettre en œuvre le concept de bâtiment à énergie positive (BEPOS). Il s'agit donc de créer des bâtiments dont les besoins énergétiques sont les plus faibles possibles, en utilisant des ressources énergétiques « gratuites » (solaire, géothermie, etc.) et surtout en produisant des énergies renouvelables dont le surplus non consommé par le bâtiment pourrait être valorisé localement ou via les réseaux énergétiques.

Parmi les projets urbains recensés sur la ligne 15 sud, nombreux sont ceux qui cherchent à exploiter les ressources énergétiques locales et qui mettent en place de la géothermie ou de l'énergie solaire. Pour profiter de la température du sous-sol qui augmente avec la profondeur et la valoriser à travers les réseaux de chaud et froid, certains projets d'envergure mettent en place un nouveau système de géothermie, comme la ZAC Ecoquartier Victor Hugo dans le quartier de Bagneux ou la ZAC des Ardoines dans le quartier des Ardoines, tandis que d'autres se raccordent au système de géothermie existant de la ville, comme à Arcueil - Cachan, où le projet connexe se raccorde au système de la ville. D'autres projets raccordent uniquement un grand équipement à la géothermie, comme l'Ecoquartier Fort d'Issy qui relie sa piscine à la géothermie ou la ZAC de la Haute Maison dans le quartier Noisy - Champs, qui profite de la géothermie pour son centre aquatique.

© EPA Marne - Atelier Alfred Peter Paysagiste



Le projet d'une « Colline verte » réalisée dans le quartier de gare Noisy - Champs à partir des terres excavées issues des chantiers

La mutualisation des grands services urbains

Au sein des quartiers de gare et en particulier de leurs projets urbains, **les grands services urbains tiennent une place importante et sont appelés à être des démonstrateurs : en termes d'insertion urbaine tant spatiale qu'esthétique, de cohabitation des usages, d'innovation et de vecteur de transition écologique.**

Les quartiers de gare de la ligne 15 sud accueillent déjà et accueilleront des grands services urbains importants à l'échelle de la métropole : le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) et le Poste de Commandement Centralisé (PCC) de la ligne 15 à Champigny-sur-Marne, en bordure du quartier de gare de Bry - Villiers - Champigny, le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) aux Ardoines, qui occupent chacun un espace conséquent

dans la ville et pour lesquels l'insertion et la recherche de mixité fonctionnelle sont envisagés à travers des projets connexes. Dans cet esprit, le projet d'hôtel industriel porté par la SOGARIS aux Ardoines et situé en face du SMI fait le pari de la mixité fonctionnelle, avec 2/3 de sa surface dédiés à l'activité (logistique, bureaux), 1/3 au logement et 10 000 m² de toiture dédiés à l'agriculture urbaine.

D'un point de vue logistique, le chantier du Grand Paris Express pose la question de l'organisation des chantiers, pour l'acheminement des matériaux de construction et l'évacuation des terres et des autres matériaux de démolition. Le Port des Ardoines, bien qu'au nord des limites du quartier de gare des Ardoines, constitue une infrastructure intéressante dans ce domaine.

LES STATIONS SERVICES

Stations situées en secteur de projets

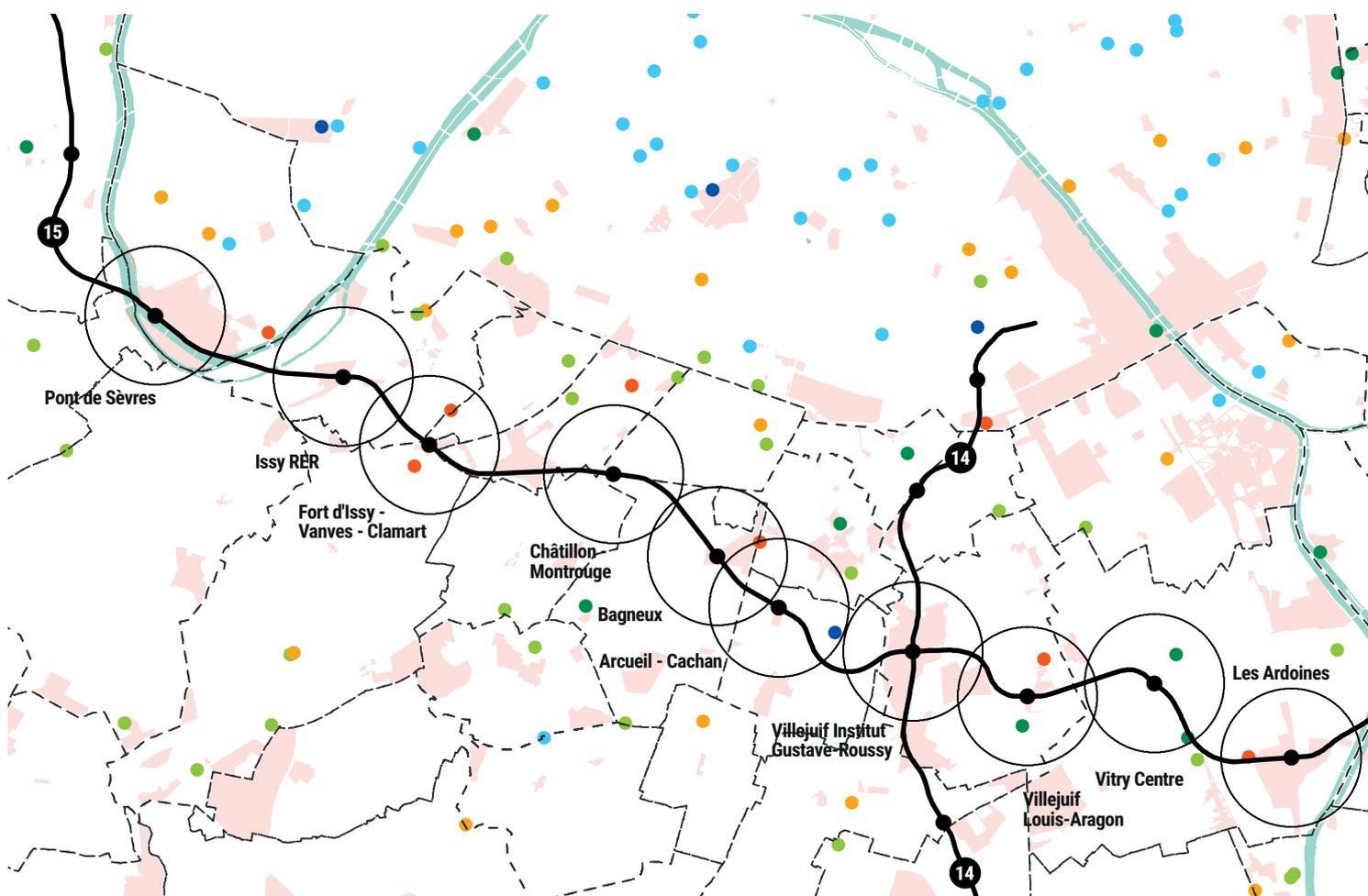
- Capacité à évoluer vers un hub électrique ou autres services urbains (10)
- Capacité à évoluer vers de l'avitaillement GNV/hydrogène (65)
- Capacité à évoluer vers de l'avitaillement GNV/Hydrogène à vérifier (24)

Stations situées hors secteur de projets

- Capacité à évoluer vers un hub électrique ou autres services urbains (68)
- Capacité à évoluer vers de l'avitaillement GNV/hydrogène (157)
- Capacité à évoluer vers de l'avitaillement GNV/Hydrogène à vérifier (78)

■ Secteurs de projets (ZAC à l'étude et en cours, OAP et autre périmètre d'aménagement)

Source : Apur, Zagaz, DRIEE, Préfecture de Police de Paris

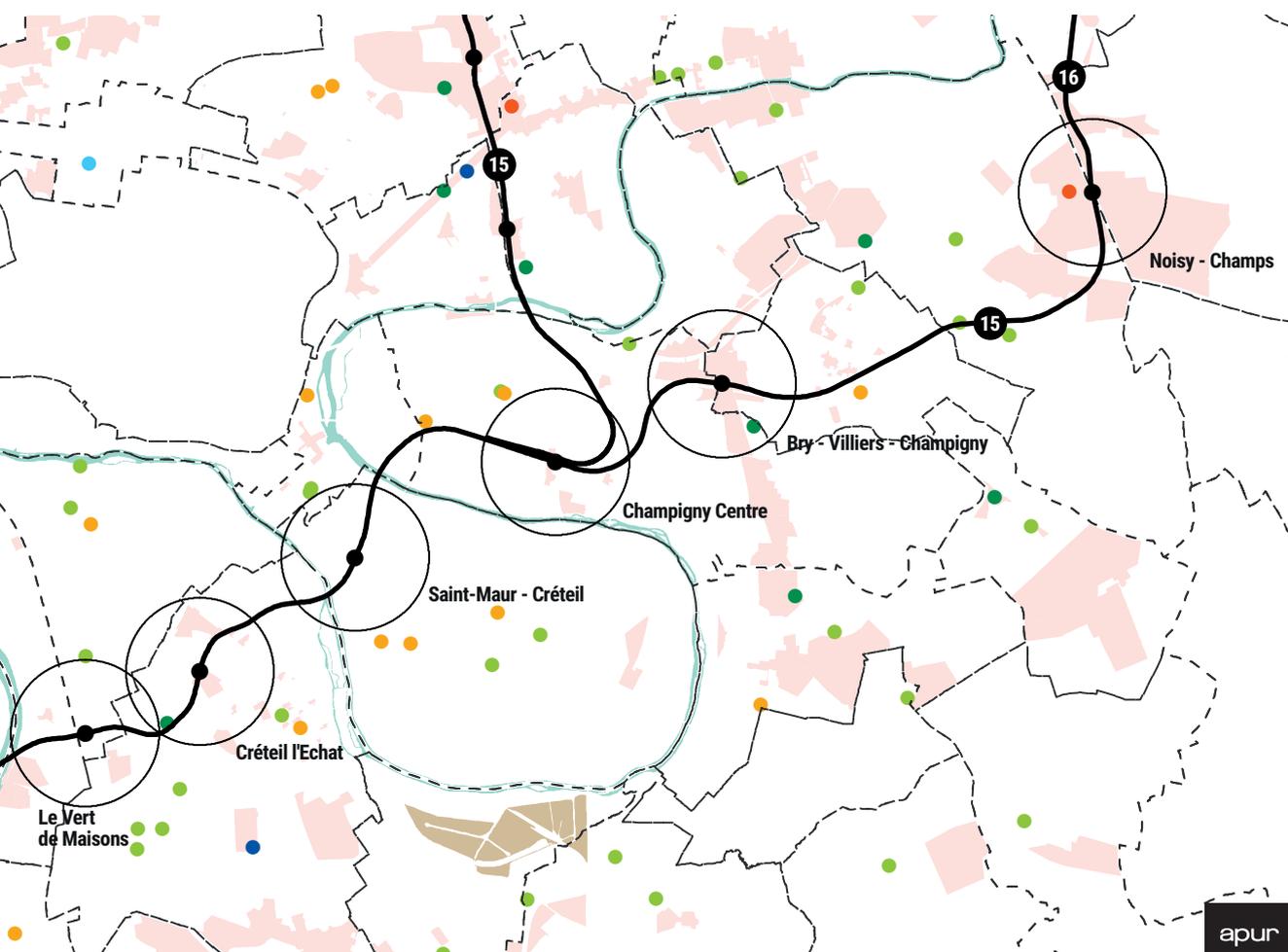


Enfin, **au niveau énergétique**, notamment **pour ce qui est de la recharge en énergie pour les véhicules motorisés, deux potentiels sont à surveiller : le développement des stations GNV pour véhicules légers et poids lourds et les bornes de recharge électrique.**

Aujourd'hui, les stations GNV existantes ne se trouvent pas dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud, bien que certaines, existantes ou en projet, ne soient pas trop éloignées. C'est le cas par exemple de la borne GNV partagée à Champigny-sur-Marne et opérée par GNVert, filiale du groupe Engie. A noter que d'autres stations GNV, comme celles du marché de Rungis ou d'Orly se situent dans des quartiers de gare de la ligne 14 sud.

En ce qui concerne les bornes de recharge électrique, les quartiers de gare de la ligne 15 sud sont pour certains déjà bien dotés. On trouve par exemple des bornes de recharge électrique d'ac-

cès public dans des stations-service, parkings publics (Indigo par exemple), des centres commerciaux (Ikea) ou chez des concessionnaires (Renault). On compte ainsi 38 bornes pour 13 stations, les quartiers de gare les mieux dotés étant Pont de Sèvres et Issy RER (17 bornes pour 4 stations chez Indigo). A Noisy - Champs, 4 bornes pour 4 stations sont opérées par MOVEasy (Epamarne). Un potentiel de développement des recharges électriques à court terme existe avec la ré-ouverture des bornes Autolib' : il en existe 301 dans les quartiers de gare pour 52 stations. Tous les quartiers de gare à l'exception de Bry - Villiers - Champigny et de Vitry Centre en sont dotés, en particulier Issy RER (47 bornes) et Arcueil - Cachan (42). Il s'agit d'une infrastructure qui existe déjà et qui peut être réactivée pour permettre l'utilisation de véhicules électriques au quotidien dans ces quartiers de gare.



La nature

Une part de la nature fragile

Au regard des nombreux grands projets urbains liés aux quartiers de gare de la ligne 15 sud, la préservation du couvert végétal existant apparaît comme un défi.

Selon les quartiers, la part du couvert végétal existant varie entre 26% dans le quartier de gare Les Ardoines et 53% au sein du quartier de gare de Noisy - Champs. Pour ce qui concerne les tissus pavillonnaires, les transformations engagées de manière diffuse portent le risque d'une diminution de la part du couvert végétal lorsqu'elles consistent à densifier en augmentant la surface d'occupation bâtie au sol. C'est pourquoi des villes principalement pavillonnaires, comme Champigny-sur-Marne,

définissent un Plan local d'urbanisme qui empêche tout découpage parcellaire afin de préserver la végétalisation présente en cœurs d'îlots.

La désimperméabilisation

Les grands secteurs d'aménagement se développent essentiellement sur des sols imperméables, que ce soit sur des tissus industriels existants ou au sein de tissus urbains déjà constitués. **Le défi de préserver le couvert végétal existant s'accompagne de celui de la désimperméabilisation des sols accueillant les projets.**

La démarche de désimperméabilisation reste peu mise en place. Pourtant, l'introduction d'espaces de pleine terre en

ESPACES VERTS EXISTANTS ET EN PROJET



Espaces verts publics

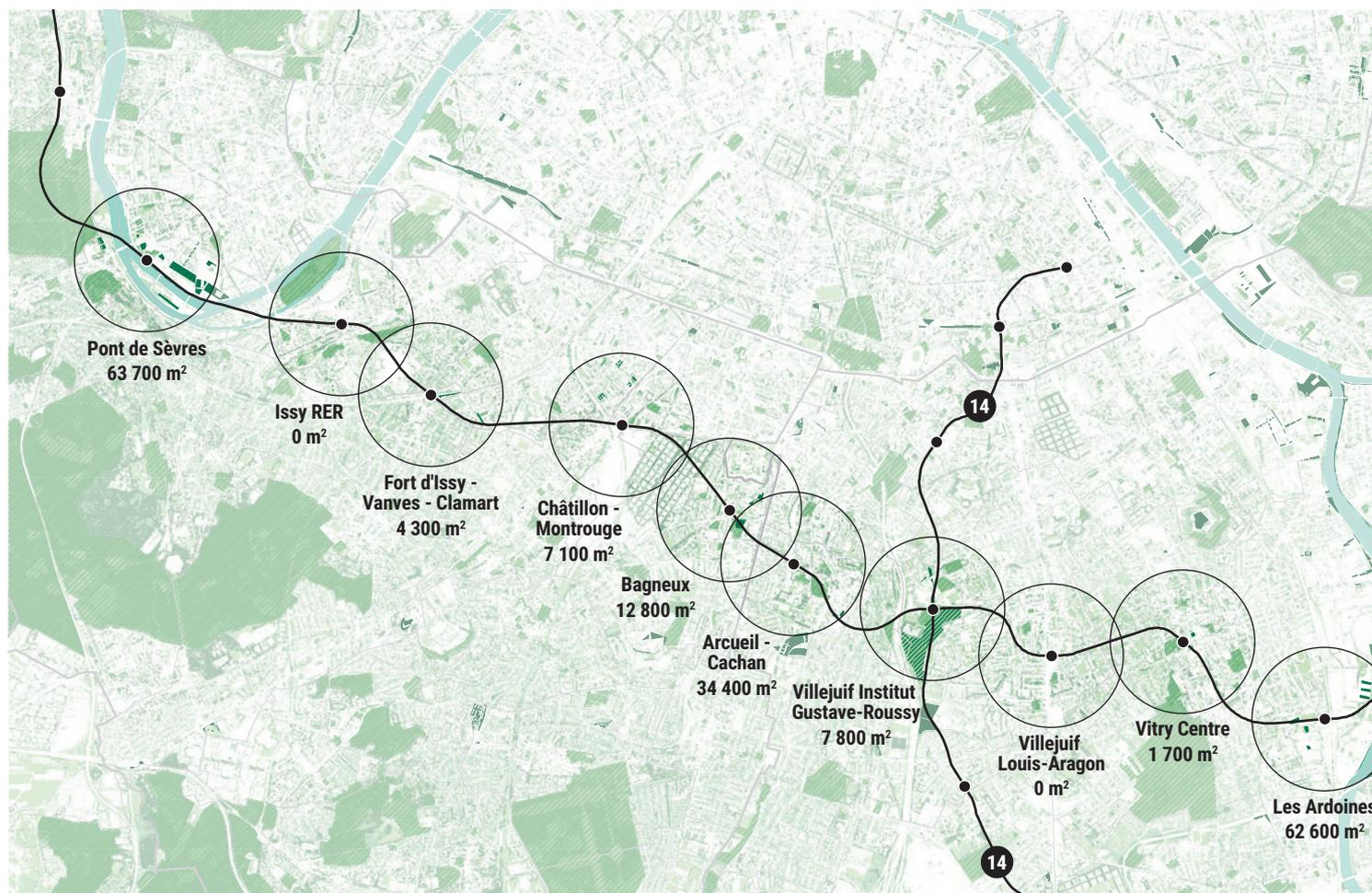
- Espace vert public existant
- Création d'espace vert public
- Requalification d'espace vert public

Noisy-Champs : 5 100 m² d'espaces verts publics en projet

Projets de transport en commun

- Grand Paris Express
- Périmètre de 800 m autour des futures gares du GPE

Source : Apur, 2019

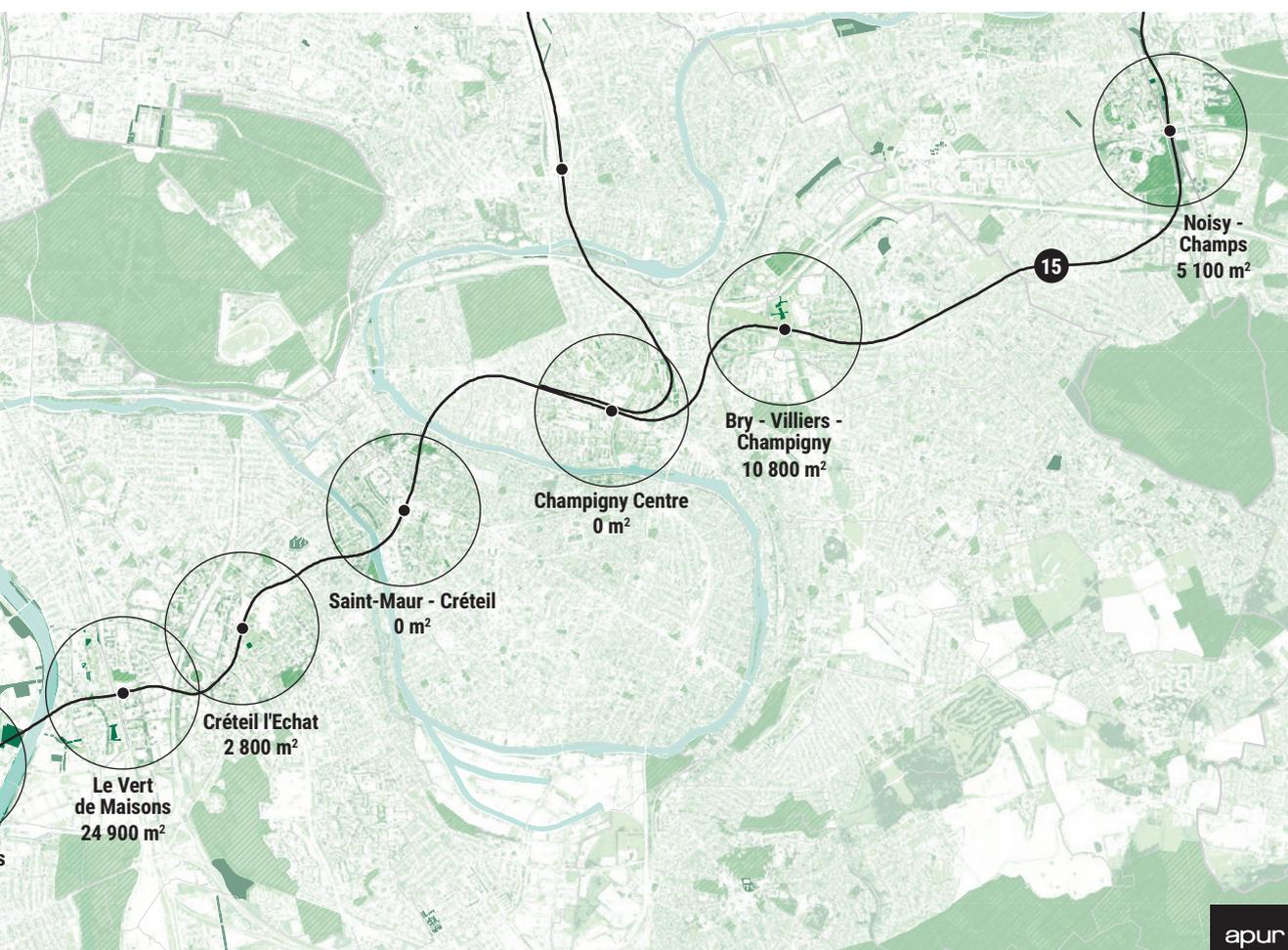


ville permet notamment d'infiltrer les eaux de pluie et de gérer le petit cycle de l'eau, de planter de nouveaux arbres et de créer ainsi des îlots de fraîcheur. En permettant également d'installer de nouveaux usages en lien avec la nature, des aires jeux, des parcours de promenade ou de la pratique sportive libre, ils participent à l'amélioration du cadre de vie.

Autour de la ligne 15 sud, les projets urbains prévoyant la création de nouveaux espaces verts sont rares. En revanche, quelques projets paysagers emblématiques apparaissent parmi les 80 secteurs d'aménagement.

Dans le quartier de gare de Pont de Sèvres, le secteur du Trapèze déjà

presque entièrement livré se structure autour du grand « Parc linéaire ». Conçu par l'agence de paysage Ter, ce parc de 7 hectares a pour particularité d'assurer la gestion de l'eau en surface. La vaste surface de pleine terre permet l'infiltration de l'eau de pluie et les bassins qui fabriquent un paysage composé d'îles permettent la rétention de l'eau. Dans le même esprit d'un grand parc structurant implanté au cœur du quartier, la future ZAC Marne Europe dans le quartier de Bry - Villiers - Champigny prévoit d'articuler tous les bâtiments signaux du projet autour d'un vaste jardin central. Nommé « Jardin métropolitain », ce dernier a vocation à devenir une nouvelle centralité rayonnant à une échelle métropolitaine.





© Apur - David Boureau

Le jardin linéaire au coeur du quartier du Trapèze, dans le quartier de gare de Pont de Sèvres

Dans le quartier de Villejuif Institut Gustave-Roussy, la ZAC Campus Grand Parc intègre la rénovation du Parc départemental des Hautes Bruyères sur une surface de 20 hectares environ. De plus, un nouvel espace vert public de plus de 2 hectares accueillera une surface d'un hectare de noues et de fosses qui permettront une gestion écologique des eaux de pluie. Le long des grands axes qui irrigueront le futur quartier, 800 nouveaux arbres seront plantés.

L'Ecoquartier du Fort d'Issy, lié aux quartiers de gare d'Issy RER et de Fort d'Issy - Vanves - Clamart, construit son identité d'écoquartier autour d'un verger de 4,4 hectares comportant 308 arbres plantés. Ce dernier participe à développer une sensibilité écologique marquée chez la population du Fort.

Dans le quartier de gare du Vert de Maisons, l'espace public de la ZAC Chante-reine est ponctué d'une multitude de petits jardins en creux, pour recueillir en surface les eaux de ce quartier inondable. Cet aménagement produit une sensation de nature très présente. Pour la conception de ces espaces publics, l'agence NP2F, architecte-urbaniste coordinateur du projet, a intégré l'agence d'Ici là paysagistes au groupement de maîtrise d'œuvre.

Si la création de nouveaux parcs ou jardins publics doit être plus importante au sein des projets, la nature est tout de même présente sous d'autres formes, comme l'agriculture urbaine, la végétalisation des toitures, les plantations d'alignement. Par exemple, l'hôtel logistique réalisé par la SOGARIS au sein de la ZAC Gare

des Ardoines prévoit d'accueillir 10 hectares d'agriculture urbaine en toiture.

Le principe de trame verte est récurrent au sein des projets urbains et il apparaît même dès le stade des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Il consiste à renforcer la trame végétale par différents moyens : la création ou la requalification de parcs, de rues plantées, d'aménagements paysagers au sein de l'espace public, de murs végétalisés, etc.

Dans le quartier de gare d'Arcueil – Cachan, l'OAP du Secteur Convention associe la trame verte à la trame bleue (liée à l'eau) en proposant une réouverture de la Bièvre, qui pourra être accompagnée d'une promenade paysagère tout du long.

Dans le quartier de gare de Bagneux, la trame verte créée comportera de nou-

veaux espaces verts comme un mail planté, tout en intégrant des éléments paysagers existants qui seront requalifiés ou agrandis (des jardins ouvriers, des rues plantées ou des parcs publics). Cette trame végétale accueillera essentiellement des cheminements piétons ou cyclables afin d'encourager les modes de déplacement doux vers la future gare et de faciliter les connexions entre la future ZAC Ecoquartier Victor Hugo et le Projet de renouvellement urbain Pierre Plate. La préservation et l'extension des jardins ouvriers a pour rôle de maintenir le lien social et associatif déjà actif sur le site.



10 hectares d'agriculture urbaine en toiture de l'hôtel logistique situé dans la ZAC des Ardoines, Les Ardoines

© CHARTIERDALIX / IDA+

La désimperméabilisation des sols

Contribution de Grand Paris Aménagement

La maîtrise de l'artificialisation des sols est un enjeu déterminant des projets d'aménagement, en particulier dans des secteurs denses et urbains comme les quartiers de gare. Elle doit permettre de :

- limiter les pertes des ressources en sol pour les espaces naturels impactant directement la biodiversité,
- réduire l'imperméabilité de certains sols venant notamment accroître la vulnérabilité aux inondations.

Pour illustrer ce point, deux projets urbains liés à des quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express, qui ont débuté avec 8 ans d'écart, ont été analysés :

- la **ZAC Chanteraine à Alfortville** pour le quartier de gare du Vert de Maisons ;
- la **ZAC du Triangle de l'Echat à Créteil** pour le quartier de gare de Créteil l'Echat.

Deux types de mesures sont ainsi mis en place afin de maîtriser l'artificialisation des sols :

- les mesures visant à conserver des surfaces de pleine terre ;
- les mesures visant à recréer des espaces à caractère naturel (des surfaces de pleine terre sur dalle ou sur le bâti ou encore des jardins suspendus) afin de compenser l'urbanisation et de conserver de la nature et de la biodiversité.

Une place accordée aux surfaces de pleine terre

Sur la **ZAC du Triangle de l'Echat à Créteil**, le projet urbain prévoit de développer sur un foncier de 9,5 ha 1450 logements, des surfaces de bureaux, des commerces et un groupe scolaire. Ce site, essentiellement dédié à des

fonctions routières et administratives, est enclavé au sein d'un échangeur et contraint en sous-sol (tunnel M8, carrières remblayées, etc.) et constitue une rupture forte entre des quartiers de Créteil et Maisons-Alfort.

L'objectif de la ZAC du Triangle de l'Echat est de réduire les impacts du projet sur l'environnement en proposant via des dispositifs de végétalisation une compensation à l'artificialisation des sols. En effet, le Cahier des Prescriptions et recommandations Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) de la ZAC du Triangle de l'Echat affiche de préserver l'intégralité des espaces de nature présents sur le site à l'origine (soit 33 000 m²) dans les espaces publics ou privés de la ZAC. Afin d'atteindre cet objectif, le CPAUPE prescrit :

- de maintenir 19% d'espaces publics à caractère naturel en pleine terre, soit les 18 000 m² mentionnés ci-dessus ;
- d'y ajouter 16% d'espaces à caractère naturel en pleine terre sur dalle et sur le bâti, soit 15 000 m².

Il précise également les modalités de préservation de la nature par les prescriptions suivantes :

- 75% de la surface des cœurs d'îlots devront « impérativement » rester en pleine terre ;
- la végétalisation des façades et la mise en place de murs de plantes grimpanes ;
- équiper jusqu'à 25% les linéaires de balcons de jardinières, par étage et par façade, pour les R+2 à R+5 ;
- installer des jardins suspendus pour les R+6 et R+7 ;
- les toitures plates accueilleront des milieux dits « ouverts » (steppes, landes à pelouse sèche, et arbustes épineux).

Le CPAUPE ajoute également que le suivi de cet objectif sera vérifié par la mise en place et le respect d'un Coefficient de Biotope par Surface (CBS), défini dans les prescriptions environnementales pour chacun des lots, suivant leurs potentiels de végétalisation.

Ces modalités permettent de retrouver un total de 33 000 m² d'espaces à caractère naturel sur l'ensemble du site (espaces publics et privés confondus).

La **ZAC Chanteraine à Alfortville**, dans le quartier de gare du Vert de Maisons, se développe sur une surface de 11 ha. Toutefois l'intervention de l'aménageur se concentre sur 6 ha de la surface de la ZAC qui est elle-même composée d'environ 2 ha d'espace bâti et 4 ha d'espaces publics libres, soit environ 65 % de la surface totale. Les espaces publics dédiés aux espaces verts de pleine terre représentent 1,6 ha, soit 40 % des espaces publics libres de la ZAC. Sur l'ensemble des espaces verts publics de la ZAC, on peut distinguer :

- des espaces verts existants requalifiés représentant 0,9 ha ;
- les espaces verts créés représentant 0,7 ha.

Les espaces correspondant aux chaussées représentent environ 0,7 ha, les aires de jeu environ 0,1 ha et les espaces de trottoirs et de stationnements 1,6 ha.

Le CPAUPE, élaboré par le maître d'ouvrage en 2011, indique les prescriptions auxquelles les constructeurs devront se conformer lors de la construction des lots. Il précise que l'objectif de développement durable est au centre du projet et doit bien être intégré dès l'amont de la réflexion, mais ne fixe pas d'objectifs

PLAN DES SOLS DE LA ZAC CHANTERAINA, DANS LE QUARTIER DE GARE DU VERT DE MAISONS



Source : GPA



© Antoine Espinasseau

Les «jardins en creux» intégrés à l'espace public de la ZAC Chanteraine, dans le quartier de gare du Vert de Maisons

quantifiés en matière de préservation des surfaces naturelles ou de pleine terre. Il impose uniquement en recommandation de « ménager des secteurs de pleine terre, dans la mesure du possible avec les impératifs de stationnement en infrastructure sur la parcelle, de façon à limiter l'imperméabilité des sols et à permettre aux plantations un meilleur développement ».

Ce projet inscrit dans un PRU, dont la genèse est assez ancienne, ne précise pas d'objectifs particuliers visant la maîtrise de l'artificialisation des sols, ni de critères ou d'indicateurs contrairement à la ZAC du Triangle de l'Echat.

En revanche, les espaces naturels de la ZAC Chantereine, ont été traités en réponse aux contraintes d'inondation du site, situé en zone de prévention des risques d'inondation de la Seine. Le site du projet étant sous contrainte du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI), les espaces extérieurs ont été pensés pour s'adapter au contexte et un plan de composition des espaces libres détaillé et soucieux des problématiques écologiques et notamment des inondations a été développé avec des espaces en creux, des jardins submersibles, des prairies et bosses végétalisées¹. Le projet a été lauréat du Grand prix de l'aménagement 2015 dans la thématique « comment mieux bâtir en terrain inondable constructible ».

Vers une meilleure prise en compte et définition des objectifs et critères de mesure

Même s'il n'est pas possible de généraliser cette analyse à l'échelle de l'ensemble des opérations d'aménagement de la ligne 15 sud, ces deux projets prennent en compte la question de l'artificialisation des sols et des espaces naturels, à la fois dans la définition des objectifs des projets (qui peuvent être plus ou moins explicites, objectifs, décrits...) et dans la question des in-

dicateurs et des critères de mesure de ces objectifs (qui peuvent être plus ou moins contraignants, suivis, quantitatifs) de façon variable.

La comparaison des deux projets est cependant à mettre en perspective avec la temporalité dans laquelle chacun s'inscrit et par conséquent la réglementation applicable lors de leur développement.

La ZAC du Triangle de l'Echat à Créteil, créée en 2016, fixe un niveau d'exigence élevé en matière de développement durable. Un Plan de Management du Développement Durable (PMDD) a ainsi été élaboré en plus des objectifs et prescriptions précis du CPAUPE, avec la mise en place d'indicateurs engageants comme le Coefficient de Biotope par Surface (CBS). En outre, l'opération est labellisée HQE Aménagement de la phase 1 à 4 et une charte de développement durable est en cours d'élaboration.

Des indicateurs adaptés à la problématique de l'artificialisation des sols comme le Coefficient de Biotope par Surface (CBS)

Dans la ZAC du Triangle de l'Echat à Créteil, le maître d'ouvrage Grand Paris Aménagement a imposé l'élaboration et le respect d'un CBS, pour l'ensemble des fiches de lots à destination des promoteurs et donc concernant l'ensemble des espaces privés de la ZAC afin de répondre à l'objectif de « maximiser la végétalisation de la parcelle », tel que défini dans le CPAUPE.

Le CBS est un coefficient qui décrit la proportion de surfaces favorables à la biodiversité, surfaces dites « écoaménageables », par rapport à la surface totale d'une parcelle. Le CBS permet donc de désigner la surface qui sera définitivement consacrée à la nature dans la surface totale du lot. Le calcul du CBS permet d'évaluer la qualité environnementale d'une parcelle, d'un îlot, d'un quartier, etc.

¹ – Pour la question de la gestion à la source des eaux pluviales dans la Métropole, voir aussi le référentiel publié par l'Apur en Avril 2019 (c.f. bibliographie en annexe)

La surface écoaménageable est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent la parcelle, en fonction des revêtements de dalle utilisés (plus ou moins perméables), des espaces verts (sur dalle ou en pleine terre) et du lien entre le bâti et le végétal.

Pour les 16 lots qui composent le projet de la ZAC, des CBS ont donc été calculés par l'aménageur et sont prescrits dans les fiches de lots. Ils varient entre 0,11 et 0,40 avec une moyenne de 0,25.

L'intérêt d'un tel indicateur est de permettre d'objectiver la qualité de l'aménagement en matière d'espaces naturels et d'artificialisation des sols et de la corriger si nécessaire. Il

s'agit par exemple de remplacer un revêtement en asphalté (totalement imperméabilisé, CBS à 0) par un revêtement de petits pavés (revêtement perméable pour l'air et l'eau, surface semi-perméable, CBS à 0,3). « Exiger l'atteinte d'un CBS donné dans un document d'urbanisme ou dans un projet d'aménagement permet de s'assurer globalement de la qualité d'un projet, en réponse à plusieurs enjeux : amélioration du microclimat, infiltration des eaux pluviales et alimentation de la nappe phréatique, création et valorisation d'espace vital pour la faune et la flore », selon l'ADEME.

En outre, l'exemple de la ZAC de Créteil est intéressant dans le sens où le maître

d'ouvrage a pris l'initiative d'imposer cet indicateur dans les fiches de lots des promoteurs, alors que les documents d'urbanisme (PLU, SDRIF...) ne l'imposaient pas.

La mise en place et le respect de cet indicateur est donc dépendant de la volonté du maître d'ouvrage ou des pouvoirs publics responsables de l'élaboration des documents d'urbanisme. Ce comportement est également motivé par la perspective que le CBS sera à moyen terme inscrit dans les documents d'urbanisme, notamment le PLU de la Ville de Créteil, et vise donc à anticiper un durcissement de la réglementation en ce sens. Ce point est par ailleurs un des éléments qui sera repris dans le SCOT.

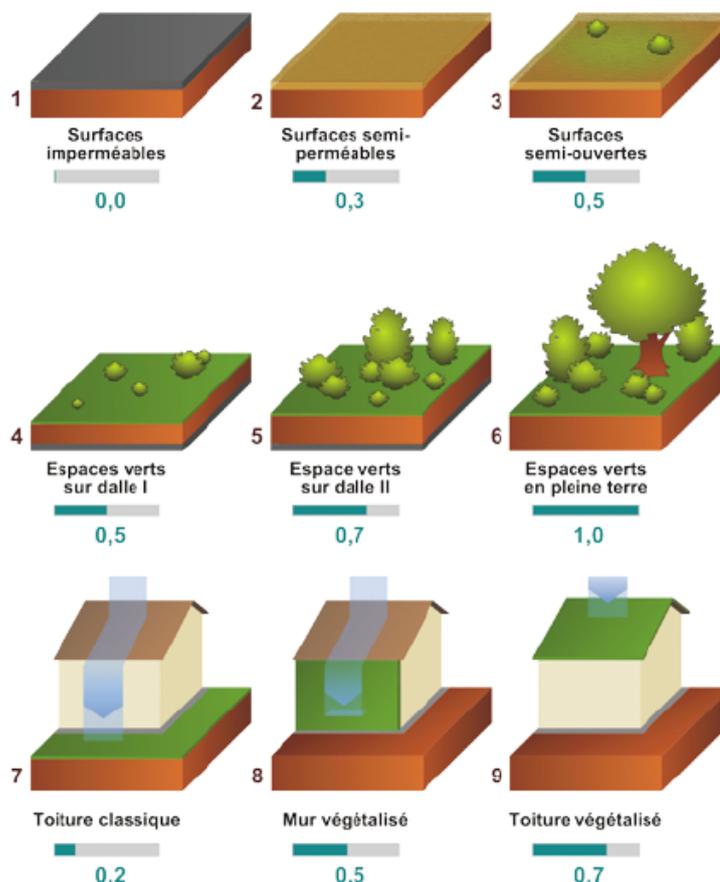
CALCUL DE LA SURFACE VÉGÉTALISÉE PONDÉRÉE « COEFFICIENT DE BIOTOPE PAR SURFACE » (CBS)

Source : Grand Paris Aménagement

CBS = surface écoaménageable / surface de la parcelle

Surface écoaménageable = (surface de type A x coef. A) + (surface de type B x coef. B) + ... + (surface de type N x coef. N)

La surface « écoaménageable » est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent la parcelle.



La gestion des servitudes et des risques

Contribution de Grand Paris Aménagement

Au croisement des flux et des mobilités, les quartiers de gare du Grand Paris Express sont au cœur des logiques de densification et de renouvellement urbain, à travers notamment de nouveaux projets de type ZAC. Pour autant, les quartiers de gare du Grand Paris Express sont soumis, au même titre que les autres quartiers, à des servitudes techniques ou à des risques identifiés dans différents documents d'urbanisme. L'enjeu de cette analyse synthétique consiste à identifier l'impact des principales contraintes pouvant potentiellement représenter un frein au développement des quartiers de gares.

Des servitudes et des risques identifiés dans les quartiers de gare

- 50% des quartiers de gare de la ligne 15 sud sont sujets au risque d'inondation.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inon-

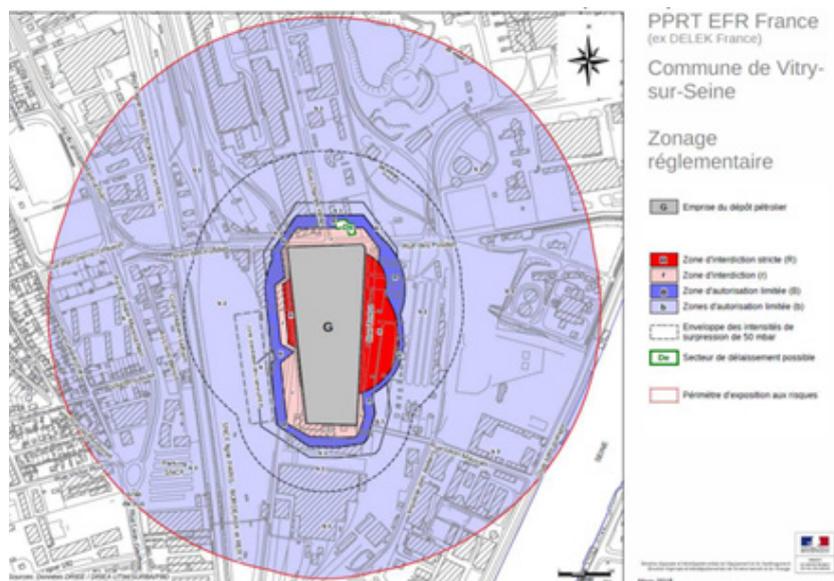
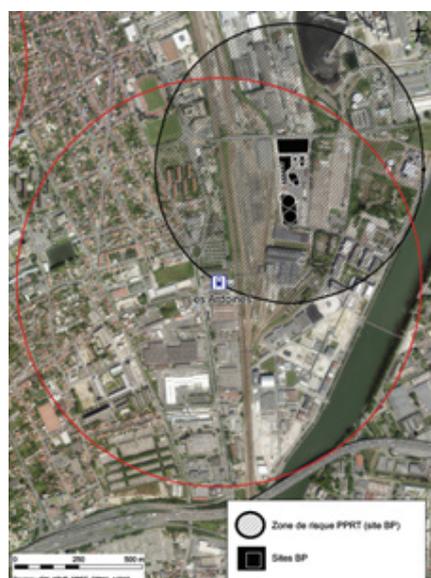
dation (PPRI) attribue depuis 2012 la notion de Territoire à Risques importants d'Inondation (TRI) à certains territoires particulièrement sujets au risque d'inondation. Une partie du territoire francilien est ainsi reconnu comme un territoire à risque important d'inondation où l'urbanisation conduirait à aggraver les risques dans les zones soumises aux aléas. 7 des 16 quartiers de gares de la ligne 15 sud du Grand Paris Express sont ainsi localisés dans des zones connexes à la Seine ou à la Marne et identifiés comme « TRI ».

- 11 quartiers de gares comprennent des sites dits BASOL (la base de données qui recense les sites et les sols pollués ou potentiellement pollués). Par ailleurs, l'ensemble des quartiers de gare sont sujets au relevé BASIAS (base de données qui recense les sites industriels et les activités de services potentiellement polluants), une donnée davantage indicative permettant notamment aux aménageurs de considérer les enjeux d'un site en fonction des activités passées.

- 1 seul quartier, Les Ardoines, fait l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

Le dépôt pétrolier de la société EFR France, implanté sur la commune de Vitry-sur-Seine et identifié comme une installation Seveso (sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs), rend vulnérable la partie nord du quartier de la gare des Ardoines faisant ainsi l'objet d'un PPRT. Approuvé en mars 2015, il permet la gestion et la cohabitation du site industriel avec les zones riveraines et la maîtrise du développement de l'urbanisation future, avec notamment des mesures sur le bâti futur.

A ce titre, des dispositions particulières sont applicables à tout projet aux abords du dépôt pétrolier. Un zonage réglementaire est ainsi indiqué en annexe du PLU de Vitry-sur-Seine, composé de 4 zones allant de l'interdiction stricte de toutes constructions à une autorisation limitée.



• **1 quartier de gare sur 16 est concerné par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB):** le quartier de gare d'Issy RER.

Les activités de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, qui est situé au nord est de la gare d'Issy RER, font l'objet d'un PEB. Le périmètre du plan d'exposition au bruit n'impacte cependant ni le tissu urbain existant ni les projets en développement. Il concerne essentiellement le secteur du parc de l'île Saint-Germain. D'autres sites peuvent être ponctuellement impactés par des servitudes hélicoptuaires plus localisées, comme à Créteil avec le CHU Henri Mondor par exemple.

• **2 quartiers de gare se situent à proximité de lignes à haute tension :** Le Vert de Maisons et Les Ardoines.

La présence de lignes à haute tension empêche ou conditionne la constructibilité des terrains situés sous leurs emprises. Ainsi, les lignes à haute tension situées au sud du périmètre de la gare du Vert de Maisons rendent complexe la valorisation d'une partie du foncier.

La superposition des contraintes réglementaires liées aux risques évoqués ci-dessus permet d'identifier des degrés de constructibilité variables sur ces secteurs, allant de l'inconstructibilité avec interdiction de présence humaine permanente à l'urbanisation possible sous certaines conditions.

Dans certains cas, ce sont les PLU qui indiquent comment les risques et les contraintes doivent être gérés par les maîtres d'ouvrage. C'est le cas pour les installations recensées dans les bases de données BASOL et BASIAS, qui ont une valeur indicative. Dans d'autres, c'est le Code de l'urbanisme qui prévaut sur les Plans locaux d'urbanisme et qui impose la manière dont certains risques, par

exemple l'inondation, doivent être pris en compte.

Deux exemples de quartiers de gare soumis à de fortes contraintes : Le Vert de Maisons et Les Ardoines

Les quartiers de gare du Vert de Maisons et des Ardoines sont soumis à l'ensemble des contraintes énumérées ci-dessus (le risque PPRT concerne seulement la gare des Ardoines).

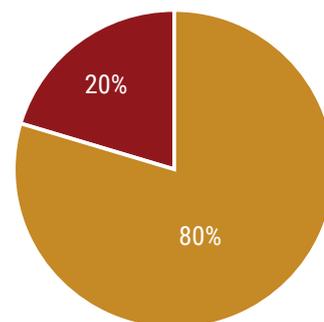
Sur les 200 ha du périmètre de 800 mètres autour des gares, le quartier des Ardoines présente environ 40 ha de surface hors risques, soit seulement 20% de la surface totale.

Le Vert de Maisons dispose lui de 6 ha hors risques, soit 3 % de la surface totale du quartier de gare, dont 5 ha concernent l'emprise de l'A86.

L'analyse des risques présents au sein des deux quartiers permet de constater l'impact des différentes servitudes et contraintes sur l'aménagement des quartiers de gare. Afin de mesurer les dynamiques de projet présentes sur des territoires contraints, la part des surfaces des projets initiés dans le périmètre du quartier gare qui seraient soumis au secteur à risque (hors BASIAS) a été identifié.

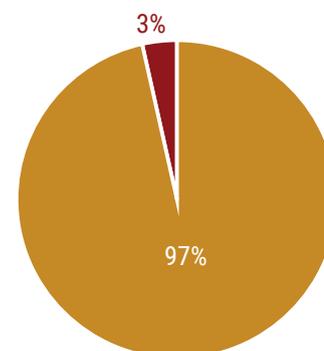
Ainsi, sur le quartier de gare du Vert de Maisons, environ 22 ha sont actuellement en cours d'aménagement ou à l'étude. Sur cette surface, seulement 1 ha n'est pas concerné par une contrainte ou une servitude particulière. Pour Les Ardoines, près de 100 ha de la surface du quartier est en projet ou à l'étude. Sur les 100 ha, environ 20 ha ne sont pas soumis aux risques.

Les Ardoines



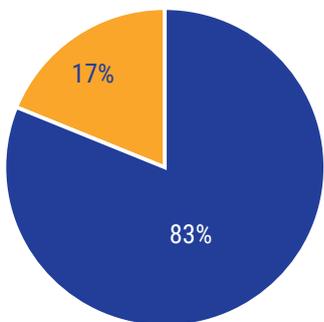
■ Surface du quartier de gare sous contraintes : 160 ha
 ■ Surface du quartier de gare hors contraintes : 40 ha

Le Vert de Maisons



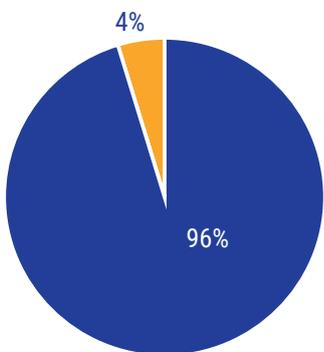
■ Surface du quartier de gare sous contraintes : 194 ha
 ■ Surface du quartier de gare hors contraintes : 6 ha

Les Ardoines



- Surface en projet sous contraintes : 100 ha
- Surface en projet hors contraintes : 20 ha

Le Vert de Maisons



- Surface en projet sous contraintes : 22 ha
- Surface en projet hors contraintes : 1 ha

Même s’il n’est pas possible de généraliser cette analyse à l’échelle de l’ensemble des quartiers de gare de la ligne 15 sud, ces deux exemples montrent que des projets d’aménagement peuvent être engagés dans des secteurs bien que ceux-ci soient très contraints.

Certains risques ne constituent ainsi pas nécessairement un frein au développement urbain et peuvent même représenter une opportunité intéressante de création/développement de foncier, comme c’est le cas de la ZAC Chante-reine dans le quartier de gare du Vert de Maisons. Le PPRI a été géré « comme outil de paysage » par le maître d’ou-vrage qui propose à ce titre un traite-ment innovant des espaces paysagers. Les dispositifs mis en œuvre sur ce pro-jet regroupent par exemple :

- un modelage topographique de l’es-pace public vert ;
- une conception de jardins en creux et en bosses submersibles ;
- une création de parkings souterrains connectés à l’air libre au moyen de modelages de terrain.

La constructibilité limitée de ce type de site favorise ici l’aménagement d’es-paces publics et d’espaces paysagers.

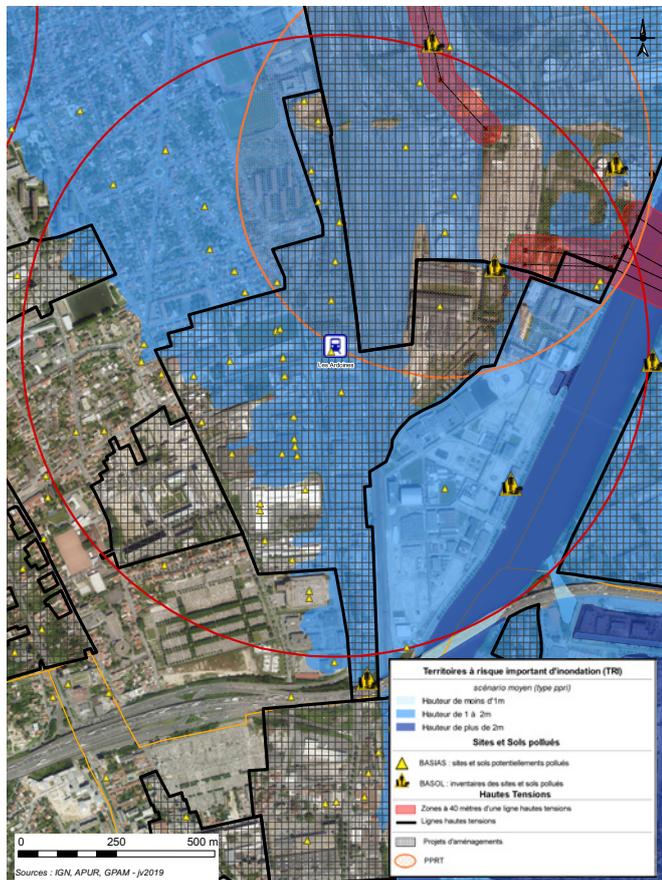
En revanche, certaines contraintes et servitudes urbaines sont plus contrai-gnantes pour les maîtres d’ouvrage. A titre d’exemple, la présence de lignes

à haute tension constitue logiquement une difficulté pour aménager les sec-teurs impactés. Ainsi, le site de la friche ex-BHV à Alfortville, issu de l’appel à projet «Inventons la Métropole du Grand Paris 1», devra conjuguer avec ce type de contrainte.

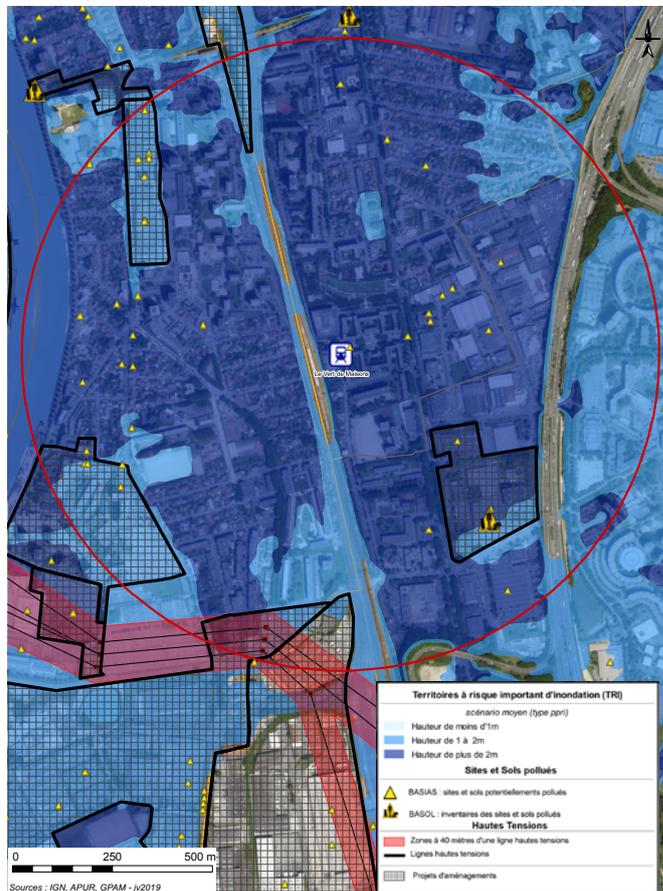
De manière générale, les exemples présentés ci-dessus prouvent qu’il est possible de développer des opérations d’envergure sur des sites fortement contraints.

L’équilibre financier des opérations est un enjeu déterminant pour ce type de sites, impactant directement les charges foncières au regard des niveaux de dépollution exigés, de réduction de la vulnérabilité face au risque d’inon-dation, d’isolation des bâtiments face aux nuisances du PEB, etc. Si les as-pects financiers sont bien à prendre en compte, les fonciers contraints sont au-jourd’hui aussi des opportunités face à de nouveaux besoins, des plateformes de réemploi, de l’agriculture urbaine, ou de nouvelles façons de gérer le foncier de manière partagée ou circulaire.

Les Ardoines



Le Vert de Maisons



Les «jardins en creux» intégrés à l'espace public de la ZAC Chanteraine pour gérer le risque d'inondation, dans le quartier de gare du Vert de Maisons



La ZAC Chanteraine, dans le quartier de gare du Vert de Maisons

2.4

L'accessibilité et l'embellissement des espaces publics

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

Source : BD Topo IGN 2016, SGP 2016

Transport en commun existant :

- Transilien, RER
- Métro - Tramway
- Transilien, RER
- Métro
- Tramway

Transport en commun en projet :

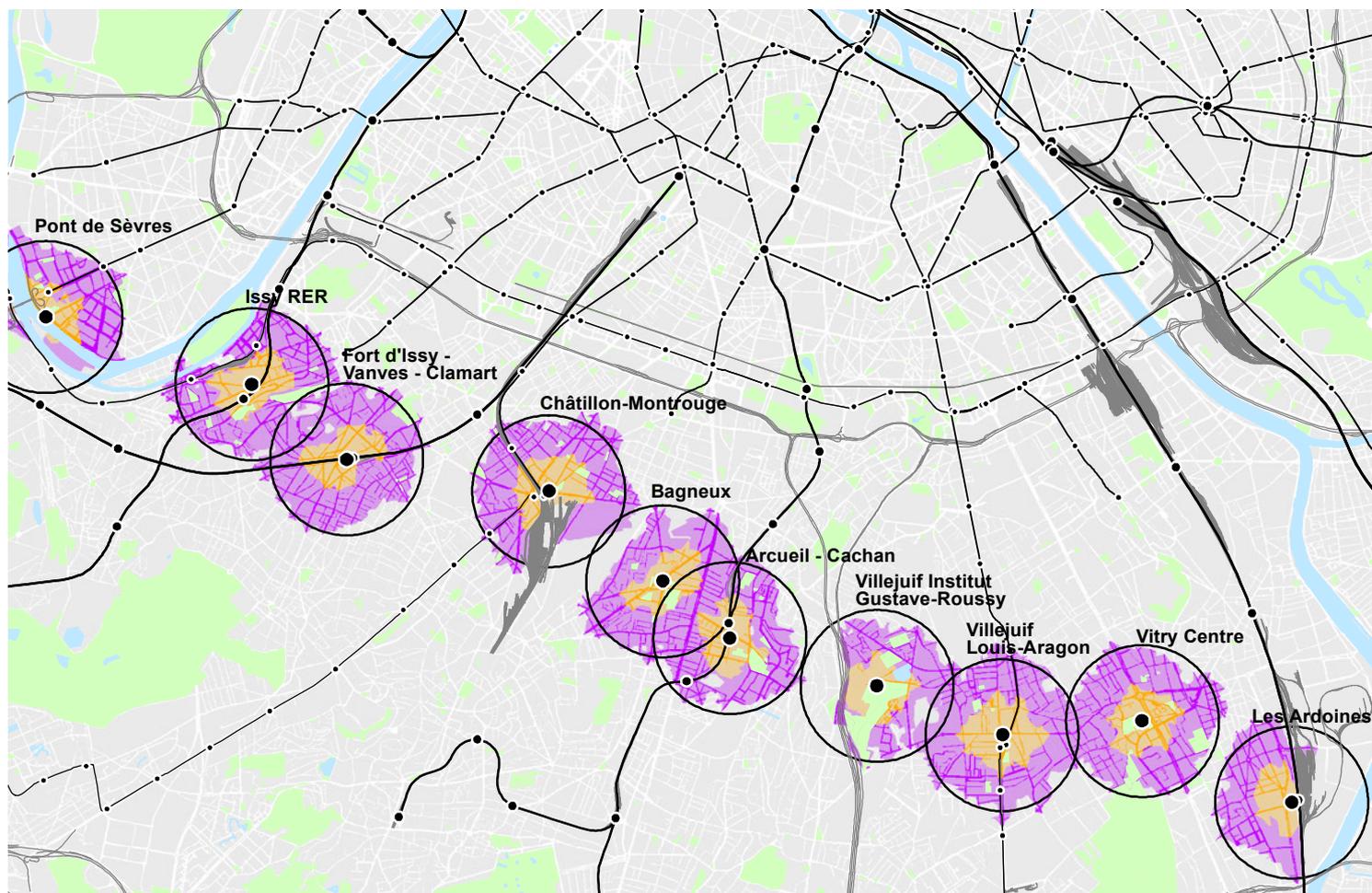
- Quartier de gare du GPE
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 500 m (5 min à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (15 min à pied)

L'arrivée du Grand Paris Express pose la question de l'accès aux gares et des espaces publics, d'une part en termes de continuité de la trame d'espaces publics piétons dans le rayon des 800 m autour des gares et de confort d'autre part.

Réduire les coupures urbaines majeures

L'accessibilité piétonne est appréhendée ici à travers une cartographie don-

nant à voir les cheminements réels par la trame viaire existante depuis la future gare. Elle montre ainsi le territoire accessible en marchant 500 m et 1 000 m (5 à 15 minutes de marche environ). Elle met en évidence des disparités entre les quartiers de gare. Certains quartiers apparaissent dotés d'une trame viaire permettant de rejoindre la gare de n'importe quel point situé dans le rayon des 800 m, comme à Villejuif Louis-Aragon ou Issy RER. D'autres en



revanche présentent de véritables faiblesses d'accessibilité piétonne du fait de coupures majeures ou d'un maillage viaire trop faible.

La carte met donc particulièrement en évidence **la nécessité de réduire les discontinuités les plus fortes générées par l'absence de franchissements et liées à la présence d'infrastructures de transport (réseau ferré ou routier), d'emprises d'activités ou d'équipements closes ou bien encore de la Seine.** Par exemple, à Bry - Villiers - Champigny ou aux Ardoines, le faisceau ferré limite l'accès à la gare, à Villejuif Institut Gustave-Roussy, l'autoroute A6 rend l'accessibilité à la gare depuis les hauteurs de Cachan difficile et la Seine crée des « coupures » à Pont de Sèvres et aux Ardoines.

Dans certains quartiers, des projets de franchissement sont en chantier ou ont sécurisé leur financement.

C'est le cas par exemple pour les ponts et passerelles de l'île Seguin vers Boulogne-Billancourt ou Sèvres. À fort d'Issy - Vanves - Clamart, la coupure générée par le faisceau ferré, accentuée par les importantes différences de niveau entre Malakoff et Vanves par exemple, sera gérée par le bâtiment gare du GPE et du Transilien, qui fera également office de traversée.

Néanmoins, certaines coupures subsistent et les projets les concernant n'ont pas encore abouti.

Ainsi, dans le quartier de gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy, le tunnel sous l'autoroute A6 existe déjà entre le Jardin Panoramique côté Cachan et le Parc des Hautes Bruyères à Villejuif où se trouve l'emplacement de la future gare des lignes 14 sud et 15 sud du GPE. Il est cependant trop étroit, sombre et peu accessible pour les piétons et nécessiterait des travaux conséquents

pour en améliorer son confort et le transformer en un axe de franchissement privilégié pour atteindre la gare depuis Cachan.

à Vitry-sur-Seine dans le quartier des Ardoines, deux franchissements permettraient d'ouvrir le quartier vers l'est. Une passerelle au-dessus des voies ferrées menant de la gare à la future Halle Monumentale et aux bureaux de Sanofi est d'ores et déjà prévue et financée dans le cadre de la ZAC des Ardoines. Néanmoins, la Seine reste une coupure urbaine majeure limitant la liaison avec Alfortville, les deux ponts existants et accessibles aux piétons étant situés à plus ou moins 2 km au nord ou au sud. Un projet de franchissement est envisagé, qui permettrait notamment le passage d'un TCSP, mais le projet n'est pas encore financé.



À Bry – Villiers – Champigny, le quartier reste encore peu accessible depuis le nord et la commune de Bry-sur-Marne, en raison de l'autoroute A4. Les franchissements existants, en tunnel à l'est et en pont à l'ouest présentent un caractère peu confortable du point de vue du piéton. Le projet de franchissement dans la continuité du maillage viaire créé par la ZAC Marne Europe côté Villiers et par la rue du Clos Sainte-Catherine côté Bry n'a pas encore trouvé son financement non plus.

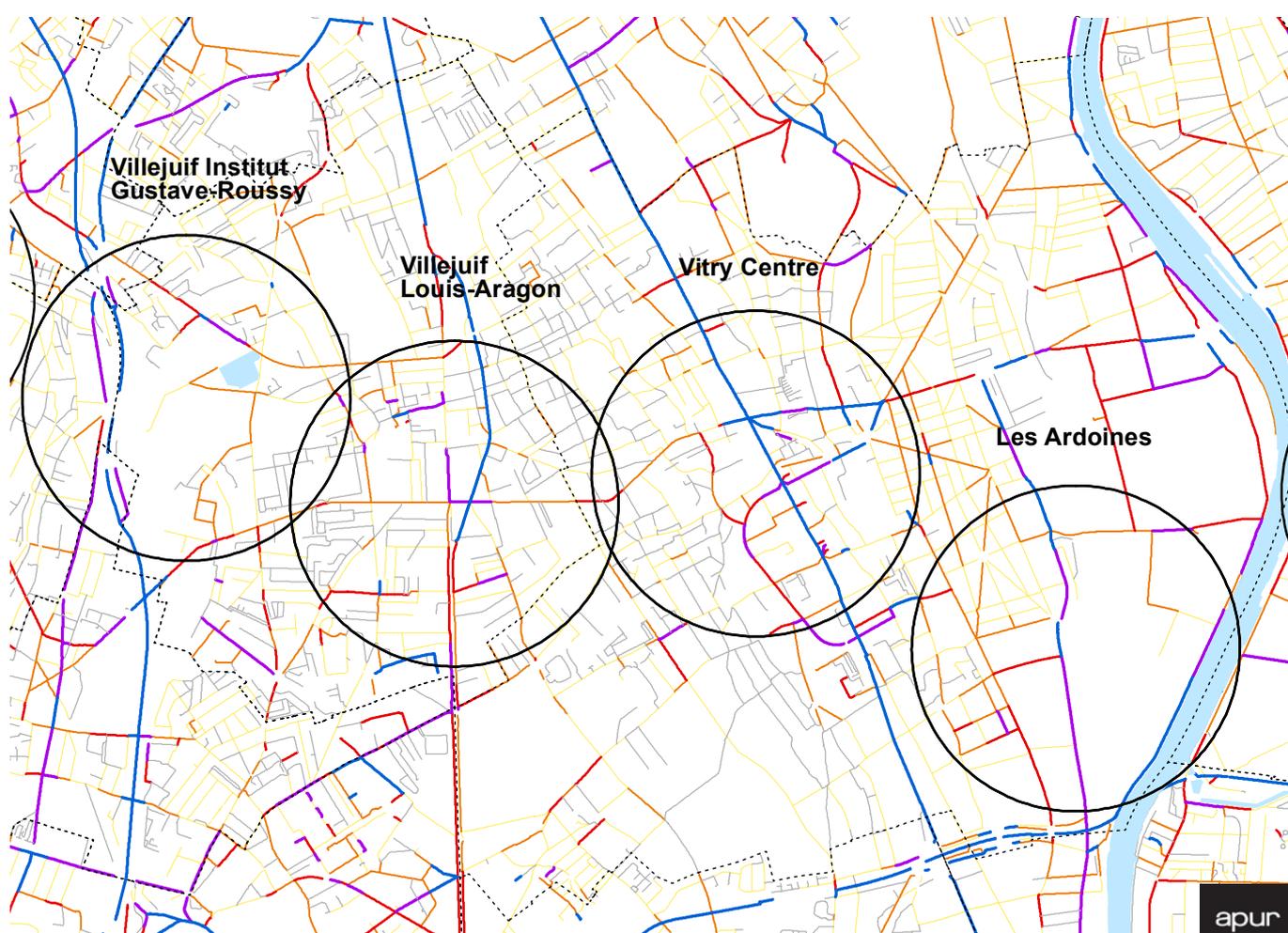
Agir sur le dimensionnement et la répartition de l'espace public

L'autre levier d'action pour améliorer l'accessibilité piétonne dans les quartiers de gare concerne le dimensionnement de l'espace public. L'arrivée d'une nouvelle gare, qu'elle soit nouvelle ou qu'elle vienne en interconnexion avec une autre offre de transports en

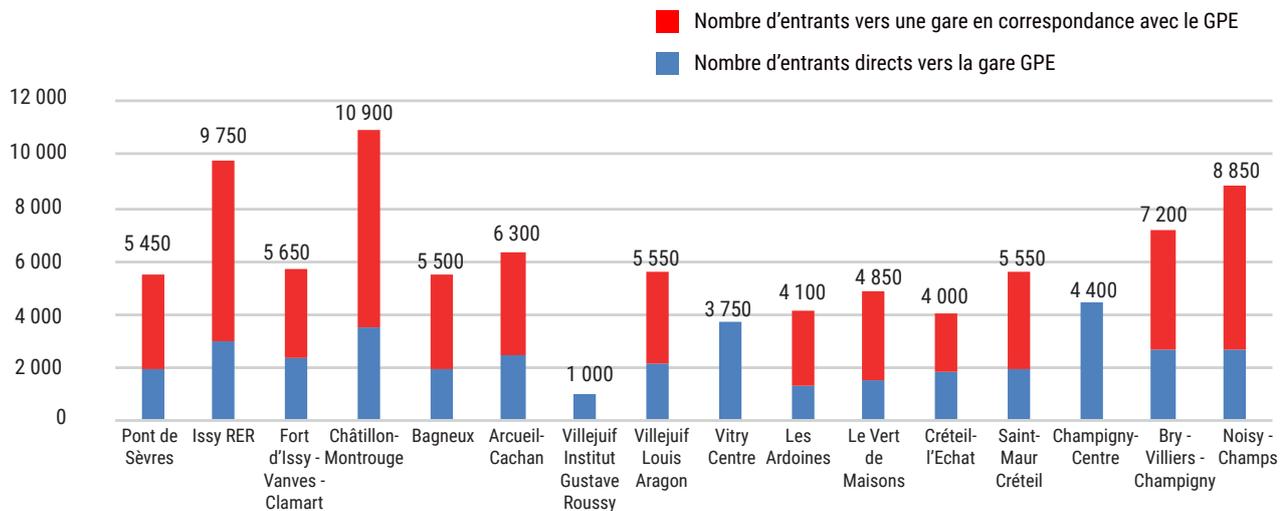
commun structurant, occasionnera une augmentation conséquente des flux piétonniers aux abords et dans les gares : les entrants aux heures de pointe devraient générer au moins un doublement des flux actuels pour les gares existantes (de 2 000 à 5 500 environ à Pont de Sèvres ou à Bagneux, jusqu'à 8 850 à Noisy – Champs), voire des flux nouveaux de l'ordre de 4 000 entrants à Champigny Centre. Pour accueillir confortablement ces piétons, le dimensionnement de l'espace public apparaît donc crucial, en particulier au regard des largeurs de rues observées autour des futures gares de la ligne 15 sud, bien souvent relativement faibles.

De plus, **les espaces publics devront être en mesure de permettre le rabattement et l'intermodalité dans des conditions optimisées, dans un contexte de développement des nouvelles mobilités**

(trottinettes en libre-service, vélos personnels et en libre-service, auto-partage, navettes autonomes, etc). Ces éléments sont consommateurs d'espace public et nécessitent ainsi d'optimiser leur implantation. C'est notamment dans le cadre des Comités de pôle que ces questions sont abordées, permettant à tous les acteurs concernés de pouvoir dialoguer et mettre en cohérence leurs besoins et les aménagements qu'ils souhaitent réaliser. La mutualisation des espaces disponibles est un axe de travail à explorer, comme c'est le cas par exemple à Arcueil – Cachan, où le parking du marché, situé à côté de la gare, est mutualisé avec les programmes de logements à proximité.



FLUX ENTRANTS ATTENDUS AUX HEURES DE POINTE DU MATIN DANS LES GARES DE LA LIGNE 15 SUD



Source : SGP 2015



Photomontage du projet de franchissement dans la ZAC des Ardoines, quartier de gare des Ardoines

© Richez_Associés



Franchissement existant sous l'autoroute A6, quartier de gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy

© Apur

Vitry Centre OU **Champigny Centre**

à l'heure de pointe du matin :

chaque seconde, 1 personne entre dans la gare



Rue Jean Jaurès, Villejuif, quartier de Villejuif Louis-Aragon

© Apur



Rue des Monts, Clamart, quartier d'Issy RER

© Apur



Rue de Petrograd, Alfortville, quartier du Vert de Maisons

© Apur

Le rabattement à la gare en vélo

Réaliser un réseau cyclable continu

L'étude du réseau d'aménagements cyclables dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud et au-delà (dans les 2km autour de la future gare, dans une optique de rabattement potentiel vers les gares) fait apparaître une présence inégale d'aménagements et de nombreuses discontinuités ne favorisant pas l'usage du vélo. **Les pistes et bandes cyclables**, mais également les aménagements de voies partagées entre bus et vélo par exemple, telles qu'elles existent aujourd'hui, **ne permettent pas de considérer le vélo comme un mode de rabattement optimal vers les gares de la ligne 15 sud**. On compte en effet 60 km environ de linéaires de piste ou bande cyclable dans les 800 m autour des gares (196 km dans le rayon

de 2 km). Des gares comme celles de Villejuif Institut Gustave-Roussy ou de Bry – Villiers – Champigny ne disposent actuellement pas suffisamment d'aménagements cyclables pour s'y rendre à vélo, que ce soit dans le périmètre du quartier de gare ou à 2 km. D'autres quartiers en revanche, comme celui de Noisy – Champs ou d'Issy RER, offrent un maillage de pistes ou de bandes cyclables à proximité des gares plus constitué, permettant d'ores et déjà de se rabattre vers les gares ou d'envisager une densification du réseau pour en améliorer sa desserte cyclable.

Des projets d'aménagements sont prévus, dans le cadre du Schéma Départemental des Aménagements Cyclables (SDIC) dans le Val-de-Marne et les Hauts de Seine. Dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud, près de 10 km

MOBILITÉS DOUCES

Transport en commun existant

- Transilien, RER
- Métro - Tramway
- Transilien, RER
- Métro
- Tramway
- Piste ou bande cyclable en projet
- Piste ou bande cyclable existante
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Espace Vert
- Rayon de 800 m

Source : Apur/OSM 2018, Opendata département 92





© Apur

Piste cyclable dans le quartier de gare d'Arcueil - Cachan



© Apur

Piste cyclable dans le quartier de gare de Noisy - Champs



© Apur

Piste cyclable à Bagneux



© Apur

Nouvelle piste cyclable dans le quartier de gare de Pont de Sèvres



d'aménagements cyclables sont en projet (42 km dans le rayon de 2 km), mais seuls 9 quartiers sur les 16 de la ligne sont concernés. Il est important que les calendriers des projets d'aménagements cyclables s'articulent avec l'arrivée de la gare, notamment pour les quartiers pour lesquels la gare ne s'installe pas dans une centralité déjà existante. Cela nécessite une concertation des différents acteurs concernés dans la production de ces aménagements (Conseils départementaux, collectivités), en particulier pour les quartiers de gare situés à cheval sur deux départements (Bagneux ou Noisy – Champs), afin d'assurer des continuités cyclables cohérentes et un maillage cyclable efficace autour des gares.

Les dimensions de l'espace public existant autour des gares de la ligne 15 sud et la diversification de l'offre de mobilités pour le rabattement vers les gares posent des questions de disponibilité de l'espace public pour l'aménagement de continuités cyclables confortables. Ainsi, les plans de circulation sont des outils qui peuvent pallier les difficultés en termes d'aménagements cyclables physiques (pistes ou bandes cyclables). Les voies partagées avec les bus sont des possibilités par endroits, mais aussi le développement des zones de circulation apaisée pour le réseau viaire moins structurant (zones piétonnes, zones de rencontre à 20 km/h ou zones 30) dans la mesure où il assure plus de confort et un sentiment de sécurité accru pour les usagers du vélo. Certaines communes de la métropole ont par exemple passé leur voirie entièrement en zone 30 à l'exception des voies structurantes, à l'image de Bondy, qui aura à terme 2 gares du GPE (ligne 15 est).

Développer les services aux cyclistes

L'accessibilité à vélo s'améliore également à travers l'offre en service (Vélib', location longue durée) et en

matériel cyclable (vélo à assistance électrique, lieu de stationnement, lieu de réparation). D'après l'étude d'opportunité de développement d'un Vélib' Métropolitain réalisée par l'Apur, 12 quartiers de gare sur 16 sont concernés par le développement du réseau de Vélib' (de Pont de Sèvres à Créteil l'Echat), avec une offre de 570 vélos dans ces quartiers de gare.

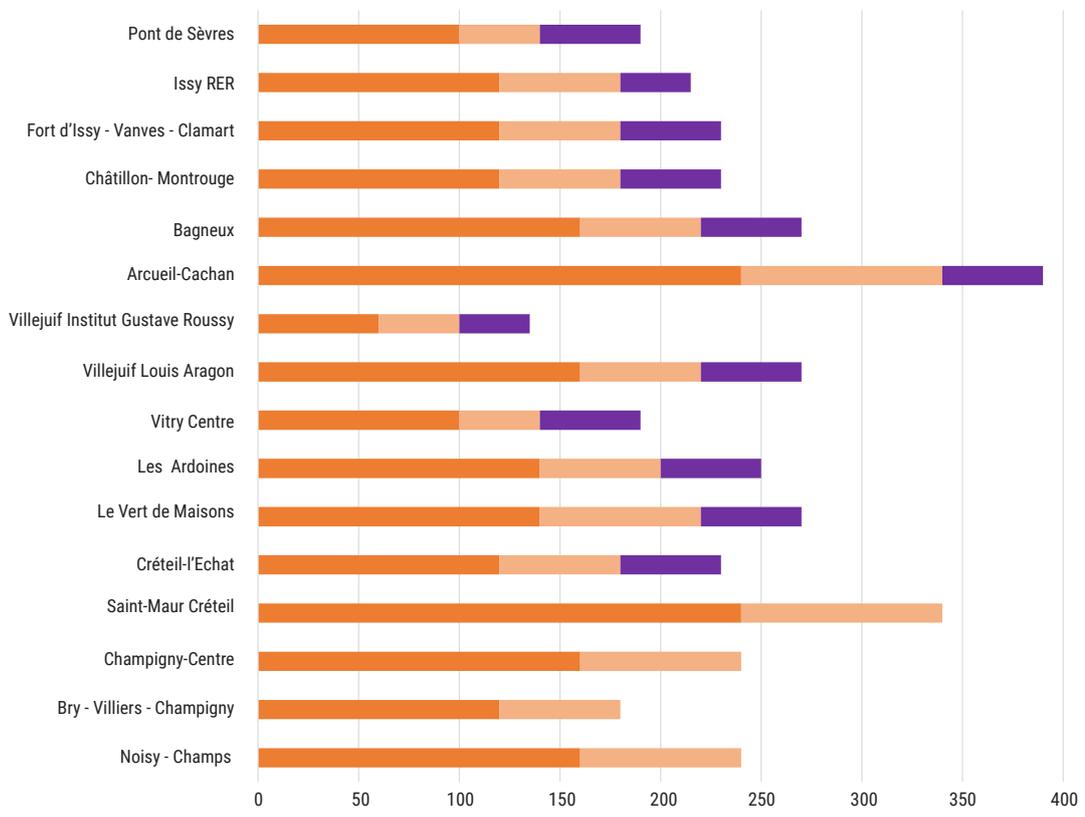
Par ailleurs, dans une optique de rabattement vers les gares et d'incitation à l'usage du vélo, **ces aménagements existants et en projet doivent être agrémentés de stationnements vélo dans des dimensions suffisantes.** Cette offre de stationnement dans les espaces publics doit se calculer à partir d'une estimation des flux attendus à la gare du GPE et au regard de la densification du quartier alentour. Par exemple, dans l'étude « Le rabattement aux futures gares du Grand Paris Express » menée par l'Apur en lien avec Île-de-France Mobilités et la SGP en 2015, la part modale du vélo a été estimée entre 4 à 5% pour la gare de Noisy – Champs, avec un développement progressif de l'offre. à titre de comparaison, une part modale de 5% à l'échelle de la Métropole du Grand Paris a été estimée réaliste.

Plusieurs types de stationnement vélo sont envisageables. Outre l'offre diffuse dans l'espace public, Île-de-France Mobilités (IDFM) prévoit de développer des parkings vélo de type Véligo. à l'échelle de la ligne 15 sud, 2 260 places de stationnement Véligo sont envisagées à terme, dont 820 sous abri et 1 440 en consigne. Le dimensionnement est par exemple très important pour les gares d'Arcueil – Cachan ou de Saint-Maur – Créteil, avec 240 places prévues. En cas d'augmentation de la part modale vers le vélo plus importante, IDFM prévoit également une réserve foncière permettant d'augmenter de 1 040 places l'offre de stationnement Véligo. Il faut également ajouter l'offre Vélib' Métropolitain, à la fois en termes de matériel cyclable et de stationnement.

**DIMENSIONNEMENT DU PARKING VÉLO
(OFFRE DE PLACES VÉLIGO ET DE
BORNES VÉLIB')**

////
Sources : Ile-de-France Mobilités - programme
Véligo, étude Apur « Étude d'opportunité d'un
Vélib' métropolitain »

- Total stationnement Véligo
- Total réserve foncière
- Nombre de bornes Vélib' estimées



Parking Véligo, gare du Vésinet – Le Pecq

© Christophe RECOURVA – Ile-de-France Mobilités

Le stationnement dans les PLU

Contribution de Grand Paris Aménagement

Quelques éléments de cadrage sur le stationnement dans les Plans locaux d'urbanisme (article 12)

L'approche du stationnement dans les PLU a évolué avec les **lois Grenelle II et Alur** et ce, dans le respect des objectifs de développement durable. L'article L101-2 du Code de l'urbanisme relatif aux objectifs généraux précise que dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre notamment la diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile. Le décret du 23 juillet 2015 relatif à la simplification des règles d'urbanisme permet notamment d'alléger les obligations de réalisations d'aires de stationnement dans le cadre de projets de construction de logements. **Le Code de l'urbanisme prévoit désormais la possibilité de fixer des normes plafond, de mutualiser les places de stationnement et de fixer des règles sur les caractéristiques des aires de stationnement.**

Les PLU ne sont pas tenus de fixer un minimum et/ou un maximum de places de stationnement des véhicules motorisés lors de la construction d'un bâtiment. Il s'agit d'une faculté offerte aux collectivités de réglementer ou pas le stationnement dans leur PLU. Néanmoins, le Code de l'urbanisme impose dans certains cas des limitations en matière de places de stationnement par la fixation de plafonds.

• Normes plafond pour les logements sociaux, les EHPAD et les résidences universitaires

Le règlement des PLU **peut ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement** lors de la construction de loge-

ments sociaux, logements intermédiaires, EHPAD et résidences universitaires (Article L151-34 du CU). S'agissant de la construction de logements sociaux et intermédiaires, un PLU ne peut pas exiger la réalisation de plus d'une place par logement (Article L151-35 du CU).

Un PLU ne peut exiger la réalisation de plus d'une aire de stationnement pour 3 chambres d'un EHPAD et une aire de stationnement pour 3 chambres d'une résidence universitaire (Article L151-35 et R151-46 du CU).

• Prise en compte de la desserte en transports en commun

Selon le Code de l'urbanisme (Article R151-44), les obligations doivent tenir compte de « la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité. » Ainsi, lorsque la desserte en transports collectifs est suffisante, le PLU peut prévoir, dans le périmètre qu'il définit, des normes plafond de places de stationnement pour les destinations autres que l'habitation (Article L151-32 du CU).

Pour les **constructions de logements** « situées à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet », **le Code de l'urbanisme (Article L151-35) impose une norme plafond :**

- 0,5 place maximum par logement pour les logements sociaux et les logements intermédiaires ;
- 1 place maximum par logement pour les autres types de logements.

• Mutualisation

Lorsque le règlement comporte des obligations de réalisation d'aires de stationnement, il peut minorer ces obligations

pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement (article R151-45 du CU).

• **Les dérogations possibles aux règles du PLU**

Le Code de l'urbanisme (Article L152-6 du CU) prévoit que dans les zones tendues, il peut être dérogé à certaines règles du PLU dans un objectif de mixité sociale.

Il est ainsi possible de :

- Déroger notamment aux obligations en matière de création d'aires de stationnement pour autoriser la surélévation d'une construction, lorsque la surélévation a pour objet la création de logement ou un agrandissement de la surface de logement.
- Déroger aux obligations en matière de création d'aires de stationnement **pour autoriser la transformation à usage principal d'habitation** d'un immeuble existant par reconstruction, rénovation ou réhabilitation.
- Déroger en tout ou partie aux obliga-

tions de création d'aires de stationnement applicables aux logements **lorsque le projet de construction de logements est situé à moins de 500 mètres d'une gare** ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, en tenant compte de la qualité de la desserte, de la densité urbaine ou des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement existantes à proximité.

• **Véhicules électriques**

Lorsqu'elle existe, la norme relative au stationnement des automobiles peut être diminuée d'au moins 15% en cas de mise à disposition de véhicules électriques ou de véhicules propres en auto-partage (Article L151-31 du CU).

• **Stationnement Vélos**

Si le PLU impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés dans les immeubles de logements et de bureaux, il doit aussi prévoir des obligations minimales pour le stationnement des vélos (Article L151-30 du CU).



Parking à Villejuif - Louis Aragon



Stationnement Vélo au rdc et en sous-sol, immeuble de logement dans la ZAC Paris Rive Gauche

Des quartiers de gare soumis à de nombreuses prescriptions

Les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud analysés dépendent de 26 PLU différents. Certaines gares, comme celle de Fort d'Issy - Vanves - Clamart, doivent composer jusqu'à 5 PLU différents (Issy-les-Moulineaux, Clamart, Malakoff, Vanves et Chatillon). Seul un quartier de gare, celui de Vitry Centre, n'est pas à cheval sur plusieurs communes.

Si l'on précise encore l'analyse, ces mêmes quartiers de gare sont soumis aux prescriptions de 132 règlements de zones, soit **près de 9 zonages en moyenne par gare**, sans compter les sous-secteurs. La définition de normes communes apparaît complexe dans ce contexte.

Des PLU qui reconnaissent la notion de « quartiers de gare » sans pour autant définir de règles particulières dans ces quartiers

De nombreuses communes font référence au stationnement spécifique dans les quartiers de gare. L'analyse montre qu'une majorité (23 communes sur les 26 étudiées) a d'ores et déjà précisé une distance à un transport public structurant, à savoir 500 mètres.

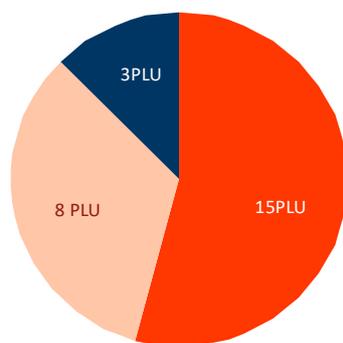
Sur les 10 villes qui font mention d'un quartier de gare du Grand Paris Express, 6 villes (pour 8 gares) prescrivent des règles particulières pour le stationnement :

- **le PLU de Villiers-sur-Marne** (Bry - Villiers - Champigny) prévoit la zone 1 AUme spécifique, une « vocation urbaine dense correspondant à la nouvelle polarité liée à la gare du Grand Paris Express » ;
- **le PLU d'Issy-les-Moulineaux** (Issy RER, Fort d'Issy - Vanves - Clamart et Pont de Sèvres) précise dans le règlement de la zone UA que : « pour les ensembles immobiliers uniques dont une partie est constituée par des constructions et des installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la règle de stationnement suivante s'applique : 0 place pour 1 pièce,

0,5 place pour 2 pièces, 1 place pour 3 pièces et plus » ;

- **le PLU de Champs-sur-Marne** (Noisy - Champs) prévoit pour les constructions destinées aux bureaux, « 1 place pour 60 m² de surface de plancher à moins de 500 m des gares du RER A et du GPE » ;
- **le PLU de Cachan** (Arcueil - Cachan et Bagneux) ainsi que le PLU de Boulogne-Billancourt (Pont de Sèvres, Issy RER) prévoient que le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues soit estimé en fonction des besoins de la construction liés à l'arrivée du Grand Paris Express ;
- enfin, **le PLU de Champigny-sur-Marne** (Bry - Villiers - Champigny et Champigny Centre) prévoit une mention particulière aux installations et aux constructions du réseau de transport public du Grand Paris dans le règlement de sa zone N.

PLU ET RÉFÉRENCE AU PÉRIMÈTRE DE 500 M AUTOUR D'UNE GARE



- PLU faisant référence au périmètre de 500 m autour d'une gare
- PLU faisant référence au périmètre de 500 m autour d'une gare seulement pour les bureaux
- PLU ne faisant pas référence au périmètre de 500 m autour d'une gare

Bry - Villiers - Champigny



DISPOSITIONS DU PLU FAISANT RÉFÉRENCE AU PÉRIMÈTRE DE 500 M D'UNE GARE (VILLIERS-SUR-MARNE)

Logements	Bureaux
1 place par logement et 0,5 place par logement social	Il ne pourra être construit plus d'une place par 60m ² de surface de plancher.
1,2 places par logement avec une possibilité d'abattement et 0,5 place par logement social	Il ne pourra être construit plus d'une place par 60m ² de surface de plancher.
NC	Il ne pourra être construit plus d'une place par 60m ² de surface de plancher.
NC	Il ne pourra être construit plus d'une place par 60m ² de surface de plancher.
0,5 places minimum et 2 places maximum par logement et 0,5 places minimum et 1 place maximum par logement social *	1 place par tranche de 100 m ² de surface de plancher *

* zone 1AUme (en orange sur la photo aérienne)

NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT EN ZONE UA POUR LES LOGEMENTS (ISSY-LES-MOULINEAUX)

Nombre de places de stationnement en zone UA pour les logements	Prescriptions générales	Prescriptions prenant en compte le GPE (500 autour d'une gare)
1 pièce	1	0
2 pièces	1	0,5
3 pièces et plus	1,5	1

Il est également à noter que d'autres communes (Villejuif, Montrouge ou Clamart notamment) prennent également des dispositions particulières en matière de stationnement dans le cadre des installations et des constructions du Grand Paris Express, mais qui ne concernent que les emplacements à destination de commerces et non les emplacements à destination de logements et de bureaux.

De manière générale, on remarque que les prescriptions, qu'elles fassent ou non référence à la gare du Grand Paris Express, ne sont pas forcément plus coercitives ou spécifiques dans les périmètres de moins de 500 mètres des

gares que les règlements dans les périmètres de plus de 500 m des gares.

Trois communes, Malakoff, Choisy-le-Roi et Vanves, ne font pas référence au périmètre de moins de 500 m autour d'une gare mais prévoient toutefois 1 place minimum par logement et 0.5 place par logements sociaux, une prescription finalement similaire à celles des villes faisant référence au quartier de gare.

Des objectifs variables en matière de construction de places de stationnement pour les logements et les bureaux

Si l'on ne tient pas compte du cas spécifique de la gare de Vitry Centre, qui s'appuie sur un seul PLU, on note qu'un seul quartier de gare de la ligne 15 sud dispose déjà de règles de stationnement harmonisées entre les PLU des différentes communes, à savoir Champigny Centre (entre Champigny-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés).

Créteil et Maisons-Alfort (gare de Créteil l'Echat) disposent elles de règlements équivalents en termes de stationnement pour les bureaux, avec une préconisation de 1 place maximum pour 90 m² de SDP.

Toutefois, la majorité des quartiers de gare est composée de communes ayant des réglementations relatives au stationnement différentes. Leur application peut avoir un impact plus ou moins important sur les projets immobiliers.

Pour les gares du Vert de Maisons ou des Ardoines à Vitry-sur-Seine, les PLU préconisent, au sein d'un périmètre de 500 m autour des gares, 1 place par logement minimum et 0,5 place par logement social, sauf pour la ville de Créteil qui dispose de règles particulières (suivant la superficie des logements) ou la ville de Choisy-le-Roi qui prévoit 1 place par tranche de 60 m² de surface.

A l'inverse, certains quartiers de gare présentent une forte hétérogénéité des règlements relatifs au stationnement des différentes communes. Pour la gare du Pont de Sèvres, le PLU de Sèvres impose un maximum de 1 place de stationnement par logement dans toutes les zones, quand le PLU de Boulogne-Billancourt impose, lui, un minimum de 1 place de stationnement par logement dans toutes les zones.

Une majorité de quartiers avec un nombre plancher de places de stationnement

L'analyse comparative des règles de stationnement montre que la majorité des quartiers de gare ont des prescriptions visant à définir un nombre plancher de places de stationnement, c'est-à-dire sans maximum, notamment pour les règles concernant les logements, les dispositions concernant les bureaux étant plus encadrées.

• Pour les bureaux

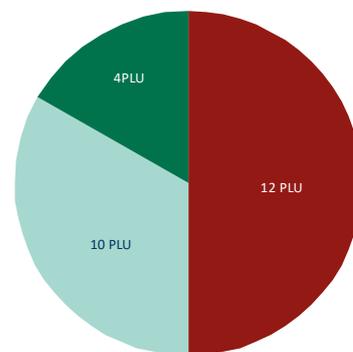
Toutes les communes imposent un nombre maximum de places de stationnement aux abords des gares avec en moyenne **1 place maximum pour 70 m² de SDP**. Les dispositions vont de 1 place maximum pour 50 m² à 1 place maximum pour 100 m².

• Pour les logements

22 communes n'imposent pas de nombre limité de places de stationnement aux abords des gares :

- 10 communes imposent des règles fixes de stationnement dans la majorité des zones (sachant que certaines zones, au cas par cas, peuvent être imposées d'un minimum ou d'un maximum). Les dispositions des PLU variant suivant les communes, il est difficile d'estimer une moyenne. Certaines communes préconisent **1 place de stationnement par logement pour les logements de 1 à 2 pièces ; 1,5 places pour les logements de plus de 2 pièces et 0,5 à 1 place pour les logements sociaux**. D'autres communes prévoient **1 place de stationnement pour 60 m² de SDP**.
- 12 communes n'imposent qu'un minimum. En moyenne, la règle est de **1 place minimum pour les logements en accession et 0,5 pour les logements sociaux**.

PLU ET NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT



- PLU imposant un nombre minimum de places de stationnement
- PLU imposant un nombre fixe de places de stationnement
- PLU imposant un nombre maximum de places de stationnement

4 communes imposent un maximum de places de stationnement aux abords des gares :

- Sèvres et Villejuif imposent un maximum de 1 place pour les logements libres et de 0,5 pour les logements sociaux ;
- Vitry-sur-Seine impose un maximum de 0,5 place pour les logements sociaux et une norme fixe de 1 place par logement pour les logements libres ;
- Cachan prend des dispositions particulières en fonction des besoins des constructions du GPE en zone UA et UD et impose un maximum de 1 place pour 100 m² SHON et 1 place pour les logements sociaux en UB, UC et UH.

Le stationnement vélo dans l'Art. 12

Si le PLU impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés pour les immeubles d'habitation et de bureaux, il doit aussi prévoir des obligations minimales pour les vélos, plus précisément des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. Les dispositions concernant le stationnement vélo ne font jamais référence au périmètre de 500 m autour d'une gare de transport public, puisqu'elles ne répondent pas aux mêmes logiques en termes de développement durable (promotion des mobilités douces et diminution de l'usage de la voiture).

Contrairement aux dispositions du stationnement dans les PLU, les dispositions relatives aux vélos sont plus ou moins homogènes. Dans le cas d'une construction d'habitation, les PLU imposent bien souvent 0,75 m² par logement jusqu'à 2 pièces et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m². Pour les constructions à destination de bureau, les dispositions exigent en moyenne 1,5 m² pour 100 m² de SDP, ou 1,5 % de la surface de plancher. Certains PLU seront plus restrictifs, comme celui de Malakoff qui impose un espace dédié de 2 m² par logement, ou celui de Cachan qui demande un espace dédié de 5 m² pour 100 m² de SDP de bureaux.

VILLES OÙ LE PLU PRÉCONISE UN MAXIMUM D'AIRES DE STATIONNEMENT DANS LE RAYON DE 500 M AUTOUR D'UNE GARE

	Zone	Logements
Sèvres* <i>(dispositions du PLU faisant référence au périmètre de 500 m autour d'une gare)</i>	UAE / UCV2 / UR1 UR1BS / UR2	maximum 1 place par logement maximum de 0,5 place par logement locatif social financé par un prêt aidé par l'Etat
Villejuif* <i>(dispositions du PLU faisant référence au périmètre de 500 m autour d'une gare)</i>	UA b	minimum 1 place pour 140 m ² de SDP et maximum 1 place par logement et minimum 1 place pour 140 m ² de SDP et max 0,5 place par logement social
	UA / UB a / UB	minimum 0,85 places par logement et maximum 1 place par logement et 0,5 place de stationnement part logement social
Cachan* <i>(dispositions du PLU faisant référence au périmètre de 500 m autour d'une gare)</i>	UH	1 place de stationnement pour 100 m ² SHON et 1 place maximum par logement social
Vitry-sur-Seine <i>(dispositions du PLU faisant référence au périmètre de 500 m autour d'une gare)</i>	UA/ Uba / UB p / UB r / UD / UN	1 place minimum par logement et 0,5 place maximum par logement social

* Les PLU de ces communes introduisent une souplesse en permettant au constructeur de dépasser le nombre d'aires de stationnement exigé.

La place des espaces publics dans les projets et dans les études des Comités de Pôle

Au regard de la forte augmentation des flux prévue par l'arrivée des futures gares et des nouveaux habitants, la question du dimensionnement de l'espace public aux abords des gares et au sein des projets urbains est centrale.

Les espaces publics dans les projets urbains

Dans le cadre des grands projets urbains se réalisant dans certains quartiers de gare, différentes actions sont engagées pour créer ou requalifier l'espace public. Les projets urbains dont le périmètre comprend la future gare veillent à l'intégration des pôles multimodaux au sein de l'espace public. Par exemple, la Sadev 94 en charge de l'aménagement de la ZAC Victor Hugo,

pour intégrer la gare routière liée à la future gare de Bagneux, prend le parti de « disséminer » les arrêts de bus sur les voies qui se situent autour de la place et non pas sur le parvis lui-même. Le parvis pourra ainsi jouer un rôle de place publique essentiellement piétonne et accueillir un marché.

Les projets qui constituent un nouveau morceau de ville prévoient la création de places publiques qui seront de nouvelles centralités. A titre d'exemple, la place principale de la ZAC du Triangle de l'Echat, dans le quartier de gare de Créteil l'Echat, constitue une nouvelle polarité commerciale à l'échelle locale favorisant les commerces de proximité.

Pour les projets qui s'insèrent au sein d'un tissu urbain déjà dense, l'enjeu

ESPACES PUBLICS DANS LES PROJETS

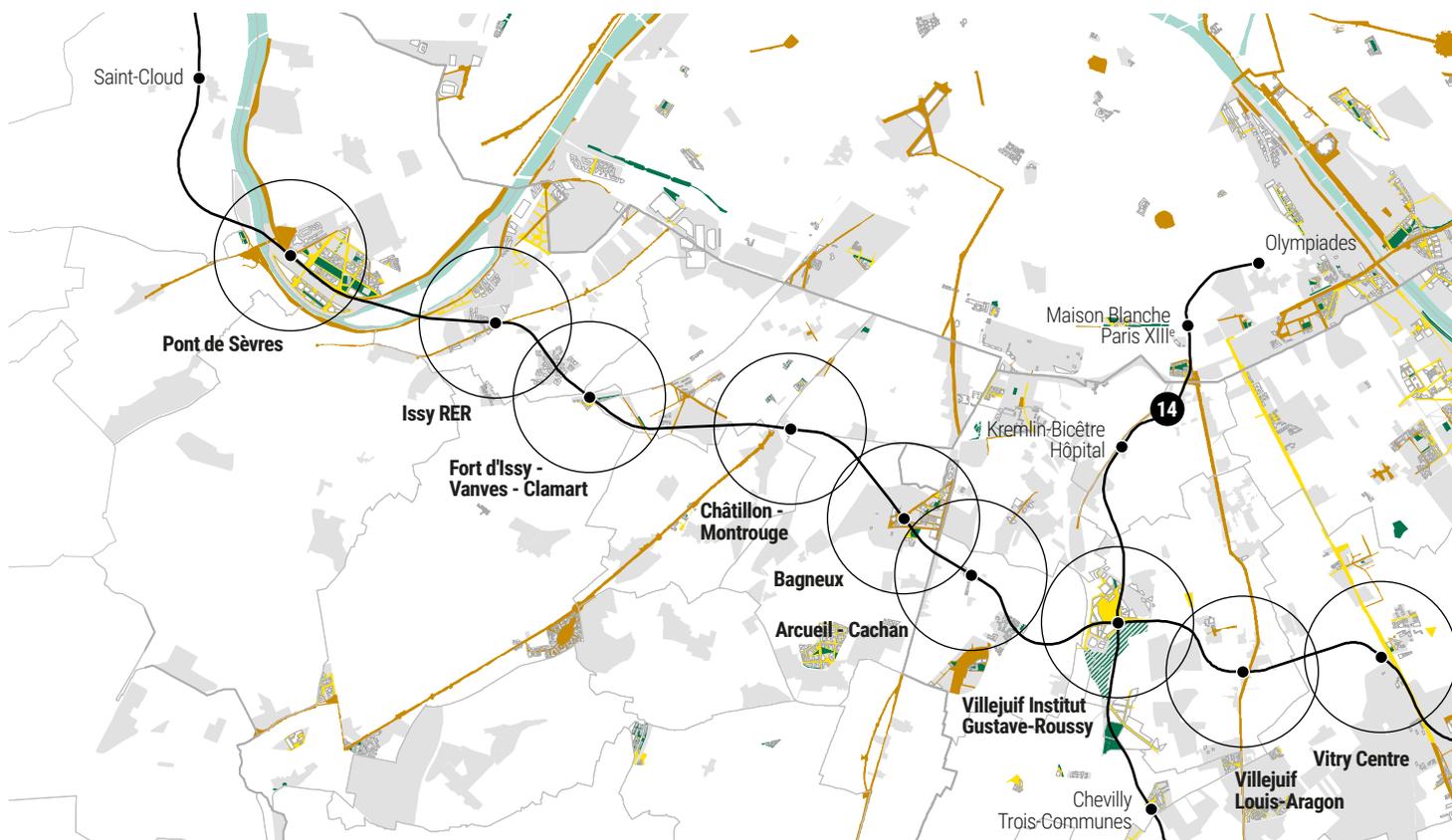
Projets urbains :

- Projets d'aménagements
- Requalification d'espace public
- Création d'espace public
- Requalification d'espaces verts
- Création d'espaces verts

Projets de transport en commun :

- Grand Paris Express
- Périmètre de 800 m autour des futures gares du GPE

Source : Apur, 2019



du redimensionnement de l'espace public implique des travaux de requalification. Par exemple, le projet de renouvellement urbain Cœur de Ville à Vitry-sur-Seine engage une réflexion sur l'espace public en tant que lien entre les projets et la gare, mais également en tant que lien entre les différents projets. La requalification de l'avenue du Général Leclerc aura ainsi pour effet de renforcer l'axe piéton menant de la place du marché à la gare, de rompre l'effet de coupure actuellement créé par la dalle du PRU Centre-Ville – Mario Vilmorin - Robespierre et d'installer des lieux d'aménités comme des restaurants et des terrasses de cafés. La requalification de cet axe majeur sera complétée par la création de cheminements secondaires structurés suivant une trame verte, qui favorisera les liens inter quartiers.

La qualité des espaces publics représente un enjeu majeur aux abords des futures gares et au sein des projets, mais également sur la limite définissant les secteurs d'aménagement, qui constitue

l'accroche des projets urbains à leur tissu urbain existant. Par exemple, la ZAC Ecoquartier Victor Hugo au sein du quartier Bagneux ou la ZAC Louis Aragon dans le quartier Villejuif Louis-Aragon sont toutes les deux délimitées par des routes départementales qui ont fait l'objet d'une requalification d'espace public afin d'améliorer l'intégration urbaine des projets.

Malgré l'attention portée sur l'espace public, certains trottoirs restent trop étroits au regards des flux à venir et l'insertion de nouveaux terminus de bus n'est pas toujours facile. Par ailleurs, la création d'espaces verts reste rare au sein des projets liés aux quartiers de gare de la ligne 15 sud. La nature en ville est pourtant un facteur essentiel de lutte contre le réchauffement climatique, mais qui est plutôt employé pour ponctuer quelques projets de toitures végétalisées ou d'agriculture urbaine. Certains grands projets urbains prévoient toutefois de créer de vastes espaces verts publics. A titre d'exemple,



Le « Jardin métropolitain » de la ZAC Marne Europe

© Compagnie de Phalsbourg



Intégration de la ZAC Campus Grand Parc au sein du Parc départemental des Hautes Bruyères dans le quartier de cVillejuif Institut Gustave-Roussy

© TVK - EPT12-SADEV94 - image myluckypixel



dans le quartier Bry – Villiers – Champigny, le Jardin Métropolitain de la ZAC Marne Europe apparaît comme un élément emblématique du futur quartier. Plus qu'un jardin central, il concerne tout le projet et articule des bâtiments signaux comme la tour en bois, le Palais des congrès et le projet connexe mis en œuvre par la Société du Grand Paris.

Dans le quartier Villejuif Institut Gustave-Roussy, la ZAC Campus Grand Parc intègre la rénovation du Parc départemental des Hautes Bruyères.

Intégrer l'intermodalité dans les espaces publics grâce aux Comités de pôle

Dès 2015, la Société du Grand Paris, en partenariat avec Île-de-France Mobilités, met en place des Comités de pôle regroupant l'ensemble des acteurs liés aux 68 « Places » du Grand Paris. L'aménagement des pôles gare fait donc l'objet d'études de pôles approfondies, qui portent **une attention particulière à l'intégration de l'intermodalité au sein de l'espace public**. Concevoir des actions à mener sur les espaces publics de chaque pôle gare implique d'élargir la définition d'intermodalité en prenant en compte les nouvelles mobilités comme les espaces Véligo, les stations Vélib ou les aires de covoiturage. Il convient également de conserver une flexibilité des aménagements en vue de l'émergence de nouveaux types de mobilité d'ici la mise en service du futur métro.

Chaque étude de pôle doit comprendre :

- **un schéma d'aménagement** constitué de plusieurs actions permettant d'atteindre les objectifs de qualité de service sur les pôles d'échanges,
- **une estimation des investissements** à réaliser pour chaque action du projet,
- **l'identification de la maîtrise d'ouvrage** de chacune des actions,
- **la répartition des financements** pour chacune,
- la gestion future pour chaque action.

Les études de pôle liées à chaque quartier de gare se distinguent suivant différents stades d'avancement : 2 études de pôle sont encore à lancer, 5 sont en phase de diagnostic (phase 1), 46 en phase de propositions (phase 2) et 10 en phase de formalisation (phase 3). Une étude est actuellement achevée, elle concerne le pôle de La Courneuve « six Routes ». **Parmi les 11 études de pôle les plus avancées, 3 se situent sur la ligne 15 sud. Liées aux pôles gare des Ardoines, de Champigny Centre et de Noisy – Champs, elles sont détaillées ci-après.**

Dans la continuité des études de pôle, la Société du Grand Paris a décidé de lancer, en mars 2017, la démarche de l'Atelier des places du Grand Paris.

Le référentiel qui sera issu de cette démarche a, de façon complémentaire, pour objectif le développement de principes d'aménagement qui permettront de garantir un niveau de qualité de service homogène à l'échelle de l'ensemble du Grand Paris Express.

Pour la rédaction de ce référentiel, la Société du Grand Paris a été accompagnée d'un groupement d'experts en urbanisme, architecture, paysage, mobilités, sociologie, géographie, historien, éclairage public, etc.

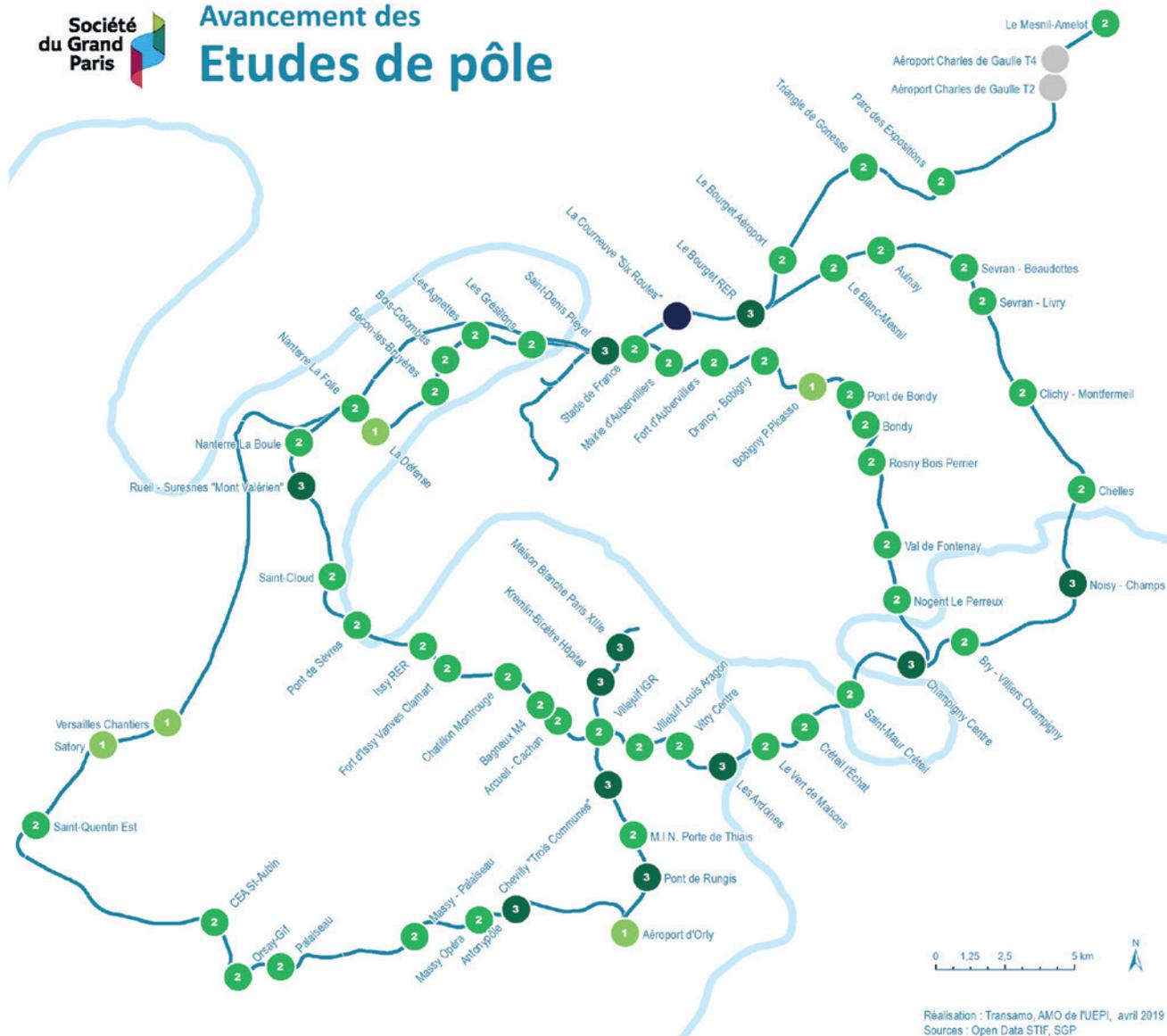
3 grands principes structurent ce référentiel :

- **La continuité** : l'espace public est conçu en cohérence avec son contexte territorial et exploite les ressources existantes, à travers le traitement des sols, des aménagements paysagers, du positionnement des équipements et des matériaux utilisés pour cela.
- **L'évolutivité** : l'espace public évolue dans le temps. Il est pensé pour être accessible, changer, accueillir, sans grande transformation, les nouvelles pratiques.
- **La disponibilité** : l'espace public est disponible pour tous, pour tout temps et en toute saison. Au-delà du « voyageur », créer les conditions d'appropriation pour tous les usagers.

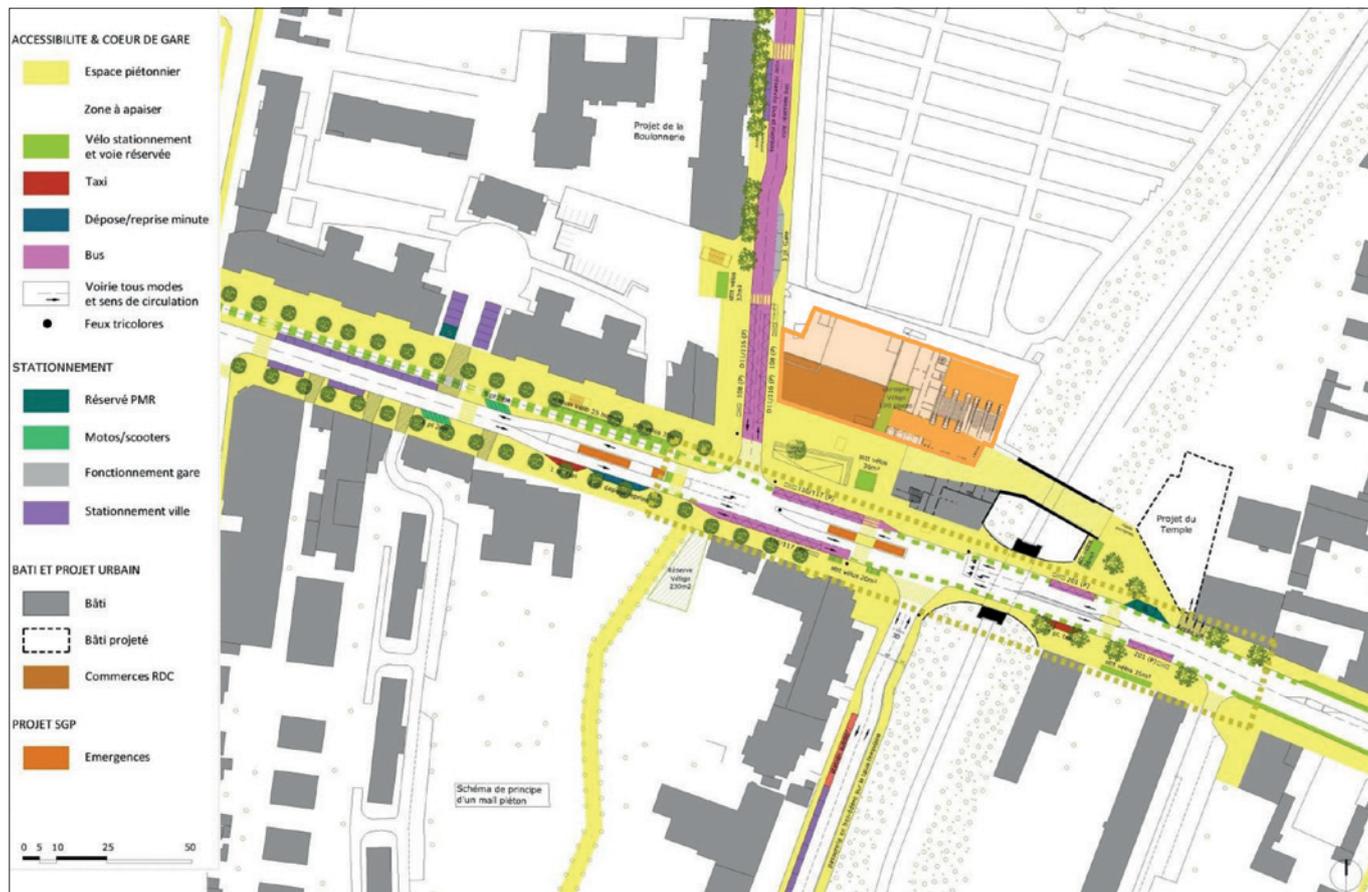
Ces grands principes ont été déclinés en principes d'aménagement. Certains d'entre eux sont prescriptifs, c'est-à-dire qu'ils s'imposent aux maîtres d'ouvrage pour le cas où ils sont liés à l'obtention puis au reversement d'une subvention. Les principes prescriptifs seront contextualisés et déclinés localement afin de guider chaque maître d'œuvre dans la conception puis la réalisation des projets de pôle. A ce titre, le référentiel des places constitue, avec l'ensemble des documents-cadres cités en préambule, un document de référence pour l'élaboration des projets de pôle.



Avancement des Etudes de pôle



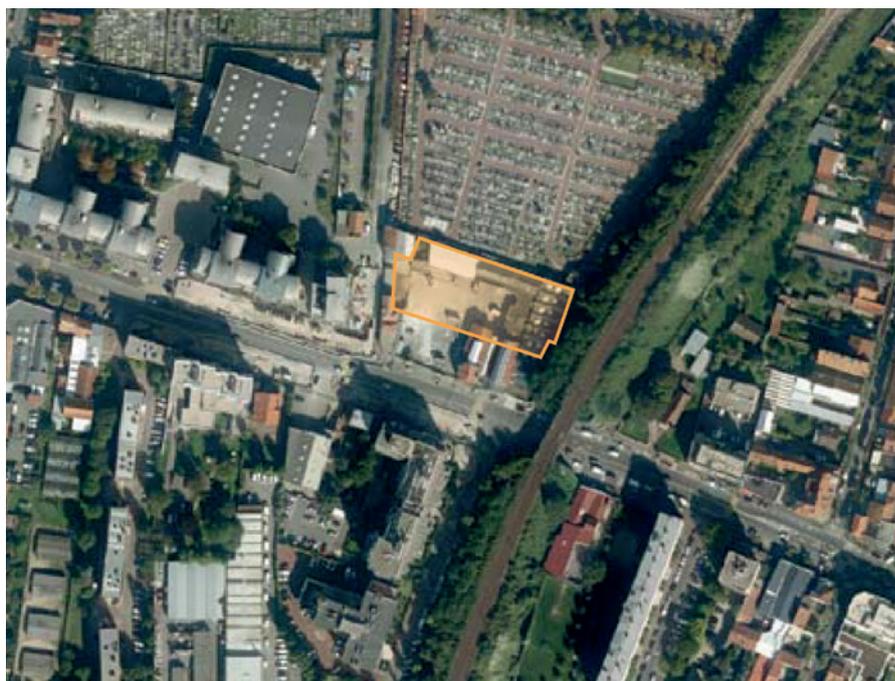
PLAN DU PÔLE GARE DE CHAMPIGNY CENTRE



Source : KISIO ANALYSIS, Avril 2017

Les principes du schéma d'aménagement

- Des cheminements piétons confortables avec des trottoirs élargis et des traversées au plus court ;
- Des pôles bus bien identifiés à l'Est sur la rue du cimetière et le bus «colonne vertébrale» de la RD4 devant le parvis principal ;
- Le maintien d'une offre de stationnement pour la vie locale ;
- Des voies aménagées pour les cyclistes et une offre de stationnement vélos (Véligo en gare et plusieurs sites aux abords sur l'espace public, ainsi que Vélib) ;
- Un cheminement vert pour relier la gare et la Marne.



© Apur, Inter Atlas

CHAMPIGNY CENTRE : UNE GARE QUI S'INSÈRE DANS UN TISSU URBAIN CONSTITUÉ MAIS PEU DENSE



UNE GARE QUI S'INSÈRE DANS UN TISSU URBAIN CONSTITUÉ MAIS PEU DENSE

L'environnement proche de la gare se caractérise par une grande diversité de fonctions et de typologies de construction, associant pavillons particuliers, petits et moyens collectifs, locaux d'activités et commerces.

La gare s'installe dans un contexte urbain relativement peu dense, voué à être revalorisé et densifié avec l'arrivée de la gare du GPE.

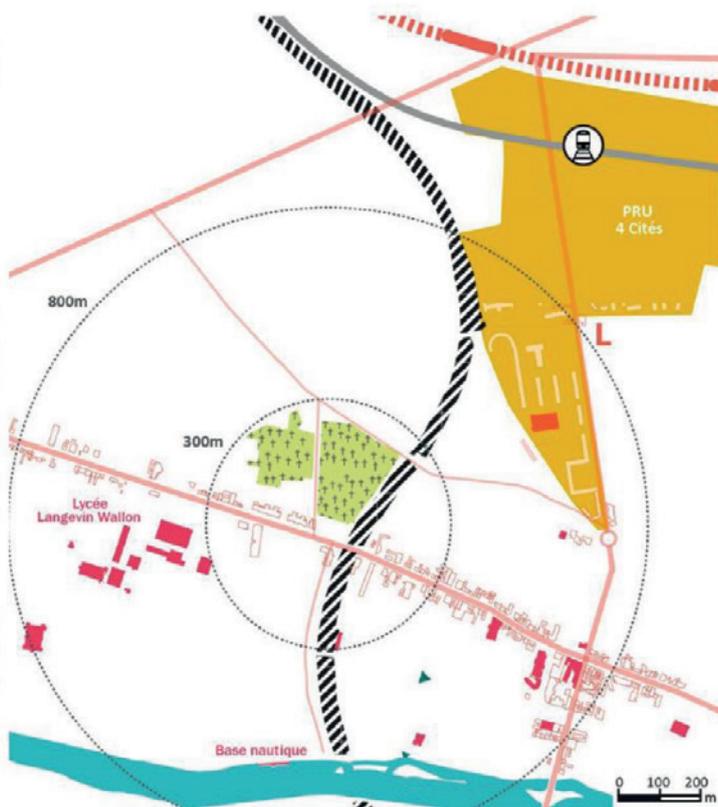
Le quartier de la future gare est structuré autour de l'axe routier principal de la ville, l'avenue Roger-Salengro (RD4) qui traverse la commune d'Est en Ouest.

Un talus ferroviaire, en surplomb de près de 10 m par rapport au terrain naturel, traverse la vallée de la Marne du Nord au Sud et divise le territoire en deux :

- A l'est : le centre-ville de Champigny historique
- À l'ouest : le quartier de la gare.

Au droit de la future gare, un pont-rail assure le franchissement de la RD4 et fabrique une figure singulière et identitaire du site choisi, avec une voûte parée de pierres meulières.

Au sud, la commune est délimitée par la Marne, située à 600 mètres de la future gare.



Source : KISIO ANALYSIS, Septembre 2016



© Société du Grand Paris - Richez associés



À l'heure de pointe du matin



4 400

Nombre d'entrants directs vers la gare GPE



6 lignes en passage

Desserte bus à terme



4 postes

à quai de régulation



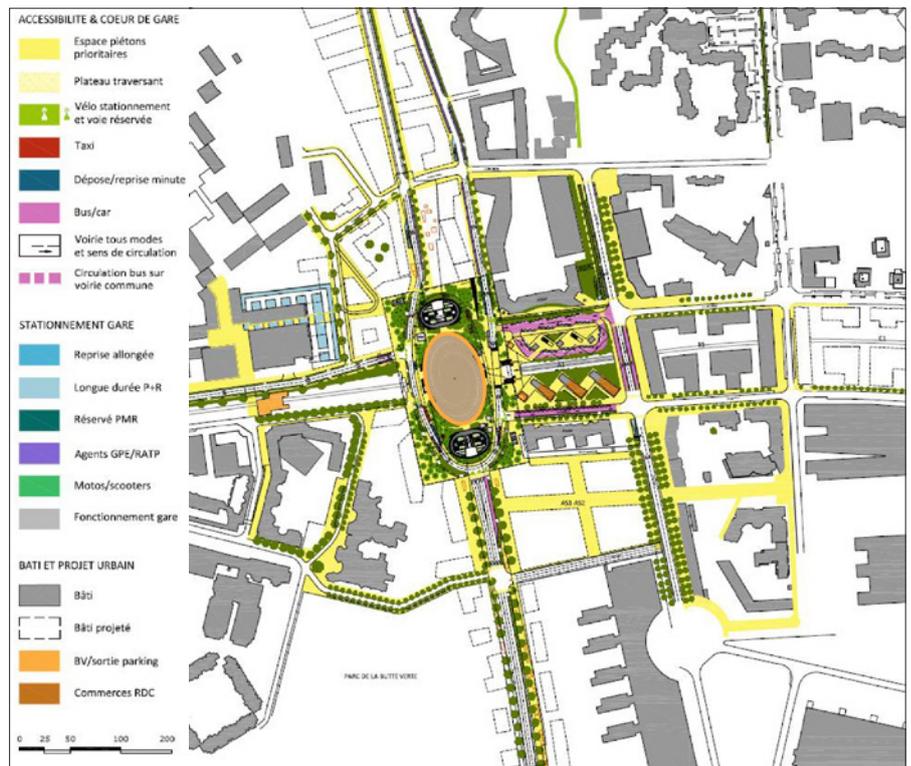
450

places à terme de stationnement vélo (dont 230 places Véligo en réserve en plus des 100 places Véligo prévues dans la gare)

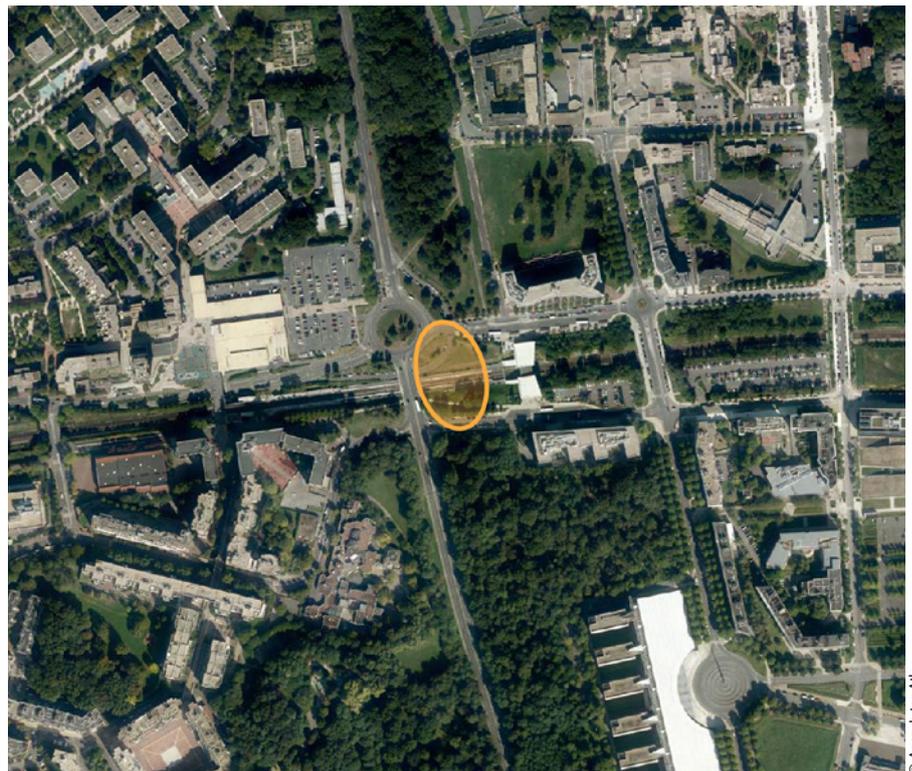
PLAN DU PÔLE GARE DE NOISY-CHAMPS

Principales orientations d'aménagement

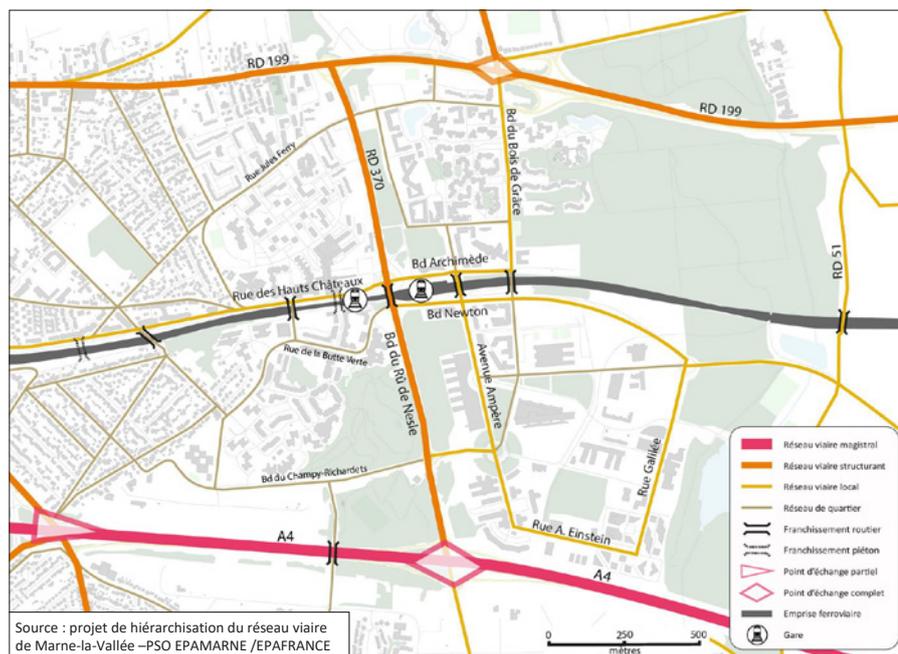
- Un apaisement de la circulation dans l'environnement de la gare (limitation de la vitesse à 30 km/h) ;
- Des espaces piétons prioritaires généreux, comprenant un périmètre d'aire piétonne à l'intérieur de l'anneau (piétons prioritaires et vélos et véhicules autorisés roulant au pas) ;
- Des traversées piétonnes autour de la gare : 4 de chaque côté de la gare sur l'anneau dont les principales dans le prolongement des accès à la gare avec traitement particulier ;
- Un plateau traversant surélevé sur le section centrale du barreau est de l'anneau ;
- Un maillage cyclable élargi, avec notamment des aménagements cyclables traversant la Cité Descartes et des couloirs mixtes bus/vélo sur l'avenue Ampère ;
- Une offre de consignes Véligo au nord et au sud de la gare (201 places) ;
- Une gare routière à l'est de la gare pour 9 à 10 bus en terminus ;
- Une offre de parking de 800 places avec parking relais, centrale d'éco-mobilité (au nord de la gare) et reprise allongée.



Source : KISIO ANALYSIS, Mars 2019



LA RD 370 : UNE COUPURE ROUTIÈRE MARQUANTE DANS LE SECTEUR DE LA GARE DE NOISY - CHAMPS



Entrée bâtiment voyageurs de Noisy



Bâtiment voyageurs de Champs vu depuis le bd Archimède



© Société du Grand Paris - JM Duhilleul

	À l'heure de pointe du matin		9 à 10 lignes en terminus Desserte bus à terme
	2 700 Nombre d'entrants directs vers la gare GPE		1 à 2 lignes en passage selon les scénarios Desserte bus à terme
+			800 places dont 480 places nouvelles Stationnement voiture de rabattement
	6 150 Nombre d'entrants en correspondance avec le GPE		

PLAN DU PÔLE GARE DES ARDOINES

- 1 Station bus
- 2 Espace parvis multimodal
- 3 Parvis
- 4 Parking vélo (Véligo)
- 5 Arrêt libre, taxis
- 6 Station TZen 5
- 7 Piste cyclable en surface, Parking VP (sous-sol)

Source : TGTFF, Décembre 2016



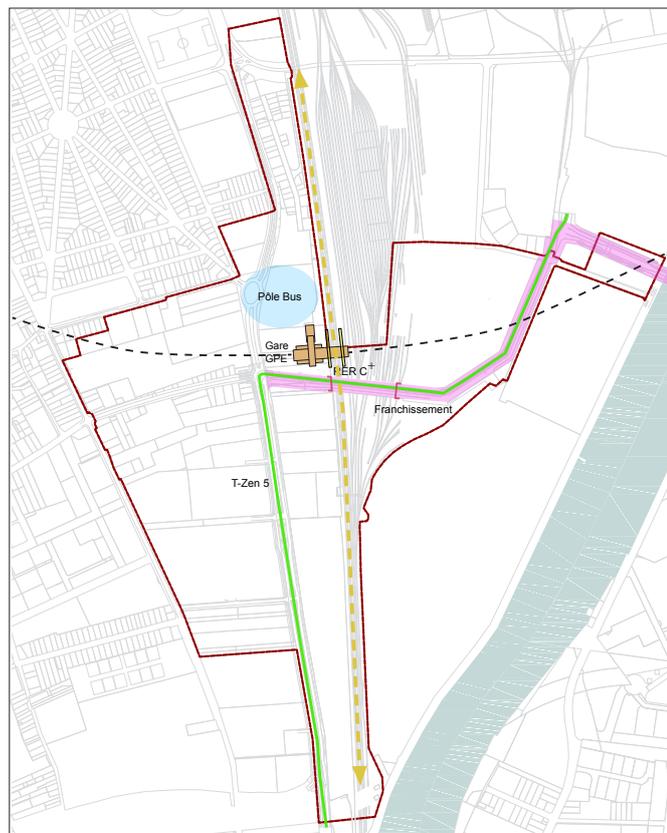
Principales orientations d'aménagement

- Un parvis de gare confortable pour les piétons ;
- Une correspondance au sud du parvis avec la station du TZen 5 aménagée sur le nouveau franchissement ;
- La création d'arrêts de bus face au parvis, le long de l'axe nord-sud ;
- L'organisation d'un terminal bus au nord de la gare ;
- Une offre de parkings vélo accessibles depuis le parvis ;
- Une offre de parking voiture en sous-sol au sud de l'ouvrage.

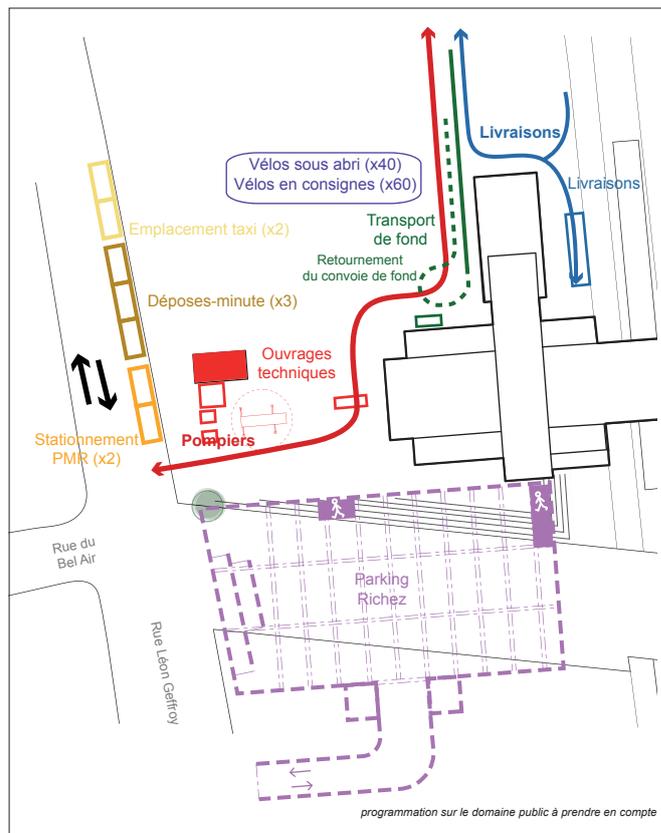


© Apur, Inter Atlas

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT : INTERMODALITÉ RENFORCÉE ET NOUVEAU FRANCHISSEMENT AU SUD DE LA GARE



Source : TGTFP, Octobre 2016



© Société du Grand Paris – Valode et Pistrre - Gaëtan Le Penhuel Architectes



À l'heure
de pointe du matin

	<p>1 300</p> <p>Nombre d'entrants directs vers la gare GPE</p>		<p>5 lignes en terminus</p> <p>Desserte bus à terme</p>
+			
	<p>2 800</p> <p>Nombre d'entrants en correspondance avec le GPE</p>		<p>2 lignes en passage</p> <p>selon les scénarios</p> <p>Desserte bus à terme</p>

2.5

Les nouveaux modes de faire, la diversification des usages et des outils

La co-conception avec les citoyens

Le défi de l'implication des habitants dans les processus de production de la ville trouve des réponses variées suivant les projets. Certains maîtres d'ouvrage disent peu en tenir compte, tandis que d'autres recherchent activement des méthodes novatrices pour développer non seulement une participation mais surtout un engagement citoyen.

L'implication citoyenne se concrétise de différentes façons. **Dans la majorité des projets, elle est abordée de manière classique, au travers de réunions de concertation. Certains acteurs publics, comme la collectivité de Vitry-sur-Seine, l'aménageur Sadev 94 ou l'Établissement public d'aménagement Epamarne, recherchent quant à eux à introduire de nouveaux outils pour engager un travail partenarial de co-conception des projets.**

A titre d'exemple, **la ville de Vitry-sur-Seine met en place la démarche « Imagine Vitry »**, structurée suivant un premier temps lié à l'Action sur la jeunesse et un second temps intitulé « Vivre et habiter à Vitry ». Dans le contexte actuel où la Ville développe de grands projets urbains comme la ZAC des Ardoines ou le Projet de renouvellement urbain Cœur de Ville, l'agence Grand Public accompagne la collectivité dans la **co-conception de ses projets en allant à la rencontre de nombreux habitants**. La sensibilité et la pratique quotidienne des lieux par les habitants et les usagers sont ainsi une source de connaissance précieuse qui est mise au premier plan.

L'agence Grand Public développe des outils permettant d'aller à la rencontre des habitants sans attendre qu'ils ne poussent la porte d'une réunion de concertation. L'équipe composée de journalistes réalise de nombreuses interviews audiovisuelles d'habitants, d'usagers, d'acteurs politiques ou d'acteurs de l'aménagement, qui sont transmises sur une « web tv de territoires » et qui nourrissent le débat des réunions de concertation. Le journaliste collecte la parole citoyenne dans toute sa diversité, fait le lien entre les différents acteurs et met en débat les questions liées aux projets de territoires.

Dans le cadre du Projet de renouvellement urbain Balzac, achevé en 2018, les difficultés sociales ont poussé la Ville de Vitry-sur-Seine à mettre en place une méthode novatrice. La ville organise ainsi des balades urbaines, des sorties d'écoles, de nombreuses réunions en conseil de quartier. Un Camion mobile équipé de



La Maison des projets dans le quartier de gare de Bagneux

maquettes et d'éléments de représentation du projet se déplace au pied des immeubles concernés par de futures démolitions. Cette première expérience permet de mettre le projet en débat auprès d'un public large, notamment auprès des habitants directement concernés.

A Bagneux, dans le cadre de l'élaboration de la ZAC Victor Hugo, la Sadev 94 a pris l'initiative d'expérimenter de nouveaux outils de coproduction de la ville. Tout d'abord, le lot G3 du projet fait l'objet d'un jury citoyen constitué de trois « collèges: celui de la collectivité et de l'aménageur, celui des promoteurs et celui des habitants. Parmi 50 habitants qui ont voté sur le site internet dédié au projet, 7 ont été désignés pour participer à ce jury. A la suite de la sélection du «jury Habitant», quatre séances ont été organisées dans le but de les former sur les notions d'urbanisme, d'architecture, du processus du concours etc. Selon la Sadev 94, les habitants sont parvenus à développer une vision globale et leur participation au jury a permis d'enrichir le débat grâce à la connaissance et à la maîtrise parfaite de leur quartier. Suite à cette première expérience, la Sadev 94 envisage de développer ce processus sur le secteur 4. **Dans la mesure où la mise en place d'un jury citoyen a été complexe, il s'agira plutôt pour ce secteur d'organiser un workshop impliquant l'architecte coordinateur Arte Charpentier, les promoteurs désignés pour chaque lot et les habitants.** Les promoteurs auront été désignés à partir de la proposition d'un duo promoteur-architecte et d'une note d'intention abordant les quatre sujets imposés par la Sadev 94, à savoir l'architecture, l'environnement, la technique et le vivre ensemble. Cette phase de workshop, fondée ni sur des esquisses de projets ni sur des images architecturales mais sur des intentions de projet, permet de répondre au mieux à la demande des habitants et de définir les ambitions et donc les futurs engagements des promoteurs.

L'insertion sur les chantiers du Grand Paris Express

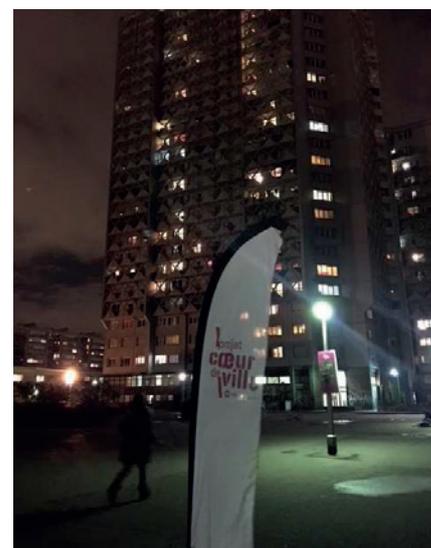
Au 31 décembre 2018, la ligne 15 sud et ses huit lots de génie civil notifiés représentaient 3 900 emplois sur les chantiers. En parallèle des circuits classiques de recrutement, la Société du Grand Paris encourage l'emploi en insertion sur ses chantiers. Au 31 décembre 2018, on comptait 637 personnes en insertion sur les chantiers de la ligne 15 sud.

Les marchés de génie civil de la SGP, via des clauses d'insertion, stipulent qu'au moins 5% du nombre total d'heures de travail doivent être réservées à des personnes éloignées de l'emploi dans le cadre de contrats d'insertion. Afin d'assurer la mise en œuvre de cette clause, la SGP a lancé en 2017 la signature de conventions pour le développement de l'emploi avec les Établissements Publics Territoriaux et les Communautés d'agglomérations traversés par le nouveau métro :

«les collectivités reçoivent ainsi une subvention de 60 000 euros par an, pendant cinq ans, afin d'accompagner les engagements RSE des entreprises et faciliter les contacts entre les personnes en recherche d'emploi, les entreprises et les PME locales », explique la SGP. En 2017, ce sont 9 conventions qui ont été signées, dont six avec les territoires de la ligne 15 sud, désormais tous couverts par le dispositif. En décembre 2018, une nouvelle convention pour le développement de l'emploi dans les territoires traversés par la ligne 15 sud a été signée avec la Ratp, l'Établissement Public Territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre et le département du Val-de-Marne concernant les chantiers de la ligne 14 sud. Il s'agit d'un dispositif innovant, affirme la SGP: **« Inclure des clauses sociales dans les marchés publics est un classique. En s'associant à l'ensemble d'acteurs sur un territoire, nous voulons créer les conditions pour un impact durable sur son développement économique et social ».**

L'Établissement public territorial Paris Est Marne et Bois a été le premier à signer, en mars 2017, une convention de

ce type. Avec la subvention de la SGP, l'EPT s'est structuré pour faire l'interface entre le tissu local de l'emploi sur le territoire (Mission locale, Pôle emploi, espace insertion, entreprises, structures de l'ESS...) et les entreprises de travaux. La coordination entre les entreprises de travaux et les acteurs de l'insertion permet notamment la mise en place de formations nécessaires, sur des métiers comme celui d'opérateur tunnelier, amené à se développer avec le lancement de nouveaux onze tunneliers en 2019 sur le réseau. La SGP assure la coordination de la démarche globale et effectue un suivi des emplois et de l'accès des PME. Elle organise la promotion des métiers du Grand Paris Express lors d'événements tels que la Semaine des métiers du Grand Paris Express en Val-de-Marne, ou auprès des lycéens avec son programme Les classes du Grand Paris Express.



Le Camion mobile se déplace au pied des immeubles concernés par les futures démolitions, à Vitry-sur-Seine, dans le quartier de gare Vitry Centre

© Ville de Vitry-sur-Seine

Les innovations au sein des projets*

La Société du Grand Paris a produit en Juin 2018 une étude qui s'attache à dresser un panorama des innovations dans les projets lauréats du concours «Inventons la Métropole du Grand Paris 1». Dans ce cadre, elle répartit ces catégories d'innovation suivant 3 familles :

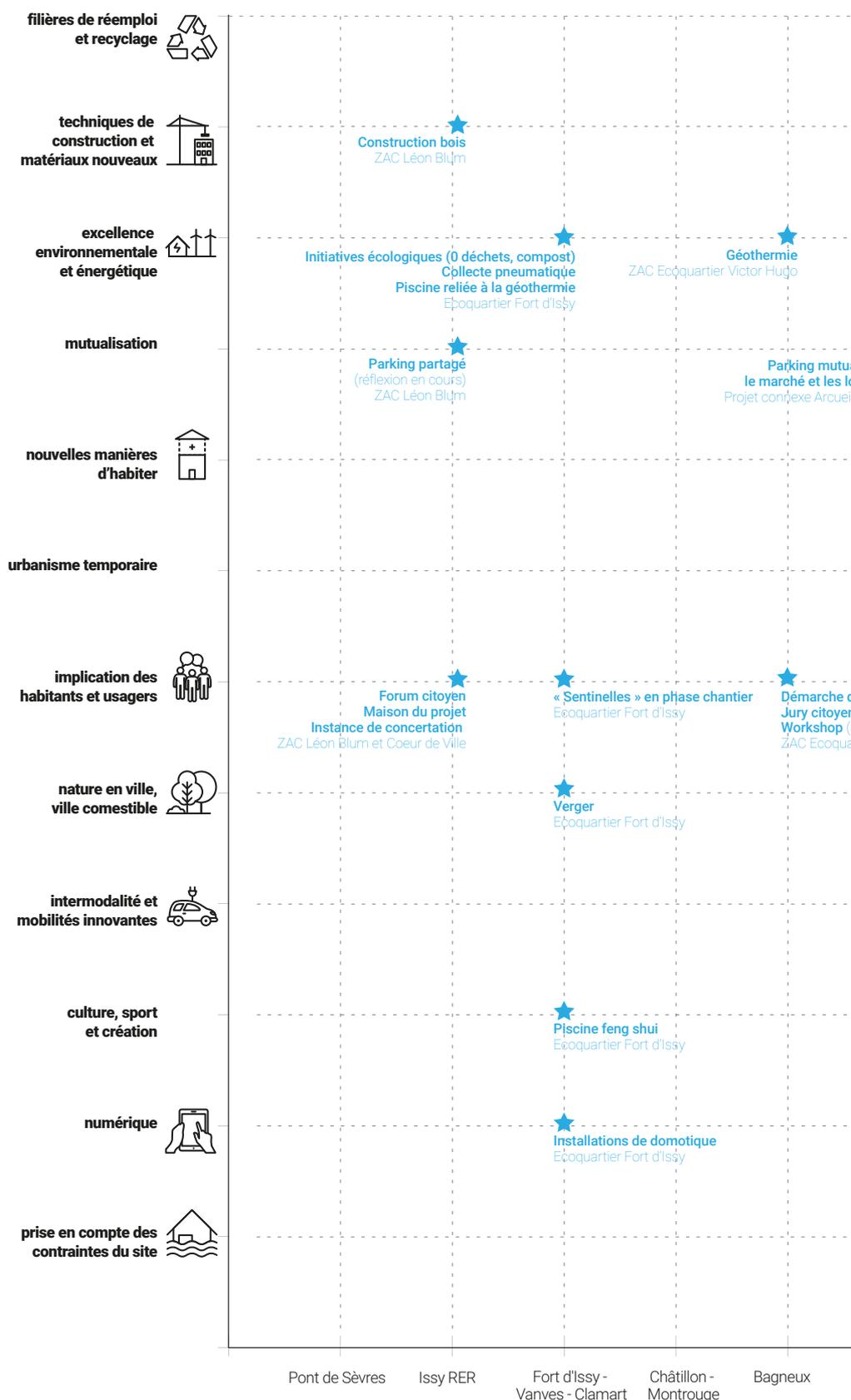
- **les thématiques dites «émergentes»** (l'urbanisme temporaire, les filières de réemploi et de recyclage, la construction en bois, l'excellence environnementale et énergétique) ;
- **les thématiques «classiques»** (les nouvelles manières d'habiter, la nature en ville et l'agriculture urbaine) ;
- **les thématiques dites «orphelines»** (les thématiques de mobilité et de programmation).

L'analyse des innovations au sein des 80 projets a fait émerger **12 grandes catégories d'innovation** :

1. les filières de réemploi et de recyclage,
2. les techniques de construction et les matériaux nouveaux,
3. l'excellence environnementale et énergétique,
4. la mutualisation,
5. les nouvelles manières d'habiter,
6. l'urbanisme temporaire,
7. l'implication des habitants et usagers,
8. la nature en ville et la ville comestible,
9. l'intermodalité et les mobilités innovantes,
10. la culture, le sport et la création,
11. le numérique,
12. la prise en compte des contraintes du site.

À ce stade des projets, les mutations dans les quartiers de gare s'inscrivent dans un mouvement général en termes d'innovation mais ne sont pas véritablement des lieux d'accélération ni de préfiguration.

* Ce graphique dresse un panorama des innovations liées aux 17 projets urbains qui ont fait l'objet d'un entretien auprès d'un aménageur ou d'une collectivité.

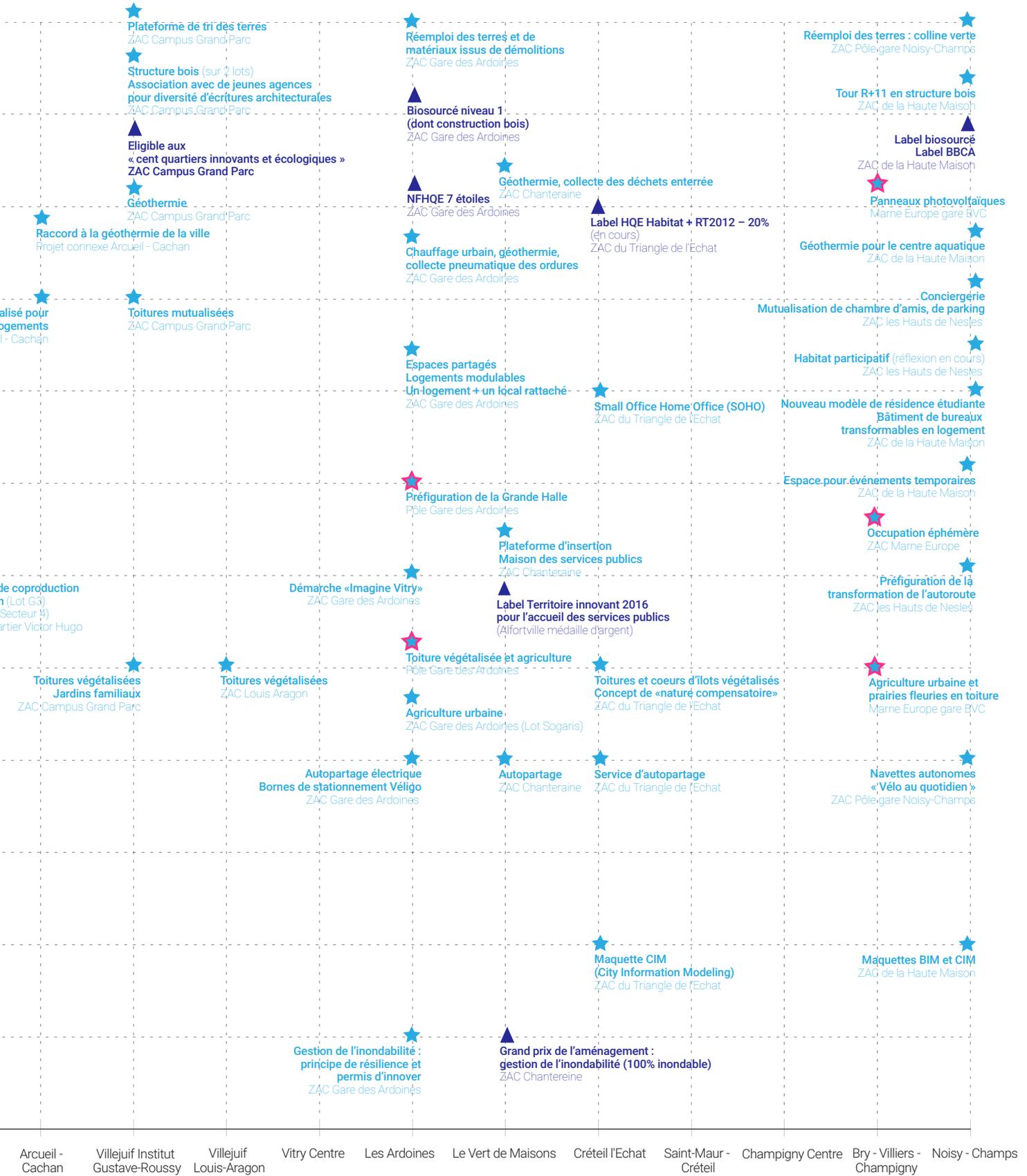


LES INNOVATIONS AU SEIN DES PROJETS

★ Projet innovant

★ (rouge) Projet innovant lauréat d'Inventons la Métropole du Grand Paris 1

▲ (bleu) Projet labellisé ou primé



La transition numérique : le déploiement de la fibre

Les mutations en cours dans les quartiers de gare, du chantier du Grand Paris Express aux divers projets d'aménagements en passant par les requalifications de voirie, représentent à la fois des enjeux et des opportunités en matière d'aménagement et de services numériques. Quelles que soient les technologies utilisées à destination, filaires ou hertziennes (4G, 5G), les réseaux de fibre optique en constituent l'armature.

Portés par les plans nationaux et par un objectif régional de 100 % de locaux fibrés en 2020, les déploiements de la fibre optique grand public (FttH) sont encadrés par la réglementation et les décisions de l'Arcep. À la fin du 4^{ème} trimestre 2018, 85 % des logements et des locaux à usage professionnel de la Métropole du Grand Paris sont techniquement raccordables à un réseau de fibre optique grand public (FttH), donnant la possibilité à leurs occupants de souscrire à des offres commerciales d'accès à internet à au moins 100 Mbit/s. Mais cette moyenne élevée masque d'importantes disparités des déploiements selon les territoires, les communes et à l'intérieur des communes. **A l'ouest de la ligne 15 sud, dans une zone qualifiée de très dense par la réglementation, de Pont de Sèvres à Bagneux, les locaux des communes à l'exception de Malakoff sont entièrement raccordables à la fibre. Sur la partie Est de la ligne, le niveau de déploiement est très variable selon les communes.** A Vitry-sur-Seine et Champsigny-sur-Marne, la part de locaux raccordables à la fibre est inférieure à 15%. Ces disparités peuvent dans certains cas être atténuées par l'existence d'offres d'accès à internet à très haut débit via le câble.

La mise en œuvre des nouvelles lignes du GPE intègre un réseau de fibre optique à forte capacité. Les fourreaux seront implantés dans le béton avec une durée de vie estimée à un siècle. Environ

260 points de sortie seront mis à la disposition des opérateurs, dans les gares et au niveau des puits de ventilation, au niveau desquels les fournisseurs d'accès pourront installer leurs équipements techniques.

Le nouveau réseau de fibre du GPE peut constituer une épine dorsale, sur laquelle s'appuyer. Il pourra sécuriser les réseaux, augmenter leur connectivité et faciliter de nouveaux déploiements. Cette infrastructure constitue aussi une réserve potentielle pour les besoins futurs.

La transition numérique : les outils de gestion

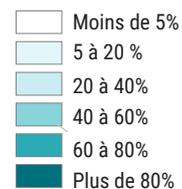
L'introduction des outils numériques est devenue incontournable, tant dans le processus d'élaboration des projets que dans les usages sur le long terme.

Des outils numériques comme le BIM (Building Information Modeling) accompagnent la durée de vie d'un bâtiment, depuis sa conception jusqu'à son utilisation en passant par sa mise en œuvre opérationnelle. Le BIM permet de modéliser les informations concernant un bâtiment sous la forme d'une maquette numérique. Plus qu'un outil nouveau, il s'agit d'une méthode de travail qui facilite la collaboration entre tous les corps de métiers liés à un même projet, que ce soit le maître d'ouvrage, l'architecte, les bureaux d'études et l'ensemble des entreprises intervenant sur le chantier. Ce nouveau mode de collaboration facilite grandement les chantiers en termes d'organisation et d'anticipation d'éventuelles difficultés liées à la superposition des différents corps d'état.

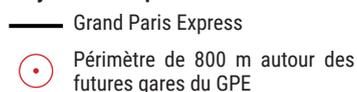
Si le recours au BIM a tendance à se généraliser pour les projets de grande envergure, le CIM (City Information Modeling) est encore rarement employé. **Le CIM consiste à déployer le système du BIM à une échelle plus large, en passant de l'échelle du bâtiment à celle du quartier ou de la ville.** La

PART DE LOCAUX RACCORDABLES* À LA FIBRE DANS LES COMMUNES DE LA MGP AU 4ÈME TRIMESTRE 2018**

Source : Arcep - www.data.gouv.fr



Projets de transport en commun :

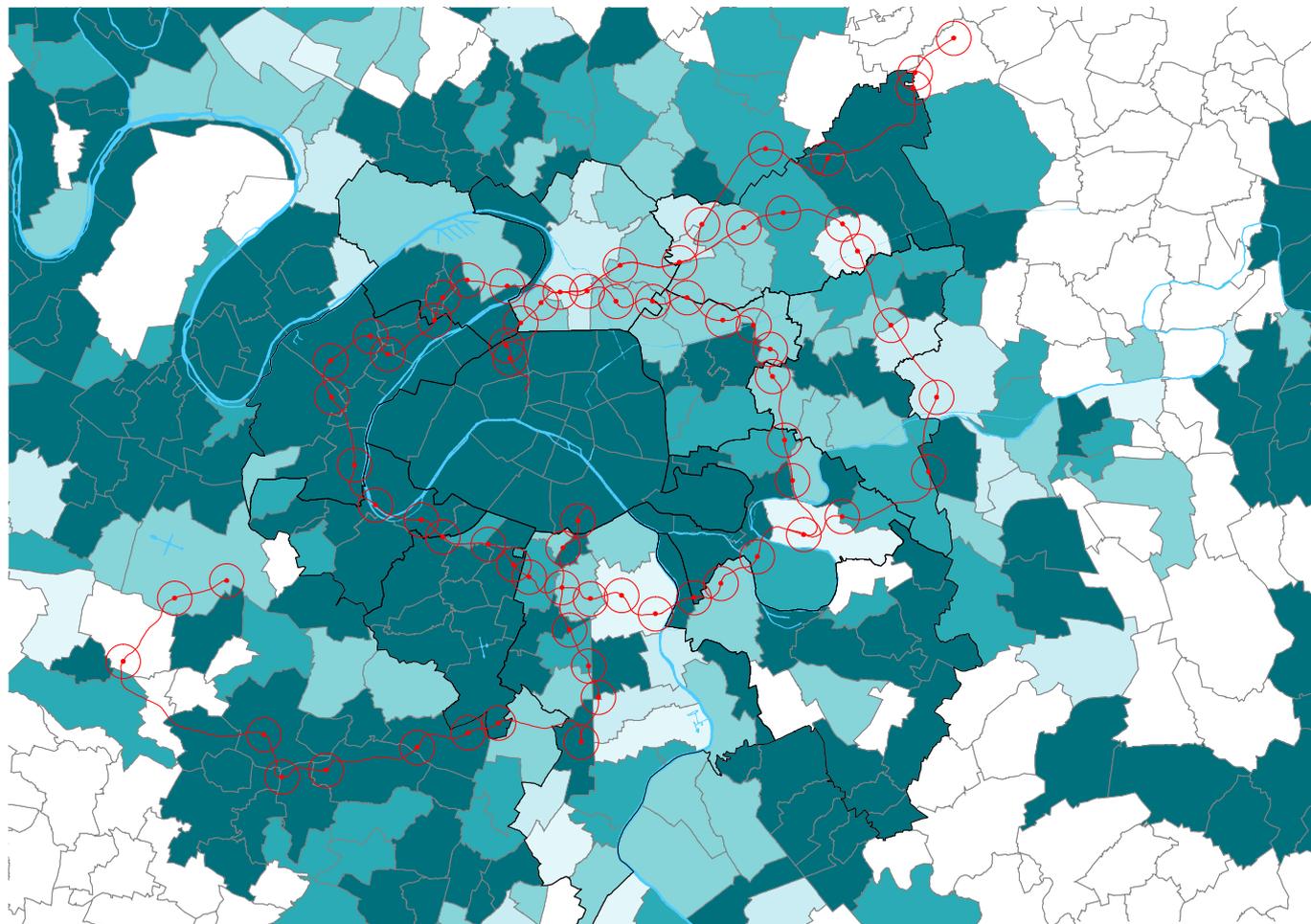


(*) : Un local raccordable est un logement ou local à usage professionnel disposant d'un branchement optique pouvant être mis à disposition d'un opérateur commercial pour raccordement à internet par la fibre.

(**) : FttH - Fiber to the Home - 100 Mbit/s et plus

modélisation CIM des deux ZAC de la Haute Maison et des Hauts de Nesles par l'Epamarne est pionnière en France. Elle comprend non seulement les bâtiments et les équipements publics, mais également les éléments de voirie, de réseaux, de mobilier urbain, d'éclairage etc. Elle relève le défi d'une coordination optimisée, tant pour la qualité d'insertion urbaine que pour la gestion opérationnelle à l'échelle des deux ZAC. La transition numérique s'introduit également dans les usages. L'Ecoquartier du Fort d'Issy, lié aux quartiers de gare d'Issy RER et de Fort d'Issy – Vanves – Clamart, en est un exemple. Ce quartier résidentiel livré en 2014 a reçu un label ECOPOLIS dans la catégorie «requalification urbaine» avec une mention spéciale «Innovation éco-numérique». Chaque logement du Fort est équipé

d'un écran de contrôle tactile permettant d'assurer un suivi des consommations en eau et en électricité, de programmer des scénarii de chauffage par pièce et de contrôler la commande des volets roulants. Selon la Ville d'Issy-les-Moulineaux, les premiers retours d'expérience indiquent que 77% des habitants du Fort utilisent les installations de domotique et que 67% déclarent qu'elles leur facilitent la vie. La mise en place de ce réseau intelligent a prouvé qu'il permettait de réelles économies d'énergie. Les données énergétiques du quartier sont mises à disposition en opendata, ce qui permet aux habitants d'observer les techniques employées par d'autres usagers pour parvenir à réduire leur consommation.



La dynamique commerciale, les rez-de-chaussée actifs

Les commerces en rez-de-chaussée participent pleinement de la vie de quartier et de l'animation de la ville. Actuellement, le long du tracé du métro du Grand Paris Express, l'animation commerciale n'est pas toujours très intense. La densité de commerces dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud est par exemple de 47 commerces par km² (contre 68 en moyenne dans petite couronne).

Dans ce contexte la Société du Grand Paris a demandé à la Chambre de Commerce et d'Industrie Paris Ile-de-France de décrire les tissus commerciaux aux abords des gares et d'évaluer l'impact des chantiers sur la vie commerciale.

Parallèlement aux mutations qui interviennent dans les tissus existants aux abords des gares, les 80 projets d'aménagement en cours de réalisation dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud comptent plus de 240 000m² destinés à accueillir de nouveaux commerces (soit 8% des surfaces créées au total). Le principe des rez-de-chaussée actifs est généralisé dans les projets de ville mixtes et denses de demain. Toutefois les exemples de communes qui, comme Champigny-sur-Marne, se sont saisies de l'occasion de l'arrivée du métro pour mener à bien des actions de revitalisation commerciale sont peu nombreux. Dans le cas du centre-ville de Champigny et du quartier de gare du même nom, le nouvel outil qu'est le contrat de revitalisation commerciale (CRAC) est au cœur de la stratégie mise en œuvre par la commune et présentée en détail ci-après.

Un suivi des commerces dans les quartiers de gare réalisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie

En 2018, la Chambre de Commerce et d'Industrie Paris Ile-de-France (CCI) a réalisé pour la SGP un état des lieux des commerces situés dans le rayon de 400

mètres autour des futures gares de la ligne 15 sud du GPE (et les abords des chantiers des sites de maintenance et remisage et de maintenance industrielle ainsi que le site d'entonnement situés à Champigny-sur-Marne). **La CCI a également mesuré les évolutions intervenues entre 2015 et 2017 pour mesurer l'impact des travaux du GPE sur les activités de proximité au cours de ces 3 années de chantier.** Trois indicateurs ont été retenus pour mesurer la santé du tissu commercial :

- le nombre de disparitions des cellules ;
- le taux de vacance ;
- le taux de mutation.

L'analyse des données montre que, dans les quartiers situés autour des chantiers de la ligne 15 sud, l'impact des travaux sur l'activité économique de proximité est réel même s'il est mesuré. Les secteurs, qui étaient fragiles avant le démarrage des travaux du Grand Paris Express, ont plus de difficultés à maintenir leurs activités.

Un impact limité des travaux du GPE sur les commerces

Le tableau de bord publié par la CCIP en juin 2018 analyse les évolutions des commerces de proximité dans un rayon de 400 mètres (surface de 0,5 km²) autour des gares du GPE. Les communes concernées par une gare de la ligne 15 sud représentent 13 888 cellules commerciales, dont 11 126 sont actives.

La densité moyenne de commerces dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud est de 47 commerces par km², inférieure à celle de la petite couronne dans son ensemble (68 commerces par km²). A titre de comparaison la densité de commerces à Paris est de 595 commerces par km².

Le nombre de commerces (au sens de cellule commerciale) a légèrement diminué au cours des 2 premières an-

nées de chantiers puis est resté stable.

Il est passé de 1009 commerces en activité en 2015 à 940 en 2018, soit 69 disparitions de cellules commerciales. Les principales baisses sont observées autour des futures gares de Issy RER (-18 commerces), Saint-Maur - Créteil (-16), le site d'entonnement de Champigny (-11) et Bagneux (-10). Ces disparitions correspondent, pour la plupart, aux commerces rachetés par la SGP pour réaliser les gares et les ouvrages associés. Ces disparitions ne sont donc pas dues aux chantiers mais à la réalisation du métro.

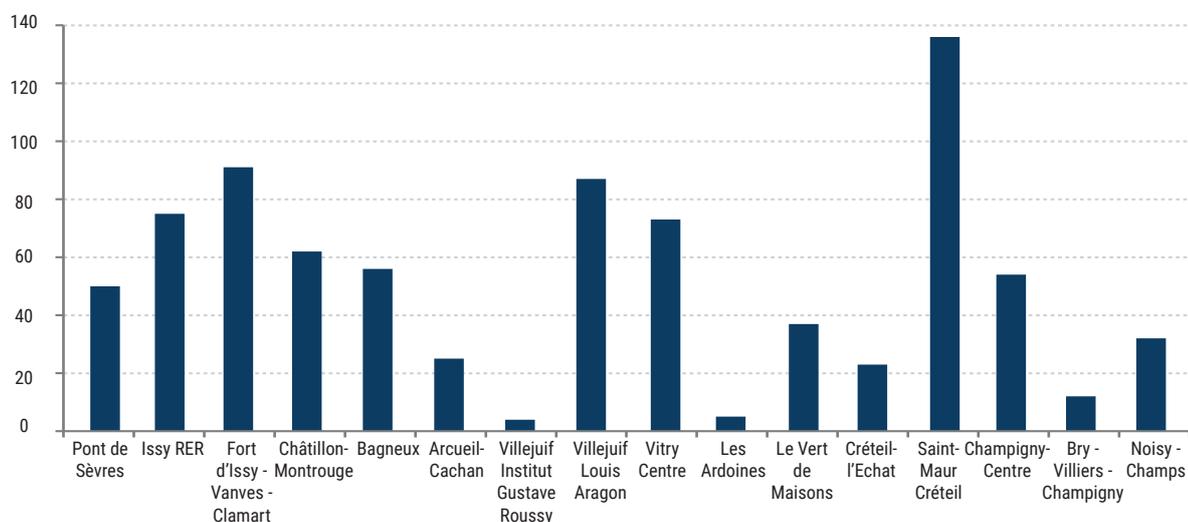
A l'échelle de la ligne, **le taux de vacance** (soit les cellules existantes sans activité) **est quasi stable** : il est passé de 13,6% à 13,2% entre 2015 et 2017. Il est comparable aux taux constatés dans la (ou les) commune(s) de rattachement des futures gares. Deux exceptions cependant, le quartier situé autour de la gare d'Issy RER, où le taux de vacance est passé de 16% à 22% alors que celui passait 13 à 10 % dans la ville d'Issy-les-Moulineaux. Dans ce cas, l'engagement des travaux n'a pas permis une redynamisation du commerce et a accéléré sa dégradation. De même, le site d'entonnement de Champigny se caractérise par un taux de vacance important (18,7%) mais quasi stable par rapport au démarrage des travaux (16,5% en 2015) et inférieur à celui observé en 2014 (22,4%).

Un nombre de mutations commerciales différents d'un quartier à l'autre

Dans les quartiers situés autour des chantiers de la ligne 15 sud, le taux de mutation est de 24% entre 2017 et 2018. Il s'agit d'un indicateur difficile à analyser car un taux élevé peut traduire une dynamique positive ou au contraire une fragilité commerciale (renouvellement d'enseignes, échanges de fonds de commerce versus déqualification, perte de diversité...).

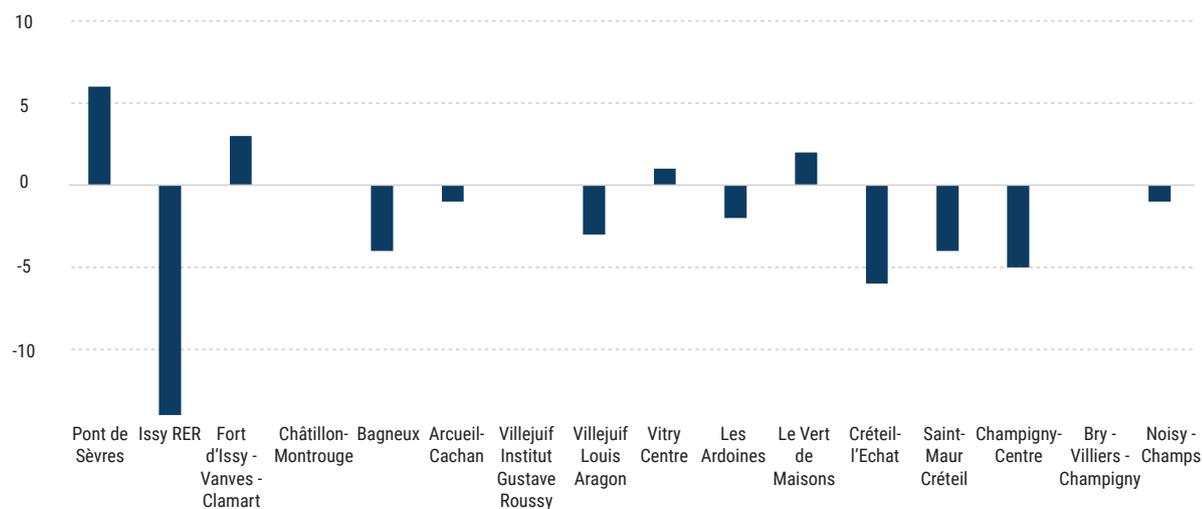
NOMBRE DE COMMERCES EN ACTIVITÉ DANS LES QUARTIERS DE GARE EN 2017

Source : CCI Paris Ile-de-France, Tableau de bord de la situation des entreprises n°5, juin 2018



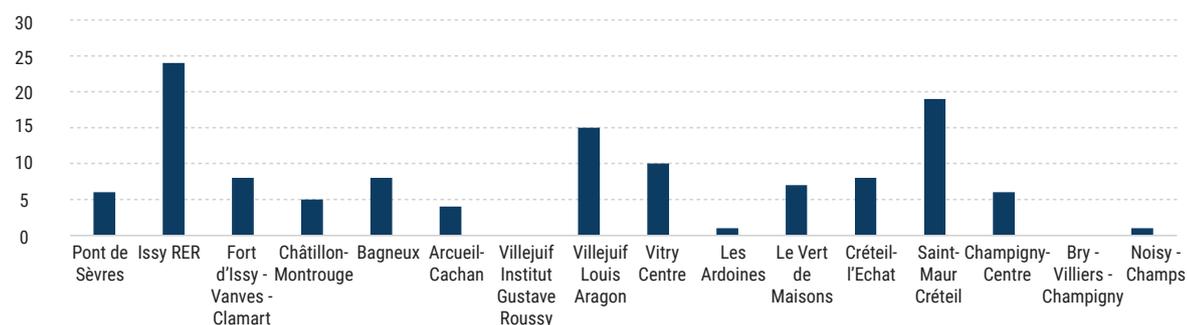
EVOLUTION DU NOMBRE DE COMMERCES EN ACTIVITÉ DANS LES QUARTIERS DE GARE ENTRE 2016 ET 2017

Source : CCI Paris Ile-de-France, Tableau de bord de la situation des entreprises n°5, juin 2018



NOMBRE DE LOCAUX VACANTS DANS LES QUARTIERS DE GARE EN 2017

Source : CCI Paris Ile-de-France, Tableau de bord de la situation des entreprises n°5, juin 2018



Dans les quartiers de la ligne 15 sud, ce taux de mutation est très différent d'un secteur à l'autre et les mutations sont inférieures à celles constatées en 2015. C'est le tissu commercial du quartier de gare des Ardoines, déjà peu dense avant le démarrage des travaux, qui paraît être le plus impacté par les travaux du GPE. Sur 7 commerces présents : 1 a disparu, 1 est devenu vacant et 1 a changé d'enseigne.

L'exemple de la revitalisation commerciale du centre-ville de Champigny en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express

La gare de Champigny Centre, où se croiseront les lignes 15 sud et 15 est, se trouve le long de la RD4 à une dizaine de minutes à pied du cœur de ville, organisé autour de la Place Lénine, dont le réaménagement par la Sadev 94 et Ogic est en cours lui aussi. L'arrivée d'une gare du Grand Paris Express est utilisée par Champigny-sur-Marne, commune de 77 000 habitants, comme un levier pour renforcer son centre-ville. À travers sa stratégie urbaine « Faire centre », l'enjeu est d'intégrer pleinement la gare au centre-ville, plutôt que de créer un nouveau centre autour de la gare. La municipalité met ainsi en œuvre un Contrat de Revitalisation Artisanale et Commerciale (Crac) visant à diversifier l'offre commerciale de son centre-ville et en accompagner la densification, en particulier autour de l'axe de la RD4.

Un constat de départ : un centre-ville à Champigny aujourd'hui peu attractif et commerçant et la proximité de la future gare du GPE

Hormis le marché qui a lieu trois fois par semaine sur la Place Lénine et qui constitue un moment d'animation, les habitants du centre-ville disent que l'offre commerciale du centre-ville est « insuffisante » (cf. Rencontres citoyennes de 2014). Le caractère très routier du centre-ville et la phase de

chantier du projet Cœur de ville (durant laquelle plusieurs pavillons démolis ont laissé place à des parkings) y rendent la vie de quartier difficile alors même que par sa proximité avec la Marne et le centre-bourg ancien constituent un potentiel pour recréer une centralité locale agréable à vivre.

Un diagnostic commandé par la commune de Champigny en 2016 à la Se-maest (Société d'économie mixte de la ville de Paris spécialisée dans la revitalisation du commerce et de l'artisanat de proximité) faisait le constat d'une surreprésentation de certaines activités dans le centre-ville (restauration rapide, banques, salons de coiffure) et d'un manque de commerces de proximité et de qualité (commerces de bouche, fleuristes). Autre constat, l'offre commerciale aujourd'hui ne répond pas aux besoins et aux pratiques des cadres comme ceux de la société Air Liquide, située sur la ZAC des Bords de Marne (500 emplois). La majorité des salariés de l'entreprise se restaurent dans leurs propres locaux et non dans les restaurants du centre-ville.

Alors que la commune souhaite créer davantage de bureaux dans cette ZAC et que plusieurs opérations d'aménagement sont en cours, l'enjeu est donc de réaménager le centre-ville pour le rendre plus attractif et d'y développer l'armature commerciale.

Un objectif : étendre la centralité du centre-ville de Champigny jusqu'à la gare de Champigny Centre en s'appuyant sur un Contrat de revitalisation artisanale et commerciale (Crac)

Créé à titre expérimental pour cinq ans par la loi pour l'artisanat, le commerce et les très petites entreprises (dite Loi Pinel) de 2014, le Crac est un dispositif qui permet à une collectivité de déléguer, sur un périmètre défini, son droit de préemption commercial à un opérateur choisi via un appel d'offres. La mission de l'opérateur est alors d'acquiescer les commerces du périmètre, de les rénover

si nécessaire, puis de les commercialiser selon un plan stratégique. L'opérateur a également la mission d'accompagner les commerçants dans leur installation et dans la modernisation de leur fonctionnement (mise en ligne des horaires, utilisation de services de livraison etc.). En élaborant une stratégie à l'échelle de plusieurs rues, le Crac a pour objectif de créer une offre commerciale cohérente, diversifiée et d'éviter la concurrence ou la mono-activité locale.

Dans le centre-ville de Champigny, la concertation a été lancée à l'automne 2018 afin de discuter du périmètre du Crac et des activités à implanter. Le choix de l'opérateur devrait intervenir au cours de l'année 2019. Ce dernier aura 12 ans pour intervenir sur 14 cellules

commerciales choisies parmi 42 locaux identifiés comme nécessitant une intervention. Elles sont situées, a priori, sur les linéaires de la RD4 et de la rue Albert Thomas. Il sera amené à travailler en lien avec la société immobilière qui gère la programmation des 17 cellules commerciales (nouvelles ou rénovées) du projet de la Place Lénine, afin d'élaborer une cohérence globale de l'offre commerciale sur le quartier.

En ciblant la RD4 pour le Crac, la ville espère, grâce à l'animation commerciale, étirer le centre-ville de la Place Lénine à la gare du Grand Paris Express. La ville a ainsi décidé à travers son PLU de limiter l'implantation de commerces sur la partie de la RD4 située à l'ouest de la gare, jusqu'à la fourchette de Champigny, afin d'accroître la densification commerciale à l'est de la gare et réduire les effets de concurrence avec la centralité autour de la place Lénine. Celle-ci sera quant à elle totalement restructurée pour devenir un véritable lieu de vie : les parkings laisseront place à des terrasses de cafés notamment. Le stationnement est prévu principalement en souterrain. 4 300m² de commerces y sont prévus en rez-de-chaussée des opérations de logements, afin d'accueillir notamment le magasin Monoprix dans des locaux modernisés et agrandis, ainsi qu'un Naturalia. Un travail sera mené simultanément sur les espaces publics et les mobilités pour garantir l'attractivité du nouveau centre-ville.

La stratégie champinoise de revitalisation commerciale apparaît ainsi pertinente, cohérente et multi-dimensionnelle au regard des enjeux communaux. Elle utilise plusieurs leviers de revitalisation : le projet urbain, les espaces publics, des outils opérationnels comme le Crac et constitue à ce titre un cas à suivre.



© Ville de Champigny-sur-Marne

« Faire ville » : stratégie urbaine de ville de Champigny-sur-Marne sur l'animation commerciale



© Leclercq Associés

Projet d'aménagement de la Place Lénine à Champigny-sur-Marne, dans le quartier de Champigny Centre

L'urbanisme transitoire avec le temps du chantier et l'approche culturelle

L'urbanisme transitoire, un outil qui s'installe dans les projets urbains

Si l'urbanisme transitoire apparaît comme un outil de plus en plus envisagé par les maîtres d'ouvrage, cette démarche peine parfois à se concrétiser. Certains projets restent encore bloqués au stade de l'intention, comme pour la Grande Halle aux Ardoines, qui dans le cadre du projet IMGP pourrait accueillir des usages temporaires à vocation de préfiguration du lieu. à Alfortville dans le quartier du Vert de Maisons en revanche, un projet d'urbanisme transitoire abouti, monté avec un réseau associatif, n'a finalement pas vu le jour en raison d'une crainte des élus que le projet ne puisse être suffisamment pérenne, le lieu devenant finalement un simple parking provisoire. Enfin, à Bagneux, la Sadev 94, aménageur de la ZAC Victor Hugo, concède qu'elle n'a pas développé d'expérience d'urbanisme transitoire, non pas par manque de compétences techniques mais plutôt pour des questions de stratégie foncière. En effet, l'opérateur suit une logique d'occupation du foncier plutôt que d'occupation du bâti, ce qui implique des démolitions rapides ne permettant pas l'émergence d'initiatives temporaires dans ces locaux, à l'exception de l'installation de maisons du projet.

Certains projets d'envergure engagent des actions concrètes avec l'ambition de préfigurer la transformation des territoires. À titre d'exemple, la ZAC les Hauts de Nesles liée au quartier de gare de Noisy-Champs est traversée par la route nationale N370, que l'Établissement public d'aménagement Epamarne souhaite transformer dans une approche de recyclage de l'infrastructure plutôt que de démolition – reconstruction. Il s'agit de concentrer les flux afin de

recupérer la plateforme sud pour y installer une voie cyclable et des jeux pour enfants et pour y organiser des événements festifs. Le temps de définir un programme précis, l'Epamarne, en collaboration avec les élus, prévoit d'engager cette métamorphose de manière progressive, en démarrant par des événements temporaires et par des premières transformations facilement réversibles. La fermeture occasionnelle d'un tronçon de la route nationale le temps d'un week-end, l'organisation d'événements festifs ou la récupération de l'échangeur pour y installer des jardins familiaux sont autant d'étapes qui permettront de progresser d'occupations éphémères vers une installation pérenne.

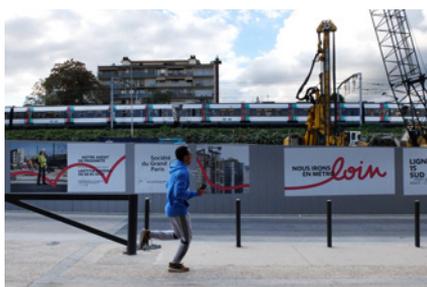
Au sein du même quartier, l'Epamarne prend également l'initiative de développer un projet d'urbanisme transitoire au sein de la Cité universitaire Descartes. Constatant le manque d'un lieu emblématique au sein du campus, il décide de concevoir en partenariat avec l'Université un lieu ouvert à tous, équipé d'un bar, d'un potager, d'un espace de jeu et d'un espace de pratique sportive libre. Cet espace voué à être permanent pourrait accueillir des événements temporaires de façon récurrente. L'accord qui a été donné pour lancer le projet permettra, dès le mois d'octobre 2019, de démarrer un chantier participatif. En termes de financement, le partenariat entre l'Epamarne et l'Université se concrétise par une participation de l'Epamarne de 50% pour les aménagements au sol et un versement de 50% de l'Université pour la structure.

Ces deux projets témoignent de la volonté de l'Epamarne de développer une stratégie d'ensemble afin de faire évoluer les modes de faire de l'aménagement. A partir d'occupations éphémères, ils permettent de tester et de préfigurer des usages pérennes.



Chantier de la future gare de Noisy – Champs, sur une ancienne friche

© Apur



Chantier de la future gare d'Arcueil – Cachan, en interconnexion avec le RER B

© Apur



Œuvre nomade, un belvédère installé en surplomb du chantier de la future gare de Noisy - Champs

© Société du Grand Paris / Gérard Rollando



Chantier de la future gare de Bagneux – palissade du chantier du Grand Paris Express au pied d'un immeuble de logements du NPNRU Pierre Plate

© Apur



Maison des projets installée sous les Arches d'Issy, à proximité de la future gare Issy RER

© Apur

Le temps du chantier du Grand Paris Express

D'autres démarches comme les projets culturels mis en œuvre par la Société du Grand Paris s'inscrivent dans un horizon de plus court terme, lié au temps du chantier.

L'arrivée des futures gares de la ligne 15 sud, accompagnée du développement de nombreux projets urbains, amorce une longue période de chantier au sein des quartiers de gare.

Le démarrage des chantiers, suivi de la période qui nous sépare de la mise en service du futur métro, engage des premières mutations au sein des quartiers. Les chantiers s'installent dans des tissus bâtis existants plus ou moins denses et au sein de situations urbaines diverses. A titre d'exemple, les chantiers des gares d'Issy RER et de Bagneux, de Champigny Centre et de Saint-Maur – Créteil s'installent au sein de tissus urbains constitués, celui de Pont de Sèvres s'installe dans un quartier renouvelé en fin de livraison, ceux de Villejuif Institut Gustave-Roussy et de Vitry Centre se situent au cœur d'un parc, ceux de Bry – Villiers – Champigny et de Noisy – Champs se développent sur des friches.

Les agents de proximité : le relais de la SGP sur le terrain
Pour accompagner le développement des chantiers, la Société du Grand Paris a mis en place deux outils : les Maisons du métro et les agents de proximité.

Dans une démarche d'information auprès des habitants et des usagers, **des Maisons du métro** sont implantées à proximité des chantiers afin d'exposer le projet du Grand Paris Express et de la gare ou de fournir tous types d'informations concernant le chantier, grâce à l'exposition de maquettes, à des rencontres ou des visites de chantier.

Les agents de proximité sont présents sur le terrain afin de répondre à toute

question liée au chantier et assurent des permanences régulières au sein des Maisons du métro. Sur la ligne 15 sud, il s'agit aujourd'hui d'une équipe de 8 personnes, chacune en charge d'être « les yeux et les oreilles » de la SGP pour deux gares. Présents à proximité des chantiers des gares et des ouvrages annexes (un ouvrage annexe se situe tous les 800 mètres sur le tracé du tunnel), joignables par téléphone et disponibles lors de permanences organisées notamment dans les maisons du projet, les agents assurent un rôle d'information et d'accompagnement auprès des riverains, commerçants et usagers du quartier. Ils veillent également au bon déroulement du chantier : propreté aux abords des emprises chantier, visibilité et sécurisation des cheminements piétons... En tant que représentants de la SGP, ils participent aux réunions publiques, aux rencontres avec les acteurs locaux et aux comités de suivi des travaux qui ponctuent la phase chantier du Grand Paris Express. Rattachés à la direction de la communication et en lien permanent avec les différentes directions de la SGP, ils effectuent une remontée d'information qui permet au maître d'ouvrage de réagir aux demandes des riverains, commerçants et autres.

« Une part importante de notre mission est d'expliquer le chantier, ses phases et son déroulement, aux riverains et aux usagers du quartier car ils ont besoin d'être tenus au courant et rassurés sur ce qu'il se passe près de chez eux », explique Margaux Timghrent, agent de proximité pour les gares de Pont de Sèvres et d'Issy RER. Etant au contact permanent du terrain, les agents de proximité permettent également à la SGP de modifier l'organisation de ses chantiers pour prendre en compte les préoccupations de chaque site : « Ici, le cheminement entre les palissades était très sombre. A la demande des riverains, nous avons suggéré à la SGP d'installer davantage de lumière », poursuit Margaux Timghrent.

Les projets culturels de la SGP

La politique culturelle et artistique mise en place par la Société du Grand Paris s'inscrit dans une démarche d'urbanisme transitoire. Avec pour objectif de préfigurer les transformations liées à l'arrivée des futures gares, elle prend en compte deux grandes temporalités : celle du chantier et celle de l'arrivée des gares à l'horizon de leur mise en service.

La Société du Grand Paris définit à la fois des interventions artistiques pérennes au sein des gares et un temps d'expérimentation durant la phase chantier. En effet, le temps qui nous sépare de la mise en service des gares est suffisamment long pour engager des actions durant la période du chantier, sous la forme d'événements, d'œuvres nomades qui se déplacent de chantier en chantier, de chantiers partagés ou d'appels à projets thématiques tournés vers la jeune création.

Les programmations artistiques et culturelles, de temporalités et de natures variées, peuvent donc participer au défi de rendre attractifs ces pôles du court au long terme.

Tout d'abord, **l'axe « Tandem » consiste pour chacune des 68 gares à associer un artiste et l'architecte en charge de la gare pour concevoir des œuvres liées à chaque territoire.** Les œuvres conçues à partir de cette rencontre entre l'art et l'architecture sont de natures variées (de l'œuvre numérique à la peinture, des œuvres playground au travail sur la couleur). L'objectif étant de rendre compte de l'état de l'art du 21^e siècle à l'échelle du réseau, les profils des artistes choisis pour les 68 gares sont divers. Il s'agit de stars internationales, de stars françaises et de nouveaux artistes.

Parmi les 13 premiers « tandems » phares révélés à la fin de l'année 2018, 7 ponctuent la ligne 15 sud : la « Célébration cosmique » imaginée par l'artiste Ryoji Ikeda et l'architecte Jean-Marie Duthilleul pour la gare de Pont de Sèvres, les «

Trouées célestes » conçues par l'artiste Laurent Grasso et l'architecte David Trottin au sein de la gare de Châtillon – Montrouge, la « Spirale astronomique » de l'artiste Ivan Navarro et l'architecte Dominique Perrault pour la gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy, la « Mise en abyme aquatique » proposée par l'artiste Hicham Berrada et l'architecte Denis Valode au sein de la gare des Ardoines, la « Composition géologique » créée par l'artiste Krijn de Koning et l'architecte Denis Valode dans la gare du Vert de Maisons, le « Puits de lumière » conçu par l'artiste Susanna Fritscher et l'architecte Cyril Trétout pour la gare de Saint-Maur – Créteil et « A la gloire de l'image » créée par l'artiste Ange Leccia et l'architecte Thomas Richez pour la gare de Bry – Villiers - Champigny. Au sein de ces œuvres, les sujets de la progression de la lumière naturelle vers la lumière artificielle et du parcours immersif vers la profondeur des gares sont omniprésents.

Puis, la Société du Grand Paris concevant la phase du chantier comme un temps d'expérimentation, l'axe « Tandem » est complété par 4 formats liés au temps du chantier :

- **Le format événementiel permet d'accompagner les moments forts liés aux chantiers, comme le lancement d'un tunnelier.** A titre d'exemple, l'événement KM5 organisé au mois de décembre 2018 à Bagneux a permis au grand public d'assister à l'allumage du tunnelier grâce à une installation son et lumière autour du puits.

- **Les œuvres nomades se déplacent de chantier en chantier.** Par exemple, le belvédère conçu par l'artiste Pablo Valbuena a été transporté du Bourget à Noisy-Champs. Il est positionné de manière à surplomber les chantiers afin de permettre aux passants d'en observer les évolutions.

- **Le format des chantiers partagés s'inscrit sur des durées plus longues,** sur une année par exemple. Cette durée permet aux différentes équipes, qui sont constituées de profils divers, de prendre

le temps d'identifier les problématiques liées au site et de rencontrer les acteurs locaux, comme les mairies, les associations et les habitants. Lors de la première saison lancée en automne 2017, 6 équipes ont été réparties sur 6 territoires, parmi lesquels 4 se situaient sur la ligne 15 sud. Par exemple, le collectif Yes We Camp a réalisé une passerelle piétonne qui longe le chantier de la future gare d'Arcueil – Cachan.

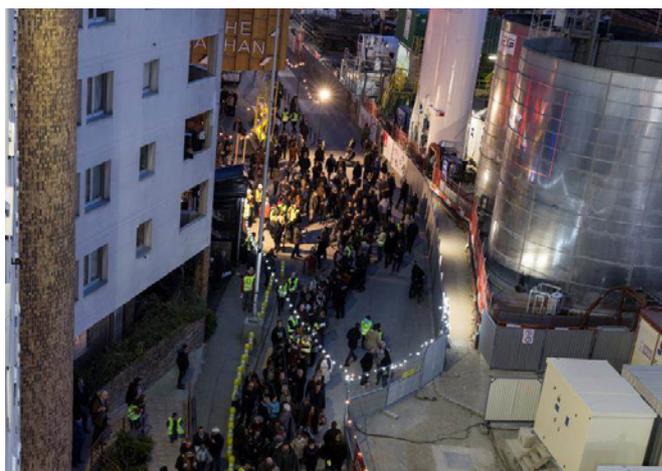
- **Le format des appels à projets thématiques « Génération express » est tourné vers la jeune création.** Le premier appel à projet « Numéri-Scope » porte sur la visualisation des futures gares grâce à l'installation de bornes de réalité virtuelle placées face aux chantiers. De courts films sont diffusés à travers ces bornes.

Enfin, la **Société du Grand Paris étudie la possibilité de développer l'occupation temporaire des différents bâtiments** qu'elle a acquis sur les sites liés aux futures gares du Grand Paris Express.



© Société du Grand Paris / Julie Bourges

Collectif Yes We Camp «Voix de communication» : un parcours graphique a été aménagé sur la passerelle traversant le chantier, réalisé à partir de témoignages et d'expériences quotidiennes des habitants



© Société du Grand Paris / Florence Joubert

KM2 repas de chantier, entre performances techniques et artistiques sur le site de la future gare Arcueil - Cachan



© Société du Grand Paris / Pierre-Augustin Cremin

La RATP a remplacé les quais et les voies en gare de Noisy - Champs



© Société du Grand Paris / Gérard Rolliando

Le collectif Yes We Camp a imaginé un moment convivial pour présenter leur projet «Passerelle voix de communication» dans le chantier de la future gare Arcueil - Cachan



© Société du Grand Paris / Genaro Bardy

Une programmation artistique et culturelle imaginée par José-Manuel Goncalvès et Jérôme Sans pour le Grand Paris Express à Clamart



© Société du Grand Paris / Florence Joubert

Installation artistique provisoire sur le chantier du Grand Paris Express dans la future gare d'Arcueil - Cachan

Au delà du panorama des projets d'aménagement en cours ou à venir, l'étude développe une approche plus qualitative des mutations au travers de l'analyse de 5 enjeux des politiques publiques du Grand Paris :

- **l'accélération de la construction de logements, la mixité fonctionnelle et le rééquilibrage territorial ;**
- **la mixité sociale et la réduction des inégalités ;**
- **l'engagement environnemental et l'innovation au service de la ville zéro carbone ;**
- **l'accessibilité et l'embellissement des espaces publics ;**
- **les nouveaux modes de faire, la diversification des usages et des outils.**

Des gains de densité variables selon les quartiers de gare

Plusieurs facteurs expliquent les différences de densités bâties aujourd'hui constatées dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express : l'existence ou non d'une desserte par un mode de transport en commun structurant du quartier (5 gares sont nouvelles sur la ligne 15 sud, 11 sont en interconnexion avec une gare RER ou métro ou transilien), la présence de grands espaces naturels (parc, Seine ou Marne, espaces verts) ou de grands services urbains (cimetière, faisceau ferré, autoroutes, etc.), la situation du quartier de gare du GPE par rapport au reste de la commune (en centre-ville ou aux confins de la ou des communes de rattachement) et enfin la distance vis-à-vis du cœur de la métro-

pole : la gare de Noisy-Champs est ainsi trois fois plus éloignée du cœur de la métropole (17 km) que celle de Châtillon – Montrouge (5,8 km). Chaque situation est le fruit d'une longue histoire et de la géographie.

Aujourd'hui les quartiers de gare du GPE sont en majorité (11/16) plus densément bâtis que leur(s) commune(s) de rattachement et que la petite couronne en moyenne (densité brute de 0,3).

L'arrivée d'un mode de transport en commun aussi structurant qu'un métro devrait entraîner une densification des quartiers de gare, sans pour autant qu'il soit pertinent d'attendre la même chose de tous les quartiers, compte tenu de la diversité des situations aujourd'hui constatées.

Des évolutions de densité ont été estimées en additionnant les surfaces bâties existantes et les surfaces programmées dans les projets urbains. Ces estimations théoriques ne tiennent donc pas compte de l'évolution des tissus urbains ordinaires (hors secteur de projets).

La densité brute des projets d'aménagement a elle aussi été calculée en rapportant la surface totale programmée à la surface au sol du projet. Ces calculs montrent que les densités moyennes des projets dans les quartiers de gare sont assez proches, comprises entre 0,8 et 1,4. Par comparaison, la densité moyenne est de 0,3 en petite couronne et de 1,1 à Paris (densité bâtie brute).

Le graphique présenté ci-contre montre la densité des projets urbains quartier de gare par quartier de gare. Deux quartiers de gare ressortent comme développant des projets particulièrement denses parce qu'ils ne comportent pas de création d'espace public : Saint-Maur Créteil et Châtillon – Montrouge. À l'inverse, les projets de Villejuif Institut Gustave Roussy ressortent comme assez peu denses en raison de la présence d'un vaste espace vert, le parc des Hautes Bruyères, autour duquel se développe la ZAC Campus Grand Parc. Leur densité doit s'apprécier au regard de ce cadre programmatique.

Dans 9 quartiers de gare de la ligne 15 sud, les projets développés vont faire progresser sensiblement la densité bâtie du quartier (supérieure à 0,1 point de densité) : Pont-de-Sèvres, Issy RER, Bagneux, Villejuif IGR, Les Ardoines, Créteil l'Échat, Bry – Villiers – Champigny et Noisy-Champs. Ces gains de densité sont à analyser au regard de la situation de départ, de la situation de chaque quartier dans la métropole et du niveau de desserte par les transports en communs.

Pour mémoire, sur la ligne 15 sud : 5 gares sont nouvelles (dont Bagneux et Villejuif IGR où 2 lignes de métro se croiseront à terme). Parmi les 11 gares qui existent déjà, 9 gares seront des interconnexions simples et 2 deviendront des hubs de transport métropolitains (Issy RER et Noisy-Champs).

Les densités à terme au regard des projets connus seront toutes supérieures à la moyenne de la Métropole du Grand Paris sans pour autant atteindre la densité parisienne.

L'accélération de la construction de logements, la mixité fonctionnelle et le rééquilibrage territorial

Plus de 4 120 000 mètres carrés restent à réaliser parmi les 5 900 000 programmés dans ces 16 quartiers (80 projets identifiés) qui offriront à terme un équilibre de densité et mixité sur l'ensemble de la ligne. Ils participent à l'accélération de la construction de logements (47 000 logements programmés dans les quartiers de gare entre 2010 et 2035 pour 148 000 existants en 2010 soit une augmentation de 30 % du parc).

L'ensemble des surfaces programmées et existantes pourraient **conduire à un équilibre de 60 % logements, 40 % d'activités à terme** dans ces quartiers contre 65 % – 35 % aujourd'hui. Par comparaison, la Métropole du Grand Paris (MGP) est plus résidentielle avec 63 % logements 37 % autres.

Enfin, si le rééquilibrage territorial est inscrit dans les programmations, le décalage de réalisation et l'analyse des calendriers des opérations montrent **un très fort contraste aux deux extrémités de la ligne** : à l'Ouest, le quartier Pont de Sèvres est très avancé dans sa mutation avec une forte densification, et à l'Est, le quartier Noisy – Champs porte la même ambition mais avec un décalage de réalisation. Cette analyse se confirme sur l'ensemble de la ligne et ce décalage comporte un risque réel de fragilisation des projets programmés.

De fait seuls environ 21 % de la surface de ces 16 quartiers sont concernés par les 80 projets engagés, un pourcentage inférieur de 5 points à la moyenne relevée dans les 68 quartiers de gares. **Les 80 % restants vont évoluer dans le cadre des documents réglementaires et au premier rang desquels les PLU.** Si leur analyse montre un potentiel de densification satisfaisant le long des grands axes

routiers proches des nouvelles gares, elle révèle peu d'anticipation dans les autres tissus urbains et en particulier les tissus pavillonnaires, très présents dans plusieurs des quartiers de gares. À l'instar du stationnement, les règles de constructibilité reposent sur plus de 130 règlements différents, rendant une harmonisation possible mais lente et difficile.

Sur ce dernier point, la grande diversité de situations, d'outils et d'acteurs témoigne d'une mobilisation importante mais s'avère un frein pour assurer le respect des calendriers, et la qualité urbaine attendue malgré l'intégration récente de nouvelles approches dans la continuité des « Ré-inventer, Inventer ».

La mixité sociale et la réduction des inégalités

12 quartiers de gare sur les 16 de la ligne 15 sud relèvent en partie de la politique de la ville. Le parc de logement social y est supérieur aux exigences de la loi SRU, dépassant 50 % dans 3 d'entre eux.

Les opérations en cours ont comme premier objectif de profiter de ces projets pour offrir de meilleures conditions de vie aux populations les plus modestes et assurer leur maintien sur place.

En outre, alors que le parc existant dispose de 90 % de logement PLUS, on note une part plus grande de financement PLS (38 %) et une part plus importante de logements très sociaux PLAI (31 % pour 2 % existants) dans les nouveaux logements financés de 2015 à 2017, permettant une diversification des profils des nouveaux habitants.

Il s'agit par ailleurs davantage de petits logements (logements étudiants et personnes âgées). Ces deux éléments tendent à un rééquilibrage progressif de la mixité sociale (petits logements, équilibre des catégories).

Concernant la réduction des inégalités, la nouvelle accessibilité et l'importance des surfaces d'activité, d'équipement et de service, vont **installer une réelle équité territoriale en offrant à chaque habitant la possibilité d'accéder à l'ensemble des services** qui lui sont utiles, qu'ils soient d'échelle locale ou métropolitaine.

Ces tendances positives pourront facilement être vérifiées au travers des demandes de financement et de l'avancée des projets ANRU.

L'engagement environnemental et l'innovation au service de la ville zéro carbone

Les actions en faveur de l'environnement ou portées par des innovations sont le reflet de l'accélération de la prise de conscience collective et des ambitions traduites dans les normes environnementales pour la construction.

On peut noter par exemple le déploiement de plusieurs actions en faveur du réemploi de terres excavées (ZAC Campus Grand Parc à Villejuif Institut Gustave-Roussy et le projet de la colline verte à Noisy-Champs) ou liées aux énergies renouvelables et tournées vers la géothermie.

Concernant le bâti, les terrasses plantées, le solaire, le bois sont présents : le quartier de Marne Europe à Bry Villiers Champagne sera construit majoritairement avec des bâtiments en structure bois, dans la ZAC de la Haute-Maison à Noisy-Champs (Cité Descartes) une tour R + 11 avec une structure bois est en projet.

La gestion de l'eau et celle des déchets sont peu mentionnées malgré quelques projets emblématiques (la ZAC Chante-reine au Vert de Maisons, qui a obtenu le Grand Prix de l'Aménagement 2015, Les Ardoines).

Les sujets concernant la réversibilité, le réemploi, la déconstruction, voire la gestion collective de certains chantiers sont à peine cités.

Si la place réservée à la nature dans ses

formes nouvelles est présente (l'hôtel logistique de la SOGARIS aux Ardoines avec sa toiture occupée par de l'agriculture urbaine), les espaces verts ne font pas l'objet de mentions particulières et semblent assez peu présents dans les programmations.

Ce bilan, certes partiel, permet néanmoins de constater que les projets à venir portent plus d'ambitions que ceux déjà réalisés, accentuant par là même la fragilité financière des opérations. Des échanges, des boîtes à outils partagées, des actions menées de façon coordonnées et plus collectives permettraient déjà une accélération des mutations attendues, et pourraient favoriser par exemple une structuration des filières dans les domaines du réemploi et des matériaux biosourcés.

L'accessibilité et l'embellissement des espaces publics

Plus de 90 % de métropolitains seront à moins de deux kilomètres d'une gare. Les nouvelles gares vont souvent doubler, voire davantage les flux piétons existants, auxquels vont s'ajouter des contraintes liées à l'arrivée des nouveaux services, les réseaux de bus réorganisés, les mobilités douces et les véhicules partagés. Par ailleurs, des flux de rabattement d'automobiles supplémentaires sont attendus en particulier dans les gares reliées au réseau routier principal.

L'étude des 80 projets n'apporte pas encore de réponse satisfaisante à cette question.

L'espace public, en raison de la multiplicité des acteurs concernés et de l'importance des financements nécessaires reste un des enjeux majeurs du réaménagement lié aux mutations du GPE.

Les comités de pôles créés par la SGP qui ont vocation à apporter des réponses à cette complexité (dans la limite de leur rayon de 300 m) doivent trouver des liens avec une maille plus large (rayon de 800 m).

Par ailleurs, il est important de noter, pour accompagner les évolutions des mobilités que les quartiers de gare de la ligne 15 sud disposent pour nombre d'entre eux de bornes de recharges électriques sur l'espace public et pour certains de stations-service pouvant accueillir d'autres énergies comme le GNV.

Concernant le stationnement hors espace public, l'analyse fine des PLU montre peu d'anticipation et aucune stratégie collective face aux enjeux liés aux arrivées des gares.

Une première étape collective pourrait s'organiser autour d'une information précise et partagée sur les espaces publics à l'étude en lien avec les comités de pôles de la SGP, les travaux autour des centres-villes vivants mais aussi le réseau cyclable intercommunal et la gestion coordonnée de nouvelles offres.

Plusieurs pistes d'actions sont à poursuivre concernant cette thématique :

- réalisation d'un réseau cyclable inter quartier ;
- offre intelligente de bornes de recharges électriques ;
- embellissement avec la plantation d'arbres ;
- l'installation d'un réseau sécurisant d'éclairage public ;
- sans oublier, les actions en faveur des rez-de-chaussée actifs participant à la qualité des parcours piétons.

Intégrer l'intermodalité dans les espaces publics grâce aux Comités de pôle

Dès 2015, la Société du Grand Paris, en partenariat avec Île-de-France Mobilités, met en place des Comités de pôle regroupant l'ensemble des acteurs liés aux 68 « Places » du Grand Paris. L'aménagement des pôles gare fait donc l'objet d'études de pôles approfondies, qui portent **une attention particulière à l'intégration de l'intermodalité au sein de l'espace public**. Concevoir des actions à mener sur les espaces publics de chaque pôle gare implique d'élargir la définition d'intermodalité en prenant en compte les nouvelles mobilités comme

les espaces Véligo, les stations Vélib ou les aires de covoiturage. Il convient également de conserver une flexibilité des aménagements en vue de l'émergence de nouveaux types de mobilité d'ici la mise en service du futur métro.

Chaque étude de pôle doit comprendre :

- **un schéma d'aménagement** constitué de plusieurs actions permettant d'atteindre les objectifs de qualité de service sur les pôles d'échanges,
- **une estimation des investissements** à réaliser pour chaque action du projet,
- **l'identification de la maîtrise d'ouvrage** de chacune des actions,
- **la répartition des financements** pour chacune,
- la gestion future pour chaque action.

Les études de pôle liées à chaque quartier de gare se distinguent suivant différents stades d'avancement : 2 études de pôle sont encore à lancer, 5 sont en phase de diagnostic (phase 1), 46 en phase de propositions (phase 2) et 10 en phase de formalisation (phase 3). Une étude est actuellement achevée, elle concerne le pôle de La Courneuve « six Routes ». **Parmi les 11 études de pôle les plus avancées, 3 se situent sur la ligne 15 sud, liées aux pôles gare des Ardoines, de Champigny Centre et de Noisy – Champs.**

Dans la continuité des études de pôle, la Société du Grand Paris a décidé de lancer, en mars 2017, **la démarche de l'Atelier des places du Grand Paris.**

Le référentiel qui sera issu de cette démarche a, de façon complémentaire, pour objectif le développement de principes d'aménagement qui permettront de garantir un niveau de qualité de service homogène à l'échelle de l'ensemble du Grand Paris Express.

Pour la rédaction de ce référentiel, la Société du Grand Paris a été accompagnée d'un groupement d'experts en urbanisme, architecture, paysage, mobilités, sociologie, géographie, historien, éclairage public, etc.

3 grands principes structurent ce référentiel :

- **La continuité** : l'espace public est conçu en cohérence avec son contexte territorial et exploite les ressources existantes, à travers le traitement des sols, des aménagements paysagers, du positionnement des équipements et des matériaux utilisés pour cela.
- **L'évolutivité** : l'espace public évolue dans le temps. Il est pensé pour être accessible, changer, accueillir, sans grande transformation, les nouvelles pratiques.
- **La disponibilité** : l'espace public est disponible pour tous, pour tout temps et en toute saison. Au-delà du « voyageur », créer les conditions d'appropriation pour tous les usagers.

Ces grands principes ont été déclinés en principes d'aménagement. Certains d'entre eux sont prescriptifs, c'est-à-dire qu'ils s'imposent aux maîtres d'ouvrage pour le cas où ils sont liés à l'obtention puis au reversement d'une subvention. Les principes prescriptifs seront contextualisés et déclinés localement afin de guider chaque maître d'œuvre dans la conception puis la réalisation des projets de pôle. À ce titre, le référentiel des places constitue, avec l'ensemble des documents-cadres cités en préambule, un document de référence pour l'élaboration des projets de pôle.

Les nouveaux modes de faire

Nouvelles méthodes : les projets dans les quartiers de gare s'ouvrent à de nouvelles façons de faire en lien avec la culture et l'apport de la SGP, mais aussi au travers de l'urbanisme temporaire, des appels à projets et des « Inventer », voire des démarches de co-construction.

Mise en réseau : la cartographie des équipements en lien avec la nouvelle accessibilité montre des possibilités de mise en réseau dont les collectivités et, plus généralement, les acteurs publics

(ARS, universités) ne se sont pas encore emparés. Cette mise en réseau va devoir s'articuler avec celles en cours au sein des territoires (équipements culturels, sportifs...).

Nouveaux outils: les nouveaux outils réglementaires, permis d'innover etc. sont peu cités.

Les rez-de-chaussée actifs sont considérés comme essentiels pour accompagner la marche dans l'espace public. Ce sujet n'est guère mentionné par les opérateurs des projets alors même que les promoteurs soulignent ne pas dépendre des recettes fournies par ces surfaces dans leurs bilans d'opération. Le rez-de-chaussée actif demande par ailleurs, pour être polyvalent, une plus grande hauteur sous plafond qui peut nécessiter une dérogation au PLU pour ne pas perdre un étage courant.

champs de compétences limités, ne peuvent pas établir de projets transversaux;

- l'utilisation optimisée des nouveaux outils à disposition (permis d'innover, loi Elan etc.);
- des ateliers d'échanges (revues de projets), l'édition des cahiers de recommandations collectifs, bonnes pratiques, qui pourront alimenter les PLU, PLUI, voire le SCOT;
- une recherche de financements auprès des institutions telles que la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), l'Europe, la Métropole du Grand Paris (MGP) et l'inscription des lignes d'actions aux Contrats de plans portés par la Région et l'État.

Pour conclure

L'analyse des projets d'aménagement en cours et à venir dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express montre **des mutations plutôt positives au regard du nombre de logements, de la diversité du parc social, de la mixité fonctionnelle, avec deux risques**:

- **une accentuation du décalage** dans le calendrier des mutations entre l'ouest et l'est (déjà 10 ans entre Pont de Sèvres et Noisy – Champs);
- **un développement de 80 % des tissus existants dans le cadre des PLU**, aujourd'hui peu incitatifs en termes de mixité et densité, d'où un enjeu pour les futurs PLUI et le SCOT.

Elle met aussi en évidence que les mutations sont à **accélérer sur les questions environnementales, l'innovation et l'espace public**. La prise en compte insuffisante de ces questions pourrait trouver une réponse avec :

- une meilleure coordination des opérateurs. Ces opérateurs, ayant des





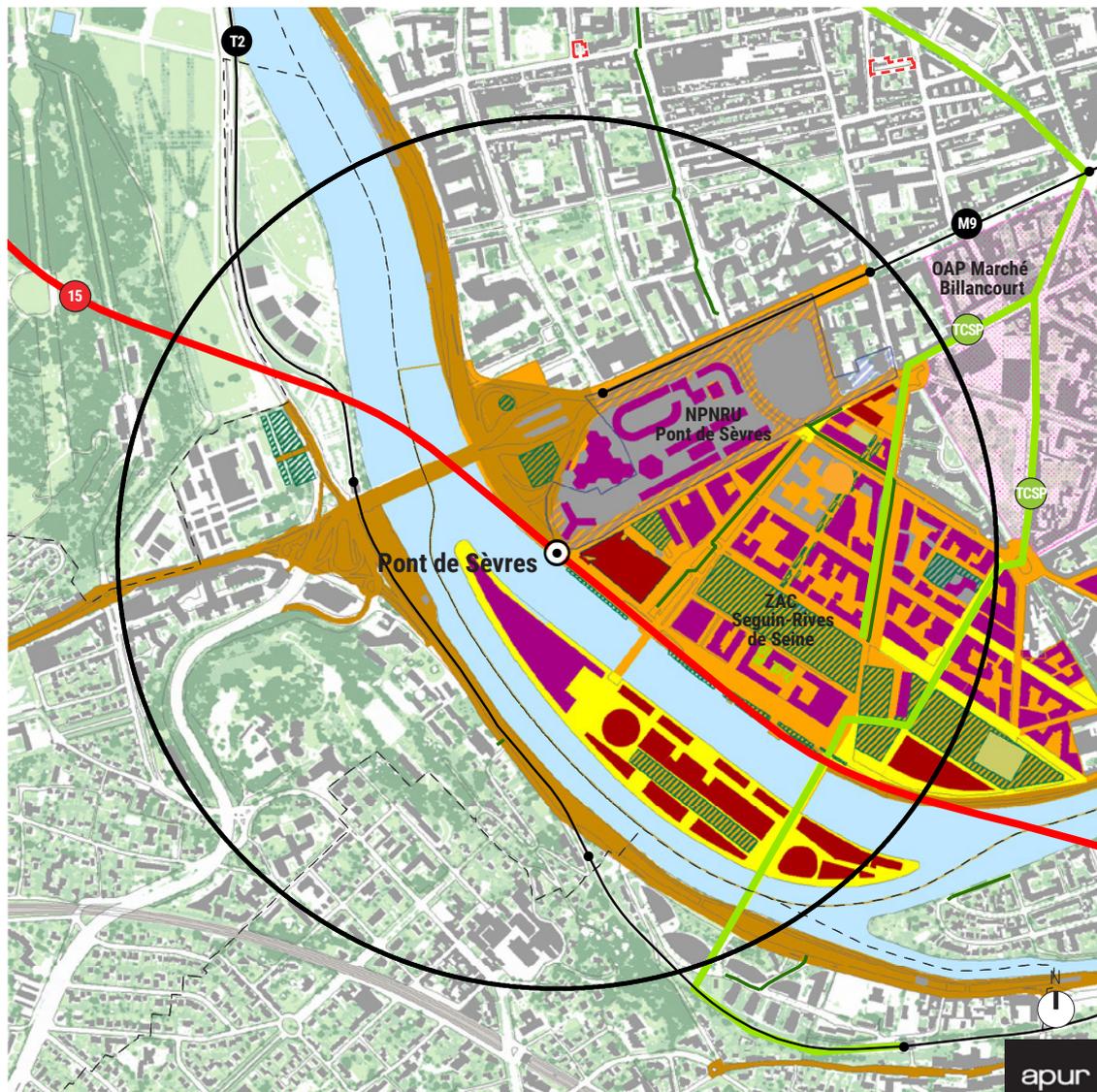
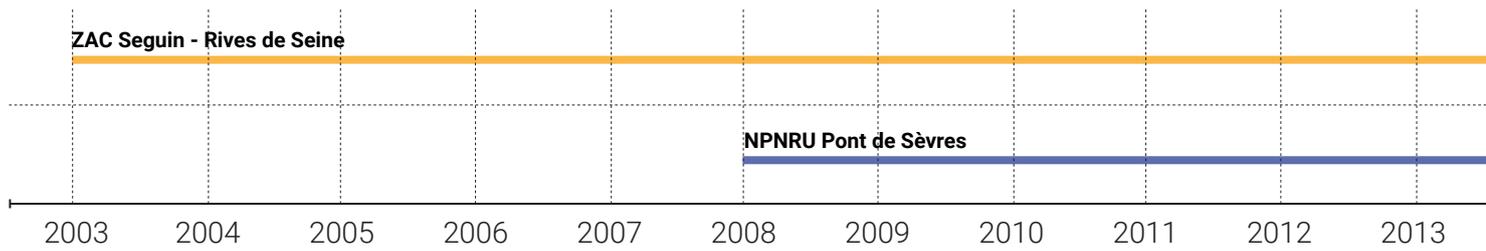
3. PORTRAIT DES MUTATIONS PAR QUARTIER DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



Pont de Sèvres

3 PROJETS

116 ha de surface de projets
dont 80 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 40 % de la surface du quartier de gare



5 000 logements

107 466 m² d'activités

394 300 m² de logements
dont 0 m² de logements restent à bâtir

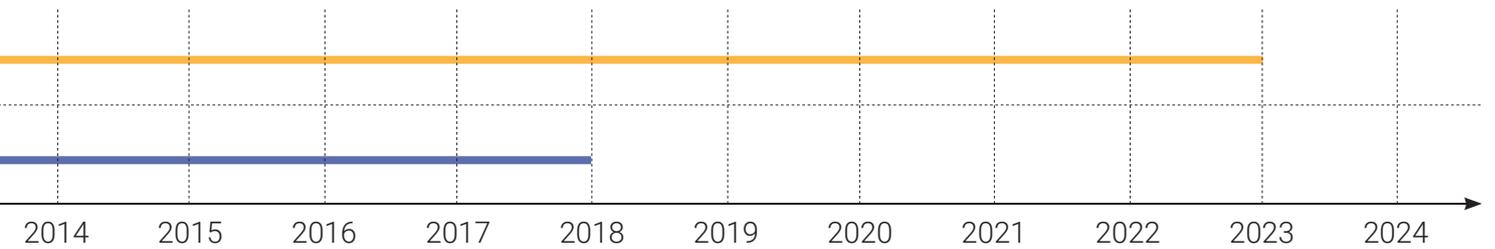
33 400 m² d'équipements
dont 11 100 m² d'équipements restent à bâtir

363 100 m² de bureaux
dont 112 000 m² de bureaux restent à bâtir

53 734 m² de commerces
dont 4 000 m² de commerces restent à bâtir



© Ph. Guignard - Val de Seine
Aménagement, septembre 2018



	NPNRU Pont de Sèvres	ZAC Seguin - Rives de Seine	OAP Marché Billancourt
Communes de rattachement	Boulogne-Billancourt	Boulogne-Billancourt	Boulogne-Billancourt
Type de projet	PRU	ZAC	OAP
Date d'achèvement	2018	2023	2050
Surface au sol (ha)	11,2	94,7	21,5
Nombre de logements	2 240	5 000	-
Logements (m²)	154 560	394 300	-
dont logements sociaux (m²)	86 733	-	-
Bureaux (m²)	85 000	363 100	-
Activités (m²)	-	107 466	-
Equipements (m²)	-	33 400	-
Commerces (m²)	6 000	53 734	-
Surface totale (m²)	245 560	952 000	-
Densité bâtie du projet *	-	1,01	-
Maîtrise d'ouvrage	SPL Val de Seine Aménagement/ OPAC Bailleur : Paris Habitat	SPL Val de Seine Aménagement	Ville de Boulogne- Billancourt
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Eliet & Lemann/ Dominique Perrault/ Christian Devillers	AAUPC/ Jean Nouvel/ Christian Devillers	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares

Autres projets de Transport en Commun (TC)

- TC existant
- RER
- Métro
- Tramway
- Tram - train
- TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- Projet connexe Société du Grand Paris
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPFIF

- Secteur de maîtrise foncière
- Secteur de veille foncière

Espace public et espace vert

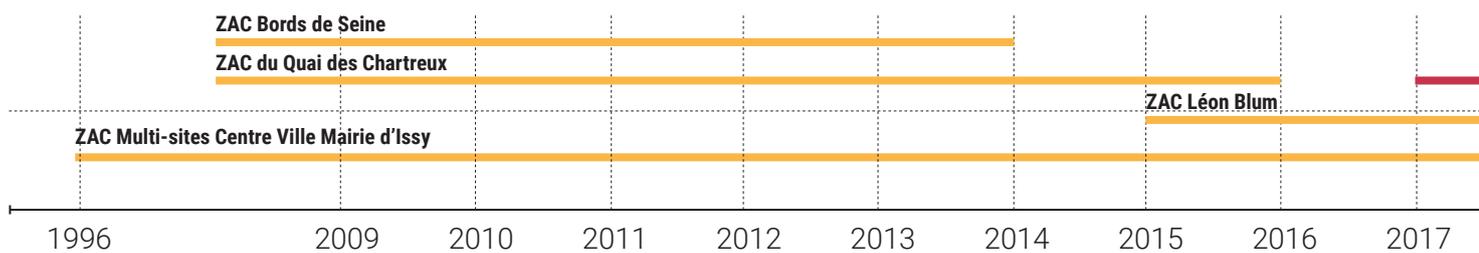
- Création d'espace public
- Requalification de l'espace public existant
- Espace vert en projet
- Espace vert privé en projet
- Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Issy RER

7 PROJETS

53 ha de surface de projets
 dont 53 ha strictement dans les quartiers de gare
 soit 26 % de la surface du quartier de gare



4 376 logements
dont 2 225 logements restent à bâtir

282 522 m² de logements
dont 136 022 m² de logements restent à bâtir

69 000 m² de bureaux
dont 28 144 m² de bureaux restent à bâtir

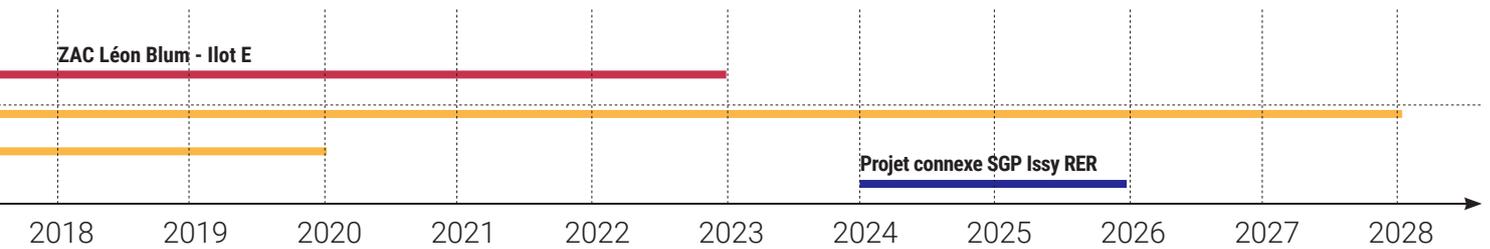
840 m² d'activités
dont 840 m² d'équipements restent à bâtir

17 500 m² d'équipements
dont 6 555 m² d'équipements restent à bâtir

11 114 m² de commerces
dont 7 767 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Brunet Saunier architecture - Architecture Studio



	ZAC Bords de Seine	ZAC du Quai des Chartreux	ZAC Multi-sites Centre Ville Mairie d'Issy	ZAC Léon Blum Ilot E	Projet connexe SGP Issy RER	ZAC Léon Blum	Ilot Percy
Communes de rattachement	Issy-les-Moulineaux	Issy-les-Moulineaux	Issy-les-Moulineaux	Issy-les-Moulineaux	Issy-les-Moulineaux	Issy-les-Moulineaux	Clamart
Type de projet	ZAC	ZAC	ZAC	IMGP 1	Projet Connexe	ZAC	Autre
Date d'achèvement	2014	2016	2020	2023	2024 - 2026	2028	-
Surface au sol (ha)	18	10	6,3	0,2	0,1	17,4	1,2
Nombre de logements	782	702	667	107	108	1 950	167
Logements (m²)	52 000	48 500	46 000	6 866	7 020	116 500	12 502
dont logements sociaux (m²)	-	-	10 880	1 716	1 502	38 500	4 192
Bureaux (m²)	24 000	16 500	2 000	0	0	26 500	0
Activités (m²)	0	0	0	0	840	0	0
Equipements (m²)	0	6 000	5 000	402	0	6 500	0
Commerces (m²)	2 347	1 000	4 000	844	0	3 500	267
Surface totale (m²)	78 347	72 000	57 000	8 112	7 860	153 000	12 769
Densité bâtie du projet *	0,44	0,72	0,90	-	6,85	0,88	1,09
Maîtrise d'ouvrage	Ville d'Issy-les-Moulineaux / SPL SOA	Ville d'Issy-les-Moulineaux / SPL SOA	Aménageur : SEMADS	Aménageur : SPL Seine Ouest Aménagement Promoteur : ICADE	MOA : SGP Opérateur : ICADE	Ville d'Issy-les-Moulineaux / SPL Seine Ouest Aménagement	Ville de Clamart
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Groupe Synthèse	Atelier 2A	-	Architecture Studio	Architecture Studio	Synthèse Architecture	non défini

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

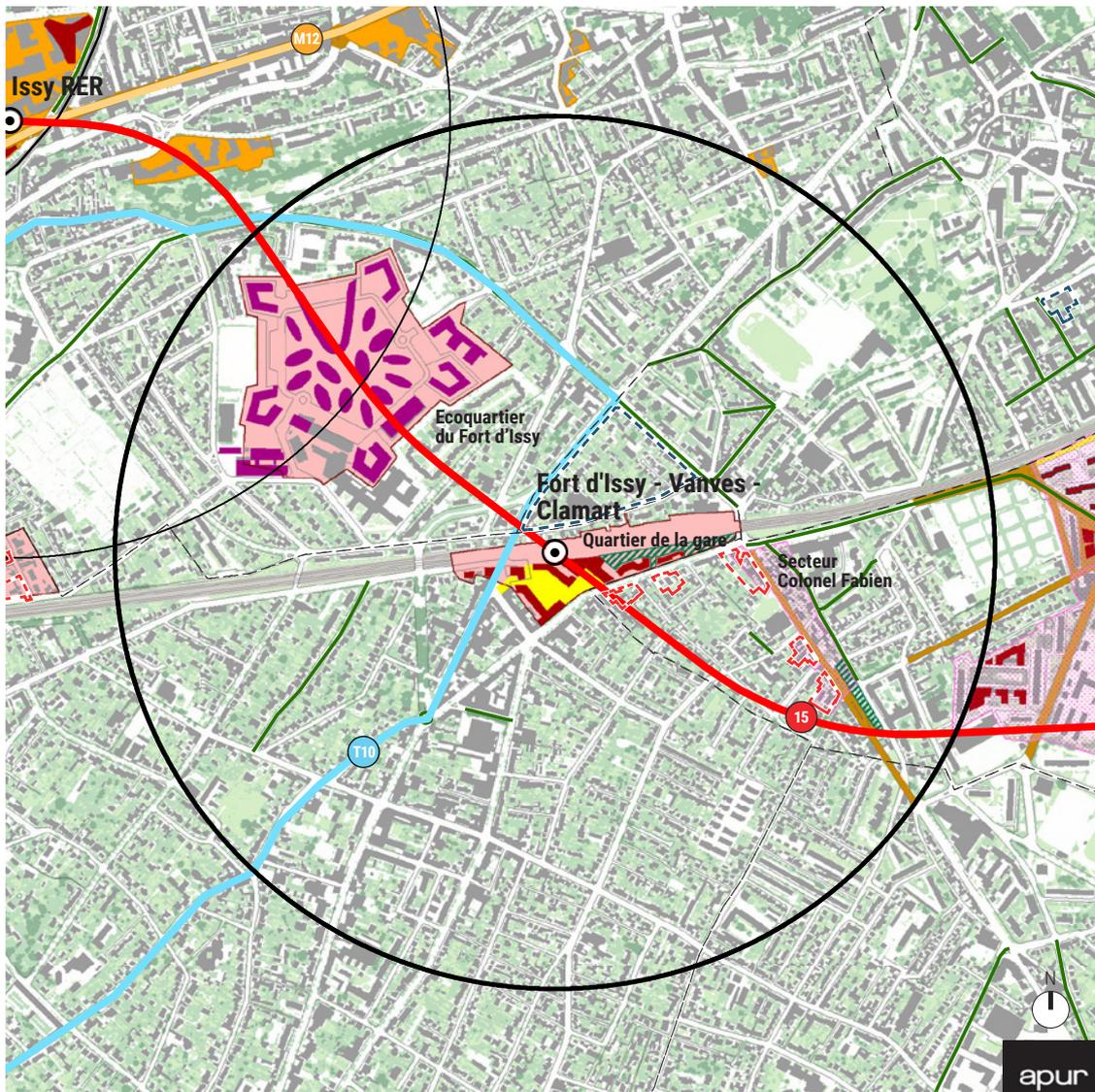
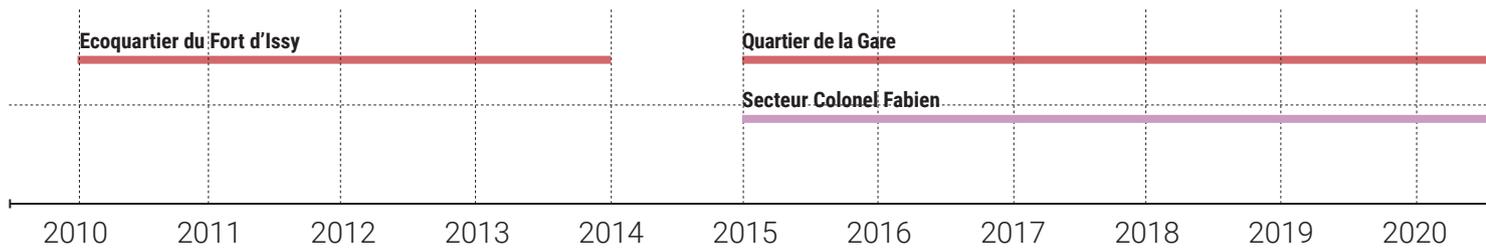
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Fort d'Issy - Vanves - Clamart

3 PROJETS

19 ha de surface de projets
dont 20 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 10 % de la surface du quartier de gare



1 923 logements
dont 300 logements restent à bâtir

800 m² d'activités
dont 800 m² d'équipements restent à bâtir

105 153 m² de logements
dont 6 550 m² de logement restent à bâtir

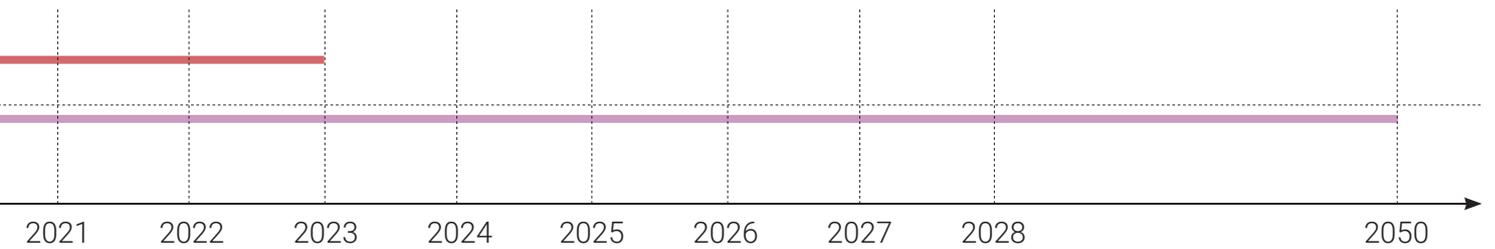
12 760 m² d'équipements
dont 600 m² d'équipements restent à bâtir

65 500 m² de bureaux
dont 18 000 m² de bureaux restent à bâtir

3 100 m² de commerces
dont 1 600 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris
Philippe Gazeau



	Ecoquartier du Fort d'Issy	Quartier de la Gare	Secteur Colonel Fabien
Communes de rattachement	Issy-les-Moulineaux	Clamart	Malakoff
Type de projet	Autre	Autre	OAP
Date d'achèvement	2013 - 2014	2023	2050
Surface au sol (ha)	12	4,5	2,1
Nombre de logements	1 623	300	-
Logements (m²)	98 603	6 550	-
dont logements sociaux (m²)	18 226	2 550	-
Bureaux (m²)	47 500	18 000	-
Activités (m²)	0	800	-
Equipements (m²)	12 160	600	-
Commerces (m²)	1 500	1 600	-
Surface totale (m²)	159 763	27 550	-
Densité bâtie du projet *	1,33	0,61	-
Maîtrise d'ouvrage	Ville d'Issy-les-Moulineaux Opérateur: Bouygues Immobilier	Aménageur : Ville de Clamart Opérateur : ICADE	Ville de Malakoff
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Architecture Studio/ 2A Architectes/ Guerin & Pedroza Haour Architectes/ Internationale d'architecture/ M.O. Foucras/ Studio Bellecour/ Wilmotte & Associés	Partenaires Architectes (Jean-Philippe Bridot)	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

Grand Paris Express (GPE)

- Ligne du Grand Paris Express
- Périmètre de 800 m autour des gares

Autres projets de Transport en Commun (TC)

- TC existant
- RER
- Métro
- Tramway
- Tram - train
- TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- Projet connexe Société du Grand Paris
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPFIF

- Secteur de maîtrise foncière
- Secteur de veille foncière

Espace public et espace vert

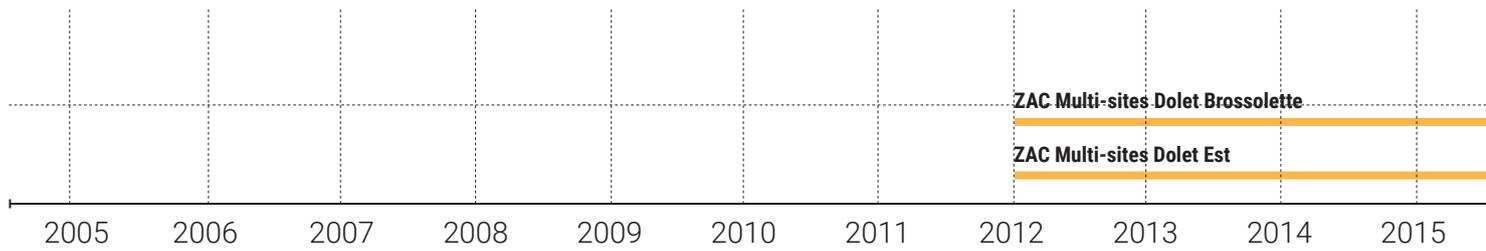
- Création d'espace public
- Requalification de l'espace public existant
- Espace vert en projet
- Espace vert privé en projet
- Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Châtillon - Montrouge

6 PROJETS

5 ha de surface de projets
dont 6 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 3 % de la surface du quartier de gare



237 logements
dont 175 logements restent à bâtir

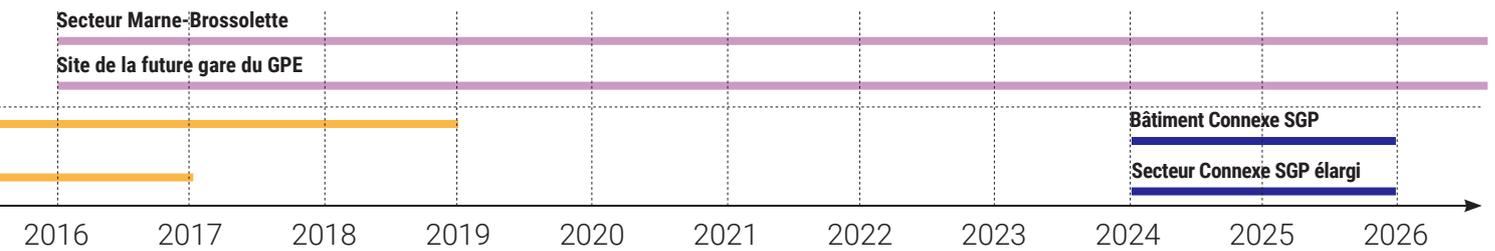
3 350 m² de commerces
dont 2 600 m² de commerces restent à bâtir

33 600 m² de logements
dont 12 200 m² de logement restent à bâtir

20 600 m² de bureaux
dont 7 200 m² de bureaux restent à bâtir



© Société du Grand Paris
Périphériques Architectes



	ZAC Multi-sites Dolet Est	ZAC Multi-sites Dolet Brossolette	Secteur Connexe SGP élargi	Bâtiment connexe SGP	Secteur Marne-Brossolette	Site de la future gare du GPE
Communes de rattachement	Malakoff	Malakoff	Châtillon	Châtillon	Montrouge	Montrouge
Type de projet	ZAC	ZAC	Projet Connexe	Projet Connexe	OAP	OAP
Date d'achèvement	2017	2019	2024-2026	2024-2026	2050	-
Surface au sol (ha)	0,2	1,1	0,5	0,3	1	-
Nombre de logements	65	127	110	0	-	-
Logements (m²)	5 000	26 400	7 200	0	-	-
dont logements sociaux (m²)	5 000	14 931	1 944	0	-	-
Bureaux (m²)	0	13 400	0	7 200	-	-
Activités (m²)	0	0	0	0	-	-
Equipements (m²)	0	0	0	0	-	-
Commerces (m²)	0	750	2 600	0	-	-
Surface totale (m²)	5 000	40 500	9 800	7 200	-	-
Densité bâtie du projet *	-	3,68	2,07	2,21	-	-
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur : CITALLIOS	Aménageur : CITALLIOS	SGP	SGP Opérateur : ICADE promotion	Ville de Montrouge	Ville de Montrouge
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	-	Equipe EXP Architectes/ Tectône	Non défini (consultation à lancer)	Fabrice Dusapin	-	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

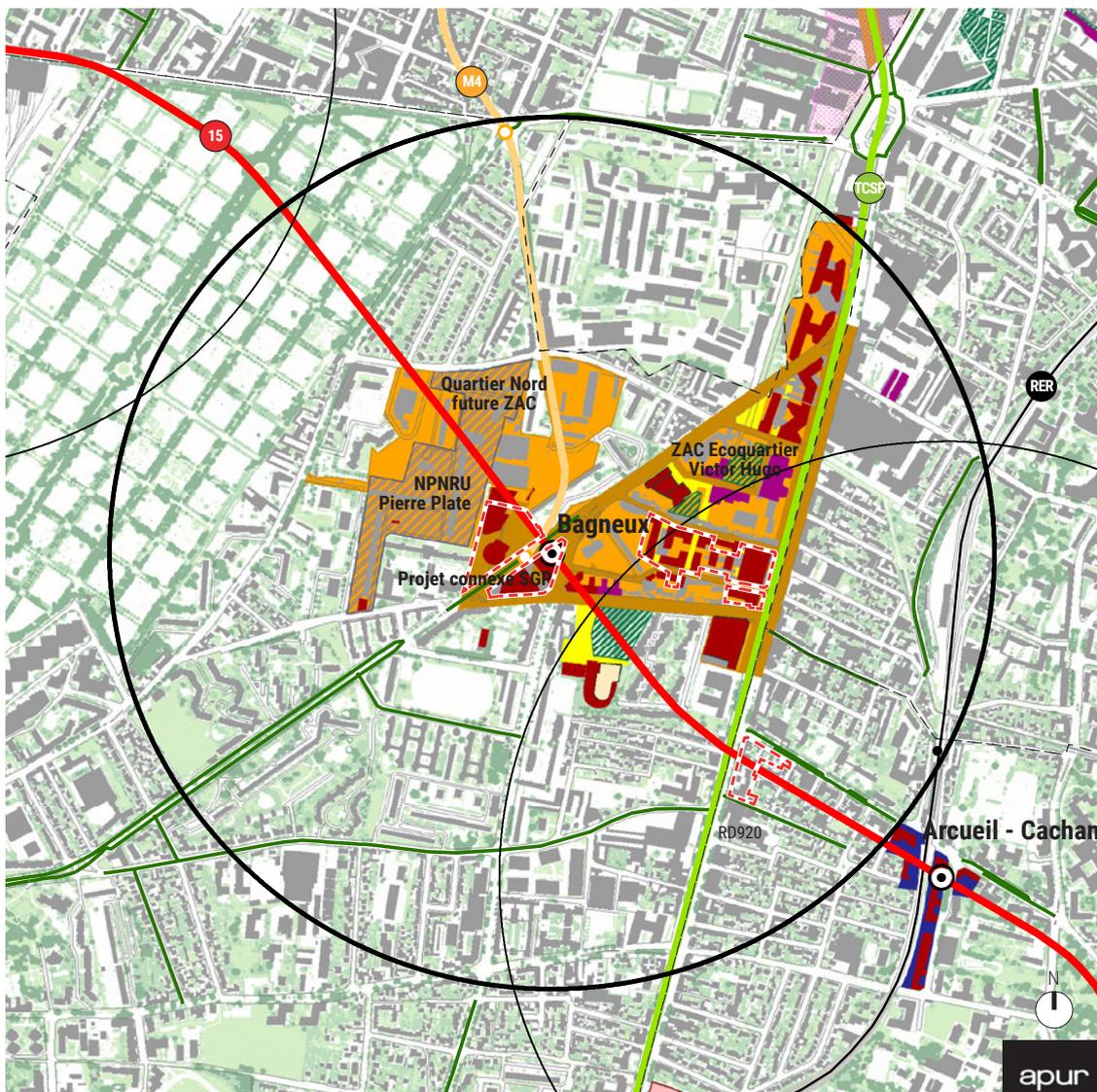
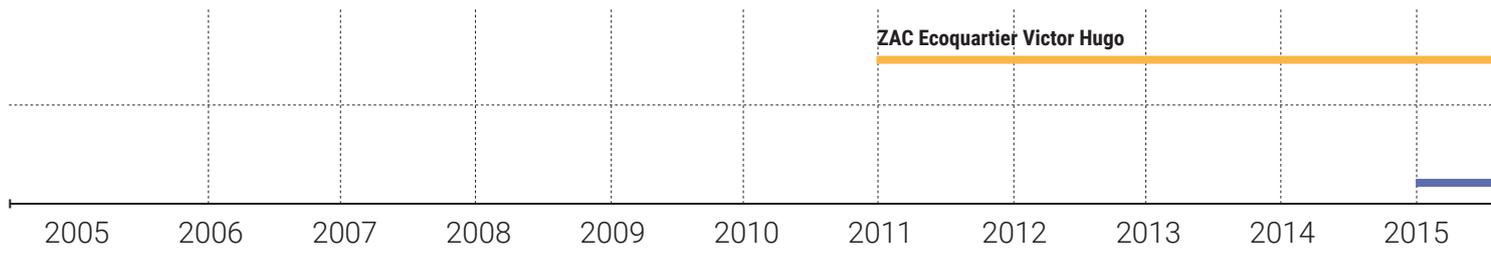
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Bagneux

4 PROJETS

36 ha de surface de projets
dont 30 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 15 % de la surface du quartier de gare



3 179 logements
dont 2 988 logements restent à bâtir

221 351 m² de logements
dont 207 981 m² de logement restent à bâtir

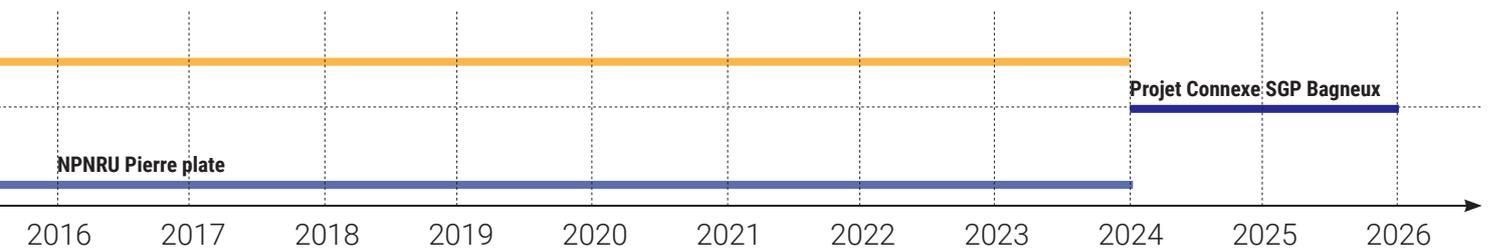
119 000 m² de bureaux
dont 94 000 m² de bureaux restent à bâtir

4 000 m² d'équipements
dont 2 500 m² d'équipements restent à bâtir

16 500 m² de commerces
dont 16 500 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris; Mimram-Brenac



	NPNRU Pierre plate	ZAC Ecoquartier Victor Hugo	Projet Connexe SGP Bagneux	Quartier Nord future ZAC
Communes de rattachement	Bagneux	Bagneux	Bagneux	Bagneux
Type de projet	PRU	ZAC	Projet Connexe	ZAC
Date d'achèvement	2024	2024	2024 - 2026	-
Surface au sol (ha)	5,4	19,5	0,4	11,2
Nombre de logements	1 179	2 000	421	non défini
Logements (m²)	81 351	140 000	27 365	non défini
dont logements sociaux (m²)	9 660	25 000	5 473	non défini
Bureaux (m²)	0	119 000	0	non défini
Activités (m²)	0	0	0	non défini
Equipements (m²)	0	4 000	0	non défini
Commerces (m²)	0	16 500	5 600	non défini
Surface totale (m²)	81 351	279 500	32 965	non défini
Densité bâtie du projet *	-	1,43	-	non défini
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Bagneux	Sadev 94	SGP/SEMABA Opérateur : groupement Nexity- Sodéarif	-
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	-	Arte Charpentier Architecte/ BERIM	Marc Mimram/ Brénac&Gonzalez	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

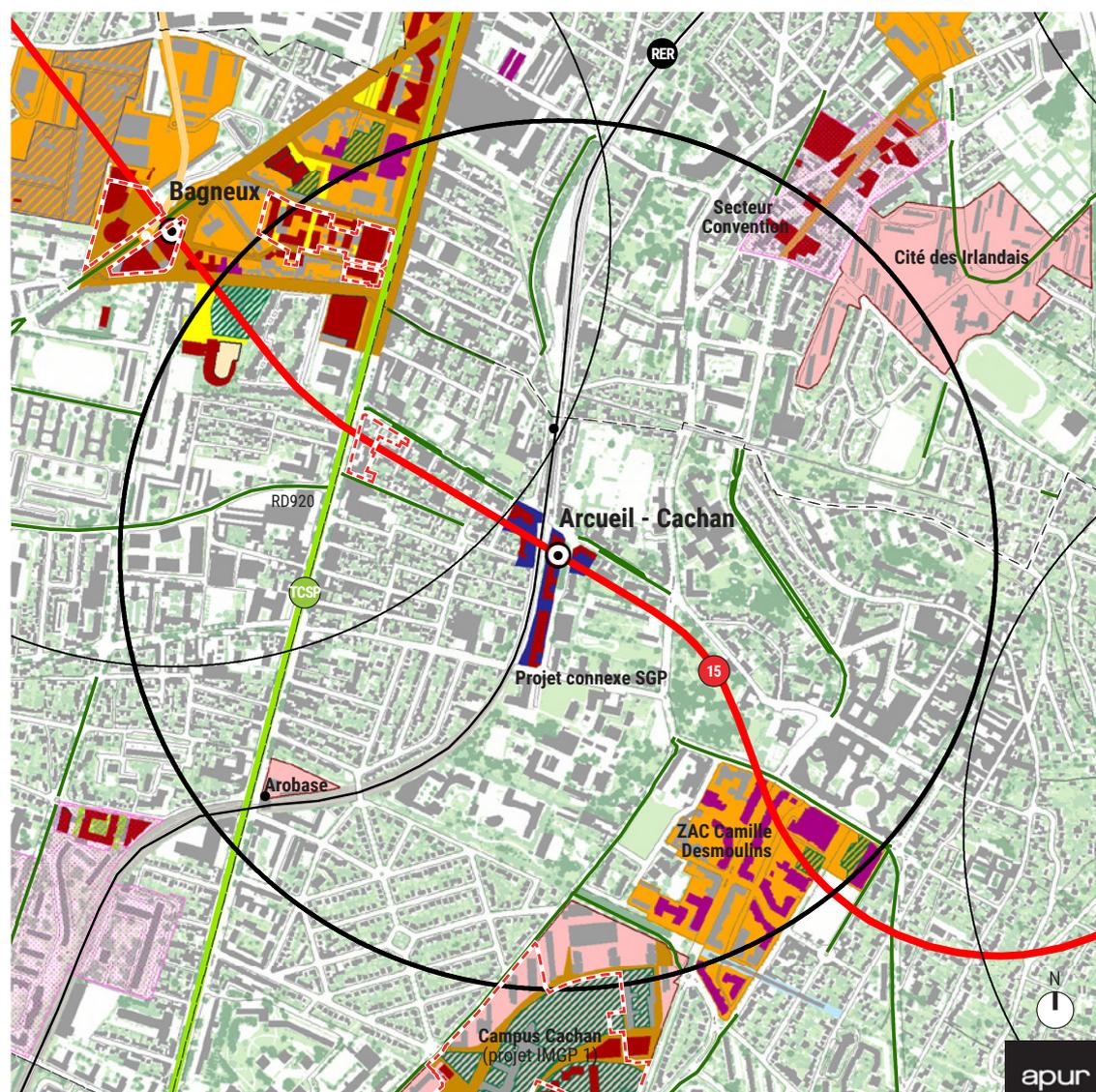
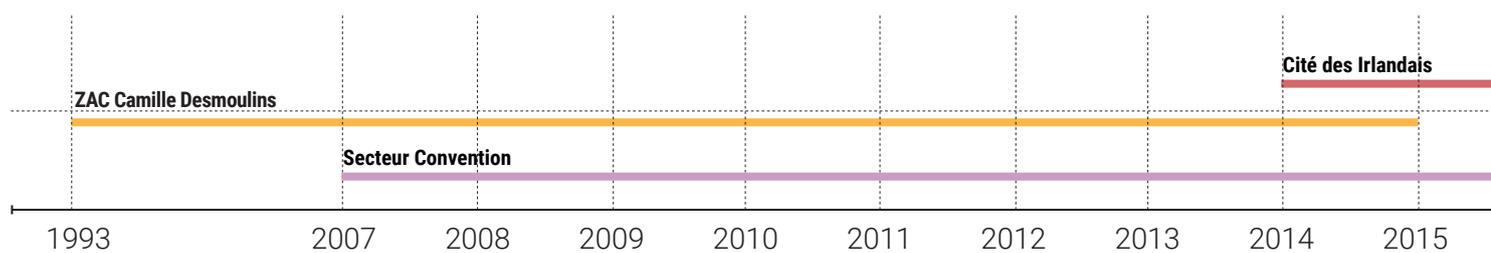
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Arcueil - Cachan

6 PROJETS

42 ha de surface de projets
dont 24 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 12 % de la surface du quartier de gare



2 227 logements
dont 520 logements restent à bâtir

4 800 m² d'équipements
dont 0 m² d'équipements restent à bâtir

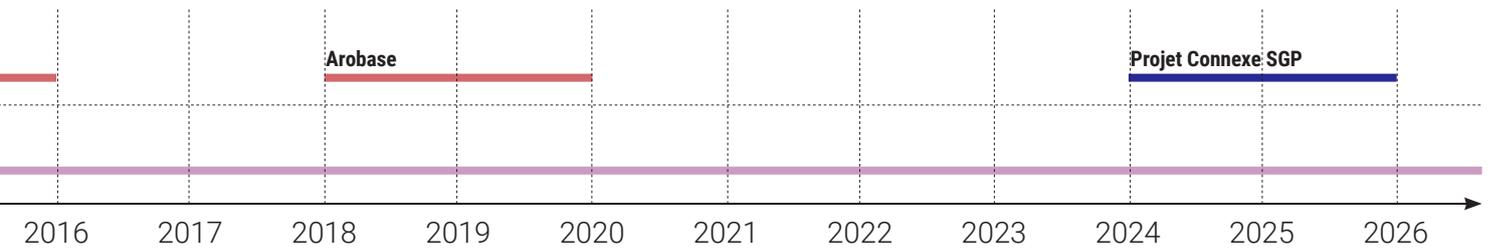
156 350 m² de logements
dont 32 350 m² de logement restent à bâtir

7 180 m² de commerces
dont 2 880 m² de commerces restent à bâtir

26 645 m² de bureaux
dont 26 645 m² de bureaux restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Fernando Laserna



	ZAC Camille Desmoulins	Cité des Irlandais	Arobase	Projet Connexe SGP	Campus Cachan	Secteur Convention
Communes de rattachement	Cachan	Arcueil	Cachan	Cachan	Cachan	Arcueil
Type de projet	ZAC	Autre	Autre	Projet Connexe	IMGP 1	OAP
Date d'achèvement	2015	2016	2020	2024-2026	-	2050
Surface au sol (ha)	9,6	9,8	0,5	1,4	11,6	8,8
Nombre de logements	1 300	407	0	190	330	100
Logements (m²)	124 000	-	0	12 350	20 000	-
dont logements sociaux (m²)	-	-	0	2 470	4 000	-
Bureaux (m²)	0	0	11 145	15 500	0	-
Activités (m²)	0	0	0	0	0	-
Equipements (m²)	4 800	0	0	0	0	-
Commerces (m²)	4 300	0	0	1 600	1 280	-
Surface totale (m²)	142 000	-	11 145	32 000	21 280	8 000
Densité bâtie du projet *	1,39	non défini	1,98	2,23	0,18	-
Maîtrise d'ouvrage	SEMACA	OPALY	ICADE	SGP	MOA : Etat Opérateur : Altarea Cogedim Grands Projets	-
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	3A IDF/ Nicholas Illic	-	Christian Devillers	ANMA	TVK	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

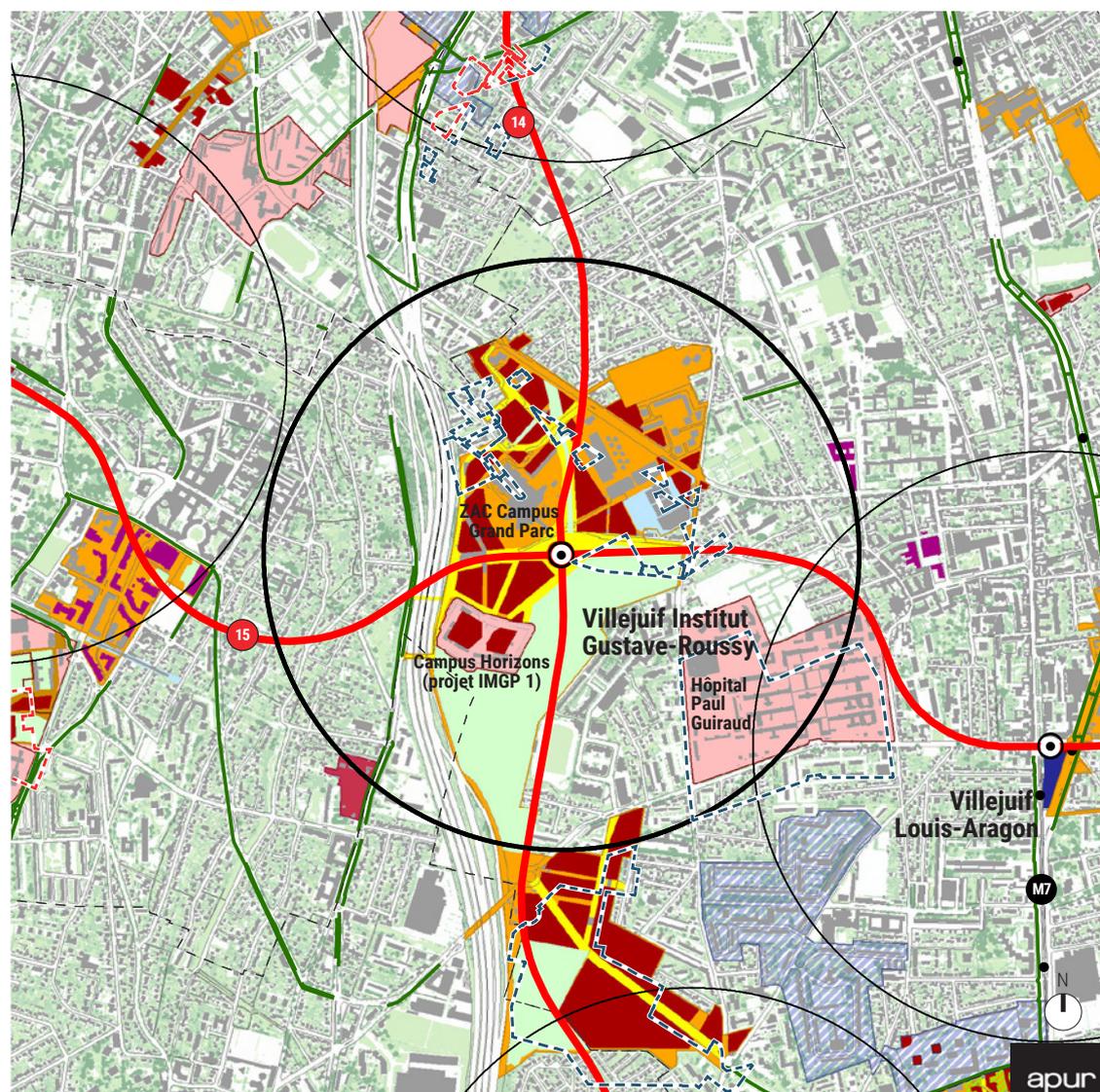
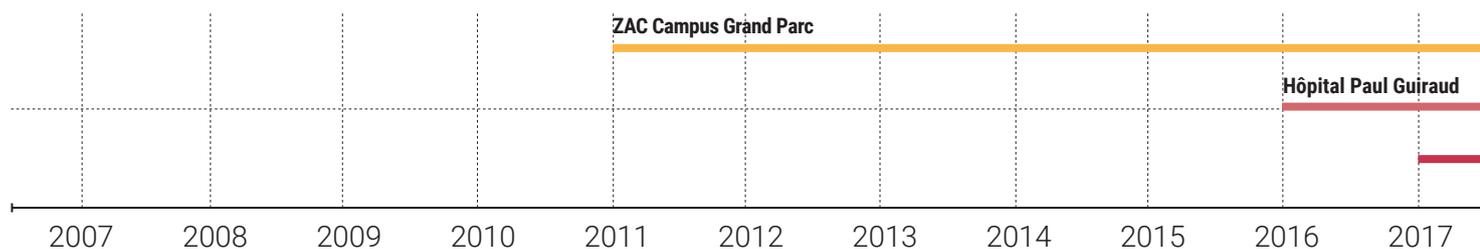
- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Villejuif Institut Gustave-Roussy

3 PROJETS

102 ha de surface de projets
dont 73 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 36 % de la surface du quartier de gare



4 879 logements
dont 4 879 logements restent à bâtir

20 000 m² d'équipements
dont 20 000 m² d'équipements restent à bâtir

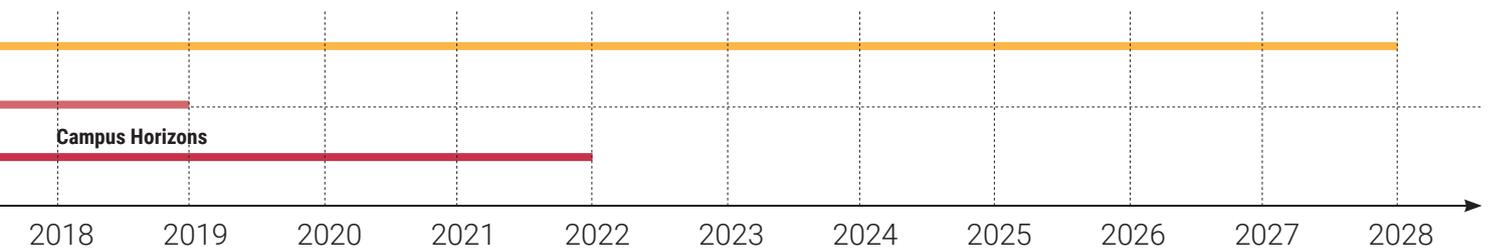
254 951 m² de logements
dont 254 951 m² de logement restent à bâtir

21 000 m² de commerces
dont 21 000 m² de commerces restent à bâtir

150 000 m² de bureaux
dont 150 000 m² de bureaux restent à bâtir



© TVK - EPT12 - SADEV 94



	Hôpital Paul Guiraud	Campus Horizons	ZAC Campus Grand Parc
Communes de rattachement	Villejuif	Villejuif	Villejuif
Type de projet	Autre	IMGP 1	ZAC
Date d'achèvement	2019	2022	2027-2028
Surface au sol (ha)	20	3,5	82
Nombre de logements	579	439	4 300
Logements (m²)	39 951	11 940	215 000
dont logements sociaux (m²)	-	0	48 000
Bureaux (m²)	0	3 138	150 000
Activités (m²)	0	0	0
Equipements (m²)	0	4 163	20 000
Commerces (m²)	0	683	21 000
Surface totale (m²)	39 951	23 422	415 000
Densité bâtie du projet *	0,20	-	0,51
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Villejuif Opérateur : Vinci Immobilier	Legendre Immobilier	EPT 12/ SADEV 94 Opérateurs : Linkcity, La Française, Nacarat
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	-	ANMA	TVK / TER

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

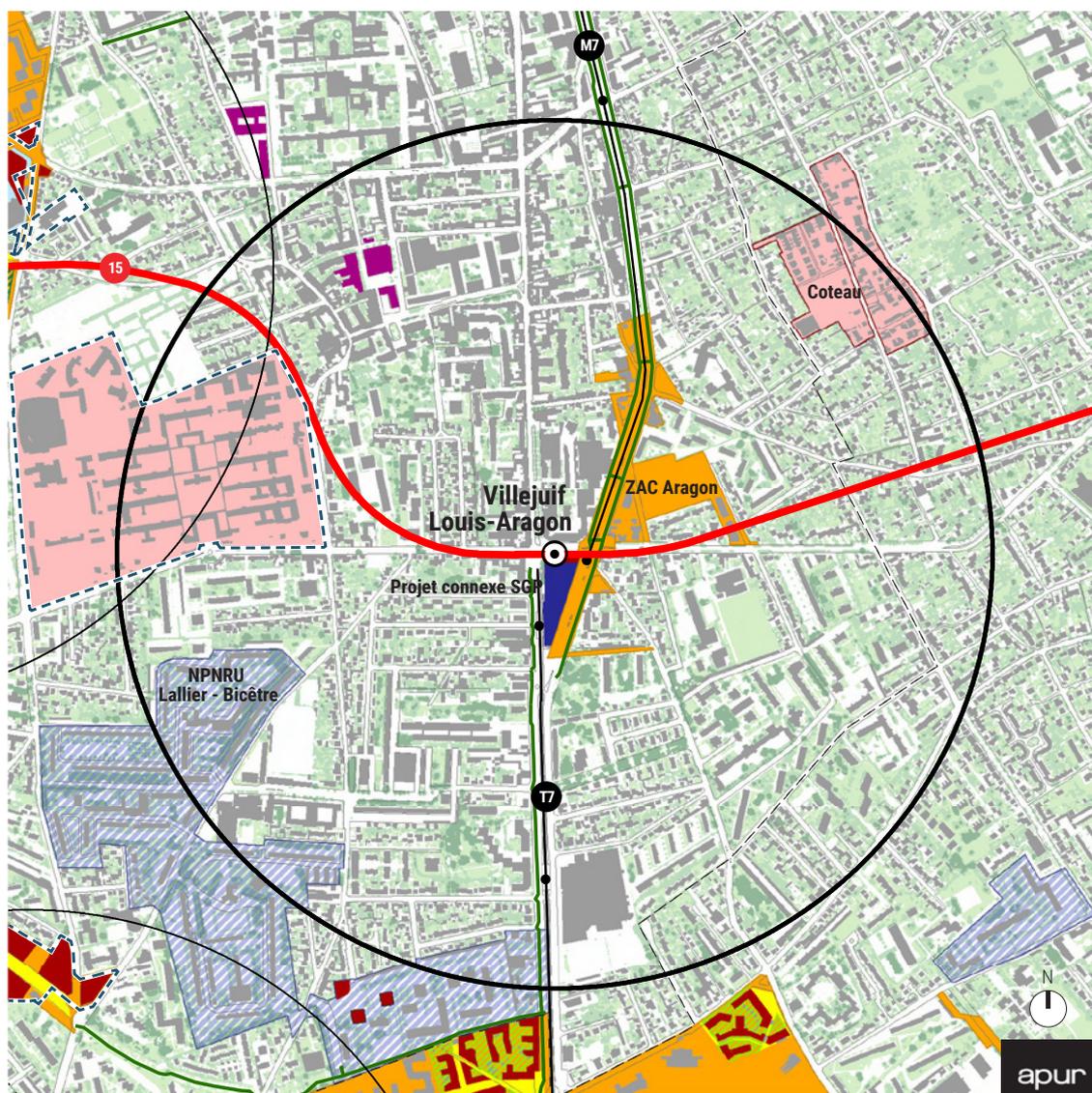
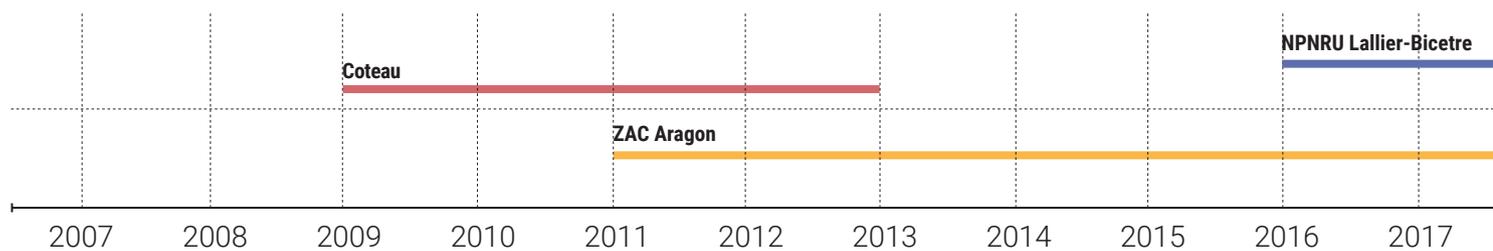
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Villejuif Louis-Aragon

4 PROJETS

45 ha de surface de projets
dont 29 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 14 % de la surface du quartier de gare



1 398 logements
dont 1 090 logements restent à bâtir

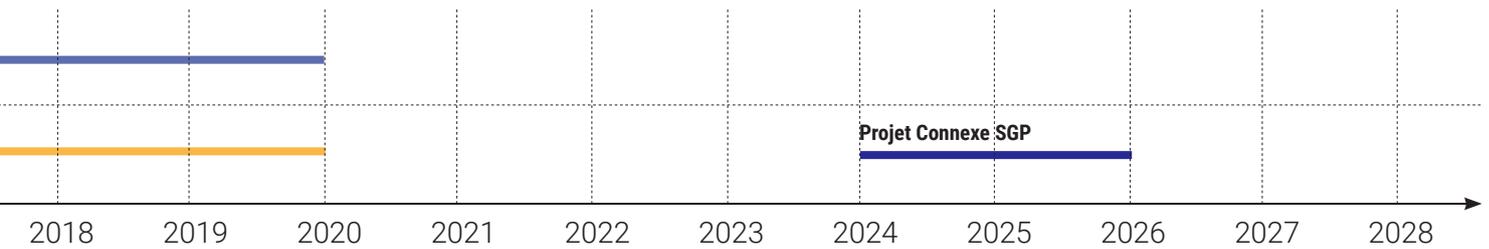
3 900 m² de commerces
dont 3 900 m² de commerces restent à bâtir

82 602 m² de logements
dont 61 350 m² de logement restent à bâtir

32 000 m² de bureaux
dont 32 000 m² de bureaux restent à bâtir



© Société du Grand Paris



	Coteau	NPNRU Lallier-Bicetre	ZAC Aragon	Projet Connexe SGP
Communes de rattachement	Vitry-sur-Seine	Villejuif	Villejuif	Villejuif
Type de projet	Autre	PRU	ZAC	Projet Connexe
Date d'achèvement	2013	2020	2020	2024-2026
Surface au sol (ha)	5	3,4	5,6	0,7
Nombre de logements	308	-	700	390
Logements (m²)	21 252	-	36 000	25 350
dont logements sociaux (m²)	-	-	7 714	5 850
Bureaux (m²)	0	-	32 000	0
Activités (m²)	0	-	0	0
Equipements (m²)	0	-	0	0
Commerces (m²)	0	-	3 100	800
Surface totale (m²)	21 252	-	83 600	26 150
Densité bâtie du projet *	0,42	-	1,49	3,74
Maîtrise d'ouvrage	-	MOA : EPT Grand-Orly Seine Bièvre	SADEV 94/ Commune Opérateurs : Groupement Promo Gerim et Legendre	SGP
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	-	-	TVK/ Agence d'architecture Lanctuit	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

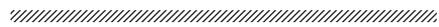
- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

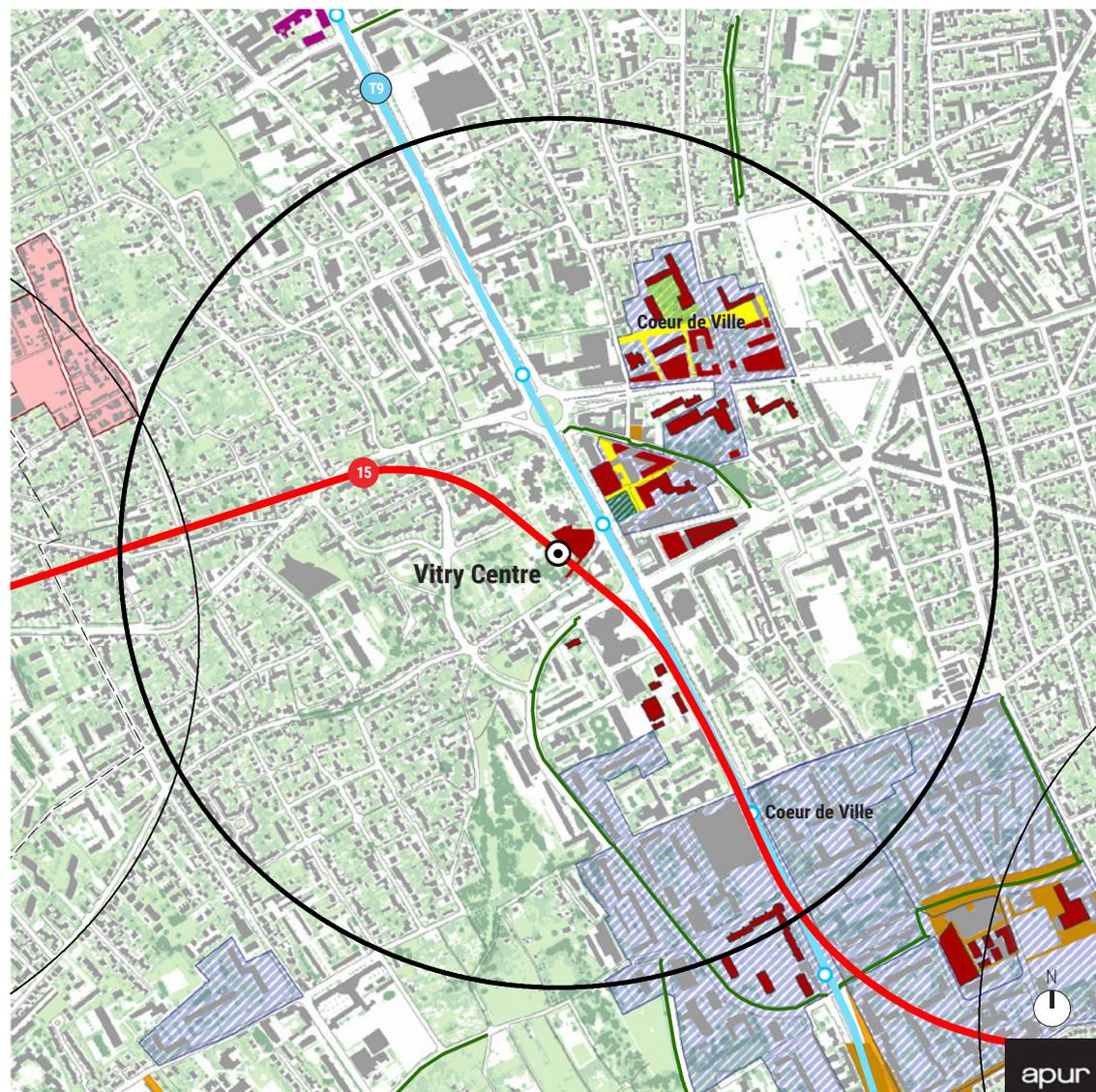
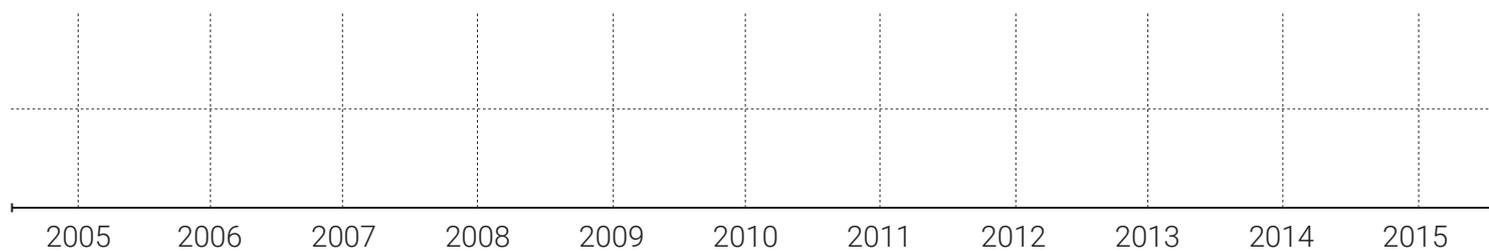
Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Vitry Centre



1 PROJET

165 ha de surface de projets
dont 27 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 14 % de la surface du quartier de gare



696 logements
dont 696 logements restent à bâtir

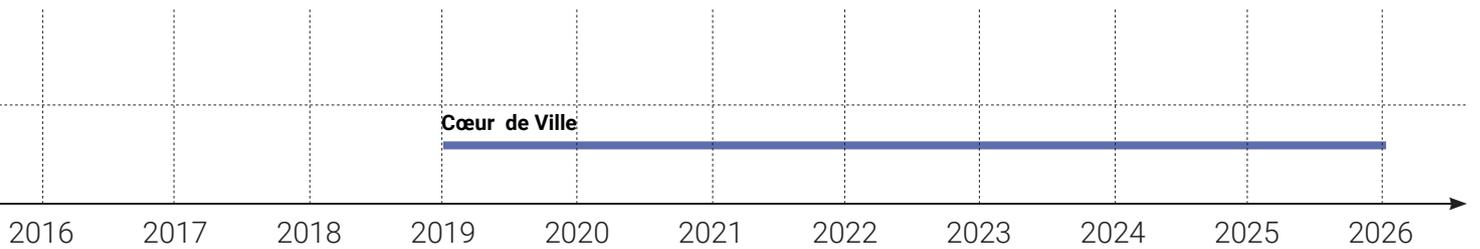
25 000 m² d'activités
dont 25 000 m² d'activités restent à bâtir

55 000 m² de logements
dont 55 000 m² de logement restent à bâtir

17 000 m² d'équipements
dont 17 000 m² d'équipements restent à bâtir



© Société du Grand Paris - King Kong



	Cœur de Ville
Communes de rattachement	Vitry-sur-Seine
Type de projet	PRU
Date d'achèvement	2026
Surface au sol (ha)	165
Nombre de logements	696
Logements (m ²)	55 000
dont logements sociaux (m ²)	22 000
Bureaux (m ²)	0
Activités (m ²)	25 000
Equipements (m ²)	17 000
Commerces (m ²)	0
Surface totale (m ²)	97 000
Densité bâtie du projet *	-
Maîtrise d'ouvrage	EPT Grand-Orly Seine Amont / Ville de Vitry-sur-Seine
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	CoBe

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

Grand Paris Express (GPE)
 — Ligne du Grand Paris Express
 ○ Périmètre de 800 m autour des gares

Autres projets de Transport en Commun (TC)
 — TC existant — Tramway
 — RER — Tram - train
 — Métro — TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

Secteurs d'aménagement
 ■ Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 ■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 ■ Projet connexe Société du Grand Paris
 ■ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 ■ Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 ■ Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Bâti
 ■ Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 En projet { ■ Bâti créé
 ■ Bâti requalifié

Foncier de l'EPFIF
 ■ Secteur de maîtrise foncière
 ■ Secteur de veille foncière

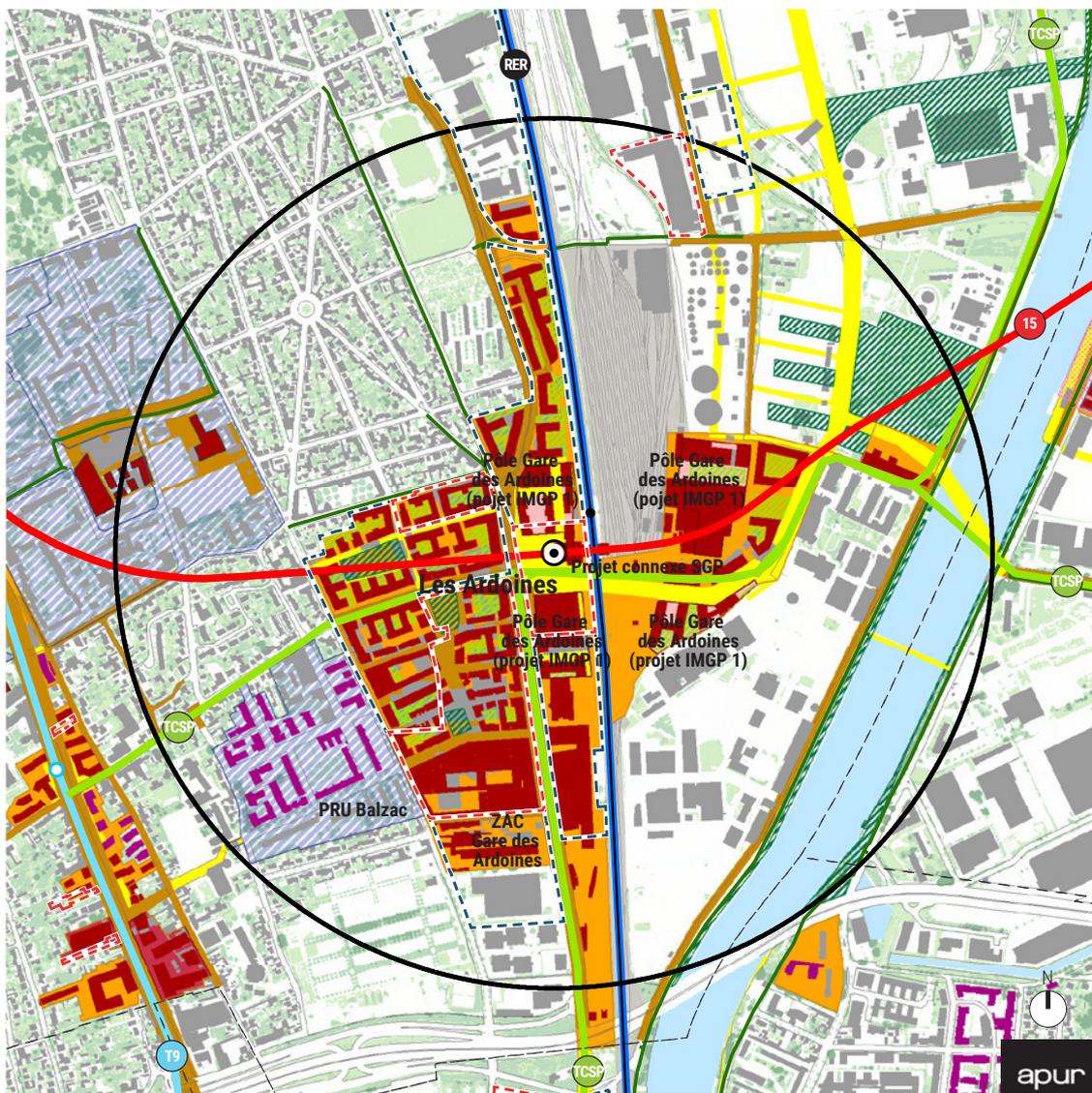
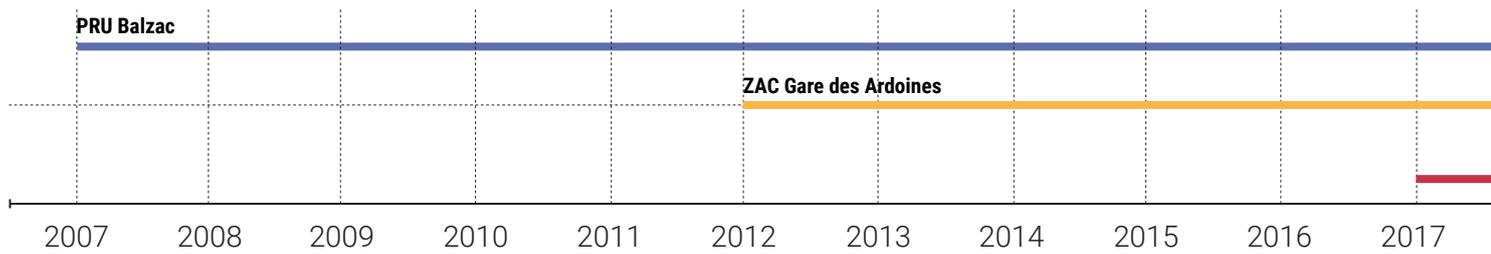
Espace public et espace vert
 ■ Création d'espace public
 ■ Requalification de l'espace public existant
 ■ Espace vert en projet
 ■ Espace vert privé en projet
 — Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Les Ardoines

4 PROJETS

55 ha de surface de projets
dont 67 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 33 % de la surface du quartier de gare



4 246 logements
dont 3 700 logements restent à bâtir

299 321 m² de logements
dont 229 000 m² de logement restent à bâtir

310 000 m² de bureaux
dont 310 000 m² de bureaux restent à bâtir

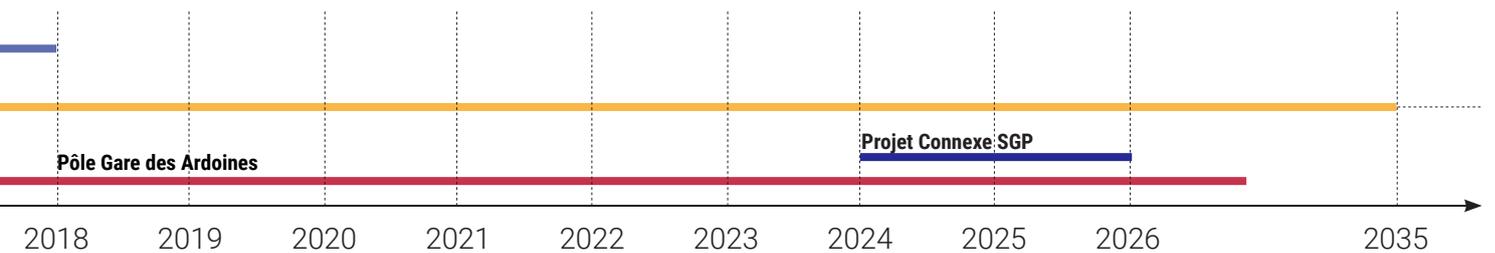
83 000 m² d'activités
dont 83 000 m² d'activités restent à bâtir

23 600 m² d'équipements
dont 21 000 m² d'équipements restent à bâtir

18 300 m² de commerces
dont 17 000 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Valode et Pistre - Gaëtan Le Penhuel Architectes



	PRU Balzac	Projet Connexe	Pôle Gare des Ardoines	ZAC Gare des Ardoines
Communes de rattachement	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine
Type de projet	PRU	Projet Connexe	IMGP 1	ZAC
Date d'achèvement	2018	2024 - 2026	2025 - 2028	2022- 2035
Surface au sol (ha)	6	0,1	5,5	49
Nombre de logements	546	347	227	3 700
Logements (m²)	70 321	11 800	10 354	229 000
dont logements sociaux (m²)	10 635	0	0	137 400
Bureaux (m²)	0	0	133 710	310 000
Activités (m²)	0	0	11 491	83 000
Equipements (m²)	2 600	0	10 962	21 000
Commerces (m²)	1 300	0	14 101	17 000
Surface totale (m²)	74 221	11 800	139 832	660 000
Densité bâtie du projet *	-	-	-	1,35
Maîtrise d'ouvrage	SEMISE	SGP Opérateur : Linkcity	Aménageur : EPA ORSA Opérateur MOA : Linkcity Ile de France	EPA ORSA
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Christian Devillers Associés	Gaëtan Le Penhuel & Associés	PCA-STREAM/ RICHEZ Associés	TGTFP

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

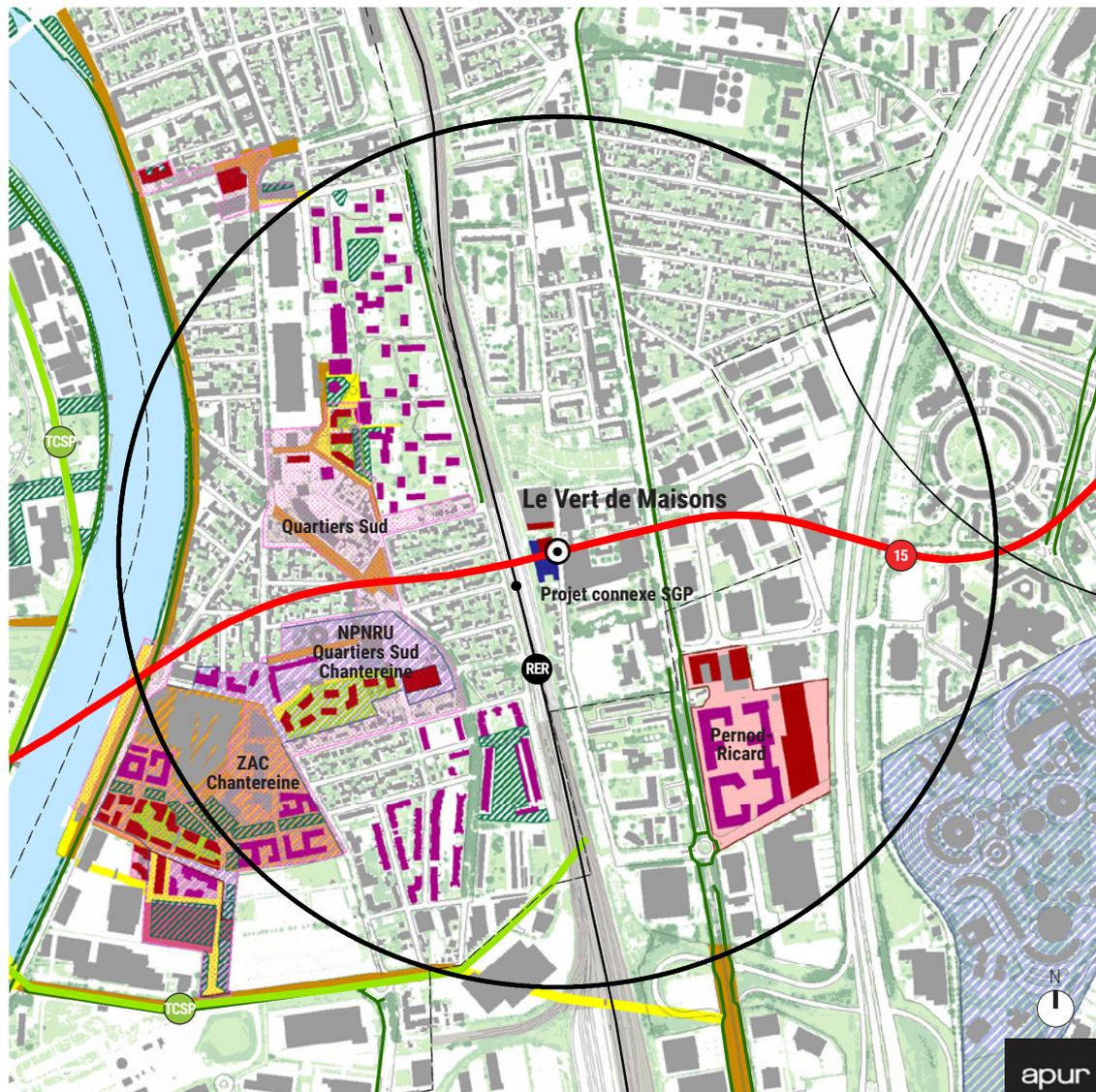
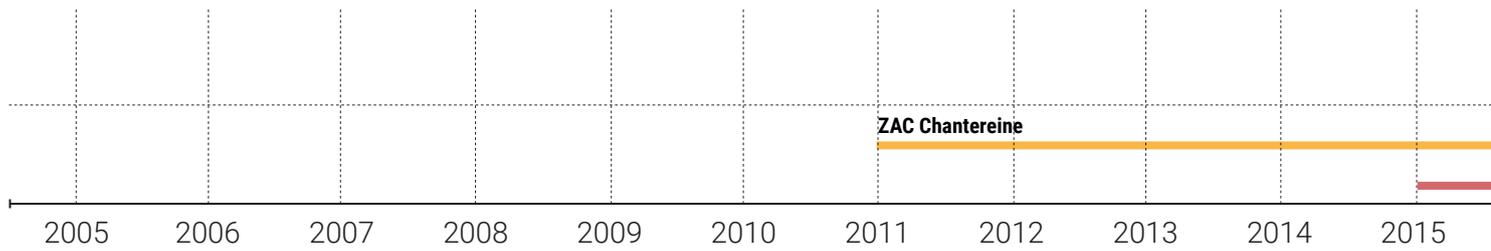
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Le Vert de Maisons

5 PROJETS

36 ha de surface de projets
dont 29 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 15 % de la surface du quartier de gare



2 397 logements
dont 2 333 logements restent à bâtir

79 503 m² de logements
dont 79 503 m² de logement restent à bâtir

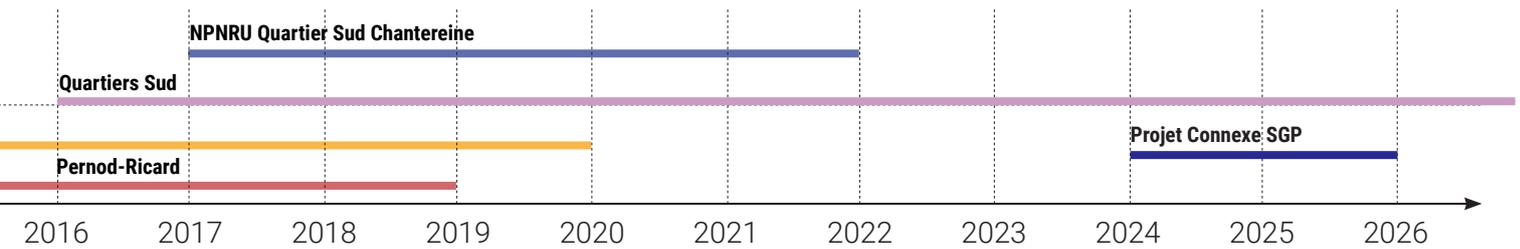
21 700 m² de bureaux
dont 21 700 m² de bureaux restent à bâtir

500 m² d'équipements
dont 500 m² d'équipements restent à bâtir

2 922 m² de commerces
dont 2 922 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris, Valode et Pistre



	Pernod-Ricard	ZAC Chanteraine	NPNRU Quartier Sud Chanteraine	Projet Connexe SGP	Quartiers Sud
Communes de rattachement	Créteil	Alfortville	Alfortville	Alfortville	Alfortville
Type de projet	Autre	ZAC	PRU	Projet Connexe	OAP
Date d'achèvement	2019	2020	2022	2024-2026	-
Surface au sol (ha)	6,6	6,2	19	0,2	-
Nombre de logements	990	507	900	0	-
Logements (m²)	43 000	36 503	-	0	-
dont logements sociaux (m²)	3 475	20 061	-	0	-
Bureaux (m²)	10 000	0	0	11 700	-
Activités (m²)	0	0	0	0	-
Equipements (m²)	400	100	0	0	-
Commerces (m²)	2 700	222	0	0	-
Surface totale (m²)	60 000	36 825	-	11 700	-
Densité bâtie du projet *	0,84	0,59	-	5,03	-
Maîtrise d'ouvrage	Opérateur: Bouygues Immo Baillieur : OGIF	Ville d'Alfortville/ GPA	Ville d'Alfortville Baillieur : LOGIAL OPH	SGP	Ville d'Alfortville
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	BDVA/ Menninger Arch/ Devillers/ Atelier au bord de l'eau	BATT (BET mandataire) / NP2F / D'ici là paysagistes	-	-	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - Tramway
 - RER
 - Tram - train
 - Métro
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

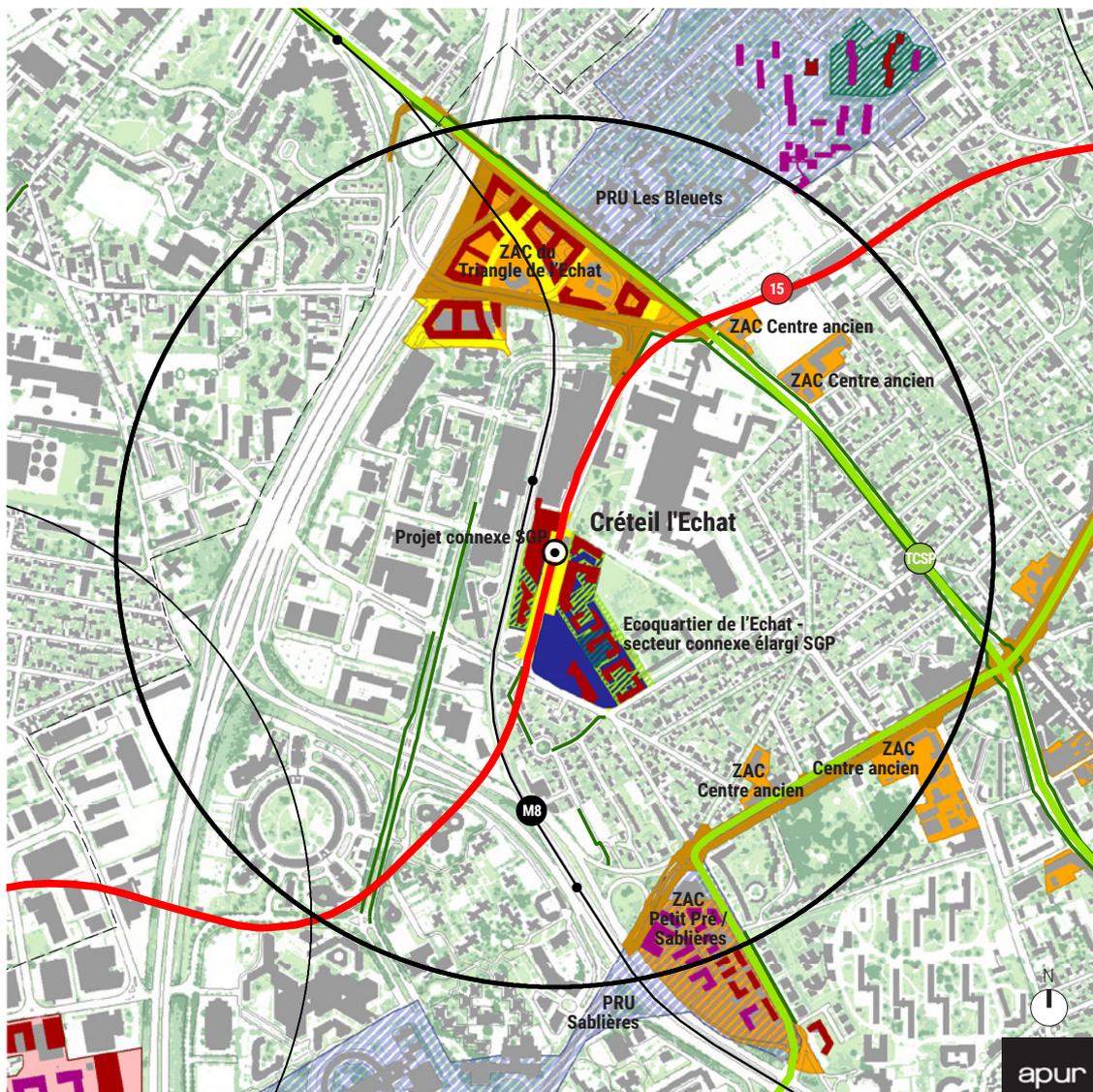
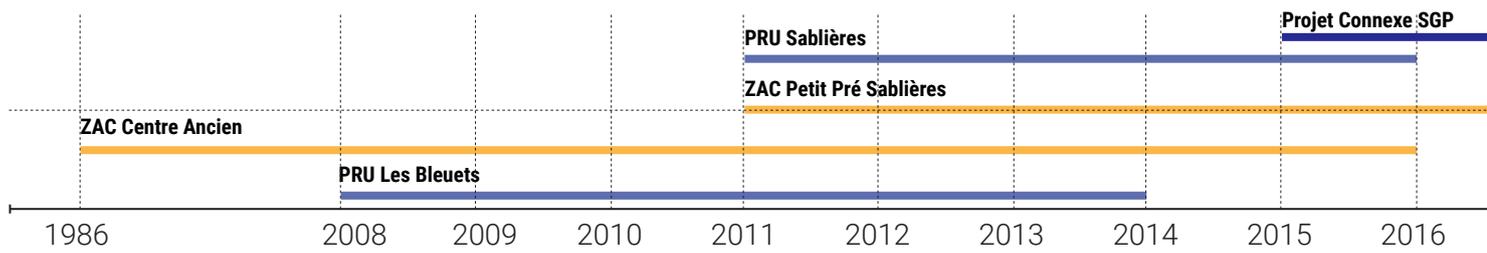
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Créteil l'Échat

7 PROJETS

89 ha de surface de projets
 dont 27 ha strictement dans les quartiers de gare
 soit 13 % de la surface du quartier de gare



4 367 logements
dont 2 358 logements restent à bâtir

294 364 m² de logements
dont 141 983 m² de logement restent à bâtir

53 605 m² de bureaux
dont 41 000 m² de bureaux restent à bâtir

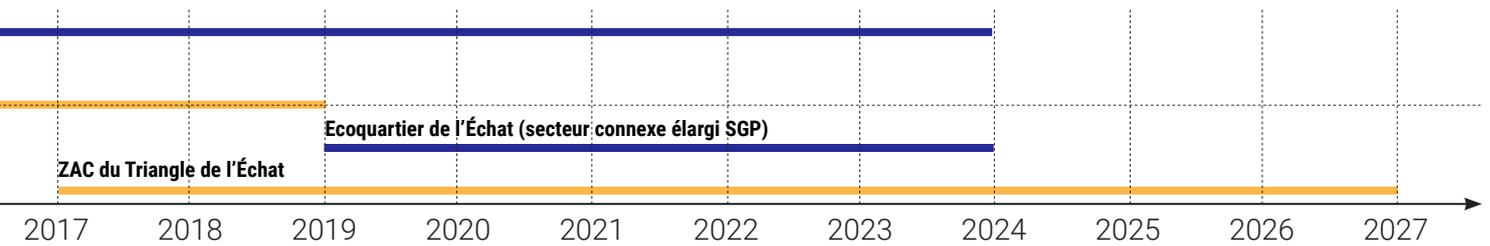
27 595 m² d'activités
dont 12 000 m² d'activités restent à bâtir

8 970 m² d'équipements
dont 4 000 m² d'équipements restent à bâtir

2 000 m² de commerces
dont 2 000 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - ANMA - Michel Guthmann - 5+1AA



	PRU Les Bleuets	PRU Sablières	ZAC Centre Ancien	ZAC Petit Pré Sablières	Projet Connexe SGP	Ecoquartier de l'Échat	ZAC du Triangle de l'Échat
Communes de rattachement	Créteil	Créteil	Créteil	Créteil	Créteil	Créteil	Créteil
Type de projet	PRU	PRU	ZAC	ZAC	Projet Connexe	Projet Connexe	ZAC
Date d'achèvement	2014	2016	2016	2019	2024	2024-2026	2023-2027
Surface au sol (ha)	25,4	37,6	7,6	4,9	0,6	3,4	9,6
Nombre de logements	533	-	960	516	358	550	1 450
Logements (m²)	36 777	-	80 000	35 604	16 233	35 750	90 000
dont logements sociaux (m²)	36 777	-	0	18 699	10 293	10 725	27 000
Bureaux (m²)	-	-	4 405	8 200	6 000	0	35 000
Activités (m²)	-	-	15 595	0	0	12 000	0
Equipements (m²)	-	-	4 970	0	0	4 000	non défini
Commerces (m²)	-	-	0	0	0	0	2 000
Surface totale (m²)	36 777	-	104 970	43 804	22 233	51 750	137 000
Densité bâtie du projet *	-	-	1,38	0,88	3,58	1,53	1,43
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Créteil	Ville de Créteil / Groupe Valophis / ANRU	Aménageur : Créteil Habitat SEMIC Opérateur : Cogedim	Ville de Créteil / Groupe Valophis Habitat	Aménageur : SGP Opérateur Nexity	SGP	GPA
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Agence RIVA	-	-	Atelier Ruelle	Guthmann / 5+1AA / Base	Architecture Studio	Architecture Studio

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

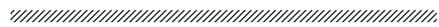
- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

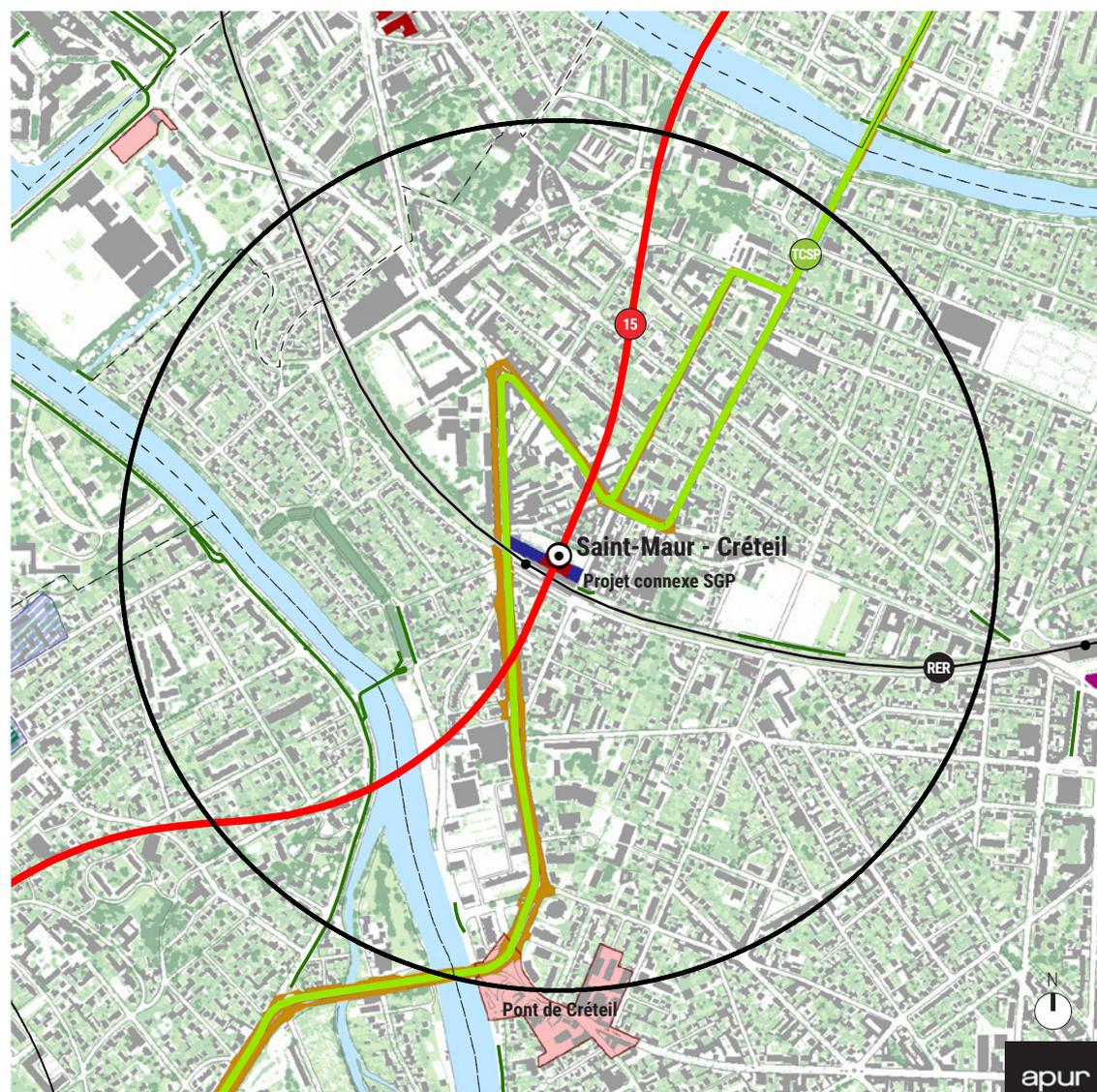
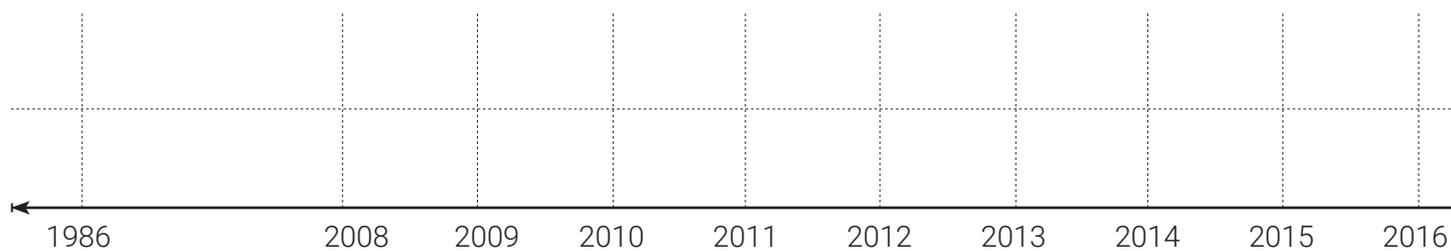
Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Saint-Maur - Créteil



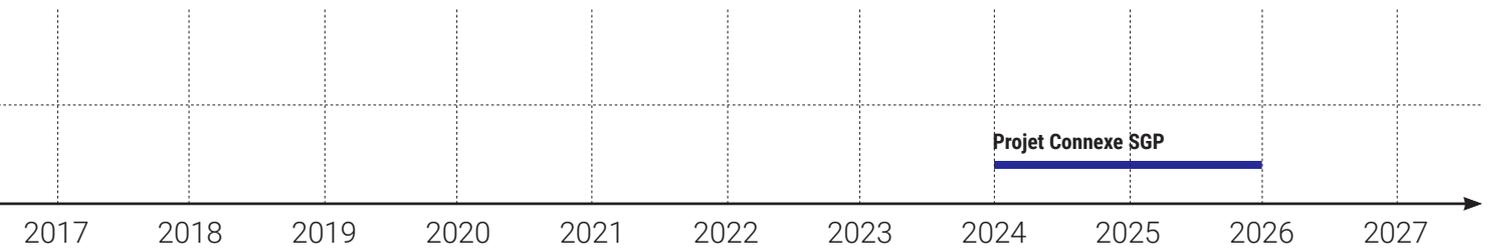
2 PROJETS

3,5 ha de surface de projets
dont 1 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 1 % de la surface du quartier de gare





© Société du Grand Paris ANMA



	Projet Connexe SGP	Pont de Créteil
Communes de rattachement	Saint-Maur-des-Fossés	Saint-Maur-des-Fossés
Type de projet	Projet Connexe	Autre
Date d'achèvement	2024 - 2026	2030
Surface au sol (ha)	0,2	3,3
Nombre de logements	non défini	-
Logements (m²)	non défini	-
dont logements sociaux (m²)	non défini	-
Bureaux (m²)	non défini	-
Activités (m²)	non défini	-
Equipements (m²)	non défini	-
Commerces (m²)	non défini	-
Surface totale (m²)	6 800	-
Densité bâtie du projet *	3,33	-
Maîtrise d'ouvrage	SGP	-
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	non défini	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet {
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié

Foncier de l'EPFIF

- Secteur de maîtrise foncière
- Secteur de veille foncière

Espace public et espace vert

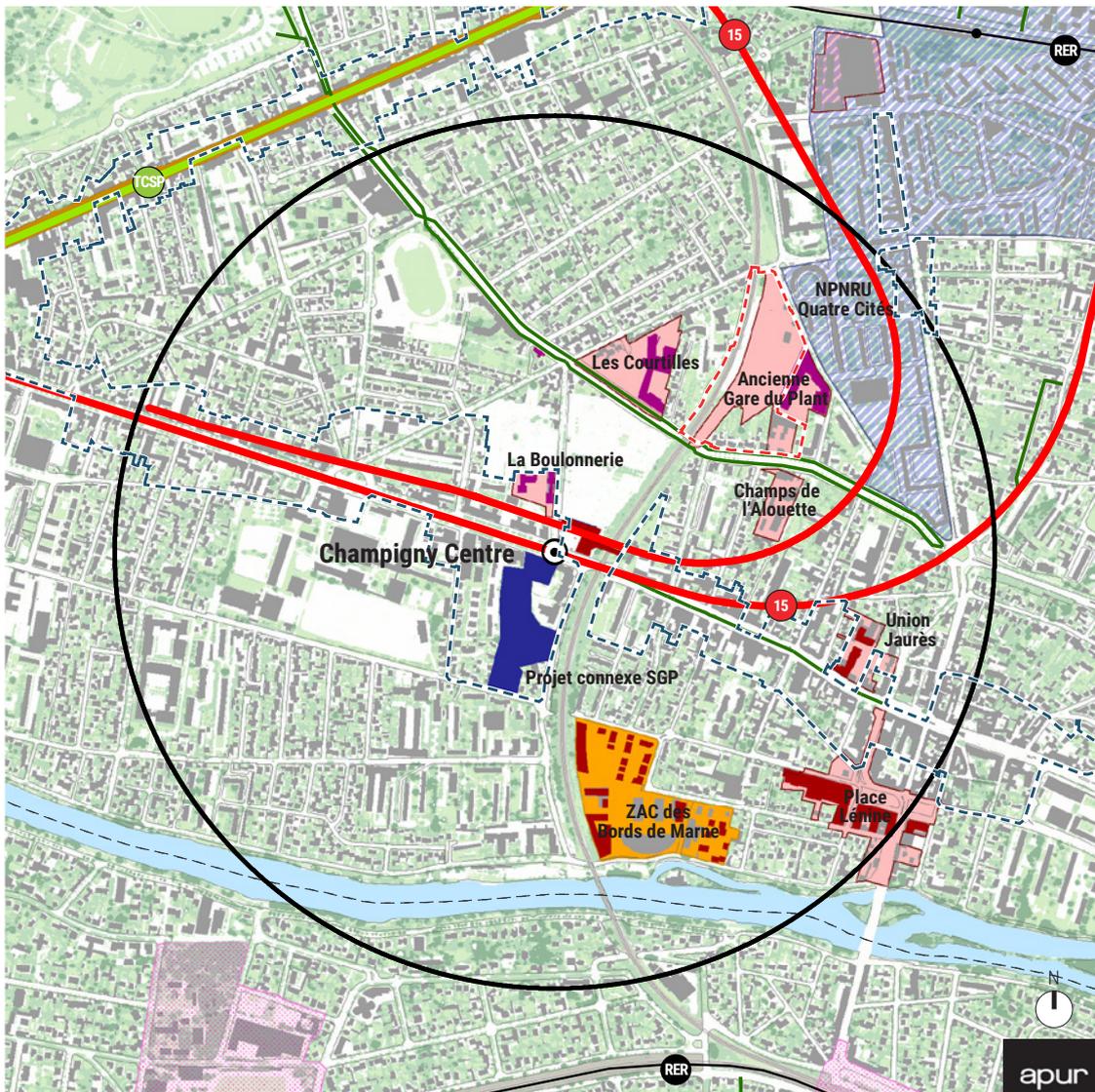
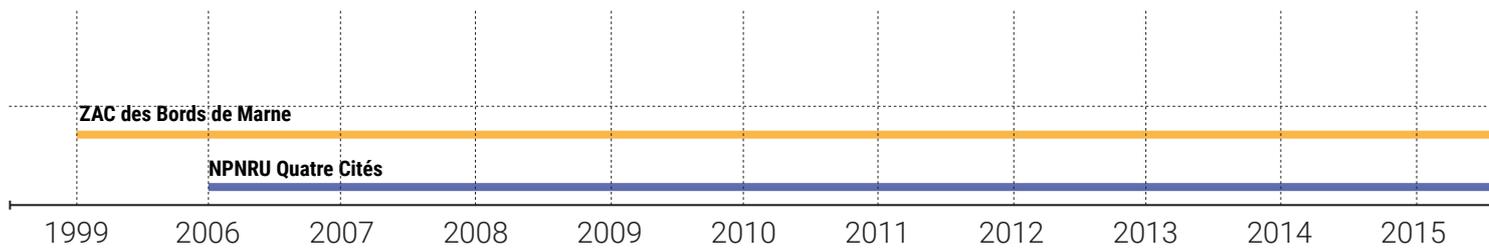
- Création d'espace public
- Requalification de l'espace public existant
- Espace vert en projet
- Espace vert privé en projet
- Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Champigny Centre

9 PROJETS

55 ha de surface de projets
dont 24 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 12 % de la surface du quartier de gare



1 753 logements
dont 1 293 logements restent à bâtir

106 887 m² de logements
dont 61 087 m² de logement restent à bâtir

15 000 m² de bureaux
dont 15 000 m² de bureaux restent à bâtir

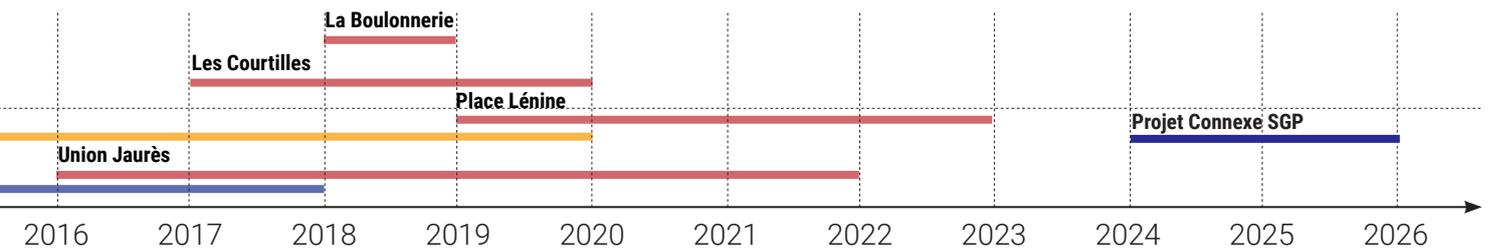
16 098 m² d'activités
dont 15 198 m² d'activités restent à bâtir

1 000 m² d'équipements
dont 1 000 m² d'équipements restent à bâtir

11 271 m² de commerces
dont 10 521 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Richez associés



	NPNRU Quatre Cités	Champs de l'Alouette	La Boulonnerie	Les Courtilles	ZAC des Bords de Marne	Place Lénine	Union Jaurès	Projet Connexe SGP	Ancienne Gare du Plant
Communes de rattachement	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne
Type de projet	PRU	Autre	Autre	Autre	ZAC	Autre	Autre	P. Connexe	Autre
Date d'achèvement	2018	2018	2019	2020	2020	2020 - 2023	2022	2024 - 2026	2025
Surface au sol (ha)	42,6	0,6	0,4	1,8	4,7	0,9	0,9	0,1	3,3
Nombre de logements	260	200	151	100	0	323	314	105	300
Logements (m²)	20 800	25 000	9 628	6 900	0	18 789	15 970	4 800	5 000
dont logements sociaux (m²)	-	-	4 830	-	0	5 637	5 696	0	-
Bureaux (m²)	0	-	0	-	15 000	non défini	0	0	-
Activités (m²)	900	-	0	-	0	0	198	0	15 000
Equipements (m²)	0	-	0	-	0	1 000	0	0	-
Commerces (m²)	250	500	0	-	0	4 294	4 197	530	1 500
Surface totale (m²)	21 950	25 500	9 628	6 900	21 500	24 083	20 365	5 330	21 500
Densité bâtie du projet *	-	3,96	2,21	0,39	0,46	2,54	2,26	3,64	0,65
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Champigny-sur-Marne	-	Opérateur : Altarea Cogedim	-	Ville de Champigny-sur-Marne / Sadev 94	Sadev 94	Opérateur : Bouygues Immobilier	SGP	-
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	-	-	Cenci & Jacquot	-	TAG Architecte	Agence François Leclercq	Groupe A	-	-

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne de Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié }
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

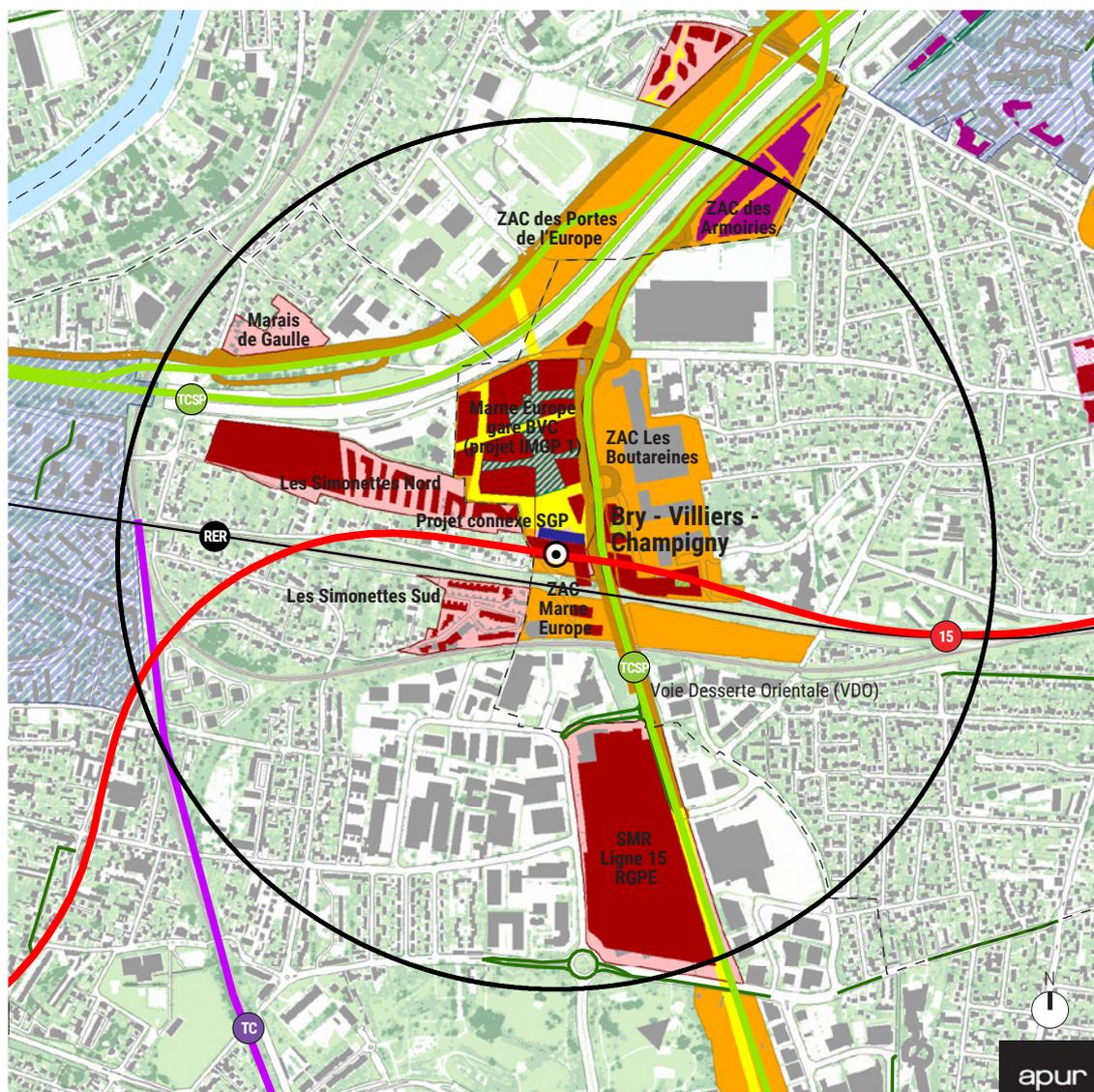
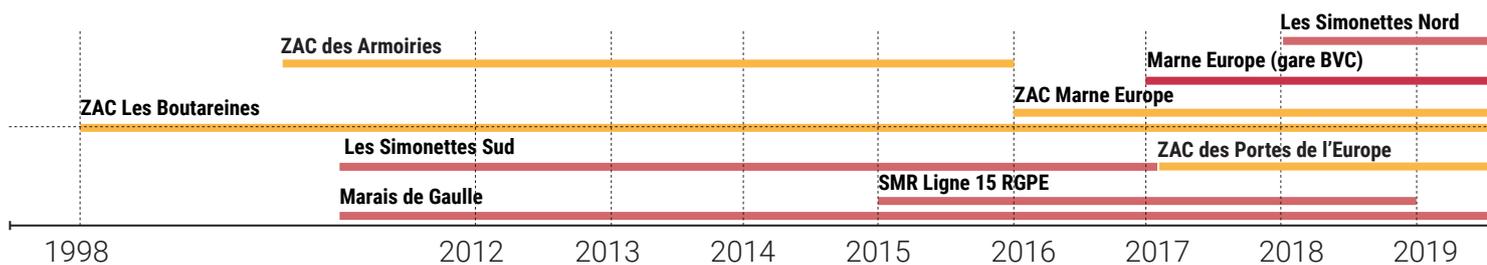
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Bry - Villiers - Champigny

10 PROJETS

48 ha de surface de projets
 dont 46 ha strictement dans les quartiers de gare
 soit 23 % de la surface du quartier de gare



1 547 logements
dont 1 432 logements restent à bâtir

107 500 m² de logements
dont 96 500 m² de logement restent à bâtir

107 600 m² de bureaux
dont 107 600 m² de bureaux restent à bâtir

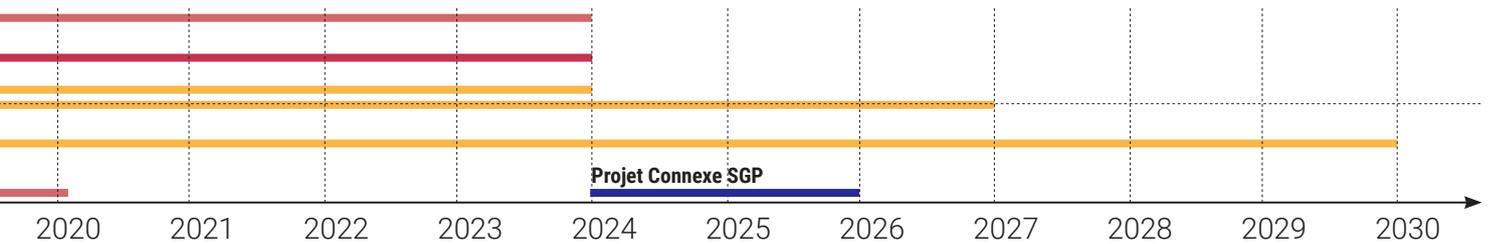
70 650 m² d'activités
dont 70 650 m² d'activités restent à bâtir

5 500 m² d'équipements
dont 5 500 m² d'équipements restent à bâtir

47 347 m² de commerces
dont 17 347 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris – Richez associés – X-TU Architects



	ZAC des Armoiries	Les Simonettes Sud	SMR Ligne 15 RGPE	Marais de Gaulle	ZAC Marne Europe	Marne Europe (gare BVC)	Les Simonettes Nord	Projet Connexe SGP	ZAC Les Boutareines	ZAC des Portes de l'Europe
Communes de rattachement	Bry-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Villiers-sur-Marne	Villiers-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	Villiers-sur-Marne	Villiers-sur-Marne	Bry-sur-Marne
Type de projet	ZAC	Autre	Autre	Autre	ZAC	IMGP 1	Autre	P. Connexe	ZAC	ZAC
Date d'achèvement	2016	2017	2019	2020	2024	2024	2024	2024-2026	2027	2030
Surface au sol (ha)	4,4	2	6,4	1,7	11,2	3,9	5,1	0,3	7,6	9,2
Nombre de logements	-	115	0	99	933	708	400	273	0	non défini
Logements (m²)	-	11 000	0	6 000	62 500	47 500	28 000	9 281	0	non défini
dont logements sociaux (m²)	-	0	0	-	8 750	6 650	-	0	0	non défini
Bureaux (m²)	-	0	0	0	75 000	34 000	10 000	6 300	22 600	non défini
Activités (m²)	-	0	50 000	5 000	3 650	3 650	12 000	0	0	non défini
Equipements (m²)	-	0	0	0	0	0	0	0	5 500	non défini
Commerces (m²)	30 000	0	0	347	17 000	16 000	0	2 700	0	non défini
Surface totale (m²)	30 000	11 000	50 000	13 398	186 150	126 850	50 000	18 261	28 100	non défini
Densité bâtie du projet *	0,68	0,54	0,78	0,79	1,66	-	0,98	-	0,37	non défini
Maîtrise d'ouvrage	EPAMARNE	Sadev 94	SGP	Sadev 94	EPAMARNE	EPAMARNE	Ville de Champigny-sur-Marne Aménageur : Sadev 94	SGP / Opérateur : Compagnie de Phalsbourg	EPAMARNE	EPAMARNE
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	-	Lebard Simonneau-Hennig Geru	EGIS Bâtiment / Richez Associés	-	Atelier Ruelle	Kengo Kuma/XTU/Boeri/Green/OXO/Koz	François Leclercq	X-TU Architects	-	Atelier Marion Talagrand

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

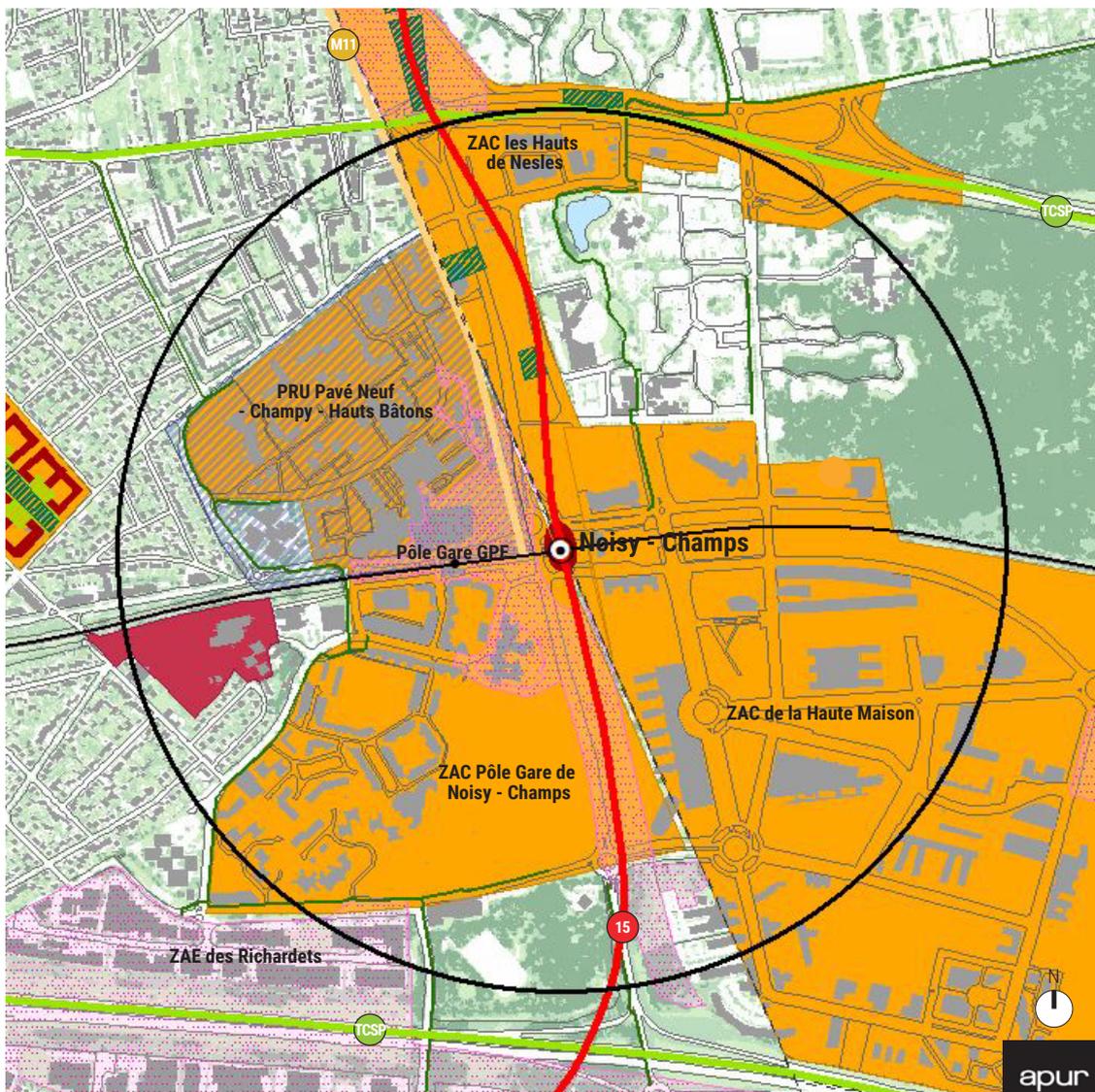
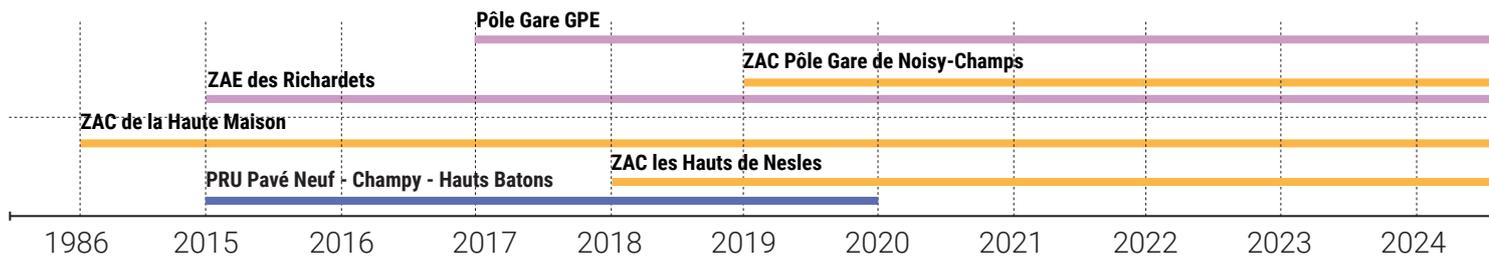
- opérations livrées**
- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Noisy - Champs

6 PROJETS

269 ha de surface de projets
dont 133 ha strictement dans les quartiers de gare
soit 66 % de la surface du quartier de gare



9 158 logements
dont 8 800 logements restent à bâtir

30 000 m² d'activités
dont 30 000 m² d'activités restent à bâtir

534 702 m² de logements
dont 510 000 m² de logements restent à bâtir

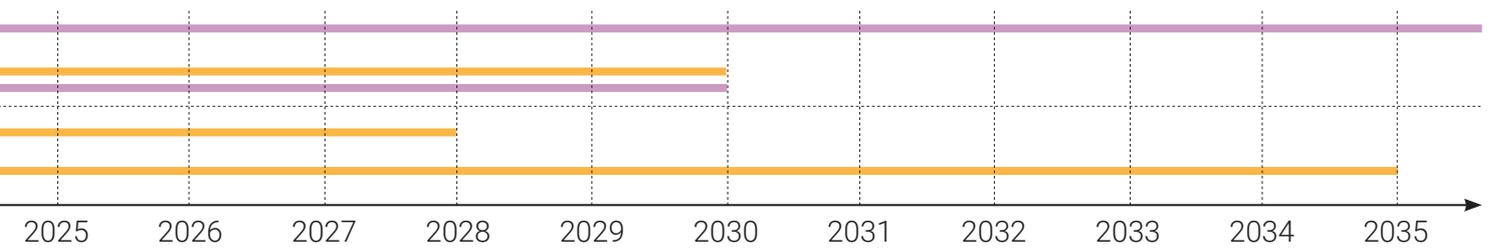
320 000 m² d'équipements
dont 320 000 m² d'équipements restent à bâtir

391 850 m² de bureaux
dont 391 850 m² de bureaux restent à bâtir

38 240 m² de commerces
dont 38 240 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - JM Durhilleul



	PRU Pavé Neuf - Champy - Hauts Batons	ZAC de la Haute Maison	ZAC Pôle Gare de Noisy-Champs	ZAE des Richardets	ZAC les Hauts de Nesles	Pôle Gare GPE
Communes de rattachement	Noisy-le-Grand	Champs-sur-Marne	Noisy-le-Grand	Noisy-le-Grand	Champs-sur-Marne	Noisy-le-Grand
Type de projet	PRU	ZAC	ZAC	OAP	ZAC	OAP
Date d'achèvement	2020	2028	2030	2030	2035	-
Surface au sol (ha)	53	123	61,4	60	31,4	9,2
Nombre de logements	358	4 100	1 200	-	3 500	900
Logements (m²)	24 702	200 000	80 000	-	230 000	-
dont logements sociaux (m²)	-	-	-	-	69 000	-
Bureaux (m²)	-	300 000	51 850	-	40 000	-
Activités (m²)	-	30 000	0	-	0	-
Equipements (m²)	-	320 000	0	-	0	-
Commerces (m²)	-	14 000	4 240	-	20 000	-
Surface totale (m²)	24 702	873 000	136 090	-	290 000	-
Densité bâtie du projet *	-	0,71	0,22	-	0,92	-
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Noisy-le-Grand	EPAMARNE	SPLA-IN Noisy-Est	Ville de Noisy-le-Grand	EPAMARNE	EPAMARNE
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	-	Anyoji Beltrando	non défini	-	Anyoji Beltrando	groupement MTI / AUPA

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- Grand Paris Express (GPE)**
- Ligne du Grand Paris Express
 - Périmètre de 800 m autour des gares
- Autres projets de Transport en Commun (TC)**
- TC existant
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Tram - train
 - TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

- Secteurs d'aménagement**
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
 - Projet connexe Société du Grand Paris
 - Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
 - Autre secteur de projet (ex : opération privée)
 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Bâti**
- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
 - En projet { Bâti créé, Bâti requalifié
- Foncier de l'EPFIF**
- Secteur de maîtrise foncière
 - Secteur de veille foncière

- Espace public et espace vert**
- Création d'espace public
 - Requalification de l'espace public existant
 - Espace vert en projet
 - Espace vert privé en projet
 - Piste cyclable existante

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités





ANNEXES



LES ENTRETIENS MENÉS

Le 09.10.2018 :

Quartier de gare : Bry - Villiers - Champigny

Communes de rattachement : Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne

Projets concernés : ZAC Marne Europe, Marne Europe (projet IMGP 1), ZAC Les Boutareines

Acteurs rencontrés : EPAMARNE, Alexandre Chirier, Didier Desfoux et Alessandro Elli

le 09.10.2018 :

Quartier de gare : Noisy - Champs

Commune de rattachement : Champs-sur-Marne

Projets concernés : **ZAC de la Haute Maison, ZAC les Hauts de Nesles, ZAC Pôle Gare de Noisy-Champs**

Acteurs rencontrés : EPAMARNE, Ines Bouchikhi, Alexandre Chirier et Alessandro Elli

le 12.10.2018 :

Quartiers de gare : Issy RER, Fort d'Issy – Vanves – Clamart

Commune de rattachement : Issy-les-Moulineaux

Projets concernés : **ZAC Léon Blum, ZAC Léon Blum - Ilot E (projet IMGP 1), Ecoquartier du Fort d'Issy**

Acteurs rencontrés : **Ville d'Issy-les-Moulineaux**, Julien Larnicol et Christelle Mauger

le 17.10.2018 :

Quartiers de gare : Villejuif Institut Gustave-Roussy, Villejuif Louis-Aragon

Commune de rattachement : Villejuif

Projets concernés : **ZAC Campus Grand Parc, ZAC Aragon**

Acteurs rencontrés : **Sadev 94**, Olivia Adelaikom et Olivia Verrier

le 22.10.2018 :

Quartier de gare : Bagneux

Commune de rattachement : Bagneux

Projet concerné : **ZAC Ecoquartier Victor Hugo**

Acteur rencontré : **Sadev 94**, Gauthier Déremaux

le 23.10.2018 :

Quartier de gare : Le Vert de Maisons

Commune de rattachement : Alfortville

Projets concernés : **NPNRU Quartier Sud Chanteraine, ZAC Chanteraine**

Acteurs rencontrés : **Ville d'Alfortville**, Cécile Dang et Audrey Tissot

le 30.10.2018 :

Quartiers de gare : tous les quartiers de gare de la ligne 15 sud

Projets concernés : **projets culturels et artistiques de la Société du Grand Paris**

Acteurs rencontrés : **Société du Grand Paris**, Pierre-Emmanuel Becherand et Juliette Giovannoni

le 31.10.2018 :

Quartier de gare : Les Ardoines

Commune de rattachement : Vitry-sur-Seine

Projet concerné : **ZAC Gare des Ardoines**

Acteurs rencontrés : **Grand Paris Aménagement**, Brice Drouin. **Ville de Vitry-sur-Seine**, Pascale Dauphin

le 12.11.2018 :

Quartiers de gare : tous les quartiers de gare de la ligne 15 sud

Projets concernés : **les Projets connexes de la Société du Grand Paris**

Acteurs rencontrés : **Société du Grand Paris**, Julia Pfterzel et Ioannis Valougeorgis

le 19.11.2018 :

Quartier de gare : Créteil l'Echat

Commune de rattachement : Créteil

Projet concerné : **ZAC du Triangle de l'Echat**

Acteur rencontré : **Grand Paris Aménagement**, Pauline Valiergue

le 28.11.2018 :

Quartiers de gare : Vitry Centre, Les Ardoines

Commune de rattachement : Vitry-sur-Seine

Projets concernés : **PRU Centre Ville-Mario-Vilmorin-Robespierre, Commune De Paris-8 Mai 1945, PRU Balzac**

Acteurs rencontrés : **Ville de Vitry-sur-Seine**, Nicolas Ermissé et Karine Hameau

le 31.01.2019 :

Quartier de gare : Champigny Centre

Commune de rattachement : Champigny-sur-Marne

Projets concernés : **l'ensemble des projets urbains liés au quartier de gare Champigny Centre**

Acteurs rencontrés : **Ville de Champigny-sur-Marne**, Jacques-Jo Brac, Véronique Moly, Hélène Streiff-Nikonoff

le 14.03.2019 :

Quartier de gare : Bagneux

Commune de rattachement : Bagneux

Projets concernés : **NPNRU Pierre Plate, ZAC Ecoquartier Victor Hugo**

Acteurs rencontrés : **Ville de Bagneux**, Yasmine Boudjenah

le 19.03.2019 :

Quartiers de gare : tous les quartiers de gare de la ligne 15 sud

Projets concernés : **les Comités de pôle de la Société du Grand Paris**

Acteurs rencontrés : **Société du Grand Paris**, Julien Peyron

BIBLIOGRAPHIE

Aldhuy J. (EUP), Altaber C. (CGET), Barbé C. (Société du Grand Paris), Jazouli A. (CGET), Heitz A. (EUP) et Wenglenski S. (EUP), *Grand Paris Express et quartiers de la politique de la ville : quel impact des futures gares ? Une analyse vue du terrain*, travail publié par le CGET, Juin 2018

https://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/en_detail_synthese_gpe_et_qp_v_-_cget.epub

Apur, Les données de l'Apur en opendata : <http://opendata.apur.org/>

Apur, *Référentiel pour une gestion à la source des eaux pluviales dans la métropole*, Avril 2019

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/referentiel-une-gestion-source-eaux-pluviales-metropole>

Apur, *Enseignement supérieur et Grand Paris Express*, Avril 2019

Apur, *Le rabattement aux futures gares du Grand Paris Express*, Avril 2018

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/rabattement-aux-futures-gares-grand-paris-express>

Apur, *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017 – Révéler l'existant pour préparer l'avenir*, Janvier 2018

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/synthese-observatoire-quartiers-gare-2014-2017>

Apur, *Quels logements dans les quartiers de gare du Grand Paris Express ?*, Septembre 2017

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/logements-quartiers-gare-grand-paris-express>

Apur, *Sports et Grand Paris Express*, Mars 2017

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/sports-grand-paris-express>

Apur, *Santé et Grand Paris Express*, Décembre 2015

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/sante-grand-paris-express>

Apur, *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris*, carte interactive, Septembre 2015

https://www.apur.org/dataviz/observatoire_des_gares/index.html

Apur, *Grand Paris Express et lieux culturels* Juin 2015

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/grand-paris-express-lieux-culturels>

Apur, « Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris », 7 analyses croisées publiées par l'Apur, de Juillet 2014 à Décembre 2016

Bureau D., Quinet E., Prager J-C., *Le Grand Paris Express, les sept clés du succès*, Ed. Economica, Janvier 2019

CCI Paris Ile de France, Société du Grand Paris, *Tableau de Bord de la Situation des entreprises n.5*, Juin 2018

CCI Val-de-Marne, *L'impact des travaux du Grand Paris Express sur les activités de proximité 2015-2017 et Tableaux de bord de la situation des entreprises dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud*, Juin 2018

CITY Linked, *L'inventaire des réinventer*, Décembre 2018

DRIEA Île-de-France Unité Départementale de Hauts-de-Seine, *Atlas des zones d'aménagement concerté (ZAC) Hauts-de-Seine*, Edition 2017

IAU Ile-de-France, *40 ans d'aménagement aux abords des nouvelles gares, Quelles leçons pour demain ?*, Décembre 2018

<https://www.iau-idf.fr/nos-travaux/publications/40-ans-damenagement-aux-abords-des-nouvelles-gares.html>

Société du Grand Paris, *Culture et création du Grand Paris Express*, site internet de la Société du Grand Paris, <https://www.culture-grandparisexpress.fr/>

Société du Grand Paris, *Les places du Grand Paris Express. Portfolio des pôles - Ligne 15 sud*, Mars 2019

Société du Grand Paris, *Champigny Centre : une gare pour un centre-ville élargi*, Février 2019

Société du Grand Paris – Kisio, Cotech du 24 janvier 2019

Société du Grand Paris, *Inventons la métropole du Grand Paris, Panorama des innovations dans les projets lauréats*, Juin 2018

Société du Grand Paris – tgfpt, Cotech du 14 octobre 2016

Urbanova, *Kit de survie au pays des APUI*, juillet 2018

<http://urba-nova.com/lab/>

Les mutations dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud

OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

En 2025 de Pont de Sèvres à Noisy-Champs, la ligne 15 sud du Grand Paris Express desservira 16 nouvelles gares. Près de 4,1 millions de mètres carrés sont encore programmés, répartis au sein de 80 projets urbains qui couvrent 21 % de la superficie des quartiers de gare. Ces projets entraîneront d'ici 10 ans la réalisation de 33 000 logements, 1,4 million de m² de bureaux, et près de 0,9 million de mètres carrés d'autres surfaces d'activités. Des opérations de renouvellement urbain sont également engagées dans 12 quartiers sur 16 garantissant le maintien des populations déjà présentes et améliorant leur cadre de vie. L'étude des mutations urbaines des quartiers de gare de la ligne 15 sud est la première de ce genre éditée par l'Observatoire des quartiers de gare piloté par l'Apur, la Société du Grand Paris et la DRIEA. L'établissement public Grand Paris Aménagement a contribué à cette étude. Une deuxième étude de ce genre sera publiée à l'été 2019 concernant les 19 gares des autres lignes du Grand Paris Express livrées d'ici 2025. L'ensemble des gares dont la mise en service est prévue au-delà de 2025 fera l'objet d'études ultérieures. L'étude souligne une tendance au rééquilibrage en matière de mixité fonctionnelle et sociale. À terme, les opérations en cours et à venir devraient amener à un équilibre de 60 % de logements et 40 % d'activités.

Plusieurs leviers de réduction des inégalités sont identifiés, parmi lesquels des gains d'accessibilité pour les ensembles de logements sociaux, une production de logements importante et diversifiée dont des logements sociaux (30 % de logements sociaux dans les quartiers de gare aujourd'hui et une production de 800 nouveaux logements sociaux par an en moyenne) ainsi qu'une meilleure desserte des équipements métropolitains (notamment les lieux d'enseignement : Institut Gustave-Roussy, Cité Descartes, etc.).

Sur le plan environnemental, si l'étude met en évidence une ambition plus forte pour les projets à venir que dans ceux déjà réalisés, la multiplicité des acteurs nécessite une attention particulière pour relever les défis de la ville inclusive et zéro carbone. La géothermie, l'utilisation du bois, le recyclage des terres excavées sont quelques-unes des actions souvent mises en œuvre dans les projets.

La place réservée aux espaces publics dans les futurs quartiers de gares reste faible. Le travail réalisé ici propose plusieurs actions possibles pour amplifier les apports de la future ligne 15 sud, par exemple la création de franchissements et l'augmentation d'aménagements cyclables pour faciliter le rabattement aux gares.

Enfin, si le rééquilibrage territorial est inscrit dans les programmations, le décalage de réalisation et l'analyse des calendriers des opérations montrent encore aujourd'hui un fort contraste aux deux extrémités de la ligne qui devrait s'atténuer avec le temps. À l'ouest, le quartier Pont de Sèvres est très avancé dans sa mutation avec une forte densification et à l'est, le quartier Noisy-Champs, qui porte la même ambition, est en décalage de réalisation.

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 :

