

apur

MUTATIONS DANS LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

35 GARES MISES EN SERVICE D'ICI 2025



Société
du Grand
Paris



Novembre 2019

**MUTATIONS
DANS LES QUARTIERS DE GARE
DU GRAND PARIS EXPRESS**

35 GARES MISES EN SERVICE D'ICI 2025

Remerciements

L'étude « Mutations des 35 quartiers de gare » est le résultat d'un travail collectif issu d'échanges avec de très nombreux partenaires au premier rang desquels la Société du Grand Paris et la DRIEA.

Nous remercions tout particulièrement le Préfet de la Région Ile-de-France, Michel Cadot, qui a installé le comité « vitalité des quartiers de gare », contributeur essentiel à ce document. Ce comité réunit l'Apur, le Cabinet du Préfet d'Ile-de-France, la DRIEA, l'EPF Ile-de-France, GPA et la SGP.

Merci à toutes et tous et bonne lecture.

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, Julien PEYRON, avec Ioannis VALOUGEORGIS, assistés par Noa BENHAIEM
- **la DRIEA Ile-de-France** : Hervé SCHMITT, avec Éric CHOMETON
- **Grand Paris Aménagement** : Damien ROBERT, Maxime IRAGNES, avec Marie GHIRINGHELLI, Alexandra VERGUET
- **l'EPF Ile-de-France** : François BERTRAND, avec Georges BEATON, Jean FOISIL, Julien PLACE

Cartographie et traitement statistique : **Christine DELAHAYE, Morad KHALOUA, 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

Sommaire

AVANT-PROPOS	4
INTRODUCTION	6
1. Les mutations engagées dans les quartiers de gare :	
panorama des projets urbains	9
Les projets d'aménagement dans les quartiers de gare du Grand Paris Express.	10
Des mutations entre nouveaux développements et renouvellement de quartiers existants	28
2. Les mutations des quartiers de gare face aux enjeux de 5 politiques publiques	47
L'accélération de la construction de logements, la mixité fonctionnelle et le rééquilibrage territorial.	48
La mixité sociale et la réduction des inégalités	74
L'engagement environnemental et l'innovation au service de la ville zéro carbone	88
L'accessibilité et l'embellissement des espaces publics	110
Les nouveaux modes de faire, la diversification des usages et des outils.	134
CONCLUSION	144
Portrait des mutations dans 35 quartiers de gare du Grand Paris Express	147
Annexes	221
Les entretiens menés	222
Bibliographie	225
Les publications de l'Observatoire des Quartiers de gare du GPE	227

Note de lecture :

Les éléments d'analyse s'appuient sur des informations réunies auprès des acteurs. Certaines de ces informations peuvent avoir évolué au moment de la parution de cet ouvrage.

AVANT-PROPOS

En décembre 2017, la synthèse de l'observatoire des quartiers de gare était publiée sous le titre : *Révéler l'existant pour préparer l'avenir*.

Aujourd'hui l'avenir se construit et c'est une première synthèse des mutations en cours dans les quartiers de gares du Grand Paris Express que nous publions.

Fruit du partenariat entre la Société du Grand Paris, l'Atelier parisien d'urbanisme et la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, élargi aux services du Préfet de région, à Grand Paris Aménagement et à l'Établissement public foncier d'Île-de-France, cette étude témoigne de la vitalité émergente des quartiers de gare du Grand Paris Express.

L'énorme mutation des quartiers de gare qu'elle présente à travers l'analyse des 186 projets d'aménagement identifiés dans les 35 quartiers entourant les gares à livrer d'ici 2025 impressionne.

Est-ce que ce sont les gares qui se sont installées là où il y avait des projets urbains et des potentiels d'aménagement ou au contraire les projets qui sont nés de la future construction d'une gare ? Un peu des deux sans doute.

Les gares se sont d'abord implantées là où il y avait déjà une gare ou une station de métro avec laquelle elle serait en correspondance et contribuerait à créer ce maillage efficace si caractéristique du projet du Grand Paris Express. Parfois, a contrario, il n'y avait pas de gare pré existante sur le site, et le potentiel d'aménagement a été considérablement augmenté grâce à la constitution d'un nœud : c'est le cas à Villejuif-Ins-titut Gustave-Roussy au croisement des lignes 14 et 15, ou bien encore à Saint-Denis Pleyel au croisement des lignes 14, 15, 16 et 17.

Les projets urbains d'initiative publique en cours sont les mutations les plus perceptibles aujourd'hui mais ce ne sont pas les seules : le tissu urbain existant voit lui aussi naître des projets d'initiative privée, plus modestes, directement insérés dans le parcellaire existant et qui contribueront aussi au renouveau et à la dynamique des quartiers de gares. Ces projets sont encore peu perceptibles, parfois quelques chantiers, des permis de construire déposés ou délivrés mais pas encore mis en chantier, ou quelques projets à l'étude présentés par les villes aux habitants mais pas encore traduits dans les documents d'urbanisme ou des montages contractuels.

Ce mouvement va s'amplifier et la SGP va y contribuer davantage en urbanisant les terrains acquis pour installer ses chantiers et ses émergences. La SGP va aussi poursuivre et amplifier son implication et ses attentes dans l'aménagement des espaces publics autour des gares. Les piétons, les bus et les vélos doivent pouvoir accéder aux gares nouvelles avec fluidité, sécurité et... plaisir.

La mutation des quartiers de gares du Grand Paris Express s’amorce à peine. Nourrie par la mobilisation de tous les acteurs publics, dont cette étude rend compte, cette mutation ne peut que se développer et démultiplier les effets urbains du GPE conformément à la volonté du législateur de 2010.

Nous serons collectivement vigilants pour que ces effets urbains continuent de répondre aux grands objectifs des politiques publiques : mixité sociale, mixité programmatique rééquilibrage territorial exigences environnementales... Nous rechercherons à travers l’innovation et l’embellissement des espaces publics la plus grande qualité urbaine pour que ces nouveaux quartiers du Grand Paris soient non seulement bien desservis mais aussi les plus agréables à vivre.

N’oublions jamais une chose essentielle : la réalisation du Grand Paris Express est indispensable à la mutation de ces quartiers, mais ce n’est qu’une étape à la cristallisation urbaine d’un Grand Paris, première métropole (économique, culturelle, universitaire, durable...) d’Europe où il fera avant tout bon vivre : tel sera le premier critère de réussite de ce projet gigantesque.

Thierry Dallard

Président du directoire
de la Société du Grand Paris

INTRODUCTION

Installé en 2013, 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 pour ce nouveau réseau de transport. Il est piloté par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), avec la Société du Grand Paris (SGP), la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) Ile-de-France.

Plus de 90 travaux produits entre 2013 et 2018 ont permis de dresser le portrait de ces quartiers, avec la découverte de leurs spécificités et de leurs diversités au sein des communes et des territoires, avec leurs atouts et leurs faiblesses.

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 sont situées à l'interconnexion de gares de métro, RER ou Transilien existantes, 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.

Une nouvelle étape s'ouvre en 2018, avec pour objet l'étude des mutations en cours et à venir dans les quartiers

de gare. L'Observatoire engage ainsi des travaux qui vont permettre d'apprécier les évolutions en cours et d'évaluer l'impact du nouveau réseau de transport 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 est indispensable d'en maximiser les effets sur le territoire et pour les populations. 5 grands axes ont été retenus pour établir cette analyse :

- 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.

La présente étude porte sur les quartiers des 35 gares qui seront mises en service d'ici 2025 :

- les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud de Pont de Sèvres à Noisy – Champs ;
- les 5 quartiers de gare de l'extension nord de la ligne 14 de Pont Cardinet à Saint-Denis Pleyel et les 7 de l'extension sud de Maison-Blanche Paris XIIIe à Aéroport d'Orly ;
- les 9 quartiers de gare des lignes 16 et 17 de Saint-Denis Pleyel à Clichy – Montfermeil et la gare du Bourget Aéroport sur la ligne 17.

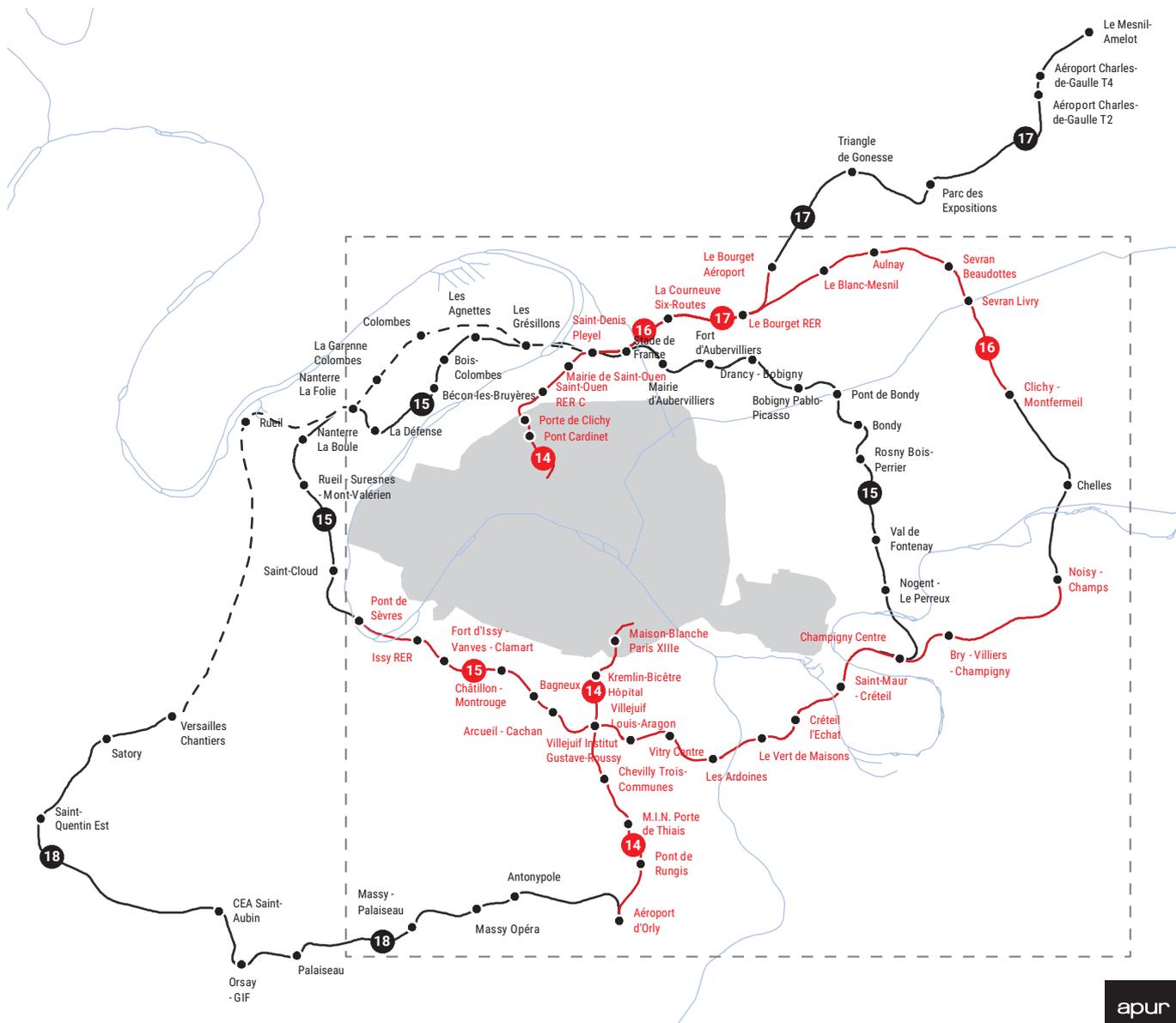
Une première partie de l'étude décrit de façon quantitative et, au regard de leur état d'avancement, les trans-

formations engagées au travers de 186 projets d'aménagement mis en œuvre dans les 35 quartiers de gare. Une deuxième partie développe une approche plus qualitative des mutations urbaines au travers des 5 thématiques de politiques publiques.

Ce travail s'est appuyé d'une part sur les connaissances produites dans le cadre de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express depuis plusieurs années et, d'autre part, a été enrichi par des informations sur les différents projets en cours, fournies par les opérateurs. De très nombreux entretiens ont pu être menés et si le résultat n'est pas exhaustif (et ne le sera jamais, les projets connaissant tous des évolutions au fil de l'eau), 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.

* Un quartier de gare est défini par un rayon de 800 mètres à partir de l'emplacement de la future gare du Grand Paris Express

LE GRAND PARIS EXPRESS



— Gares mises en service d'ici 2025

Source : Calendrier de mise en service de la SGP, cartographie Apur





1. LES MUTATIONS ENGAGÉES DANS LES QUARTIERS DE GARE : PANORAMA DES PROJETS URBAINS



1.1

Les projets d'aménagement dans les quartiers de gare du Grand Paris Express

Des mutations portées par près de 200 projets urbains

Les 35 quartiers de gare comptent 186 projets urbains situés en totalité ou en partie dans le rayon de 800 mètres. Ces projets se décomposent en :

- 61 Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) ;
- 28 Projets de Renouvellement Urbain (PRU) ;
- 22 Projets connexes mis en œuvre par la Société du Grand Paris ;
- 14 projets issus d'Appels à Projets Urbains Innovants (APUI) ;
- 10 Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- 51 autres projets, le plus souvent des opérations privées.

Les projets pris en compte dans ce recensement sont ceux qui ont été livrés depuis 2013 ou sont encore en cours de réalisation et dont l'emprise au sol est supérieure à 2 hectares. Ils sont décrits et présentés quartier de gare par quartier de gare dans la troisième partie de ce document.

Parmi les 186 projets urbains liés aux quartiers des 35 gares du Grand Paris Express mises en service d'ici 2025, une trentaine parmi 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). D'autres entretiens 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

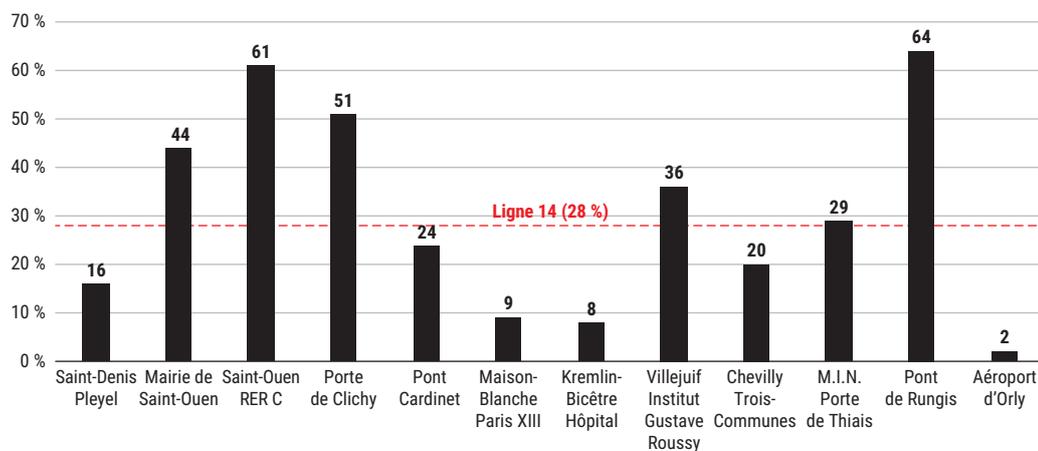
culturels et artistiques de la SGP. Un entretien mené auprès de l'Établissement Public Foncier Ile-de-France a porté sur la stratégie de veille et de maîtrise foncière de l'Établissement Public Foncier Ile-de-France liée aux quartiers de gare du Grand Paris Express.

La totalité des périmètres de projets identifiés autour des 35 gares prévues mises en service d'ici 2025 représente une surface au sol de 3044 hectares. À l'intérieur du périmètre des quartiers de gare (rayon de 800 m autour de la future gare), la part moyenne des surfaces en projet s'élève à 28 %. Si les opérations sont majoritairement définies par de grands secteurs de projets, certaines sont plus petites, ne portent sur quelques parcelles et s'insèrent dans le tissu urbain existant. À l'échelle de chaque quartier, selon le contexte urbain initial, plus ou moins dense, le nombre de projets engagés et la part de chaque quartier en projet est très variable.

La programmation totale des 186 projets compte donc 14 176 297 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.

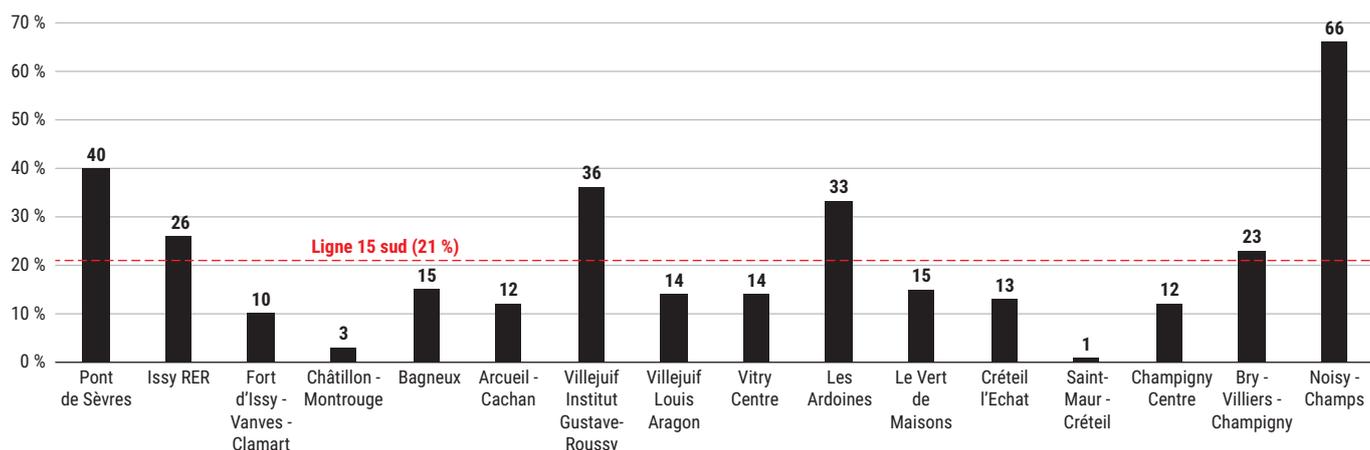
PART DE LA SURFACE AU SOL EN PROJET DANS LES QUARTIERS DE GARE (SURFACE TOTALE)

Ligne 14 : 28 % de la surface des 12 quartiers en projet



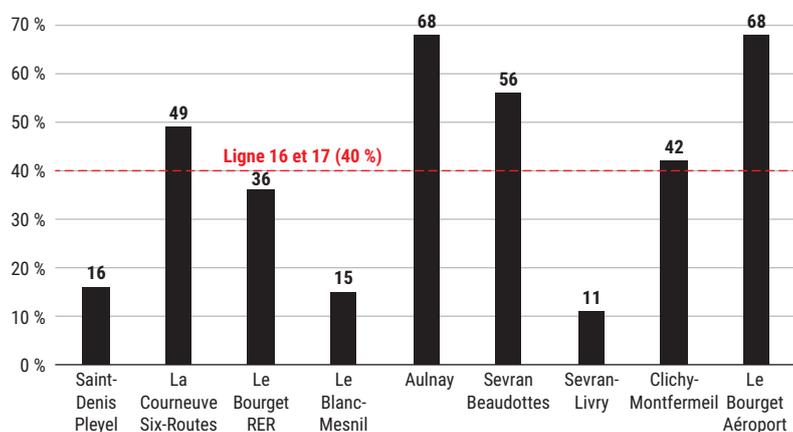
Source : Apur - 2019

Ligne 15 SUD : 21 % de la surface des 16 quartiers en projet



Source : Apur - 2019

Lignes 16 et 17 : 40 % de la surface des 6 quartiers en projet



Source : DRIEA - Sitadel 2019

Plus d'un quart de la surface des quartiers de gare concerné par des projets

En moyenne, plus d'un quart de la surface des 35 quartiers de gare est concernée par des projets urbains (28 %). Si la surface en projet des quartiers de la ligne 14 est dans cette moyenne, celle de la ligne 15 sud est de 21 % tandis qu'elle s'élève à 40 % le long des lignes 16 et 17. La part importante de quartier de gare en projet sur ces deux dernières lignes s'explique principalement par la présence de nombreux projets de renouvellement urbain, dont la caractéristique est d'être défini par de vastes périmètres et dont les objectifs ne sont pas nécessairement liés à des programmes de construction.

À l'inverse, une part plus faible du quartier en projet ne préjuge pas d'un manque de dynamisme dans la construction à venir, en témoigne par exemple le quartier de Saint-Denis Pleyel (16 % de la surface en projet) qui accueillera un futur hub de transport du Grand Paris et un projet urbain dense autour.

La dynamique de projet dans les quartiers de gare peut s'apprécier aussi par le nombre de projets

Les quartiers de gare de Porte de Clichy, Kremlin-Bicêtre Hôpital, Chevilly Trois-Communes (ligne 14), Bry – Villiers – Champigny, Champigny Centre (ligne 15 sud), La Courneuve Six-Routes et Clichy – Montfermeil (lignes 16 et 17) comptent 9 ou 10 projets, le maximum recensé dans les 35 quartiers de gare. Dans ces quartiers, ce nombre de projets reflète des réalités différentes relatives à l'attractivité du tissu en termes de projets de construction, ou en raison de projets de renouvellement urbain, dans lesquels s'imbriquent d'autres secteurs de projet. Dans le premier cas, Champigny Centre est un bon exemple, avec de nombreux « petits » projets privés, tandis que dans le deuxième, les ZAC de la Dhuis et Coeur de ville à Clichy – Montfermeil ont été créées et mises en œuvre

dans le cadre des projets de renouvellement urbain du quartier.

À l'inverse, certains quartiers présentent très peu de projets. 8 quartiers de gare comptent 3 projets recensés ou moins, témoignant de réalités opposées. Ainsi, à Saint-Maur – Créteil ou Sevran – Livry, le tissu déjà constitué est l'un des facteurs explicatifs d'une très faible dynamique de mutations à l'échelle du quartier. En revanche, à Vitry Centre, où seulement 1 projet a été recensé, à Pont de Sèvres ou à Villejuif Institut Gustave-Roussy (3 projets recensés), les projets urbains sont de taille plus conséquente, tant au niveau de la surface visée qu'en nombre de m² programmés.

Le nombre de m² programmés dans les quartiers est révélateur de mutations importantes

L'ampleur des m² programmés dans les projets constitue un élément d'analyse pour jauger des mutations qui s'opèrent d'ores et déjà ou dans un futur proche dans les quartiers de gare.

À ce titre, en considérant les 10 projets produisant le plus de m², chacune des lignes comprend des projets de grande

ampleur. Le plus important est la ZAC Seguin Rives de Seine à Pont de Sèvres, avec 952 000 m², quasi achevée aujourd'hui. Suit le projet Val Francilia à Aulnay sur la ligne 16, avec 880 000 m² programmés à l'endroit de l'ancien site PSA, mais qui en revanche n'est pas encore démarré. Les ZAC des Docks de Saint-Ouen (ligne 14) et la ZAC de la Haute-Maison, projets en cours de construction, prévoient également à terme plus de 800 000 m².

Les autres projets connaissent des niveaux d'avancement variés, symboliques des dynamiques de territoires et pour lesquels certains sont fortement liés à celle du Grand Paris Express : la ZAC de la Gare des Ardoines sur la ligne 15 sud (660 000 m²), le projet SENIA et ses 535 200 m² (Pont de Rungis, ligne 14), la ZAC Clichy-Batignolles (492 000 m² à Pont Cardinet, ligne 14), la ZAC Campus Grand Parc à Villejuif Institut Gustave-Roussy (lignes 14 et 15 sud), le secteur Nord – NPNRU du Blanc-Mesnil (350 000 m², sur la ligne 16) et enfin la ZAC Pleyel avec 310 000 m², autour de la gare de Saint-Denis Pleyel et donc emblématique pour le GPE et les mutations qu'il insuffle dans les quartiers de gare.

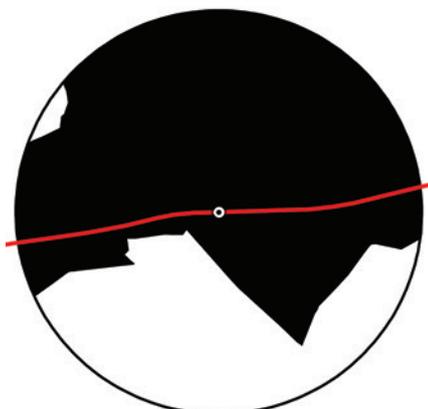
LES 10 PROJETS LES PLUS IMPORTANTS (EN NOMBRE DE M² PROGRAMMÉS)

ZAC Seguin rives de Seine	952 000	Pont de Sèvres	Ligne 15 sud
Val Francilia	880 000	Aulnay	Ligne 16
ZAC de la Haute-Maison	873 000	Noisy - Champs	Ligne 15 sud
ZAC Docks de Saint-Ouen	863 000	Saint-Ouen et Mairie de Saint-ouen	Ligne 14
ZAC gare des Ardoines	660 000	Les Ardoines	Ligne 15 sud
Senia	535 200	Pont de Rungis	Ligne 14
ZAC Clichy-Batignolles	491 988	Pont Cardinet	Ligne 14
ZAC Campus Grand Parc	415 000	Villejuif Institut Gustave-Roussy	Lignes 14 et 15 sud
Secteur Nord NPNRU Le Blanc-Mesnil	349 000	Le Bourget Aéroport	Ligne 16
ZAC Pleyel	310 000	Saint-Denis Pleyel	Lignes 14, 16 et 17

Source : Récolement des données arrêté au 10 juin 2019, merci de nous signaler les évolutions éventuelles

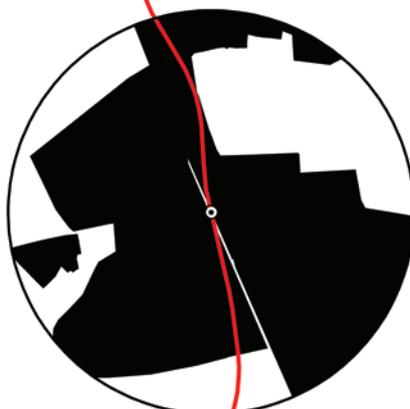
EMPRISE DES SECTEURS DE PROJET AU SEIN DES QUARTIERS DE GARE

Aulnay



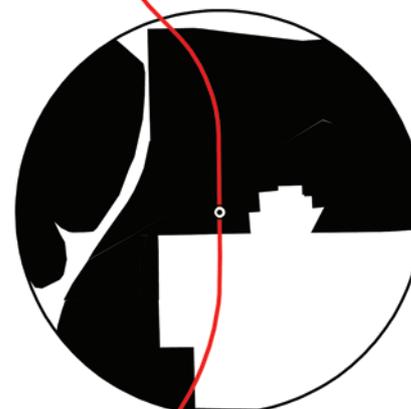
À Aulnay, 68 % de la surface du quartier de gare est en projet

Noisy – Champs



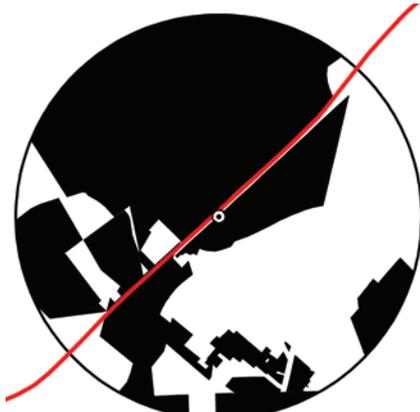
À Noisy – Champs, 66 % de la surface du quartier de gare est en projet

Pont de Rungis



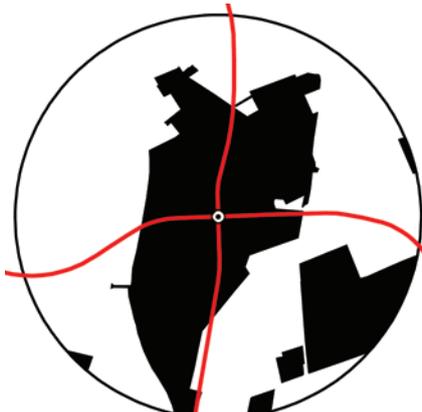
À Pont de Rungis, 64 % de la surface du quartier de gare est en projet

Saint-Ouen RER C



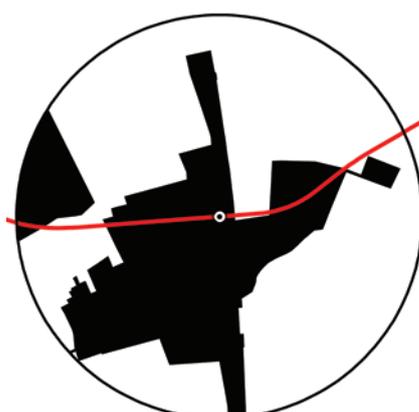
À Saint-Ouen RER C, 61 % de la surface du quartier de gare est en projet

Villejuif Louis-Aragon



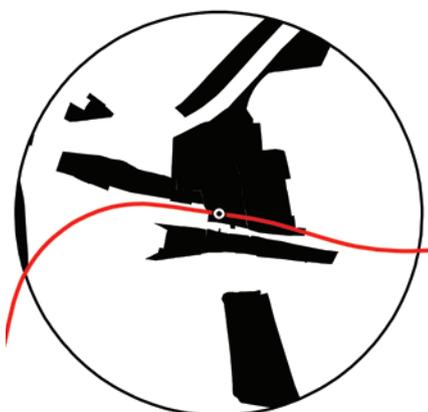
À Villejuif Louis-Aragon, 36 % de la surface du quartier de gare est en projet

Les Ardoines



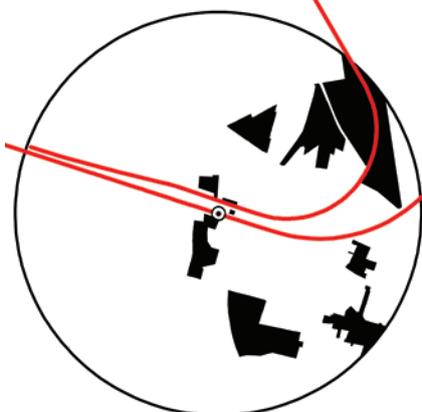
Aux Ardoines, 33 % de la surface du quartier de gare est en projet

Bry – Villiers – Champigny



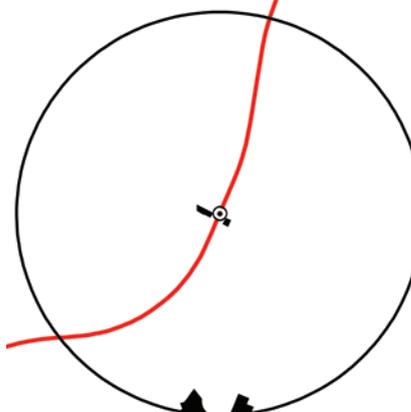
À Bry – Villiers – Champigny, 23 % de la surface du quartier de gare est en projet

Champigny Centre



À Champigny Centre, 12 % de la surface du quartier de gare est en projet

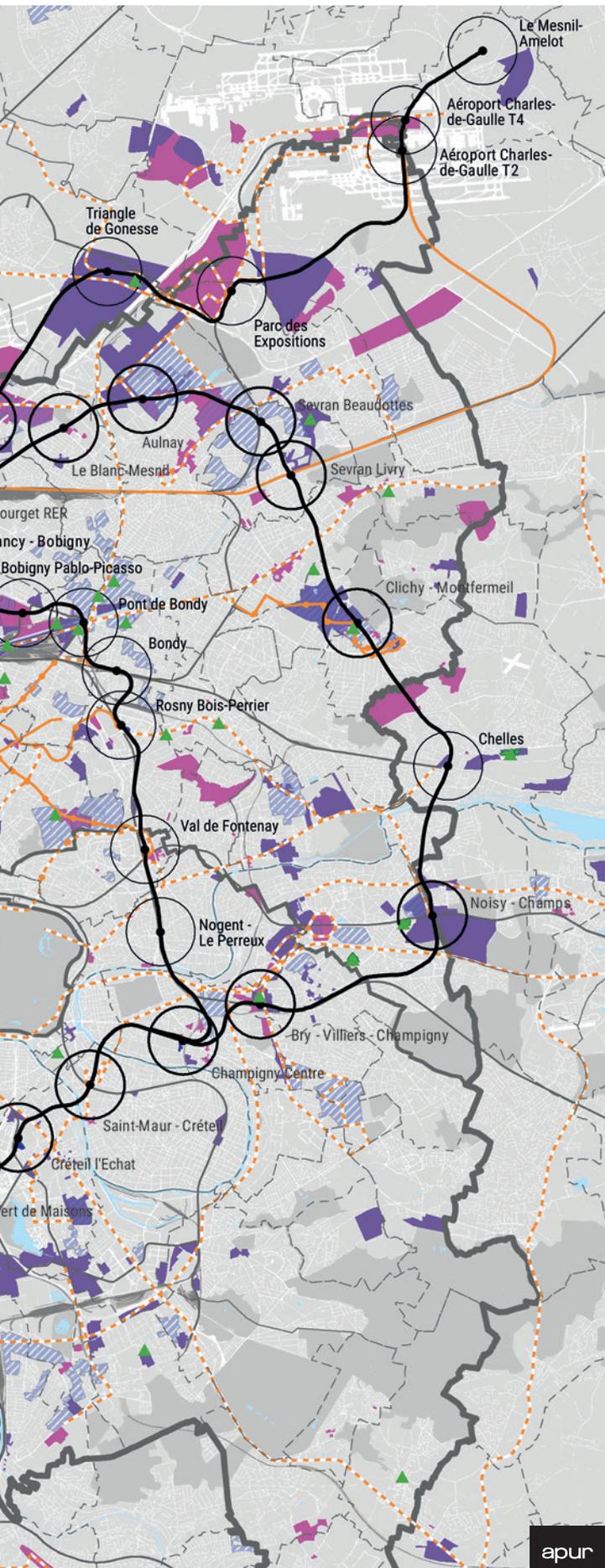
Saint-Maur – Créteil



À Saint-Maur – Créteil, 1 % de la surface du quartier de gare est en projet

Source : Apur - juin 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités





PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET DE TRANSPORTS DU GRAND PARIS



- Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projets de Renouvellement Urbain (PRU)
- Autres projets en cours
- Appels à Projets Urbains Innovants
Réinventer Paris 1, 2, Réinventer la Seine
Reinventing cities
Inventons la Métropole du Grand Paris 1 et 2

Projet de transport

- Rayon de 800 m autour des gares du GPE mises en service d'ici 2025
- Rayon de 800 m autour des gares du GPE
- Réseau existant (Transilien, RER, Métro, Tramway)
- En cours
- À l'étude/en réflexion
- Future gare/station

- Métropole du Grand Paris (MGP)
- Établissement Public Territorial (MGP) et intercommunalité (hors MGP)

Source : Récolement des données transmises par les aménageurs et les collectivités locales arrêtées au 10 juin 2019, traitements Apur

Dans les 35 quartiers de gare qui représentent 7 094 ha, 1 996 ha sont concernés par un projet, soit 28 % de la surface de ces quartiers. 14,18 millions de m² programmés, dont 9,90 millions restent à bâtir.

Ligne 14 : 12 quartiers de gare

61 projets qui recouvrent

934 hectares

5 747 485 m²

de surface de plancher totale programmés

dont 3 560 456 m² restant à bâtir

39 457 logements programmés

dont 27 035 logements restant à bâtir

2 491 461 m² de logements programmés

dont 1 747 554 m² de logements restant à bâtir

1 498 477 m² de bureaux programmés

dont 971 318 m² de bureaux restant à bâtir

398 853 m² d'équipements programmés

dont 327 085 m² d'équipements restant à bâtir

181 820 m² de commerces programmés

dont 122 313 m² de commerces restant à bâtir

119 377 m² d'hôtels programmés

dont 96 843 m² d'hôtels restant à bâtir

737 457 m² d'autres activités programmés

dont 268 303 m² d'activités restant à bâtir

Ces projets d'aménagement concernent **28 % de la surface de quartiers de gare** de la ligne 14*

Ligne 15 SUD : 16 quartiers de gare

81 projets qui recouvrent

1 138 hectares

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

Ligne 16 et 17 : 9 quartiers de gare

52 projets qui recouvrent

1 151 hectares

3 838 219 m²

de surface de plancher totale programmés
dont 3 027 363 m² restant à bâtir

31 348 logements programmés

dont 29 053 logements restant à bâtir

2 139 742 m² de logements programmés

dont 1 971 794 m² de logements restant à bâtir

463 770 m² de bureaux programmés

dont 461 296 m² de bureaux restant à bâtir

136 413 m² d'équipements programmés

dont 128 597 m² d'équipements restant à bâtir

101 155 m² de commerces programmés

dont 96 465 m² de commerces restant à bâtir

65 500 m² d'hôtels programmés

dont 65 500 m² d'hôtels restant à bâtir

298 585 m² d'autres activités programmés

dont 290 782 m² d'activités restant à bâtir

Ces projets d'aménagement concernent **40 % de la surface de quartiers de gare** de la ligne 16 et 17*

35 quartiers de gare

186 projets qui recouvrent**

3 044 hectares

14 176 297 m²

de surface de plancher totale programmés
dont 9 907 406 m² restant à bâtir

108 709 logements programmés

dont 84 276 logements restant à bâtir

7 144 838 m² de logements programmés

dont 5 364 305 m² de logements restant à bâtir

3 228 487 m² de bureaux programmés

dont 2 458 392 m² de bureaux restant à bâtir

919 296 m² d'équipements programmés

dont 800 437 m² d'équipements restant à bâtir

500 029 m² de commerces programmés

dont 358 765 m² de commerces restant à bâtir

200 978 m² d'hôtels programmés

dont 187 444 m² d'hôtels restant à bâtir

1 296 051 m² d'autres activités programmés

dont 695 133 m² d'activités restant à bâtir

Ces projets d'aménagement concernent **28 % de la surface des 35 quartiers de gare***

** Les surfaces programmées dans le quartier de Villejuif IGR sont comptabilisées à la fois pour les lignes 14 et 15 sud et celles de Saint-Denis Pleyel pour les lignes 14,16 et 17. Les totaux pour les 35 quartiers de gare sont en revanche sans double-compte.

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

En complément de la réalisation du réseau du Grand Paris Express, d'autres projets de transport se développent pour améliorer la desserte des territoires et des nouveaux quartiers.

Autour de la ligne 15 sud : 3 lignes de métro seront prolongées (la ligne 4 de Mairie de Montrouge à Bagneux, la ligne 11 de Mairie des Lilas 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 transport en commun en site propre (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.

Autour de la ligne 14 sud : le tramway T9 qui reliera la Porte de Choisy au centre-ville d'Orly passera par le quartier de gare de Maison-Blanche Paris XIII^e. Le futur TCSP Sénia – Orly se connectera avec le tramway T7, le RER C, le réseau de bus du secteur, la ligne 14 sud à Pont de Rungis et enfin les lignes 14 sud et 18 du GPE à Aéroport d'Orly. Deux autres futurs TCSP passeront également par le quartier de gare Aéroport d'Orly : le TCSP Massy – Orly et le TCSP Val d'Yerres-Val de Seine-Orly.

Autour de la ligne 14 nord : aucun projet de transport complémentaire au GPE n'est développé. Les nouvelles gares seront en interconnexion avec des transports en commun déjà existants (la ligne 13 du métro et le RER C).

Autour des lignes 16 et 17 : un projet de TCSP entre Le Bourget et Villepinte est à l'étude sur l'ex-RN2. Il traverserait les quartiers de gare de Le Bourget RER, Le Blanc-Mesnil, Aulnay et Le Bourget Aéroport. Le TCSP Tremblay – Aulnay reliera la Gare d'Aulnay au Tremblay en passant par le quartier de gare Sevran Beaudottes. Le tramway T4 créera une nouvelle liaison depuis Bondy jusqu'à Montfermeil. Il offrira une connexion avec la ligne 16 du GPE à Clichy – Montfermeil et à plus long terme avec la future ligne 15 est du GPE à Bondy. Le prolongement de la ligne 7 du métro de La Courneuve – 8 mai 1945 au Bourget RER est encore à l'étude. Le CDG Express, qui passera par les quartiers de gare de La Courneuve Six-Routes, Le Bourget RER et Sevran – Livry, est un projet de liaison ferroviaire qui reliera la gare de l'Est à Paris à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

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. La surface au sol totale des 35 quartiers de gare représente 7 094 hectares.

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

Les 186 projets liés aux 35 gares qui seront mises en service d'ici 2025 **recouvrent 3 044 hectares, dont 1 996 hectares sont situés strictement dans le rayon de 800 m** qui définit les quartiers de gare. Cela équivaut à **28 % de la surface totale des 35 quartiers de gare.**

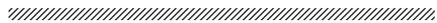
Les « **programmations totales** » prennent en compte la totalité des surfaces créées pour chaque opération car elles ne peuvent pas, en raison de la disponibilité des données et de l'avancement des projets, distinguer les surfaces de plancher créées strictement dans le quartier de gare de celles créées en dehors.

Les chiffres de « **programmations totales** » ne prennent pas en compte les projets de type OAP (Orientations d'Aménagement et de programmation) et la programmation de 23 projets dans 15 quartiers de gare n'est pas encore connue et donc non comptabilisée (2 projets sur la ligne 14 nord à Porte de Clichy et Saint-Ouen RER C ; 9 projets sur la ligne 14 sud à Maison-Blanche Paris XIII^e, Kremlin-Bicêtre Hôpital, M.I.N. Porte de Thiais et Pont de Rungis ; 7 projets sur les lignes 16 et 17 à La Courneuve Six-Routes, Aulnay, Clichy – Montfermeil et Le Bourget Aéroport ; et 5 projets sur la ligne 15 sud à Bagneux, Villejuif Louis-Aragon, Créteil l'Echat, Saint-Maur – Créteil, Bry – Villiers – Champigny).

Parmi les 35 futures gares, 20 seront construites en interconnexion avec des transports en commun ferrés existants (1 avec le Transilien, 11 avec les RER A, B, C et D, 8 avec les métros 7, 8, 9 et 13).

Les 15 quartiers non desservis actuellement sont Kremlin-Bicêtre Hôpital, Chevilly Trois-Communes, M.I.N. Porte de Thiais, Aéroport d'Orly sur la ligne 14 sud ; Bagneux, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Vitry Centre, Champigny Centre et Bry – Villiers – Champigny sur la ligne 15 sud ; et Saint-Denis Pleyel, La Courneuve Six-Routes, Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Clichy – Montfermeil et Le Bourget Aéroport sur les lignes 16 et 17.

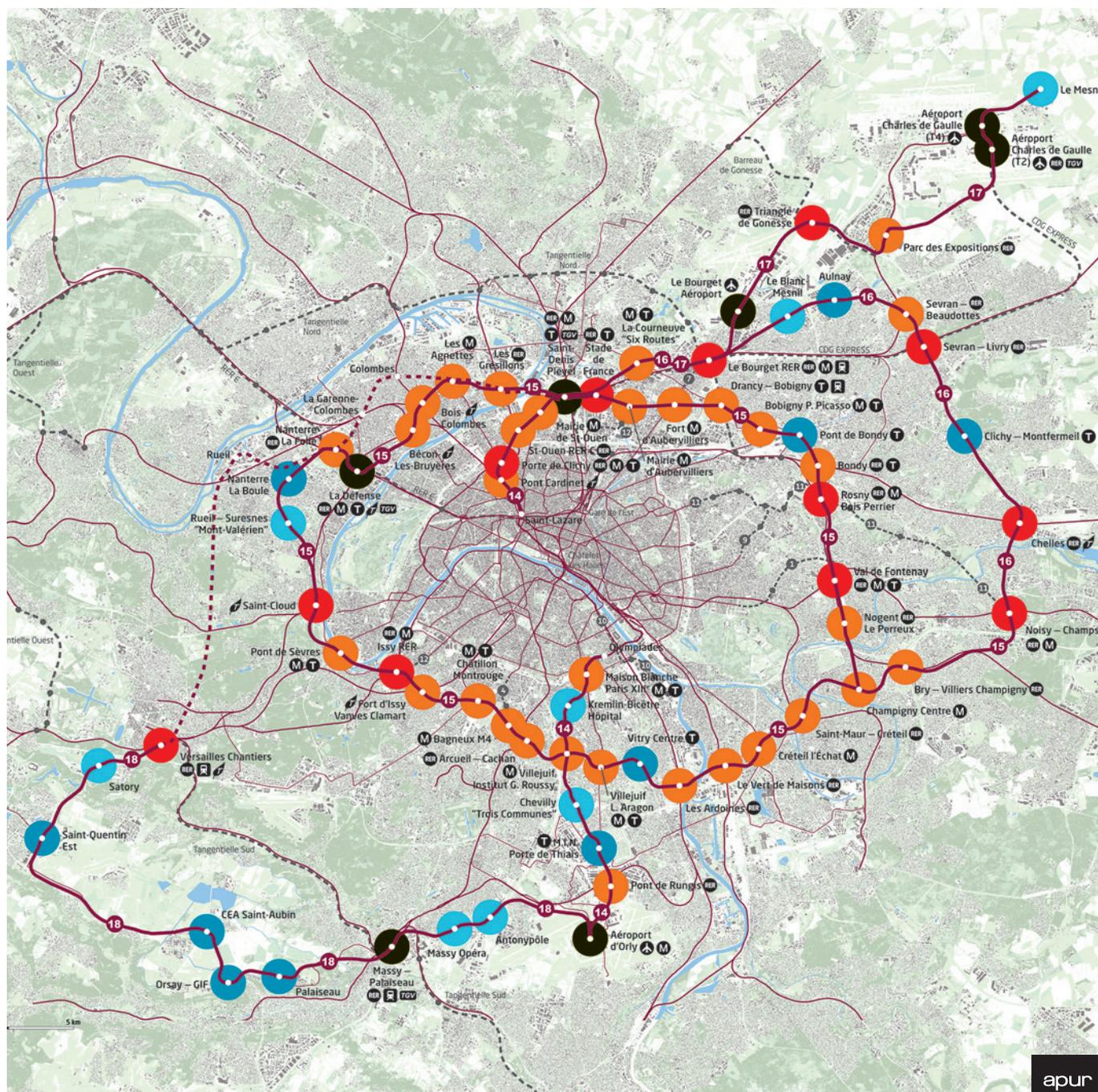
NIVEAU DE DESERTE PAR LES TC À L'HORIZON 2030



- Aéroports / gares TGV
- Correspondance avec au moins 2 TC lourds*
- Correspondance avec au moins 1 TC lourd*
- Correspondance avec Tramway ou TCSP uniquement
- Correspondance bus uniquement
- Réseau GPE
- Réseau GPE au-delà de 2030
- Métro (projet)
- Tangentielle / RER (projet)
- Transport en commun existant

* TC lourd : Transilien, RER, Métro, Tram Express

Sources : SGP 2015, Nouveau Grand Paris 2013, SDRIF 2013, PDUIF 2013, InterAtlas



LIGNE 14

	Ligne 14 nord					
	Saint-Denis Pleyel	Mairie de Saint-Ouen	Saint-Ouen RER C	Porte de Clichy	Pont Cardinet	Maison Blanche - Paris XIIIe
Communes de rattachement	Saint-Denis	Saint-Ouen, Saint-Denis	Paris, Clichy, Saint-Ouen	Paris, Clichy	Paris	Paris
Nombre de projets	5	5	8	8	3	6
Surface au sol totale des projets (en ha)	77	127	55	97	10	44
Part des quartiers de gare en projet (en %)	16	44	61	51	24	9
Nombre de logements	4 600	6 129	2 027	3 998	855	1 286
dont restant à livrer (nombre)	4 600	6 129	0	1 166	0	840
Logements (m ²)	239 520	526 110	156 650	268 417	53 305	73 268
dont restant à livrer (m ²)	239 520	526 110	22 350	79 164	0	51 500
Dont logements sociaux (m ²) connus	24 000	96 250	47 180	158 484	26 483	54 867
dont restant à livrer (m ²)	24 000	96 250	0	52 091	0	49 121
Bureaux (m ²)	329 360	273 000	150 313	169 402	28 871	62 858
dont restant à livrer (m ²)	329 360	273 000	32 330	53 187	0	37 000
Activités (m ²)	101 440	31 000	60 839	191 402	500	8 000
dont restant à livrer (m ²)	101 440	0	0	29 087	0	8 000
Equipements (m ²)	65 000	66 450	6 800	26 721	14 096	15 136
dont restant à livrer (m ²)	65 000	66 450	800	5 085	0	7 840
Commerces (m ²)	8 290	31 200	11 613	33 211	2 255	4 824
dont restant à livrer (m ²)	8 290	31 200	2 060	9 296	0	4 100
Hôtels (m ²)	54 500	0	7 677	4 650	0	9 300
dont restant à livrer (m ²)	54 500	0	0	233	0	9 300
Surface totale (m ²)	801 950	941 910	393 892	693 803	99 027	173 386
dont restant à livrer (m ²)	801 950	941 910	57 540	176 052	0	117 740

Récolement des données arrêté au 10 juin 2019, merci de nous signaler les évolutions éventuelles

Les Lumières Pleyel, Saint-Denis Pleyel



© Sogelym Dixence - Snøhetta - Baumschlager Eberle Architekten
Chaix & Morel et Associés - Ateliers 234 - Mars architectes - Maud Caubert Architectes - Moreau Kusunoki_image Luxigon

ZAC Docks de Saint-Ouen, Mairie de Saint-Ouen



© Karolina Samborska - Agence Ter

ZAC Victor Hugo, Saint-Ouen RER C



© Europequipements / SEDRI Promotion

Projet IMGP 1 Ecotone, Kremlin-Bicêtre Hôpital



© MOA : Compagnie de Phalbourg / MOE : Duncan Lewis, scape architecture, Triptyque architectes, Oxo Architectes, Parc Architectes, Atelier Georges, Architecte Urbanist

ZAC Campus Grand Parc, Villejuif Institut G. Roussy



© TVK - EPT12-SADEV94

NPNRU Lallier-Bicêtre, Chevilly Trois-Communes



© DRIEA - Gobry

Ligne 14 sud					
Kremlin-Bicêtre Hôpital	Villejuif Institut Gustave-Roussy	Chevilly Trois-Communes	M.I.N. Porte de Thiais	Pont de Rungis	Aéroport d'Orly
Gentilly, Arcueil, Le Kremlin-Bicêtre	Cachan, Villejuif	Villejuif, Chevilly-Larue, L'Hay-les-Roses	Chevilly-Larue, Rungis	Orly, Paray-Vieille-Poste, Thiais, Rungis	Paray-Vieille-Poste
10	3	10	5	6	2
24	102	38	102	256	1
8	36	20	29	64	2
548 354	4 879	3 103 1 582	1 537 969	11 395 11 395	0 0
27 512 14 255	254 951	187 236 84 847	74 400 46 716	683 092 683 092	0 0
8 478 4 890	48 000	20 180 13 780	18 000 11 160	146 787 146 787	0 0
5 500 300	150 000	53 000 3 000	90 200 57 168	185 100 185 100	873 873
133 000 0	0	112 500 0	0 0	83 500 83 500	12 676 12 676
1 100 100	20 000	17 012 7 512	2 000 1 260	112 999 112 999	51 389 51 389
1 700 1 500	21 000	5 300 3 800	5 000 3 140	49 940 49 940	6 087 6 087
0 0	9 000	0 0	4 000 2 560	30 250 30 250	0 0
168 812 16 155	454 951	398 248 122 359	405 600 110 844	1 144 881 1 144 881	71 025 71 025

Note liée au tableau de programmation

- Les projets peuvent être situés en totalité ou en 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 11 projets dans 6 quartiers de gare (Saint-Ouen RER C, Porte de Clichy, Maison-Blanche Paris XIIIe, Kremlin-Bicêtre Hôpital, M.I.N. Porte de Thiais et Pont de Rungis) ne sont pas encore connues et ne sont donc pas comptabilisées.
- Pour les périmètres de projet compris à l'intérieur d'un périmètre de projet plus large, comme par exemple le projet IMGP 1 Le Coteau compris au sein de la ZAC du Coteau dans le quartier de gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital, les surfaces et les programmations n'ont pas été double-comptées.

ZAC Cardinet Chalabre, Porte de Clichy



© Apur - David Boureau

ZAC Clichy Batignolles, Pont Cardinet



© Guillaume Bontemps / Ville de Paris

ZAC Paul Bourget, Maison Blanche - Paris XIIIe



© M. Duplantier Architecte - Elogie-SIEMP - perspectiviste Ponnier

ZAC Anatole France, M.I.N. Porte de Thiais



© MG-AU Michel Guthman

Pont de Rungis Thiais - Orly, Pont de Rungis



© Urbaniste Toïla+Gilliland - paysagiste BASE - image par Robota

Coeur d'Orly, Aéroport d'Orly



© Arte-Factor-Lab

	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	22 776	16 875	34 660	6 470	48 000
dont restant à livrer (m²)	0	44 194	25 500	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

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

ZAC Seguin-Rives de Seine, Pont de Sèvres



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

ZAC Léon Blum Îlot E, Issy RER



© AS.Architecture-Studio

Écoquartier du Fort d'Issy, Fort d'Issy-Vanves-Clamart



© Apur - David Boureau

Coeur de ville, Vitry Centre



© ph.guignard@air-images.net

ZAC Gare des Ardoines, Les Ardoines



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

ZAC Chanteraine, Le Vert de Maisons



© Eric Morency

Villejuif Louis-Aragon	Vitry Centre	Les Ardoines	Le Vert de Maisons	Créteil l'Échat	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

ZAC Écoquartier Victor Hugo, Bagneux



© Ameller Dubois

Projet connexe SGP, Villejuif Louis Aragon



© Société du Grand Paris

Marne Europe, Bry - Villiers - Champigny



© Compagnie de Phalsbourg

Note liée au tableau de programmation

- Les projets peuvent être situés en totalité ou en 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'Échat, 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 d'un périmètre de projet plus large, comme par exemple IMGP Campus Horizons compris 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.

LIGNES 16 ET 17

	Ligne 16 et 17			Ligne 16		
	Saint-Denis Pleyel	La Courneuve Six-Routes	Le Bourget RER	Le Blanc-Mesnil	Aulnay	Sevran Beaudottes
Communes de rattachement	Saint-Denis	Saint-Denis, La Courneuve	Le Bourget, Drancy	Le Blanc-Mesnil	Aulnay-sous-Bois, Sevran	Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte
Nombre de projets	5	10	8	4	6	4
Surface au sol totale des projets (en ha)	77	174	129	80	194	82
Part des quartiers de gare en projet (en %)	16	49	36	15	68	56
Nombre de logements	4 600	3 424	3 755	6 187	3 600	1 367
dont restant à livrer (nombre)	4 600	3 424	3 604	5 700	3 363	1 367
Logements (m²)	239 520	227 339	246 717	431 939	276 200	111 080
dont restant à livrer (m²)	239 520	227 339	236 298	393 300	276 200	111 080
Dont logements sociaux (m²) connus	24 000	21 927	27 669	198 678	0	17 240
dont restant à livrer (m²)	24 000	21 927	17 250	189 405	0	17 240
Bureaux (m²)	329 360	4 600	77 000	0	0	0
dont restant à livrer (m²)	329 360	4 600	77 000	0	0	0
Activités (m²)	101 440	5 150	58 684	5 328	31 800	0
dont restant à livrer (m²)	101 440	5 150	58 684	0	31 800	0
Equipements (m²)	65 000	19 531	11 572	0	0	4 450
dont restant à livrer (m²)	65 000	19 531	3 972	0	0	4 450
Commerces (m²)	8 290	4 750	5 000	4 480	30 000	3 950
dont restant à livrer (m²)	8 290	4 750	5 000	4 480	30 000	3 950
Hôtels (m²)	54 500	3 000	4 000	0	0	0
dont restant à livrer (m²)	54 500	3 000	4 000	0	0	0
Surface totale (m²)	801 950	264 370	402 973	441 747	935 000	119 480
dont restant à livrer (m²)	801 950	264 370	384 954	397 780	338 000	119 480

Récolement des données arrêté au 10 juin 2019, merci de nous signaler les évolutions éventuelles

Les Lumières Pleyel, Saint-Denis Pleyel



© Sogelym Dixence - Snohetta - Baumschlager Eberle Architekten
Chaix & Morel et Associés - Ateliers 234 - Mars architectes - Maud
Caubert Architectes - Moreau Kusunoki_image Luxigon

Pôle gare, La Courneuve Six-Routes



© vera-broez.com

ZAC Cluster des médias, Le Bourget RER



© Paris2024 - Luxigon - TVK - Horoma

ZAC Sevran Quartier Centre et Montceleux, Sevran – Livry



© LIN

ZAC Cœur de Ville Clichy-sous-Bois, Clichy - Montfermeil



© EPF Ile-de-France

Ligne 16		Ligne 17
Sevran – Livry	Clichy – Montfermeil	Le Bourget Aéroport
Sevran	Clichy-sous-Bois, Montfermeil	Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Dugny
3	9	7
63	156	260
11	42	68
3 200	4 015	1 200
3 200	2 595	1 200
225 000	281 602	100 345
225 000	162 712	100 345
45 000	109 915	0
45 000	50 344	0
10 000	2 750	38 060
10 000	275	38 060
10 000	8 772	69 710
10 000	6 297	69 710
18 000	1 350	11 000
18 000	1 134	11 000
10 000	15 881	13 405
10 000	11 191	13 405
4 000	0	0
4 000	0	0
277 000	322 569	252 520
277 000	181 609	252 520

Note liée au tableau de programmation

- Les projets peuvent être situés en totalité ou en 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 7 projets dans 4 quartiers de gare (La Courneuve Six-Routes, Aulnay, Clichy – Montfermeil et Le Bourget Aéroport) ne sont pas encore connues et ne sont donc pas comptabilisées.
- Pour les périmètres de projet compris à l'intérieur d'un périmètre de projet plus large, comme par exemple le projet IMGP 1 Les lumières Pleyel compris au sein de la ZAC Pleyel dans le quartier de gare de Saint-Denis Pleyel, les surfaces et les programmations n'ont pas été double-comptées.

NPNRU Les Hauts du Blanc-Mesnil, Le Blanc Mesnil



© DRIEA – Gauthier

Val Francilia (ex-site PSA), Aulnay



© Richez Associés

NPNRU Grand quartier Aulnay, Sevran Beaudottes



© DRIEA - Guiho

Abbé Niort - Carrefour Lindbergh, Le Bourget Aéroport



© Hubert & Roy Architectes

Un effet levier du GPE pour de nombreux projets

Un horizon de livraison commun entre les premières gares du GPE et les projets

L'étude des 186 projets urbains liés aux 35 quartiers des gares mises en service d'ici 2025 révèle un effet levier du projet de Grand Paris Express plus ou moins marqué selon les gares et **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.**

Pour les projets urbains préexistants à l'annonce du GPE, ils sont aujourd'hui soit réalisés, soit très avancés. C'est le cas par exemple de projets de renouvellement urbain comme le PRU Balzac (Les Ardoines) ou des ZAC Chantereine (Le Vert de Maisons) et ZAC de la Tour (La Courneuve Six-Routes), ou bien de projets de plus grande ampleur comme la ZAC Seguin Rives de Seine (Pont de Sèvres), la ZAC Clichy – Batignolles et la ZAC Cardinet – Chalabre (Porte de Clichy et Pont Cardinet). Ces projets sont aujourd'hui presque totalement livrés.

Le GPE a souvent permis la relance, l'accélération ou l'évolution de projets urbains. À 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.

Quelques projets 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.

Des programmations liées aux opportunités de mise en réseau offertes par le GPE

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 donnée aux territoires de la métropole, aux équipements et aux lieux d'emplois.

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 minutes aujourd'hui en transports en commun. Autour du futur hub Saint-Denis Pleyel, qui connectera les lignes 14 nord, 15, 16 et 17 du GPE et la station Stade de France Saint-Denis du RER D grâce un nouveau franchissement, la ZAC Pleyel prévoit une importante surface d'hôtels situés à 21 minutes de l'aéroport Charles-de-Gaulle au lieu de 48 minutes aujourd'hui.

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 comme c'est le cas des projets connexes, 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.



© Les Lumières Pleyel / Sogelym Diverce - Snohetta - Baumschlager Eberle Architekten - Chaix & Morel et Associés - Ate liers 2/3/4/ - Mars architectes - Maud Caubet Architectes - Moreau Kusunoki

Perspective du projet de la ZAC Pleyel situé dans le quartier de gare de Saint-Denis Pleyel, au croisement des futures lignes 14, 15, 16 et 17 du Grand Paris Express



© Ameller Dubois Architectes

Perspective de la ZAC Ecoquartier Victor Hugo située dans le quartier de gare de Bagneux, sur la future ligne 15 sud du Grand Paris Express

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 35 quartiers de gare 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 futures gares mis en œuvre par la Société du Grand Paris.

Parmi les 186 projets recensés, figurent 61 Zones d'Aménagement Concerté

(ZAC), 28 Programmes de Renouvellement Urbain (PRU), 13 projets issus d'Appels à Projets Urbains Innovants comme « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 et 2 », 22 projets connexes aux gares menés par la Société du Grand Paris et 10 Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). 51 projets, le plus souvent des opérations privées, sont identifiés comme « autres projets ».

Ces différents types de projets reflètent un spectre large d'objectifs : atteindre des objectifs quantitatifs, favoriser le logement ou le rééquilibrage fonctionnel en créant de nouvelles surfaces d'activités économiques ou d'équipements, imposer des objectifs qualitatifs, des temporalités de réalisation plus ou moins longues.

Une diversité de maîtres d'ouvrage

À travers l'ensemble des projets d'aménagements liés aux 35 quartiers de gare, la maîtrise d'ouvrage publique est représentée par divers acteurs : les communes, partageant ou non la maîtrise d'ouvrage de ces projets, les Sociétés d'Économie Mixte (SEM) ou les Socié-

tés Publiques Locales d'Aménagement (SPLA) telles que la Sadev 94, Sequano ou la SPL Le Bourget, la Société du Grand Paris (SGP) qui porte les projets connexes et certains projets IMGP 1, les Établissements Publics d'Aménagement (EPA) comme l'Epamarne, Grand Paris

186
projets

pour

35
quartiers de gare
des lignes 14,
15 sud, 16 et 17

61
ZAC

(Zone d'Aménagement Concerté)

28
PRU

(Programme de Renouvellement Urbain)

14
Appels à projets
urbains innovants

22
Projets connexes
SGP

10
OAP

(Orientations d'Aménagement
et de Programmation)

51
autres projets
(Ex : opération privée)

Aménagement, des bailleurs sociaux tels que Paris Habitat et les Établissements Publics Territoriaux (EPT).

Les acteurs privés, en particulier les grands opérateurs comme Bouygues, Altarea Cogedim ou la Compagnie de Phalsbourg, sont également présents dans de nombreux projets, notamment dans les projets IMGP 1, les projets connexes de la SGP ou en tant qu'opé-

rateur dans certains secteurs d'aménagement (Union Jaurès à Champigny-sur-Marne par exemple).

Ainsi, **la maîtrise d'ouvrage des 186 projets d'aménagement se répartit entre 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) **et le secteur privé**.

Une adaptation des modes de faire au contexte local

À **Créteil l'Echat** dans le cadre de la ZAC du Triangle de l'Echat, par exemple, 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 Aménagement. Néanmoins, en attendant l'attribution des lots, chaque opérateur voulant obtenir des parts équivalentes dans chaque phase opérationnelle du projet, un protocole a été signé pour que toutes les études portent sur la totalité du site.

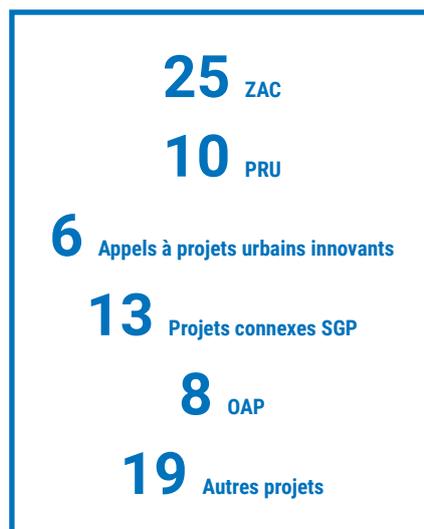
À **Bagneux**, pour le secteur 4 de la ZAC Écoquartier Victor Hugo, la SADEV 94, aménageur du projet, a décidé de reconduire l'expérience réussie du lot G3, qui impliquait les habitants du quartier dans le cadre d'un jury citoyen et faisait travailler les promoteurs et architectes ensemble en amont de 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 des notes d'intention (pas d'esquisse architecturale à ce stade) portant sur l'architecture, l'environnement, la technique

et le vivre ensemble. Ils candidaient 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 construction : 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 Écoquartier 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 parfaite 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.

Ligne 14



Ligne 15 SUD



Lignes 16 et 17



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.

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.

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.

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.

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

L'étude des divers types de projet fait également apparaître les quartiers de gare 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 22, 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 ou à Chevilly Trois-Communes). 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, les projets dans les quartiers de gare du GPE sont aussi l'occasion de mettre en œuvre **des 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, permis par la loi du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain, ont 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, parfois difficiles à porter

pour une collectivité 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. À 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**.

Dans le cadre de la ZAC Cœur de Ville à Clichy-sous-Bois, dans un contexte de copropriétés dégradées générant des problèmes de sécurité et de salubrité majeurs, l'État mobilise un nouvel outil créé par la loi Alur : **l'Opération d'Intérêt National de Requalification des Copropriétés Dégradées (ORCOD-IN)**. Cette forme de partenariat innovante permettant d'aider les copropriétés dégradées faillite est ainsi mise en place pour la première fois dans ce quartier du Bas-Clichy par le décret du 28 janvier 2015. L'Établissement Public Foncier Ile-de-France est l'opérateur désigné pour piloter cette opération.

La ZAC, principal outil d'aménagement dans les quartiers de gare

Les 62 ZAC recensées sur les 186 projets initiés dans les 35 quartiers de gare étudiés montrent que la **Zone d'Aménagement Concertée reste le dispositif d'aménagement privilégié dès lors que des opérations de plus grandes envergures et complexité sont envisagées par les collectivités**. Réalisées en partenariat avec des aménageurs locaux ou étatiques, elles constituent dans la majeure partie des cas l'outil unique d'aménagement et de mutations de secteurs de projet, mais elles peuvent aussi s'intégrer dans des plus vastes secteurs aux objectifs multiples (socio-économiques en plus de l'aménagement stricto sensu), à l'image de Projets de Renouvellement Urbain nécessitant des ZAC de mises en œuvre lorsque ces PRU disposent d'un volet aménagement (nouvelles opérations, démolition-reconstruction, espaces publics, etc.).

Les 35 quartiers de gare accueillent des ZAC d'importance, voire emblématique pour le Grand Paris : la ZAC Seguin

Rives de Seine à Pont de Sèvres, dont la construction des 950 000 m² est quasi achevée, la ZAC de la Haute-Maison à Noisy-Champs (870 000 m²) mettant en œuvre la Cité Descartes, celle des Docks de Saint-Ouen à Mairie de Saint-Ouen (860 000 m²) ou bien encore la ZAC Gare des Ardoines (660 000 m²) ou la ZAC Campus Grand Parc (415 000 m²) à Villejuif Institut Gustave-Roussy.

L'étude de ces ZAC met en évidence également **trois aménageurs très présents dans le Grand Paris** et ses quartiers de gare. **Grand Paris Aménagement** (dont l'EPA ORSA) est l'aménageur de 10 ZAC réparties sur les lignes 14, 15 sud et 16, dont la ZAC Gare des Ardoines. La **SADEV 94** est quant à elle en charge de 8 ZAC, dans la partie val-de-marnaise des lignes 14 et 15 sud, mais également à Bagneux avec la ZAC de l'Écoquartier Victor Hugo. Enfin, **EPAMARNE**, autre aménageur de l'État, conduit 7 ZAC, dont celle de Marne Europe à Bry – Villiers – Champigny.



La ZAC Seguin Rives de Seine dans le quartier de gare de Pont de Sèvres, dont une grande partie est déjà livrée

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

ZONES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) ET DE TRANSPORTS DU GRAND PARIS

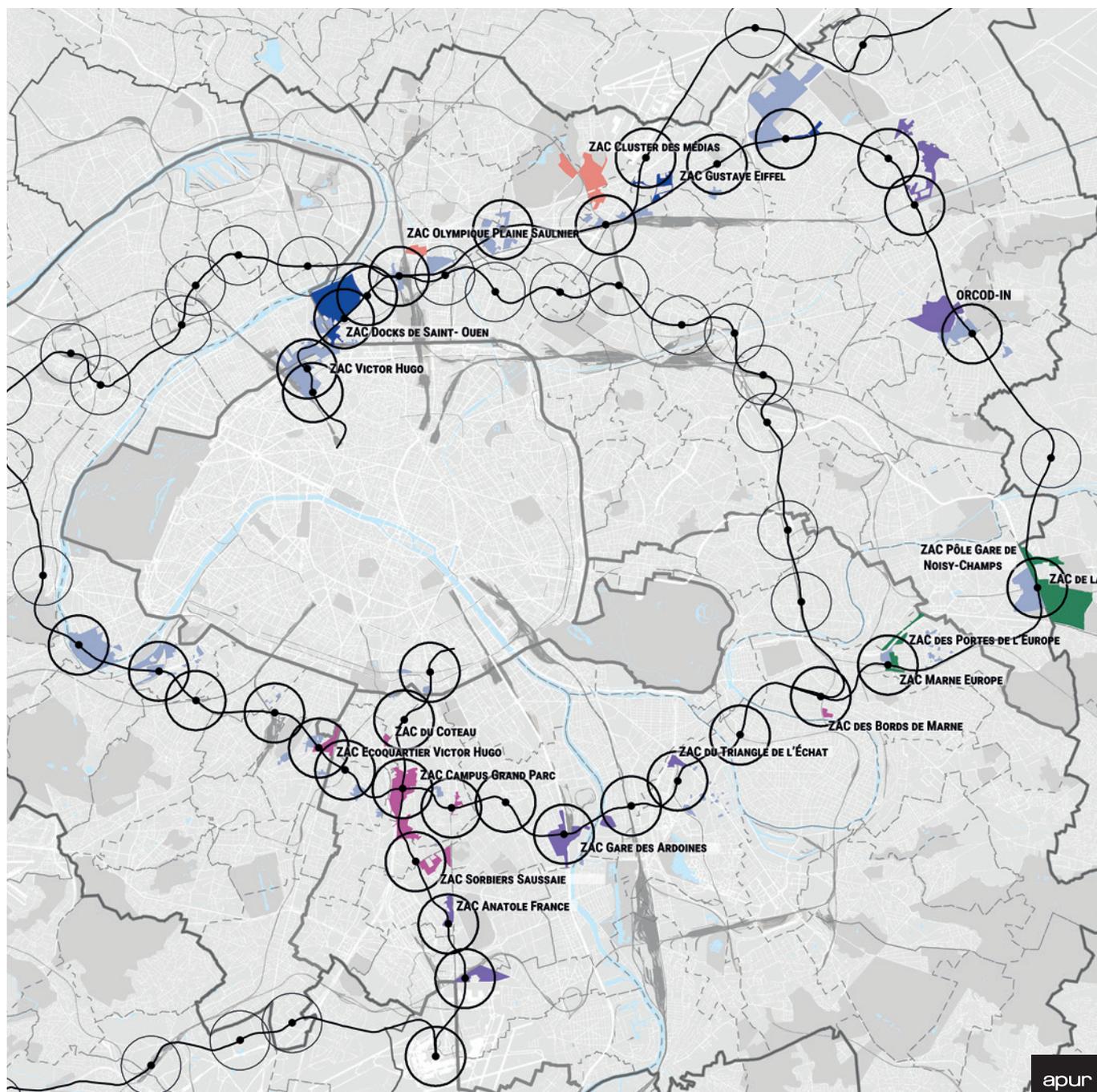


Aménageur

- Grand Paris Aménagement (GPA) - EPA ORSA
- Sadev94
- Epamarne
- Sequano
- Solidéo
- Autres aménageurs

Projet de transport

- Rayon de 800 m autour des gares du GPE mises en service d'ici 2025
- Rayon de 800 m autour des gares du GPE mises en service après 2025



Les 28 projets de renouvellement urbain en cours (PRU)

Une majorité de quartiers de gare comporte au moins un Quartier Politique de la Ville (QPV)

Le nouveau programme national de renouvellement urbain (2014-2024) s'insère dans le deuxième volet et vise les quartiers de la politique de la ville (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

Sur les lignes 16 et 17, la totalité des quartiers de gare étudiés est concernée par un QPV. Pour certains quartiers comme La Courneuve Six-Routes, Sevran Beaudottes ou Clichy-Montfermeil, la surface représentée par le QPV et par la bande de 300 mètres où la TVA est réduite couvre presque la totalité des 200 hectares du quartier de gare.

Sur la ligne 15 sud, les QPV sont principalement à l'est, en particulier dans les quartiers de gare du Val-de-Marne. Vitry-sur-Seine est la commune la plus concernée par les quartiers de la politique de la ville avec 13 % de la surface du quartier de Vitry Centre en QPV (soit 26 hectares environ), et 5,5 % du quartier des Ardoines (soit 11 hectares). Enfin, à l'autre bout de la ligne, 15 hectares du quartier de Noisy-Champs sont également visés par un QPV. Sur la ligne 14 nord, tous les quartiers de gare à l'exception de Pont Cardinet comportent au moins deux QPV dans le rayon de 800 mètres qui dessine le quartier.

Au total 27 quartiers parmi les 35 de la séquence 2025 contiennent au moins un QPV. Parmi les 186 projets recensés dans les 35 quartiers de gare du Grand Paris Express de la séquence 2025, les périmètres PRU couvrent 27 % des quar-

tiers de gare des lignes 16 et 17, 4 % des quartiers de gare de la ligne 14 et 3 % des quartiers de gare de la ligne 15 sud.

Les 35 quartiers de gare accueillent de grands projets de renouvellement urbain, dont certains sont emblématiques : le PRU Balzac, livré en 2018 dans le quartier de gare des Ardoines (L15 sud) et reconnu comme exemplaire pour sa démarche de concertation auprès des habitants, le projet Cœur de Ville qui s'étend sur une surface au sol de 165 hectares dans le quartier de gare de Vitry Centre (L15 sud), le NPNRU Les Hauts du Blanc Mesnil d'une superficie de 97 hectares à cheval entre les quartiers du Blanc Mesnil (L16) et du Bourget Aéroport (L17), le PRU « Rose des Vents, Cité Emmaüs, Merisier, Etangs » sur une surface de 196 hectares à Aulnay (L16), le NPNRU Grand quartier Aulnay dont les 296 hectares se situent à cheval sur les quartiers de gare d'Aulnay, de Sevran Beaudottes et de Sevran – Livry (L16) ou encore le NPNRU Bas Clichy et Bois du Temple dont une partie des 85 hectares se situent au sein du quartier de gare de Clichy – Montfermeil (L16).

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.

Cette dernière situation est regrettable car elle revient à déconnecter deux grandes politiques publiques (transport et renouvellement urbain) et à se priver de l'effet levier obtenu en conjuguant les investissements financiers qu'elles représentent.

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.

Les 27 quartiers de gare concernés par la Politique de la Ville 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.

LES QUARTIERS DE LA POLITIQUE DE LA VILLE



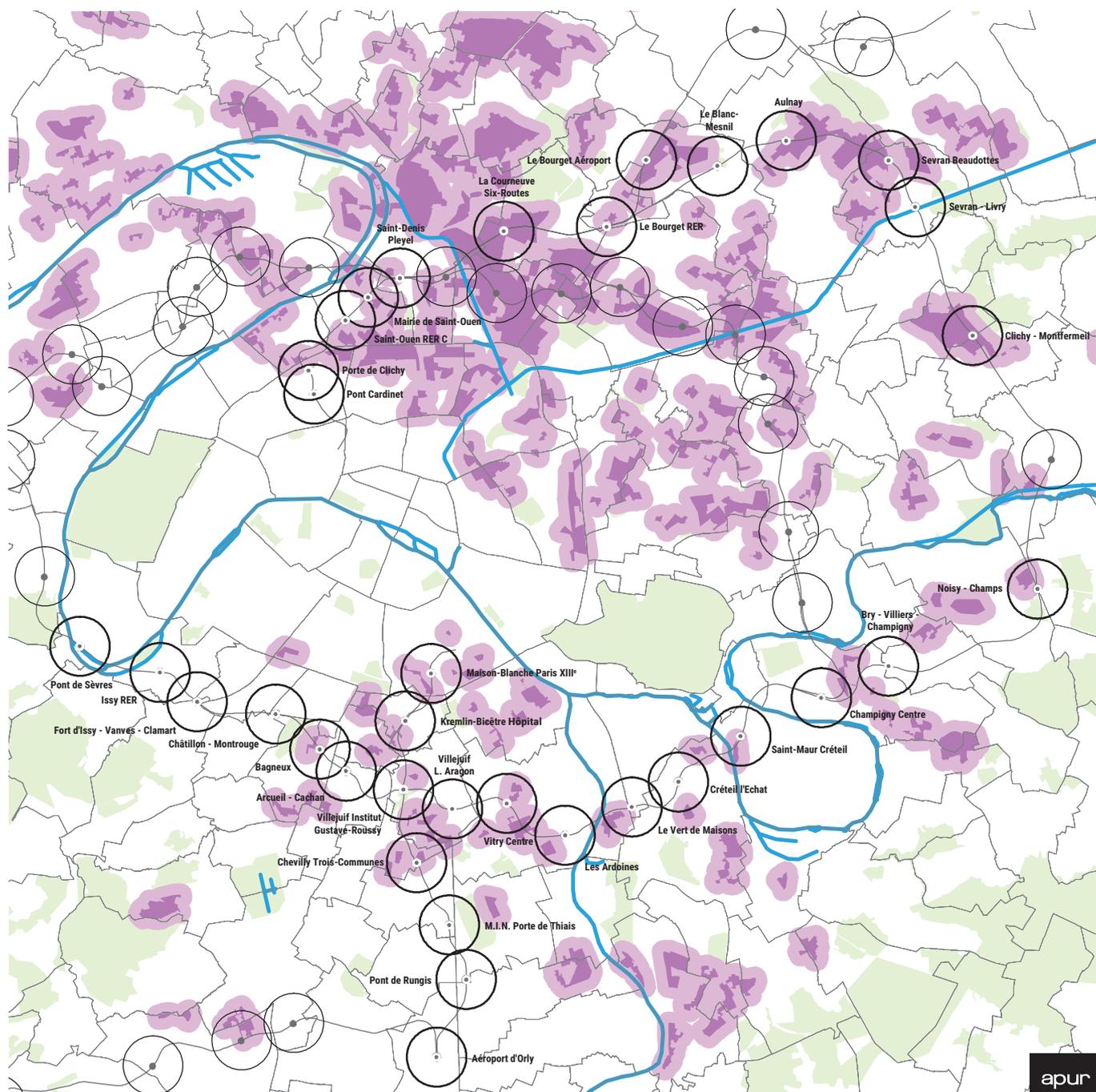
Dans les quartiers de gare du Grand Paris Express

- Quartier Prioritaire de la Ville (QPV)
- Bande de 300 m où la TVA pour la construction de logements est réduite à 5,5 %
- Gare du RGPE mise en service d'ici 2025
- Autre gare du RGPE

Source : Apur - 2019

Note : Pour 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 incitation 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).



Des démolitions principalement liées au renouvellement urbain des quartiers de gare

Le recensement des démolitions liées aux 186 projets urbains dans les 35 quartiers des gares mises en service d'ici 2025 fait état au total de 10 600 logements (sans double-compte) démolis ou à démolir au cours des 20 prochaines années au cours. Cela correspond à une moyenne théorique de 15 logements par an et par quartier.

La plupart des quartiers est concernée par les démolitions de logements existant, puisque de nombreux projets d'envergure s'implantent sur de vastes friches qui ne comportent initialement aucun logement. Les démolitions les plus nombreuses sont donc à prévoir dans les quartiers de gare des lignes 16 et 17 (5 300 sur les lignes 16 et 17).

Le nombre de logements démolis concerne essentiellement les projets de renouvellement urbain. Par exemple, Sevrans Beaudottes est le quartier qui compte le plus de démolitions, il est couvert à 55 % par le NPNRU Grand quartier Aulnay prévoyant 2 576 logements à démolir et reconstruire. Autre exemple, le projet de renouvellement urbain Balzac, lié au quartier Les Ardoines et livré en 2018, a pour objectif de reconstruire 2 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 liés aux futurs quartiers gares du Grand Paris Express 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 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 2 ZAC Pont d'Issy et Bords de Seine situées dans le même quartier de gare. La Ville d'Issy-les-Moulineaux souligne que les propositions de relogement ont généralement été favorablement acceptées dans la mesure où les conditions d'habitat se sont trouvées améliorées.

Pour les projets qui se développent au sein de tissus urbains déjà constitués, les évolutions sont peu nombreuses et bien acceptées par les habitants des quartiers.

Les 13 projets lauréats de « Inventons la Métropole du Grand Paris »

Dans les 35 quartiers de gare, 10 IMGP 1 et 3 IMGP 2

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 une première consultation « Inventons la Métropole du Grand Paris » (IMGP1) lancée en 2016, puis une deuxième (IMGP 2) dont les lauréats ont été désignés en 2019. Au total, 13 projets issus d'IMGP 1 et 2 se situent dans les 35 quartiers de gare étudiés, auxquels s'ajoute un 14^e projet issu de l'appel à projet « Reinventing cities ».

Parmi les projets lauréats des 51 sites de la consultation internationale « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 » dévoilés en octobre 2017, 10 se situent dans des quartiers de gare des lignes 14, 15 sud, 16 et 17, comme par exemple :

- **le projet « L'Hospitalité »** (Kremlin-Bicêtre – Hôpital, ligne 14), une tour de 50 m au pied de la gare où se mêlent des logements, une résidence pour chercheurs et étudiants, commerces et un lieu public événementiel au sommet de celle-ci ;
- **le projet « Démonstrateur Métropolitain : Innovation numérique partagée »** (Les Ardoines, ligne 15 sud), 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, ligne 15 sud), 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.

- **le Projet « Lumières Pleyel »** (Saint-Denis Pleyel, lignes 14, 16 et 17) est un ensemble de bâtiments multifonctionnel, situé autour du hub de la gare de Saint-Denis Pleyel, alliant habitat, activités économiques, équipements culturels et sportifs, à tous les étages, et notamment aux rez-de-chaussée et dans les sous-sols qui accueilleront une centrale de mobilité complémentaire aux transports en commun et un centre de logistique urbaine.

La consultation IMGP 2 a quant à elle désigné en juin 2019 les lauréats pour 3 sites (parmi 22) situés sur les lignes 15 sud, 16 et 17 :

- **le projet « Révélation Lumière »** (Noisy – Champs, ligne 15 sud) propose à l'endroit de l'ancienne École Louis Lumière la construction d'un écoquartier présenté comme un « hub de l'écodesign de la ville de demain » où se mêleront un habitat diversifié (maisons de villes et logements collectifs, avec logements en accession, logements sociaux, SoHo, logements spécifiques), un programme de coworking, un incubateur ainsi que des activités pédagogiques liées au potager et à des jardins partagés ;
- **le projet « La Molette – Incubateur culturel »** (Le Bourget RER, lignes 16-17) prévoit des bâtiments et chapiteaux accueillant des équipements sportifs et culturels innovants et un hébergement hôtelier en coliving (étudiants, artistes, jeunes actifs, etc.) ;
- **le projet « Greenmark »** (Le Bourget Aéroport, ligne 17), construit en bois, sera constitué de deux hôtels et d'espaces de sport, loisirs et services, à destination des habitants du Bourget, en lien avec les établissements scolaires locaux.

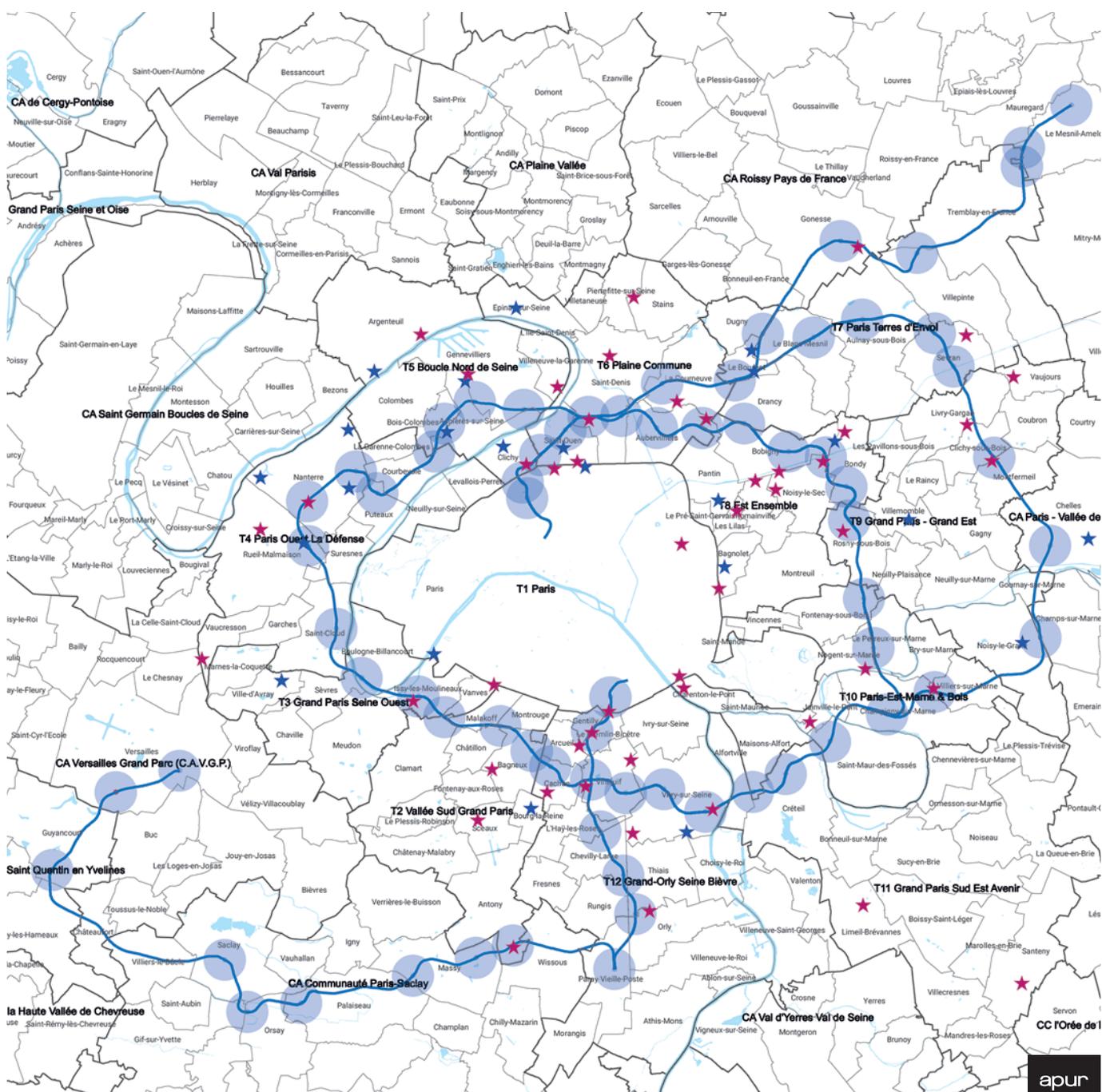
SITES DES APPELS À PROJETS URBAINS INNOVANTS « INVENTONS LA METROPOLE DU GRAND PARIS »



- ★ 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.



Des approches innovantes dans les thématiques et les montages opérationnels

Au cœur du cahier des charges de ces appels à projet, l'innovation est affichée comme l'un des critères fondamentaux justifiant le projet et le choix des lauréats. Elle se manifeste par la formation de groupements aux expertises et variées (promotion, ingénierie environnementale, sociale, milieu associatif, etc.) dès l'origine du projet. Les programmations sont aussi concernées par un certain nombre d'innovations incitées par le cahier des charges. Parmi les champs d'innovation ciblés et émergents des projets lauréats, on retrouve des thématiques récurrentes comme **l'excellence environnementale et énergétique des bâtiments ou la nature en ville, des nouveaux usages liés à la mutualisation des espaces (coworking par exemple) ou à la production agricole en milieu urbain, de même que des outils et des méthodes s'appuyant sur le numérique et sur l'urbanisme temporaire.**

Deux de ces projets sont liés à des Opérations d'Intérêt National (OIN) et sont donc portés par des Établissements Publics d'Aménagement (EPA), en charge d'aménager les projets sous l'autorité

de l'État. « Balcon sur Paris » est ainsi porté par EPAMARNE et est lié à l'OIN couvrant le site de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. « Démonstrateur métropolitain » aux 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'État, l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France 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 projets d'envergure sont aussi portés par de grands opérateurs privés et l'on citera par exemple : Sogelym Dixence (« Lumières Pleyel »), Icade (« Ôm »), Altarea Cogedim (« Campus Cachan », « Le Coteau »), Legendre Immobilier (« Campus Horizons »), Linkcity (« Démonstrateur Métropolitain », « Parcs en scène »), la Compagnie de Phalsbourg (« Balcon sur Paris »), Aventim (« Greenmark »), Duval développement IDF (« la Molette incubateur culturel »), Vinci Immobilier (« Faubourg métropolitain ») ou encore BNP Paribas Immobilier (« Révélation Lumière »).

© BNP Paribas Immobilier Résidentiel / Perspective : YAM Studio / Architectes : Reichen et Robert & Associés, Brenac & Conzales & Associés



Le projet Révélation lumière dans le quartier Noisy - Champs

© ANMA - ©Édouard Marchal



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

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



Le quartier de gare Les Ardoines

© Hubert & Roy Architectes et associés - Duval Group



Le projet La Molette - Incubateur culturel dans le quartier Le Bourget RER



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

© Compagnie de Phalsbourg - XTU architects

Les 22 projets connexes mis en œuvre par la Société du Grand Paris

Des projets mis en œuvre pour participer 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 22 projets connexes qui peuvent participer à l'insertion urbaine des futures gares dans leur contexte local. **Ils sont dans 19 des 35 quartiers liés aux gares mises en service d'ici 2025.**

Ces projets connexes sont soit des « bâtiments connexes » (14), c'est-à-dire des projets immobiliers implantés en surplomb des futures gares du Grand Paris Express, soit des « secteurs connexes élargis » (8), c'est-à-dire des périmètres plus larges identifiés pour développer des projets urbains à proximité des futures gares.

À 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 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 22 projets connexes est prévue entre 2024 et 2026, donc 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'Établissement public d'aménagement Epamarne afin de profiter de l'opportunité de l'appel à projet urbain innovant « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 ».

Une prédominance de logements au sein des projets connexes

En termes de programmation, les 22 projets connexes se distinguent de la manière suivante :

- 6 peuvent être considérés comme mixtes, c'est-à-dire qu'ils comportent un équilibre entre la part de logements et celle d'autres types de programmes (bureaux, activités, équipements, commerces, hôtels) ;
- 12 développent majoritairement des surfaces de logements ;
- 2 comportent uniquement des surfaces de bureaux ;
- 2 sont encore en cours de définition.

Chaque projet est présenté ci-après sous la forme d'un plan de situation, de données de programmations et de maîtrise d'œuvre.

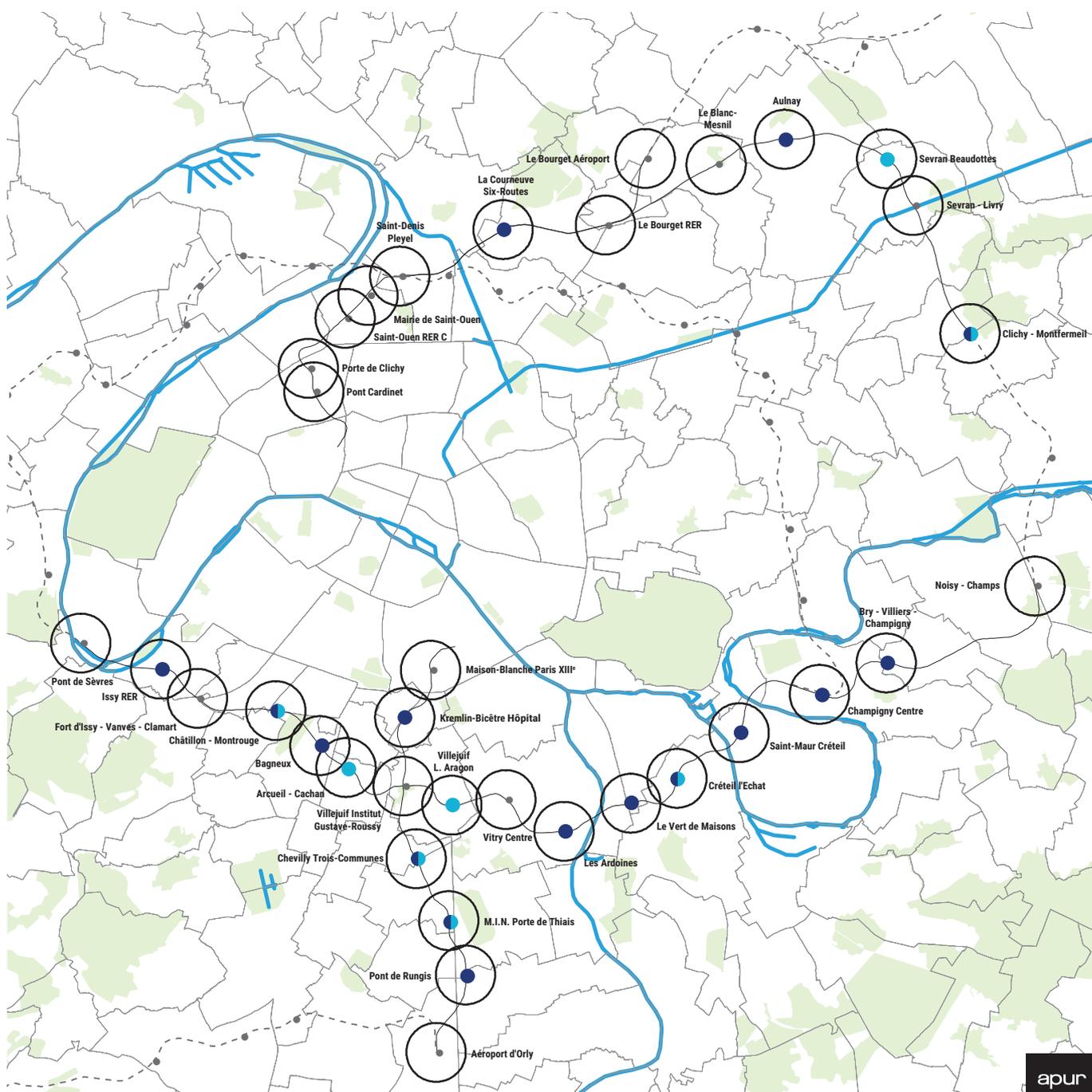


PROJETS CONNEXES MIS EN ŒUVRE PAR LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



- Bâtiment connexe en surplomb de la future gare
- Secteur connexe élargi
- Bâtiment connexe en surplomb de la future gare et secteur connexe élargi
- Gare du RGPE mise en service d'ici 2025
- Autre gare du RGPE

Source : SGP





© Jean-Paul Viguier et associés - Maison Edouard François

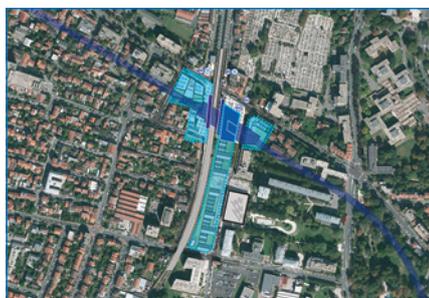
Bâtiment connexe en surplomb de la future gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital



© Chartier Dalix - Louis Paillard

Bâtiment connexe en surplomb de la future gare de La Courneuve Six-Routes

Arcueil - Cachan, Ligne 15 SUD



© SGP

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)

Aulnay, Ligne 16



© SGP

1 bâtiment connexe :

27 616 m² de surface de plancher totale dont 26 446 m² de logements, 204 m² d'équipements et 966 m² de commerces

Maître d'œuvre : Eiffage Verrechia / Wilmotte

Bagneux, Ligne 15 SUD



© SGP

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

Bry - Villiers - Champigny, Ligne 15 SUD



© SGP

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

Champigny Centre, Ligne 15 SUD



© SGP

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)

Châtillon - Montrouge, Ligne 15 SUD



© SGP

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

Chevilly Trois-Communes, Ligne 14



© SGP

1 bâtiment connexe :

6 500 m² de surface de plancher totale dont 3 000 m² de logements, 3 000 m² de bureaux et 500 m² de commerces

Maître d'œuvre : non défini

1 secteur connexe élargi :

61 832 m² de surface de plancher totale dont 51 020 m² de logements, 7 512 m² d'équipements et 3 300 m² de commerces

Maître d'œuvre : non défini

Clichy - Montfermeil, Ligne 16



© SGP

Projet connexe en cours de définition

Créteil l'Échat, Ligne 15 SUD



© SGP

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)

Issy RER, Ligne 15 SUD



© SGP

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

Kremlin-Bicêtre Hôpital, Ligne 14



© SGP

1 bâtiment connexe :

6 805 m² de surface de plancher totale
dont 6 305 m² de logements et 500 m²
de commerces

Maître d'œuvre :
APHP - Altaréa Cogédim / Maison
Édouard François

La Courneuve Six-Routes, Lignes 16 et 17



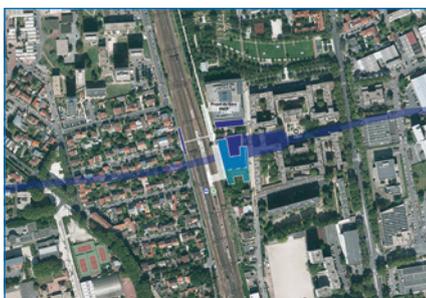
© SGP

1 bâtiment connexe :

8 375 m² de surface de plancher totale
dont 8 125 m² de logements et 250 m²
de commerces

Maître d'œuvre :
Pichet / Louis Paillard

Le Vert de Maisons, Ligne 15 SUD



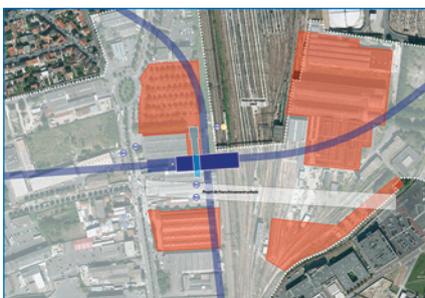
© SGP

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)

Les Ardoines, Ligne 15 SUD



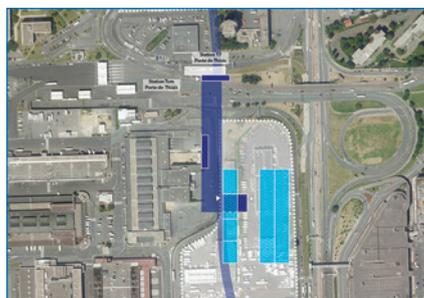
© SGP

1 bâtiment connexe :

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

Maître d'œuvre :
LINKCITY / GAËTAN LE PENHUEL

M.I.N. Porte de Thiais, Ligne 14



© SGP

**Projet connexe en cours
de définition**

Pont de Rungis, Ligne 14



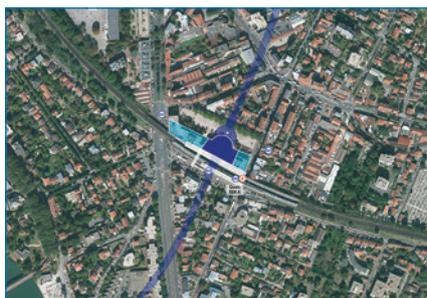
© SGP

1 bâtiment connexe :

18 656 m² de surface de plancher totale
dont 9 756 m² de logements et 8 900 m²
de bureaux

Maître d'œuvre : non défini

Saint-Maur - Créteil, Ligne 15 SUD



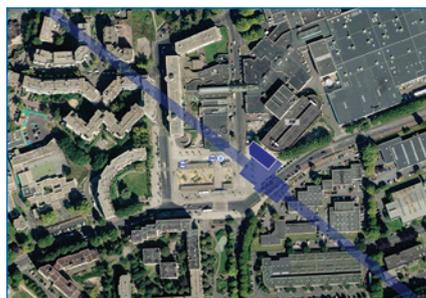
© SGP

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)

Sevran Beaudottes, Ligne 16



© SGP

1 secteur connexe élargi :

10 000 m² de surface de plancher totale
dont 10 000 m² de logements

Maître d'œuvre : non défini

Villejuif Louis-Aragon, Ligne 15 SUD



© SGP

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)





2. LES MUTATIONS DES QUARTIERS DE GARE FACE AUX ENJEUX DE 5 POLITIQUES PUBLIQUES



2.1

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

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 35 quartiers de gare étudiés ces dernières années.

Ces données issues du fichier SITADEL, transmis par la DRIEA Ile-de-France, 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, 4 610 logements autorisés à la construction dans les 35 quartiers de gare

De 2015 à 2017, 13 830 logements ont été autorisés à la construction dans les 35 quartiers dont la gare du Grand Paris Express sera mise en service d'ici 2025, soit en moyenne environ **132 logements par an et par quartier**.

Dans les 12 quartiers de gare de la ligne 14, 2 052 logements ont été autorisés en

moyenne chaque année entre 2015 et 2017, avec des écarts qui vont de 1 à 7 entre Saint-Denis Pleyel et Saint-Ouen RER C (et des quartiers où il n'y a pas de construction de logements : Pont de Rungis et Orly).

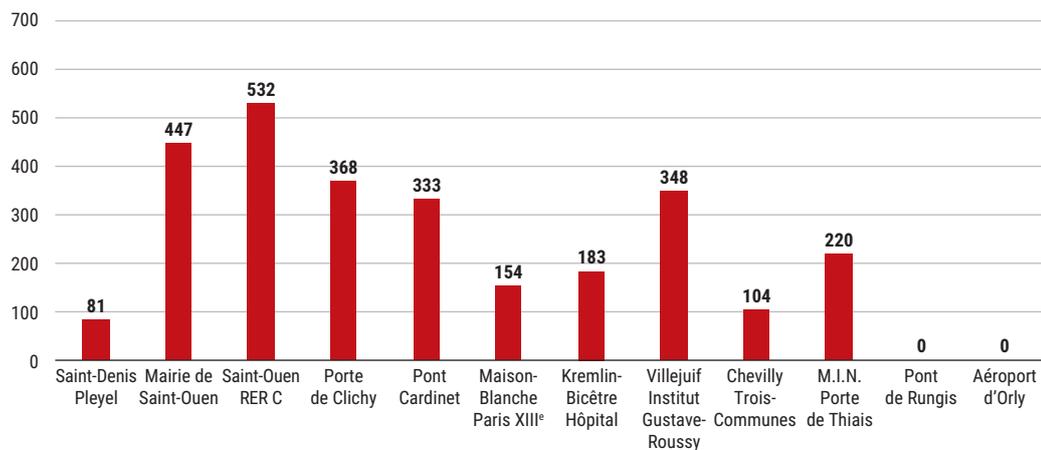
Dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud, 2 332 logements ont été autorisés en moyenne chaque année entre 2015 et 2017, avec des écarts qui vont de 1 à 20 entre Vitry Centre et Villejuif Louis Aragon.

Dans les 9 quartiers de gare des lignes 16 et 17, 656 logements ont été autorisés en moyenne chaque année entre 2015 et 2017, avec des écarts qui vont de 1 à 20 entre Aulnay et La Courneuve Six-Routes ou Le Blanc-Mesnil.

Ces chiffres traduisent d'un rythme de construction soutenu dans les quartiers de gare de la ligne 14 et de la ligne 15 sud et une dynamique qui s'amorce seulement pour ceux des lignes 16 et 17.

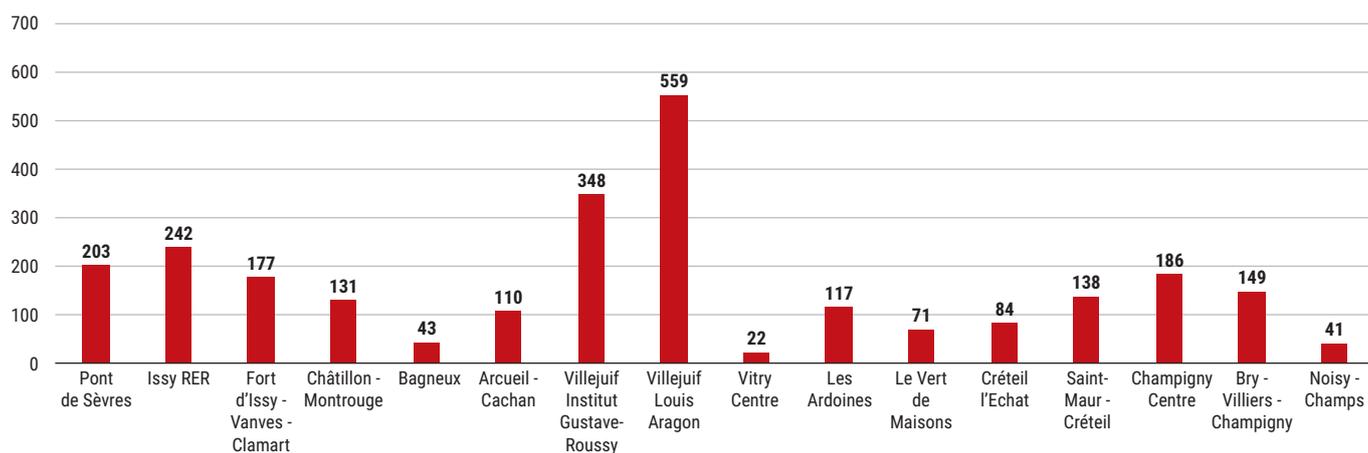
Sur la ligne 14, le nombre moyen de logements autorisés à la construction de 2015 à 2017 est supérieur à 300 dans les quartiers de Mairie de Saint-Ouen, Saint-Ouen RER C, Porte de Clichy, Pont Cardinet et Villejuif Institut-Gustave Roussy.

NOMBRE MOYEN ANNUEL DE LOGEMENTS AUTORISÉS DE 2015 À 2017 DANS LES QUARTIERS DE GARE
Ligne 14 : 2 052 logements autorisés par an en moyenne dans les 12 quartiers



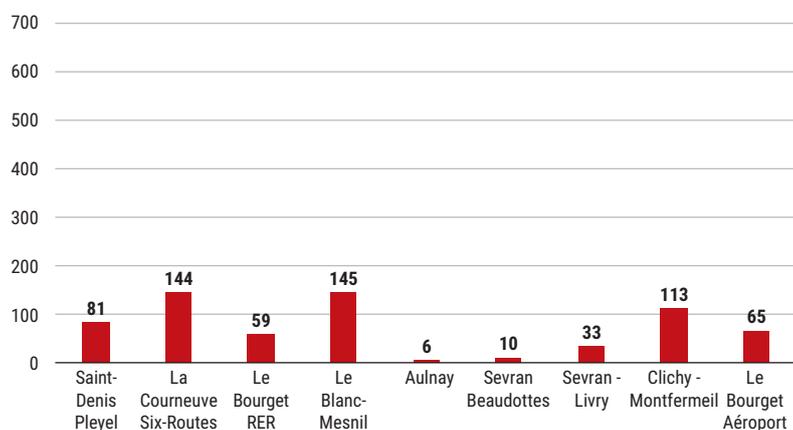
Source : DRIEA - Sitadel 2019

Ligne 15 SUD : 2 332 logements autorisés par an en moyenne dans les 16 quartiers



Source : DRIEA - Sitadel 2019

Lignes 16 et 17 : 656 logements autorisés par an en moyenne dans les 9 quartiers



Source : DRIEA - Sitadel 2019

Sur la ligne 15 sud, un peu plus de 200 logements ont été autorisés en moyenne chaque année à Pont de Sèvres, Issy RER, Villejuif Institut Gustave-Roussy et Villejuif Louis-Aragon, où plus de 550 logements par an en moyenne ont été autorisés ces trois dernières années. Dans les autres quartiers de gare de la ligne le rythme est nettement moins soutenu.

C'est aussi le constat pour les quartiers de gare des lignes 16 et 17 : si plus de 100 logements ont été autorisés en moyenne chaque année à La Courneuve « Six-Routes », Le Blanc-Mesnil et Clichy – Montfermeil, moins de 50 logements ont été autorisés à Aulnay, Sevran Beaudottes et Sevran Livry entre 2015 et 2017.

De très forts écarts entre les quartiers de gare

Un des facteurs qui explique les écarts de rythme de construction entre les quartiers de gare tient à la taille du parc de logements existants. 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. **Les taux de construction de logements sont plus élevés en moyenne sur la ligne 15 sud et l'extension nord de la ligne 14 que dans les autres quartiers de gare de la séquence 2025.**

Dans les quartiers de la ligne 14, le taux de construction moyen est de 1,4 % (pour un parc de 150 000 logements existant, soit 12 500 logements par quartier de gare).

Dans les quartiers de la ligne 15 Sud, le taux de construction moyen est de 1,6 % (pour un parc de 148 000 logements existant, soit 9 300 logements par quartier de gare).

Dans les quartiers des lignes 16 et 17, le taux de construction moyen est de 1,3 % (pour un parc de 51 100 logements existant, soit 5 700 logements par quartier de gare).

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

Comparer les taux de construction 2015-2017 à l'échelle des quartiers de gare et à l'échelle des communes permet de mettre en évidence un « effet quartier de gare » (cf. graphique page 54).

Dans 17 des 35 quartiers, soit environ la moitié, 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.

L'écart entre le taux de construction du quartier de gare et celui observé dans la ou les communes de rattachement de la future gare est plus ou moins marqué. Par exemple à Villejuif Villejuif Institut Gustave-Roussy, le rythme de construction est 2 fois plus important dans le quartier de gare que dans les communes Villejuif et Cachan prises dans leur ensemble. À Pont de Sèvres, la dynamique de construction est 3 fois plus soutenue dans le quartier de gare que dans les communes de Boulogne et Sèvres.

Une accélération de la construction de logements dans la moitié des quartiers

Comparer les taux de construction dans les quartiers de gare à différentes périodes permet de constater que **le rythme de construction de logements est plus soutenu ces dernières années qu'au cours de la période précédente (2010-2014)** dans la moitié des quartiers de gare étudiés à l'image de la dynamique métropolitaine dans son ensemble (cf. graphique page 55). Malgré tout, lorsque l'on considère l'ensemble des 35 quartiers dont la gare du Grand Paris Express sera mise en service d'ici 2025, 4 610 logements ont été autorisés à la construction en moyenne chaque année entre 2015 et 2017, soit un nombre équivalent aux autorisations de la période 2010 et 2014 (4 608 en moyenne annuelle).



Quartier de gare de La Courneuve Six-Routes

© Apur

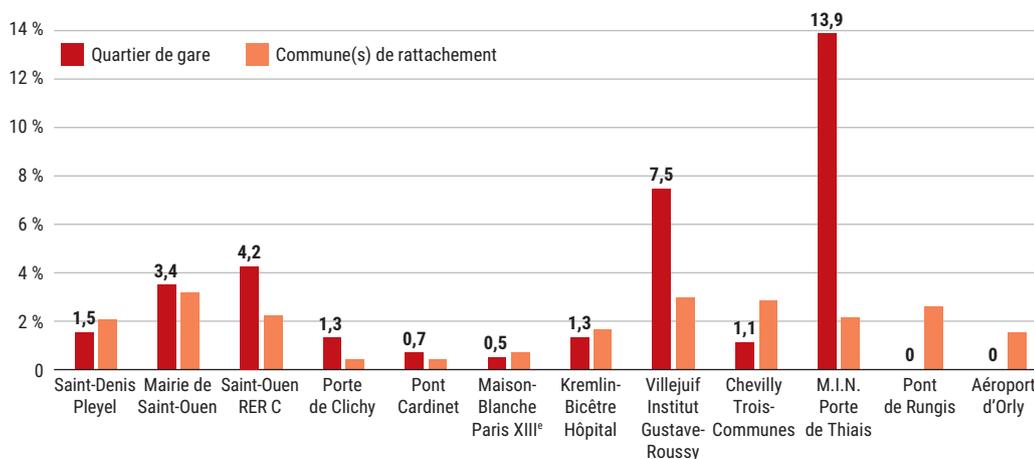


ZAC Aragon, quartier de gare de Villejuif Louis-Aragon

© Apur

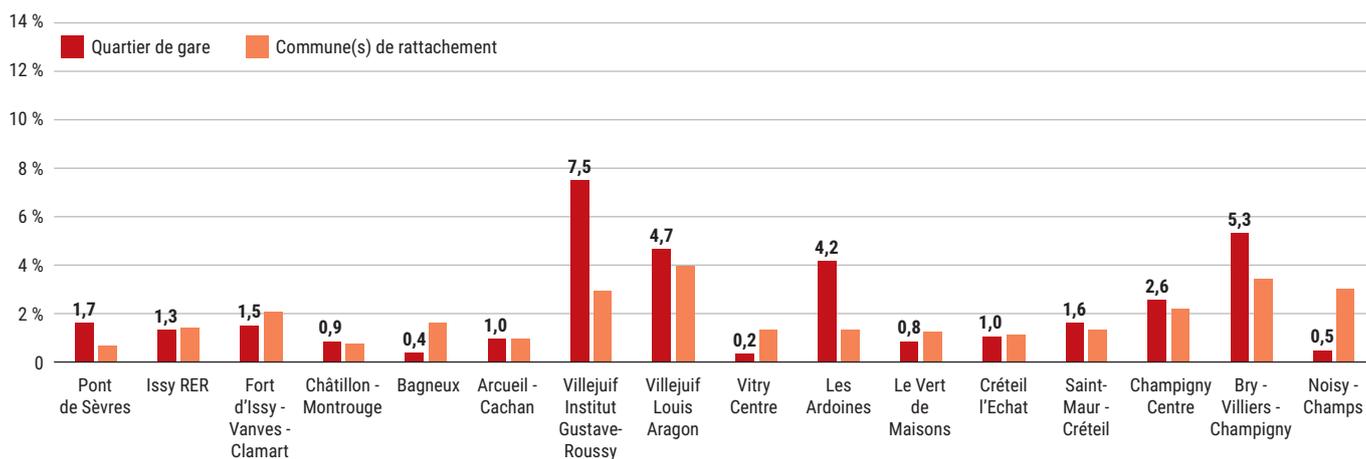
**TAUX DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LES QUARTIERS DE GARE ENTRE 2015 ET 2017 (EN %)
COMPARAISON QUARTIER DE GARE ET COMMUNE(S) DE RATTACHEMENT**

Ligne 14 : dans quartiers de gare du GPE qui correspondent aux grands projets des communes



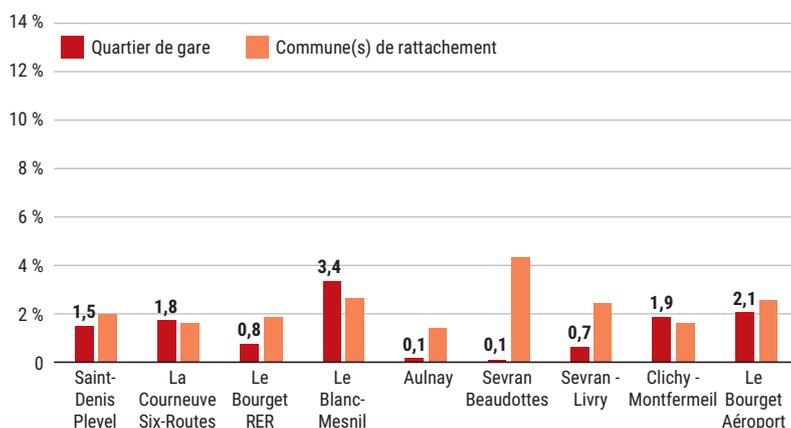
Source : DRIEA - Sitadel 2019, DGI 2015, traitement Apur

Ligne 15 SUD : une majorité de quartiers plus dynamiques que le reste des communes



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

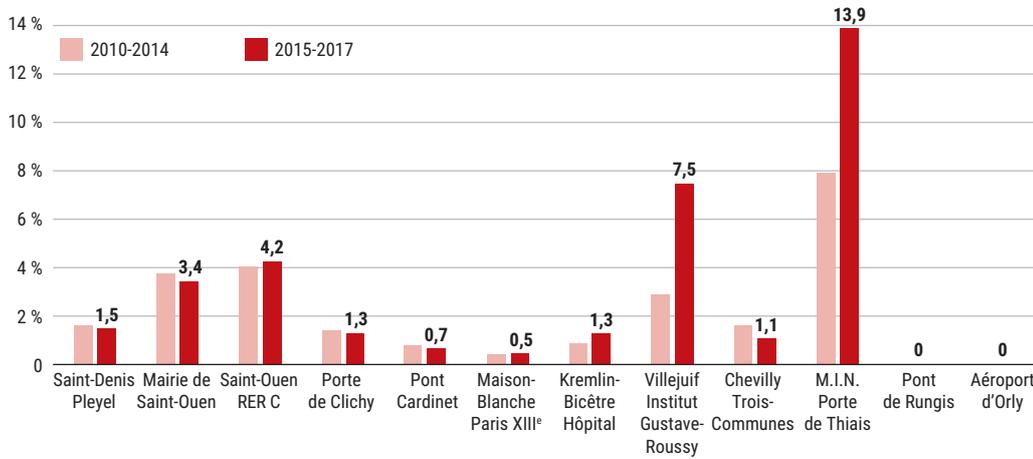
Lignes 16 et 17 : des quartiers de gare du GPE qui ne sont pas toujours les secteurs les plus dynamiques



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

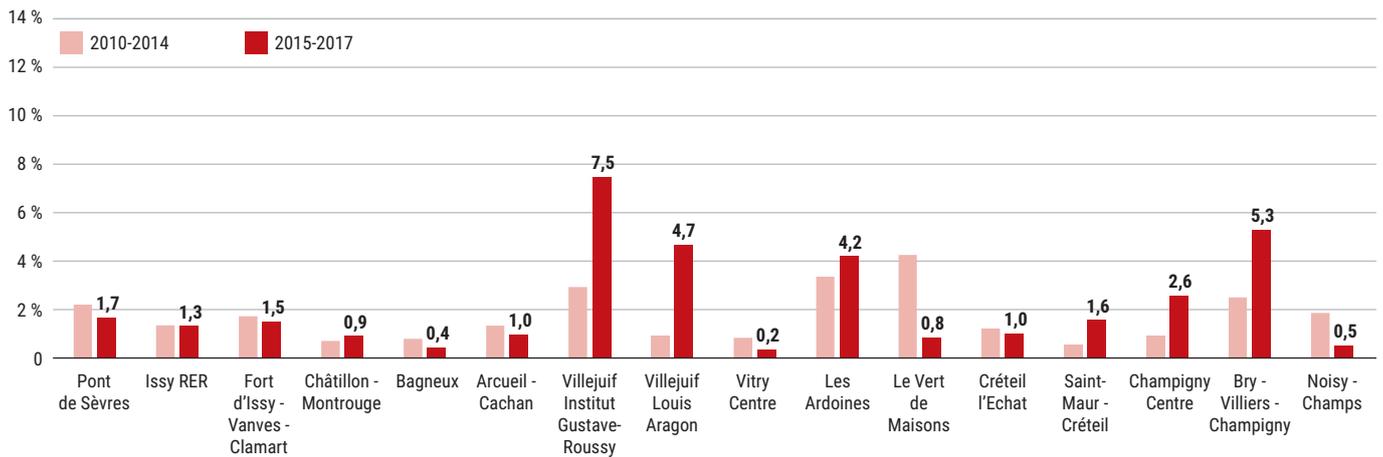
**TAUX DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LES QUARTIERS DE GARE (EN %)
COMPARAISON DES PÉRIODES 2015-2017 ET 2010-2014**

Ligne 14



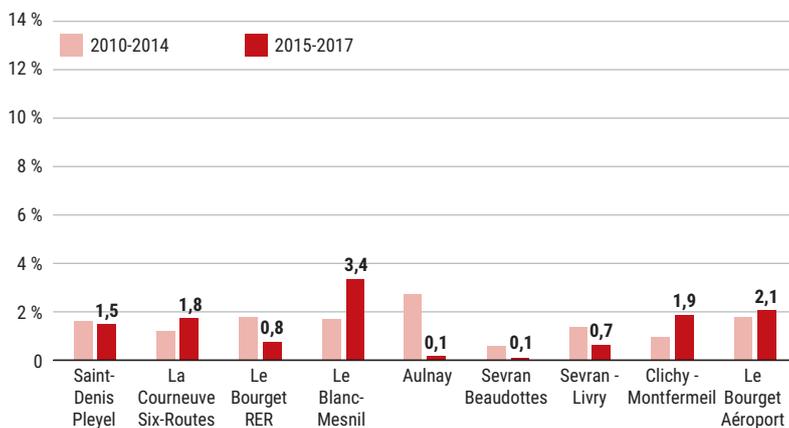
Source : DRIEA - Sitadel 2019, DGI 2015, traitement Apur

Ligne 15 SUD



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

Lignes 16 et 17



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

Une densification significative en cours dans les quartiers de gare du Grand Paris Express

La densification des quartiers de gare à l'horizon 2030 va s'opérer de deux manières :

- par la mise en œuvre de projets d'aménagement, dont la plupart sont d'ores et déjà connus ;
- par des transformations à la parcelle des tissus urbains existants.

Ce sont ces deux mouvements parallèles qui, cumulés, vont permettre d'estimer les transformations des quartiers de gares.

Par définition, les évolutions des parcelles en secteur diffus ne sont pas connues à l'avance et sont difficiles à prévoir, dépendant d'initiatives privées, le plus souvent de personnes physiques. Les évolutions des densités bâties liées à la mise en œuvre des projets urbains peuvent quant à elles donner lieu à des estimations présentées ici.

Une majorité de quartiers de gare déjà plus denses que la Métropole dans son ensemble

Alors que les densités bâties brutes (calculée en rapportant les m² bâtis à la surface des quartiers ou des communes) s'élèvent à 1,15 à Paris, 0,43 dans la Métropole du Grand Paris et 0,32 en petite couronne, elle varie de 1,44 dans le quartier parisien de la ligne 14 de Pont Cardinet à 0,12 dans le quartier atypique de l'aéroport d'Orly. Mais dans 18 des 35 quartiers de gare de la séquence 2025 les densités brutes moyennes sont dès aujourd'hui supérieures à celle de la Métropole dans son ensemble (0,43). Plusieurs facteurs expliquent ces écarts de densité entre les quartiers de gare : confusion entre centre-ville et quartier de gare (Champigny Centre, Vitry Centre par ex.), desserte par des transports en commun lourd déjà existante (Villejuif Louis Aragon par ex.) ou bien

encore la distance au cœur de la métropole (Châtillon – Montrouge se trouve à moins de 6 km de Notre-Dame alors que Sevran – Livry est situé à plus de 16 km).

Des projets d'aménagement qui devraient entraîner une densification de plus de 20 % dans 23 quartiers analysés

Les projets d'aménagement en cours ont été récolés pour apprécier l'ampleur réelle des programmes bâtis cumulés qui seront livrés d'ici 2030, en commençant par les 35 quartiers dont les gares seront livrées en 2025. Additionner les m² bâtis existant et les m² des projets permet d'estimer l'évolution des densités bâties dans les quartiers de gare.

D'ici 2030, la mise en œuvre des seuls projets d'aménagement devrait entraîner une augmentation de la densité bâtie supérieure ou égale à 20 % dans 23 des 35 quartiers de gare analysés. À ces estimations, il faut ajouter les évolutions des tissus existants dans le « diffus ».

Pour mémoire, le SDRIF fixe comme objectif général dans la zone dense une augmentation de 15 % de la densité humaine à proximité des gares d'ici 2030, et de 10 % ailleurs. Dans les 35 quartiers analysés on note en moyenne à plus de 20 %.

Sur la ligne 14, 28 % de la surface des 12 quartiers de gare est en projet, dans les 16 quartiers de la ligne 15 sud, les projets concernent 21 % de la surface des quartiers et 40 % des 9 quartiers de gare des lignes 16 et 17. Cela représente pour les 35 quartiers plus de 14 millions de m² de surface de plancher, dont 7,20 millions de m² de logements et 7,04 millions de m² d'activités, répartis dans 186 projets distincts.

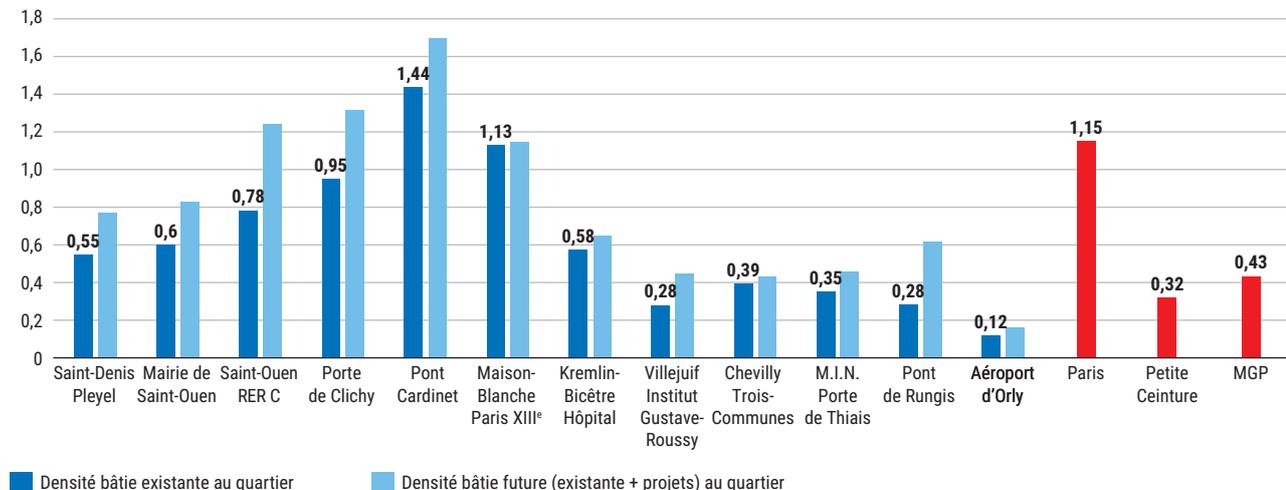
Maison Blanche – Paris XIII^e est l'un des quartiers de gare le plus densément bâti sur la ligne 14 et c'est, de ce fait, celui qui progressera le moins d'ici 2030. De même, Châtillon – Montrouge est le quartier de gare le plus densément bâti sur la ligne 15 sud.

À l'inverse, 6 quartiers (Saint-Ouen RER C, Pont de Rungis, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Les Ardoines, Bry – Villiers – Champigny, Noisy – Champs) sont concernés par des projets d'échelle métropolitaine et vont particulièrement se densifier.

Les quartiers de gare comme Saint-Maur – Créteil ou Champigny Centre, insérés dans des centres-villes et des tissus urbains anciens sont peu concernés par une dynamique de projets d'aménagement sur de vastes emprises. Ils sont moins denses que la moyenne de la Métropole du Grand Paris et pourraient potentiellement évoluer davantage, compte tenu du caractère des tissus urbains à leurs abords constitués de petits immeubles collectifs très hétérogènes et de pavillonnaire.

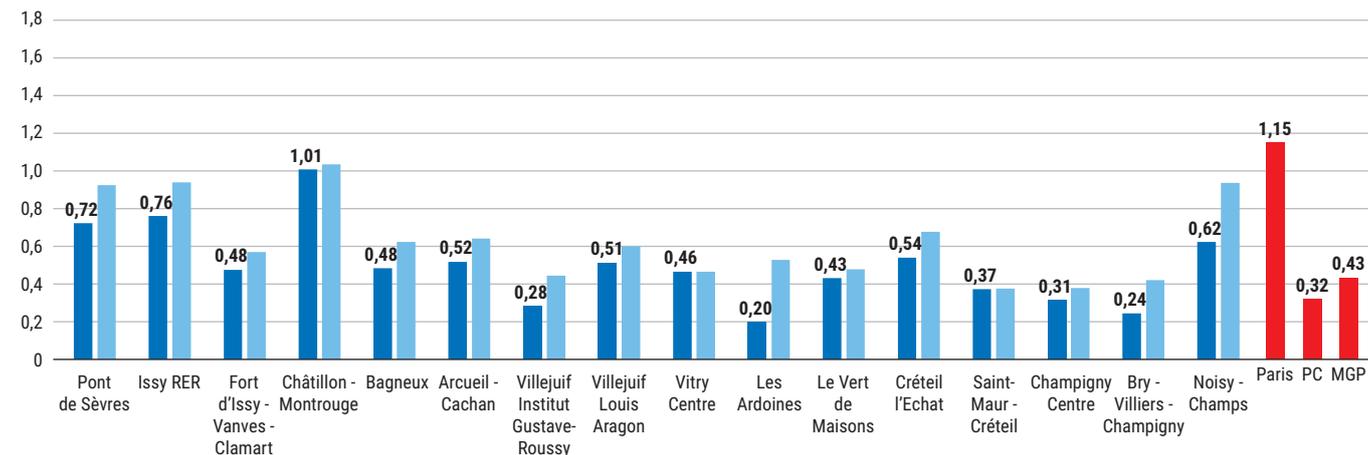
DENSITÉ BÂTIE EXISTANTE ET ESTIMATION DES DENSITÉS FUTURES À L'HORIZON 2035 DANS LES QUARTIERS DE GARE

Ligne 14 : une densité bâtie brute moyenne de 0,62 dans les 12 quartiers



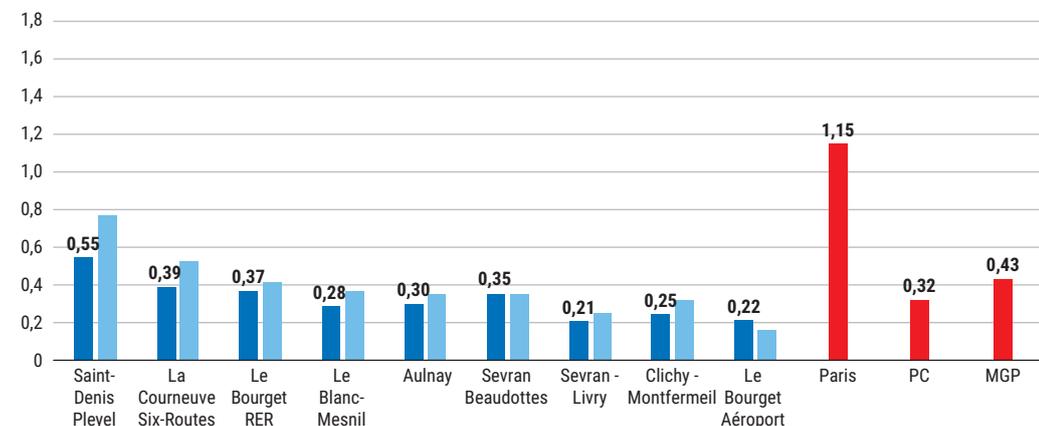
Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 10 juin 2019

Ligne 15 SUD : une densité bâtie brute moyenne de 0,50 dans les 16 quartiers



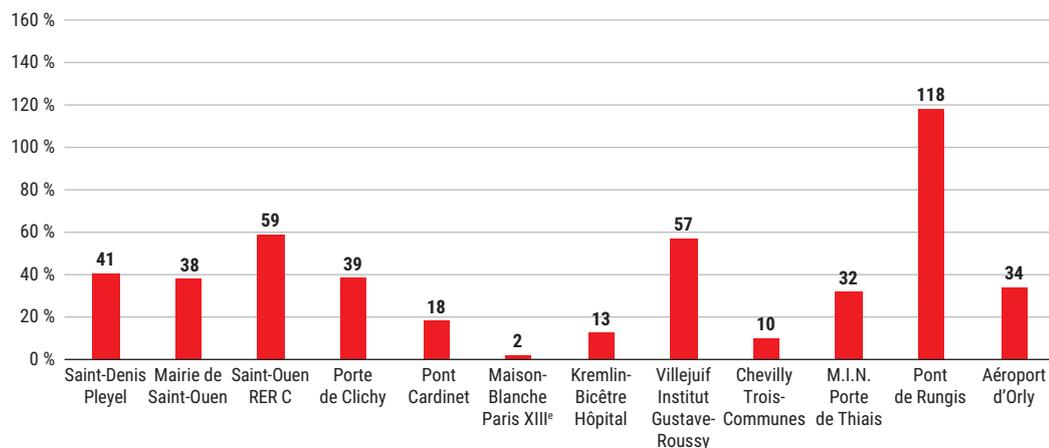
Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 1^{er} janvier 2019

Lignes 16 et 17 : une densité bâtie brute moyenne de 0,32 dans les 9 quartiers



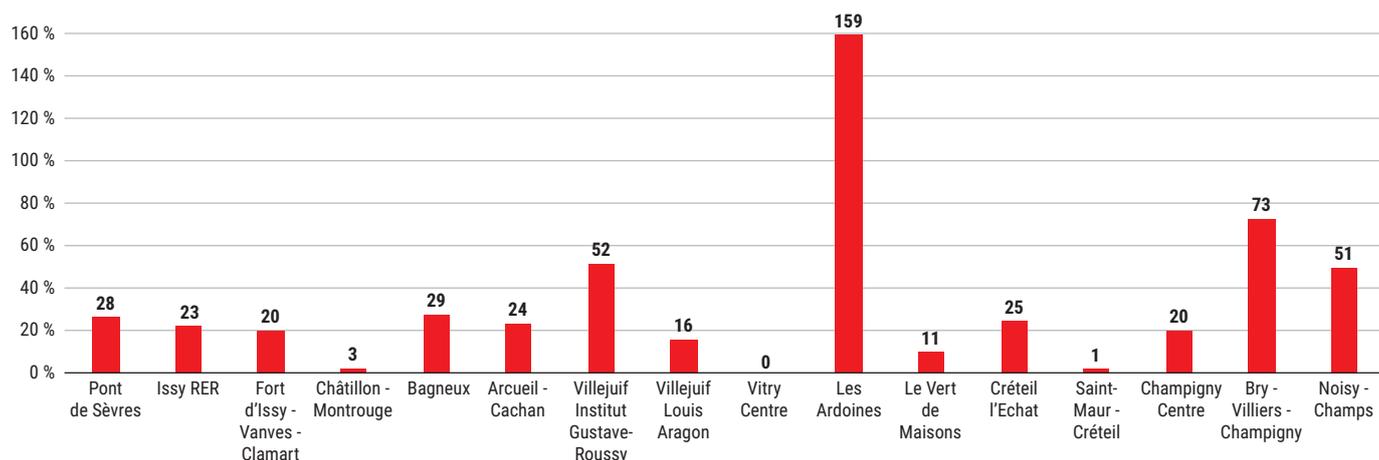
Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 10 juin 2019

ESTIMATION DE L'ÉVOLUTION DE LA DENSITÉ BÂTIE À L'HORIZON 2030 DANS LES QUARTIERS DE GARE
Ligne 14 : une augmentation des densités bâties de plus de 20 % dans 8 des 12 quartiers



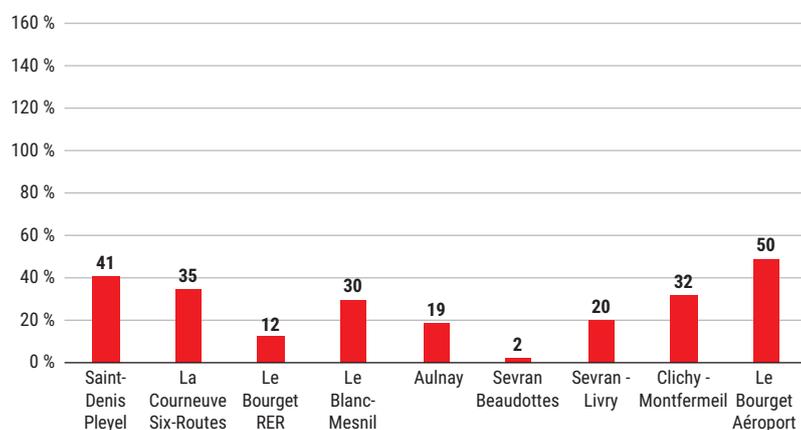
Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 10 juin 2019

Ligne 15 SUD : une augmentation des densités bâties de plus de 20 % dans 11 des 16 quartiers



Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 1er janvier 2019

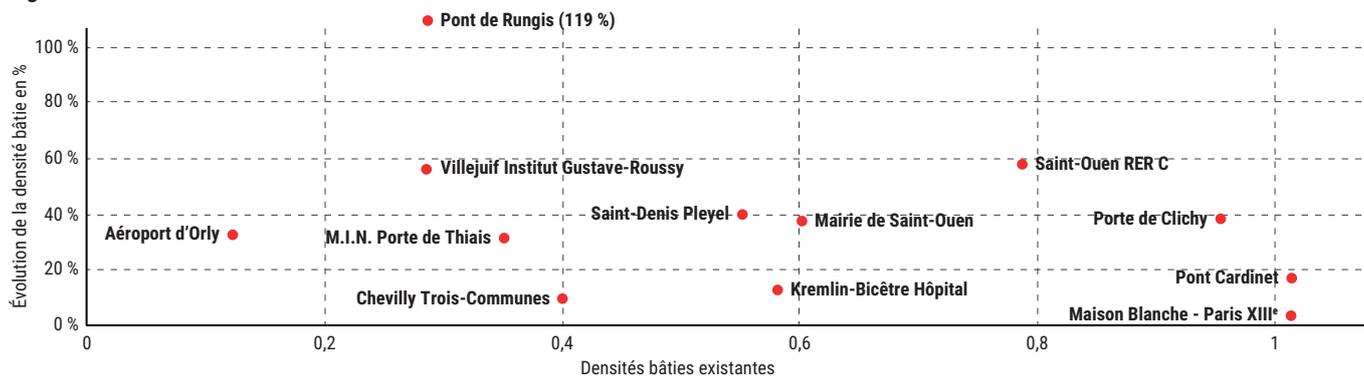
Lignes 16 et 17 : une augmentation des densités bâties de plus de 20 % dans 6 des 9 quartiers



Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 10 juin 2019

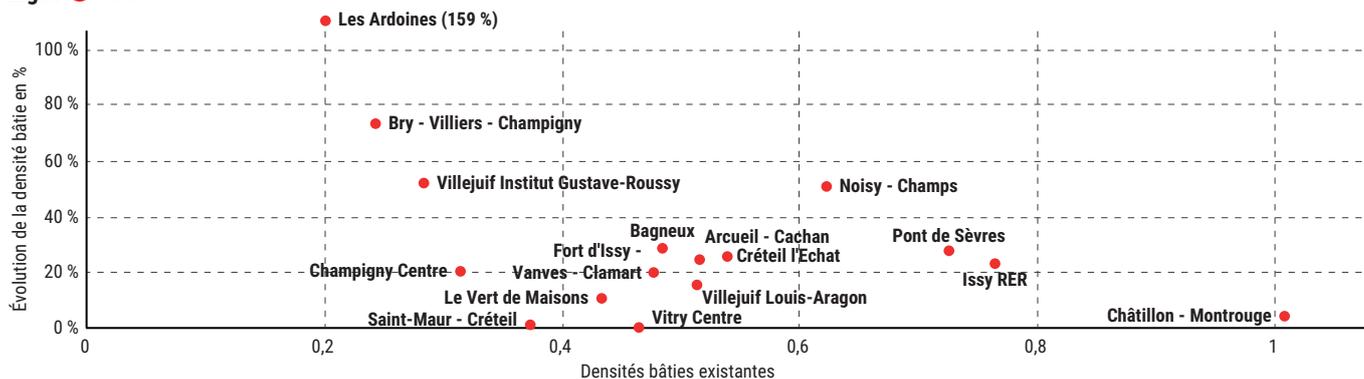
DENSITÉ BÂTIE EXISTANTE ET ESTIMATION DES DENSITÉS FUTURES À L'HORIZON 2030 DANS LES QUARTIERS DE GARE

Ligne 14



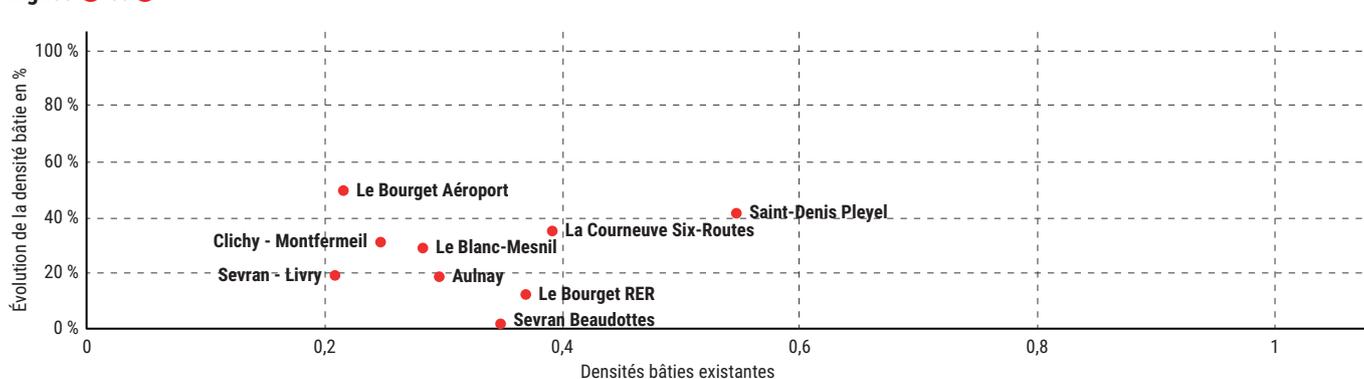
Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 10 juin 2019

Ligne 15 SUD



Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 1^{er} janvier 2019

Lignes 16 et 17



Source : Traitements Apur à partir de DGI 2015 et du recollement des projets arrêté au 10 juin 2019

Des zonages mixtes denses et semi-denses dans les PLU essentiels pour favoriser la construction de logements

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 permettre l'analyse (cf. définitions ci-dessous). Ce travail a été l'occasion de constater que, d'une manière générale, les zonages « collent » à la morphologie des tissus existants mais aussi que d'une commune à l'autre, un même type de tissu peut ne pas être considéré de la même façon.

Les 35 quartiers de gare de la séquence 2025 du Grand Paris Express analysés dépendent de 57 PLU différents.

Des zonages monofonctionnels très étendus qui constituent un frein à la construction

Ce récolement donne à voir l'ampleur des secteurs de la Métropole et des quartiers de gare du Grand Paris Express où la mixité fonctionnelle n'est pas encouragée, voire impossible du fait du règlement.

Aujourd'hui **50 % de la surface des 35 quartiers de gare sont couverts par un zonage monofonctionnel** (zonage habitat collectif, pavillonnaire, équipement ou activité) et 10 % par des zonages verts (zone urbaine verte, naturelle ou agricole). Cela revient à dire que les zonages mixtes denses ou semi-dense ne couvrent que 40 % de la surface des quartiers de gare du GPE.

À 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.

Près de 8 logements sur 10 sont autorisés en zonage mixte dense et semi-dense

Or le poids des zonages mixtes denses ou semi-denses et niveau de la construction de logements sont étroitement liés. **Plus des trois-quarts des logements autorisés à la construction dans les 35 quartiers de gare entre 2015 et 2017 l'ont été dans des zonages mixtes denses ou semi-denses.** La prédominance des zonages monofonctionnels est un frein à l'accélération de la construction. Les enjeux liés à l'évo-

lution des zonages lors de l'élaboration des PLU intercommunaux sont donc considérables.

Sur la ligne 14, 82 % des logements autorisés entre 2015 et 2017 l'ont été en zonages mixtes denses et semi-denses alors que ces zonages couvrent 41 % des quartiers de gare de la ligne en moyenne.

Sur la ligne 15 sud, 85 % des logements autorisés sont dans ce cas et 75 % des logements autorisés sur les lignes 16 et 17.

Définition des différents zonages simplifiés utilisés pour le récolement 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...

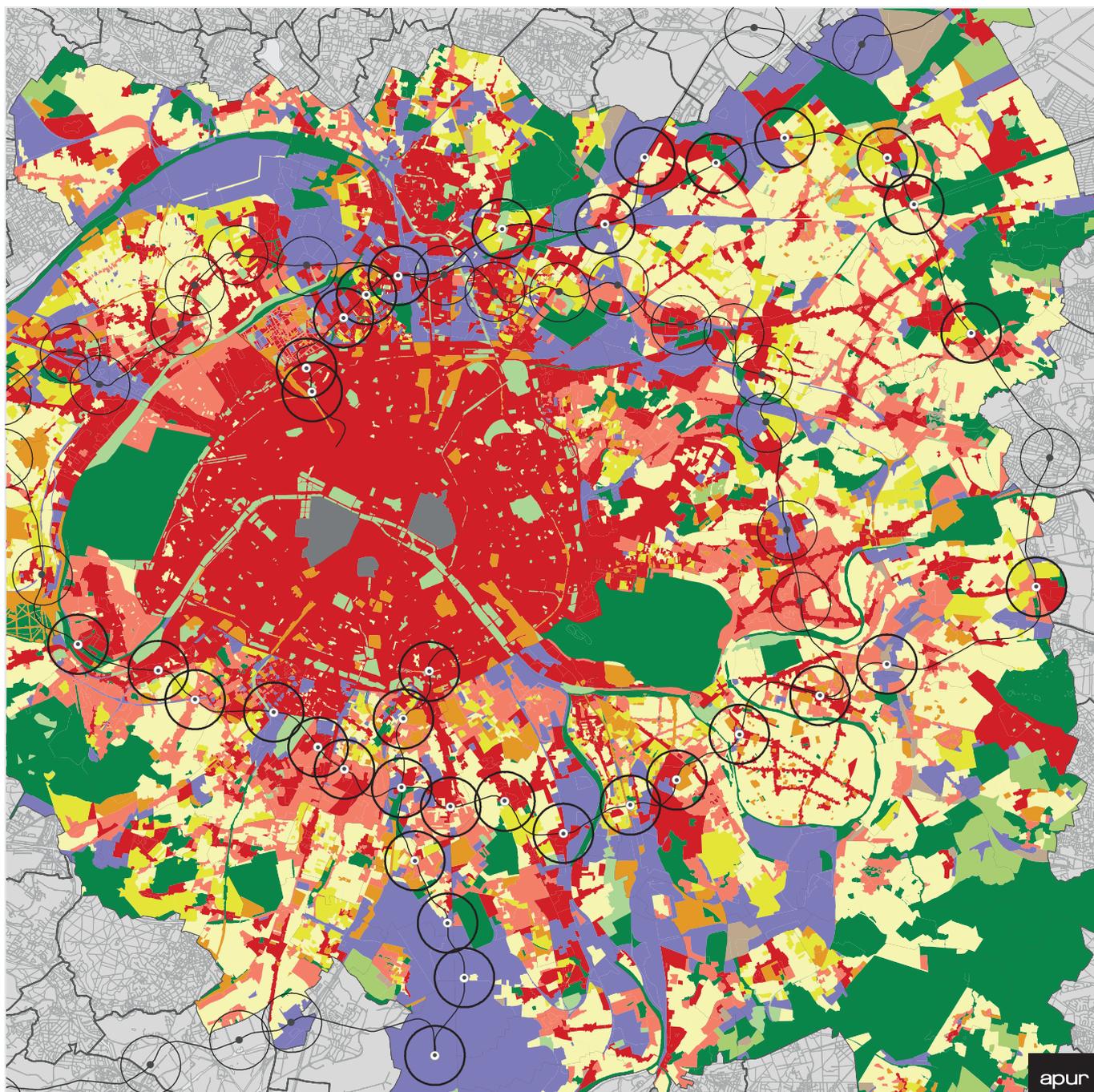
La zone à urbaniser ou « zone AU » correspond aux secteurs à caractère naturel destinés à être ouverts à l'urbanisation selon le code de l'urbanisme.

RÉCOLEMENT SIMPLIFIÉ DES ZONAGES DES PLU



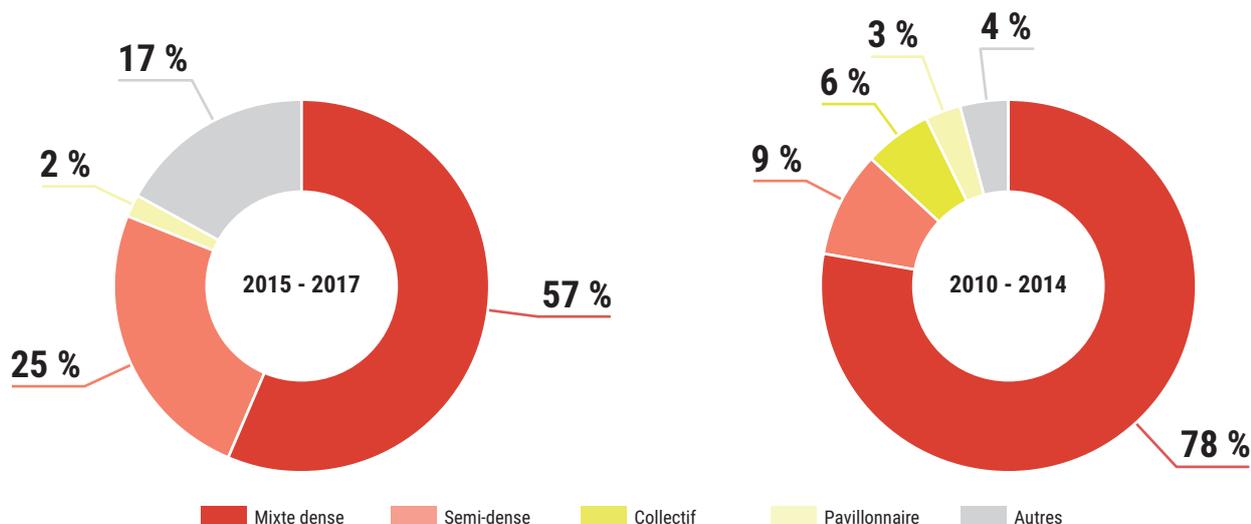
- | | |
|--|---|
|  Zone naturelle |  Zone d'équipement public ou collectif |
|  Zone agricole |  Zone à urbaniser |
|  Zone urbaine verte |  Secteur PSMV |
|  Zone mixte dense | |
|  Zone semi-dense |  Gare du RGPE mise en service d'ici 2025 |
|  Habitat collectif discontinu |  Autre gare du RGPE |
|  Habitat à dominante pavillonnaire | |
|  Zone d'activités commerciale aéroportuaires... | |

Source : PLU des communes, traitements Apur - décembre 2018



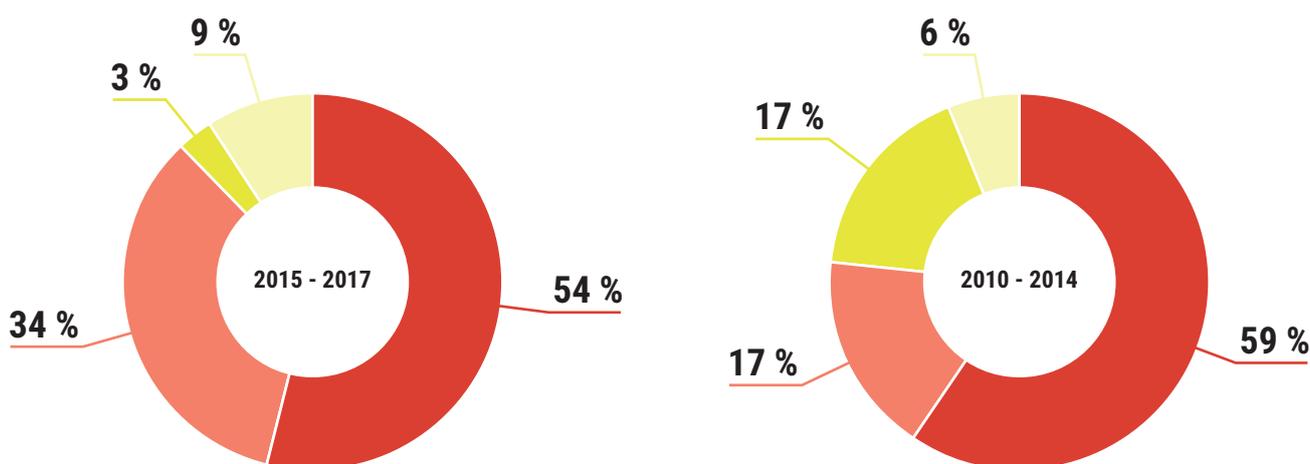
RÉPARTITION DES LOGEMENTS AUTORISÉS ENTRE 2015 ET 2017 PAR TYPE DE ZONAGES DES PLU DANS LES QUARTIERS DE GARE

Ligne 14 : 82 % des logements ont été autorisés en zones mixtes alors que ces zones ne couvrent que 41 % de la surface des 12 quartiers



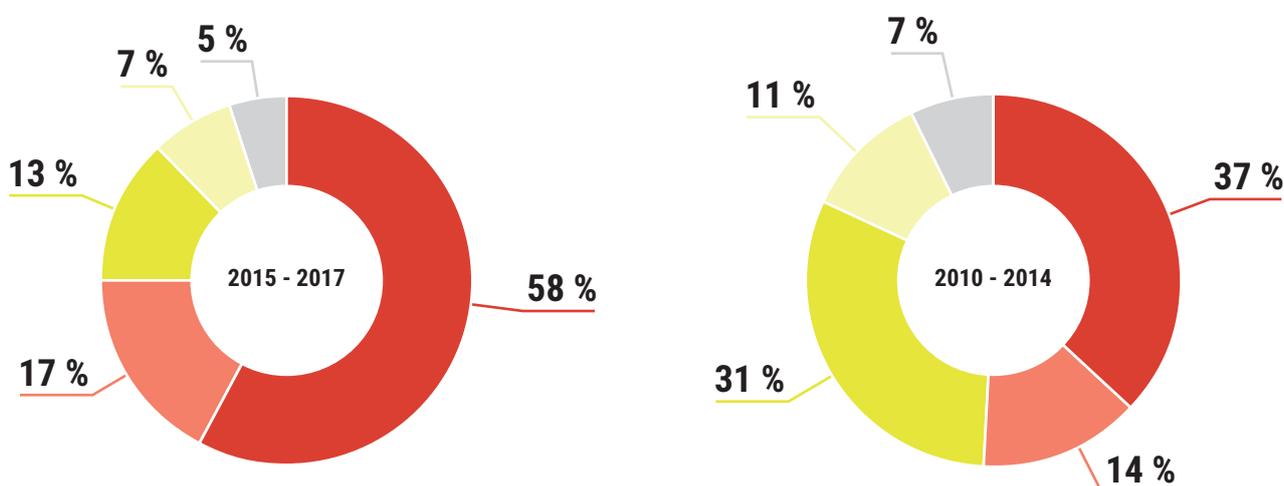
Source : DRIEA - Sitadel 2009, PLU des communes, traitements Apur état au 31 décembre 2018

Ligne 15 SUD : 85 % des logements ont été autorisés en zones mixtes alors que ces zones ne couvrent que 45 % de la surface des 16 quartiers



Source : DRIEA - Sitadel 2009, PLU des communes, traitements Apur état au 31 décembre 2018

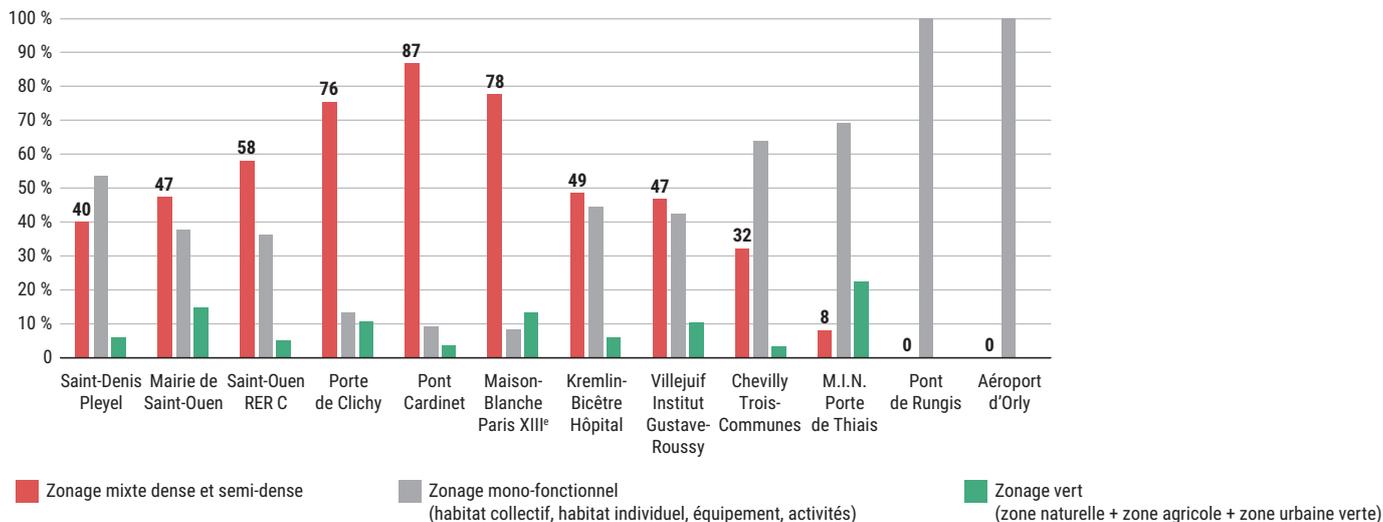
Lignes 16 et 17 : 75 % des logements ont été autorisés en zones mixtes alors que ces zones ne couvrent que 30 % de la surface des 12 quartiers



Source : DRIEA - Sitadel 2009, PLU des communes, traitements Apur état au 31 décembre 2018

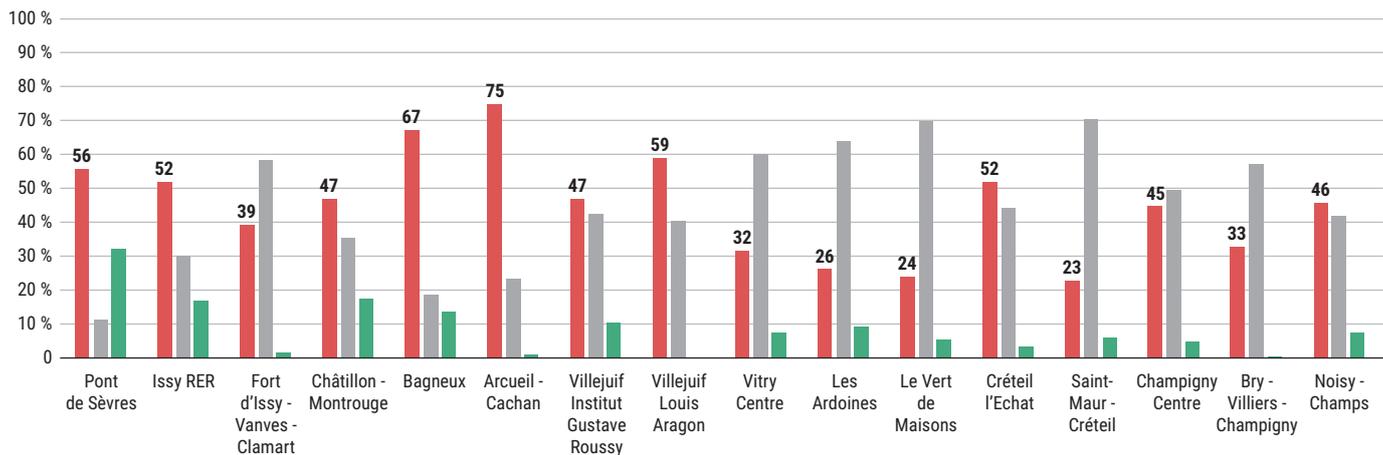
PART DES TYPES DE ZONAGES DANS LES PLU DANS LES QUARTIERS DE GARE

Ligne 14



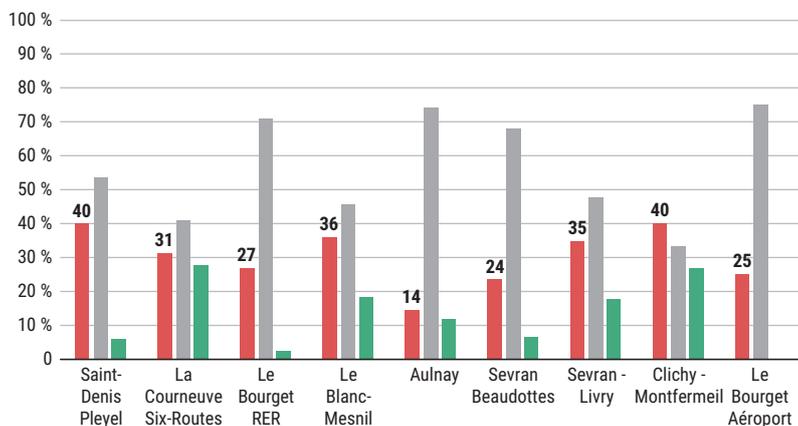
Source : PLU des communes, traitements Apur, 2018

Ligne 15 SUD



Source : PLU des communes, traitements Apur, 2018

Lignes 16 et 17



Source : PLU des communes, traitements Apur, 2018

La progression de la mixité fonctionnelle

Des quartiers de gare majoritairement résidentiels aujourd'hui

Dans la Métropole, comme dans les 35 quartiers de gare du Grand Paris Express, l'objectif de rééquilibrage économique entre l'est et l'ouest s'inscrit dans le constat de déséquilibres habitat-emplois. **Les 35 quartiers de gare du Grand Paris Express de la séquence 2025 sont majoritairement résidentiels aujourd'hui**, avec quelques exceptions : l'ouest de la ligne 15 sud (Pont de Sèvres, par exemple) ou les extrémités nord et sud de la ligne 14 (à Saint-Denis Pleyel et à Aéroport d'Orly).

La densité humaine des quartiers de gare – cumulant ici la densité de population et d'emplois à l'hectare – en est révélatrice. Ces données sont présentées page 13 de la « Synthèse 2014-2017 des travaux de l'observatoire » et sont reprises dans le graphique ci-dessous pour les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud à titre d'exemple.

Pour une grande majorité des quartiers de gare de la ligne 15 sud, la densité humaine repose sur une densité de population plus forte que celle

des emplois. C'est le cas par exemple pour les quartiers comme Fort d'Issy – Vanves – Clamart, Villejuif Louis-Aragon, Vitry Centre ou Champigny Centre.

Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon – Montrouge et dans une moindre mesure Créteil l'Echat sont des quartiers plus équilibrés et présentent les plus fortes densités d'emplois.

Une autre manière d'appréhender les équilibres habitat-emplois est d'observer les m² bâtis existants dédiés au logement et aux activités. Les graphiques représentant cet indicateur montrent fort logiquement des équilibres, et des déséquilibres, très semblables à ceux révélés par les densités humaines. 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

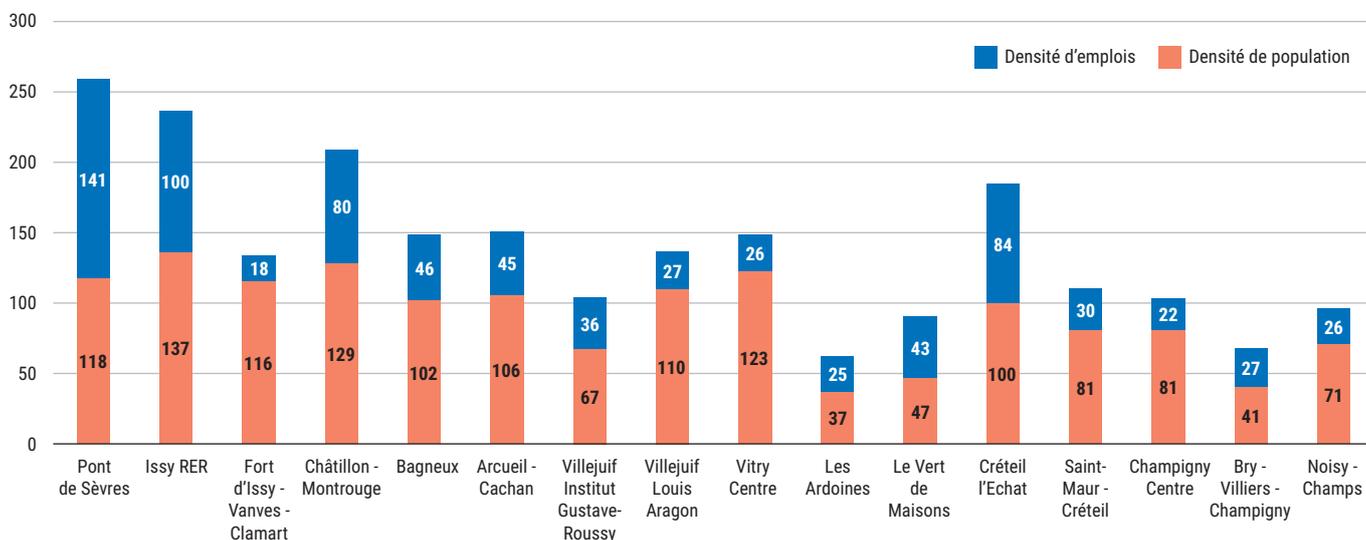
industrielles, logistiques et commerciales sont importantes, comme aux Ardoines ou à Bry – Villiers – Champigny. Noisy – Champs constitue aussi un cas singulier avec de faibles surfaces dédiées à l'activité en comparaison avec la densité d'emplois.

Des projets qui contribuent au rééquilibrage fonctionnel

Dans les 35 quartiers de gare, les programmations apparaissent relativement mixtes et équilibrées dans leur rapport logement/activités, témoignant d'une recherche de mixité fonctionnelle dans ces secteurs requalifiés ou nouvellement urbanisés. L'ensemble des surfaces programmées et existantes pourraient conduire à un équilibre de 51 % logements, 49 % d'activités à terme dans ces 35 quartiers contre 60 % – 40 % aujourd'hui. Par comparaison, la MGP est plus résidentielle avec 63 % logements et 37 % autres.

Les projets urbains engagés autour des 35 quartiers de gare devraient entraîner la création de 6,6 millions de m² de logements et 6,2 millions de m² de surfaces d'activités se répartissant entre

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



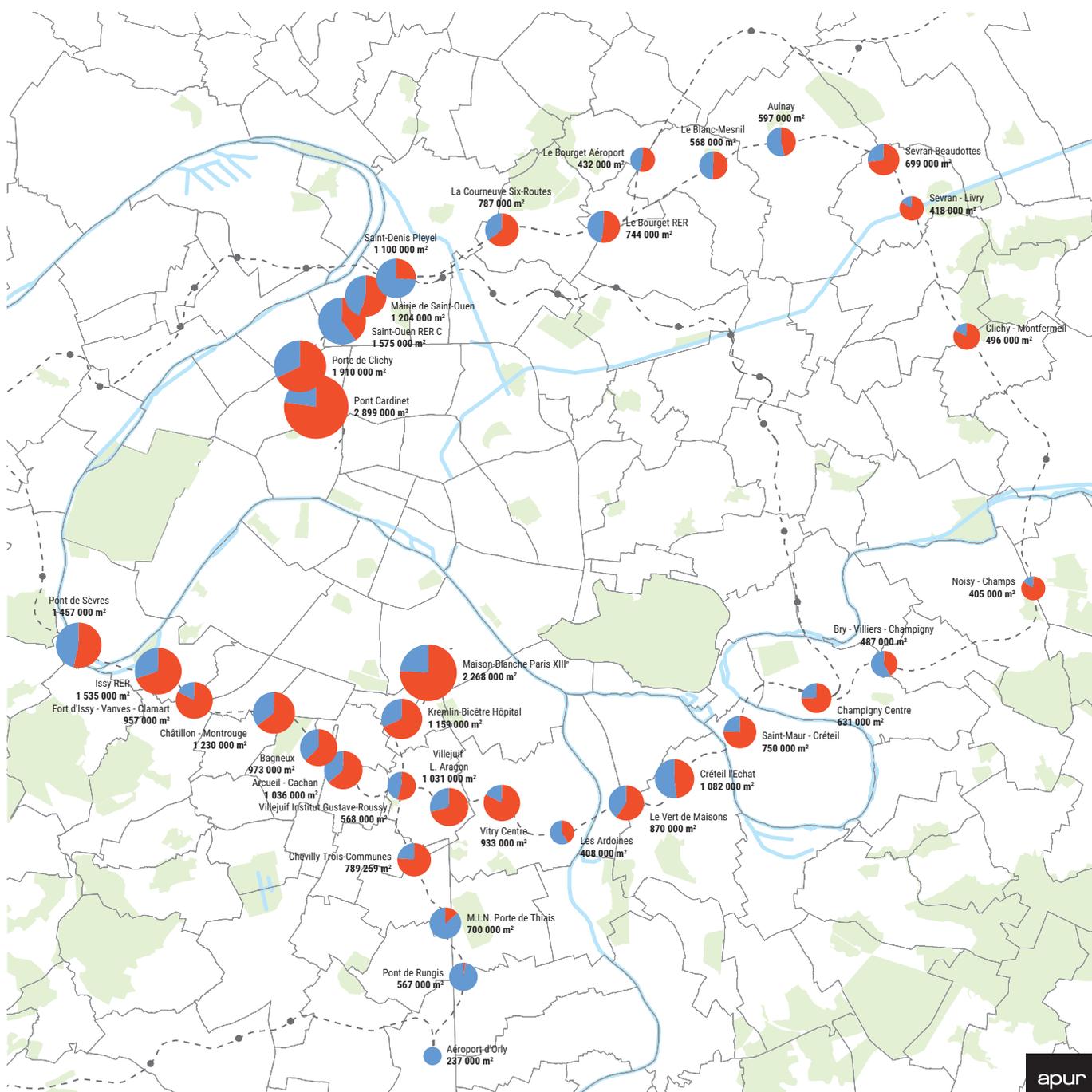
Source : Insee Recensement 2015, Sirene 2016

RÉPARTITION DES SURFACES BÂTIES EXISTANTES (HABITAT + ACTIVITÉS)

Répartition de la fonction au sein du parc bâti existant

- Habitat
- Activités

Source : DGI - 2015



des bureaux, des équipements, des hôtels et des commerces.

L'équilibre de programmation entre surface de logement et d'activités se vérifie aussi dans les quartiers comme Villejuif Institut Gustave-Roussy (56 % de logements et 44 % d'activités). Le quartier de gare est essentiellement couvert par le vaste projet de la ZAC Campus Grand Parc, dont la programmation totale de 415 000 m² se répartit entre 52 % de logements et 48 % d'activités.

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, 71 % des surfaces programmées (soit plus de 260 000 m²) concernent des activités économiques, en particulier du bureau (107 600 m²).

À l'inverse, les quartiers de gare de La Courneuve Six-Routes, du Blanc-Mesnil, de Sevran Beaudottes, de Sevran – Livry, de Clichy – Montfermeil et du Vert de Maisons présentent plus de 75 % des surfaces programmées en logement. Dans un quartier comme Créteil l'Echat, les 74 % de logements programmés viendront 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.

Dans la construction récente, plus de surface d'activités que de logement

En complément de l'analyse de la programmation des 186 projets recensés, la construction de surfaces d'activités peuvent être décrites au travers de l'analyse des permis de construire autorisés de 2015 à 2017. Cette analyse montre que **982 000 m² d'activités ont été autorisés entre 2015 et 2017 dans les 35 quartiers de gare, soit 327 000 m² en moyenne chaque année, et 9 350 m² par an et par quartier.**

Dans les 35 quartiers de gare du GPE, les surfaces d'activités autorisées à la construction sont plus importantes que les surfaces de logements : 327 000 m² d'activités par an en moyenne entre 2015 et 2017 contre 272 000 m² de logement, soit un équilibre 55 % - 45 %. Cet équilibre était le même au cours de la période précédente (2010-14), avec 344 000 m² d'activités et 283 000 m² de logement par an.

Entre 2015 et 2017, le niveau de construction de surface d'activités est de 11 000 m² en moyenne par quartier de gare sur la ligne 15 sud comme sur la ligne 14. Il est presque deux fois moindre dans les quartiers des lignes 16 et 17 avec 5 400 m² par an et par quartier.

Le rythme de construction s'est accéléré dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud au cours de ces dernières années : 171 000 m² d'activités ont été autorisés en moyenne chaque année entre 2015 et 2017, contre 116 000 m² par an entre 2010 et 2014.

En revanche, la construction de surfaces d'activités a sensiblement baissé en rythme dans les quartiers de gare de la ligne 14 et des lignes 16 et 17. Dans les 12 quartiers de gare de la ligne 14, 132 000 m² d'activités ont été autorisés en moyenne chaque année entre 2015 et 2017, contre 202 000 m² entre 2010 et 2014. Dans les 9 quartiers de gare des lignes 16 et 17, 48 000 m² d'activités ont été autorisés en moyenne chaque année entre 2015 et 2017, contre 77 000 m² entre 2010 et 2014.

Les données présentées dans les histogrammes de la page 69 montrent que les écarts dans les rythmes de construction des surfaces d'activités entre les quartiers 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 représentée sur la carte ci-contre montre 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 2 800 m² logements par an en moyenne) alors que la construction de nouvelles surfaces d'activités a été importante (29 000 m² par an en moyenne).

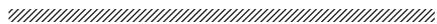
Les surfaces d'activités pour moitié consacrées aux bureaux

Dans les 35 quartiers de gare du GPE, les surfaces consacrées aux bureaux et aux équipements publics sont équivalentes, représentant respectivement 43 % et 41 % du total des surfaces d'activités autorisés à la construction entre 2015 et 2017. Suivent les commerces (7 %), les hôtels (6 %) et les autres surfaces de type locaux de stockage et activités industrielles (3 %). Ces données sont détaillées par quartier dans les histogrammes de la page 68.

La comparaison avec le type de surfaces autorisées à la construction au cours de la période précédente (2010-14) montre une répartition plus équilibrée qu'avant. Entre 2010 et 2014, dans les 35 quartiers de gare du GPE, 57 % des surfaces d'activités construites étaient des bureaux, 25 % des équipements publics, 9 % des commerces, 3 % des hôtels et 6 % d'autres surfaces de type locaux de stockage et activités industrielles.

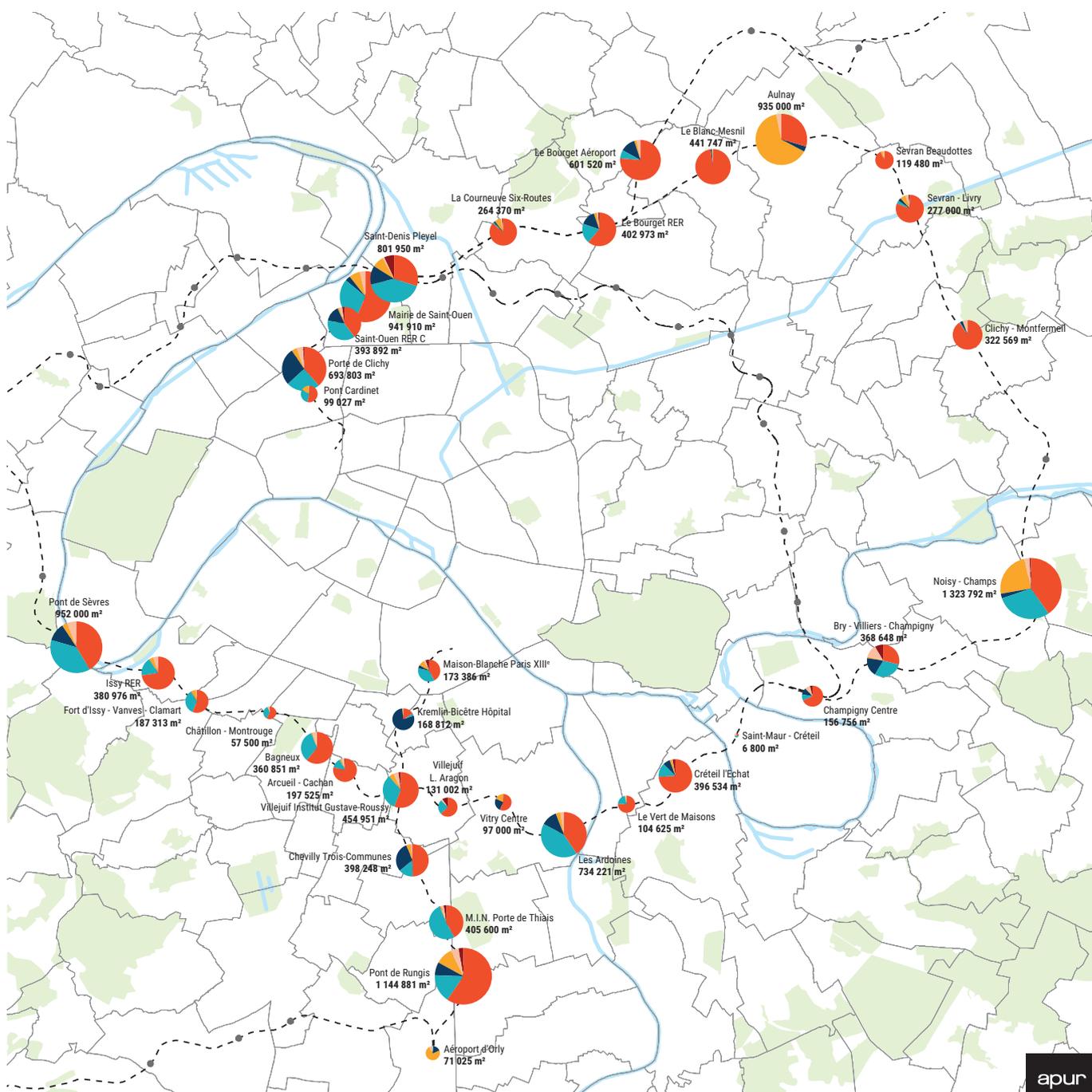
L'analyse des projets en cours, dont la livraison s'échelonne jusqu'en 2030 (présentés dans la première partie de cette étude et sur la carte ci-contre), montre **une place encore plus importante faite aux bureaux (60 %)**, sachant qu'entre le projet et le dépôt du permis de construire, la vocation des surfaces au moment de la commercialisation peut évoluer.

**PROGRAMMATION DES PROJETS
D'AMÉNAGEMENT DANS LES 35
QUARTIERS DE GARE DE LA SÉQUENCE
2025 (SURFACE EN M²)**



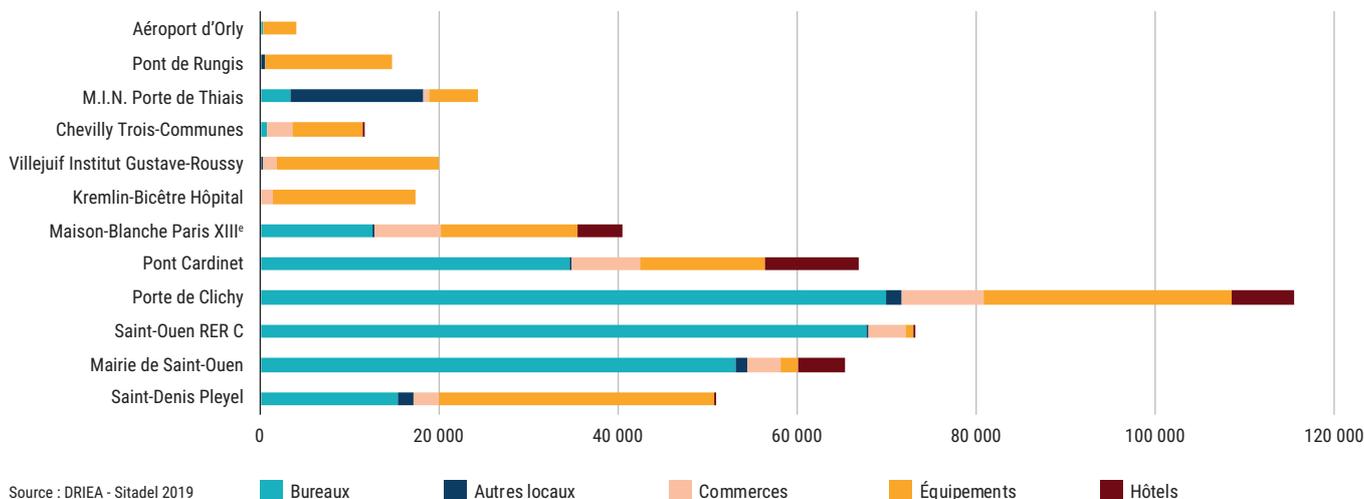
- Logements
- Équipements
- Bureaux
- Commerces
- Activités
- Hôtels

Source : Récolement des données transmises par les aménageurs et les collectivités locales arrêtées au 10 juin 2019, traitements Apur

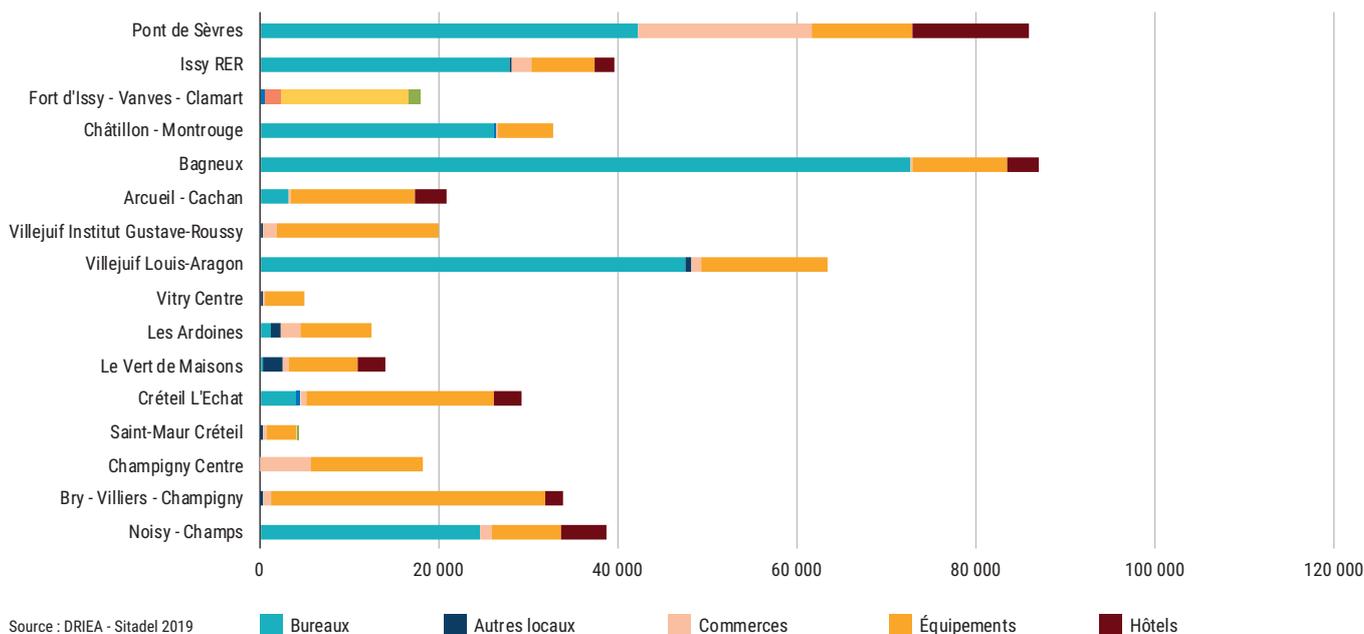


RÉPARTITION DES SURFACES D'ACTIVITÉS AUTORISÉES À LA CONSTRUCTION DE 2015 À 2017 DANS LES QUARTIERS DE GARE (EN M²)

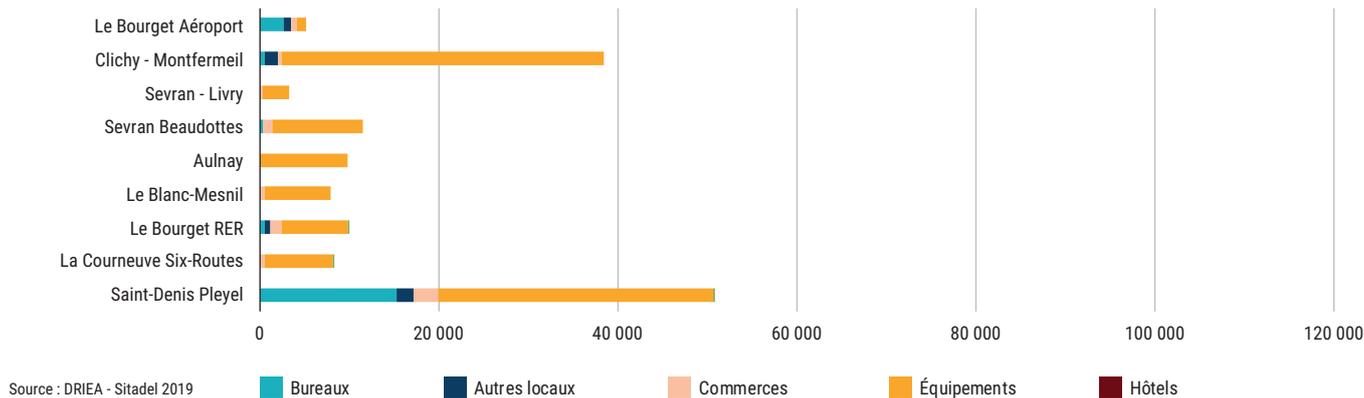
Ligne 14



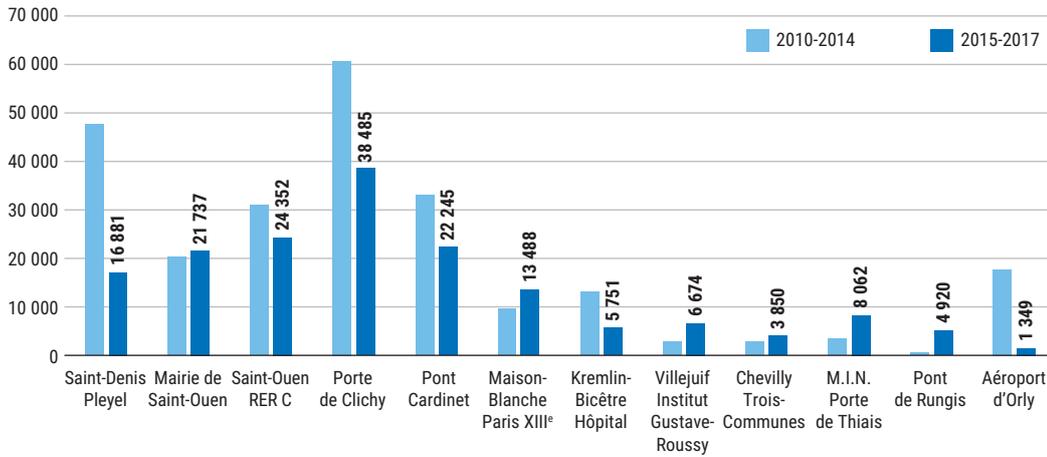
Ligne 15 SUD



Lignes 16 et 17

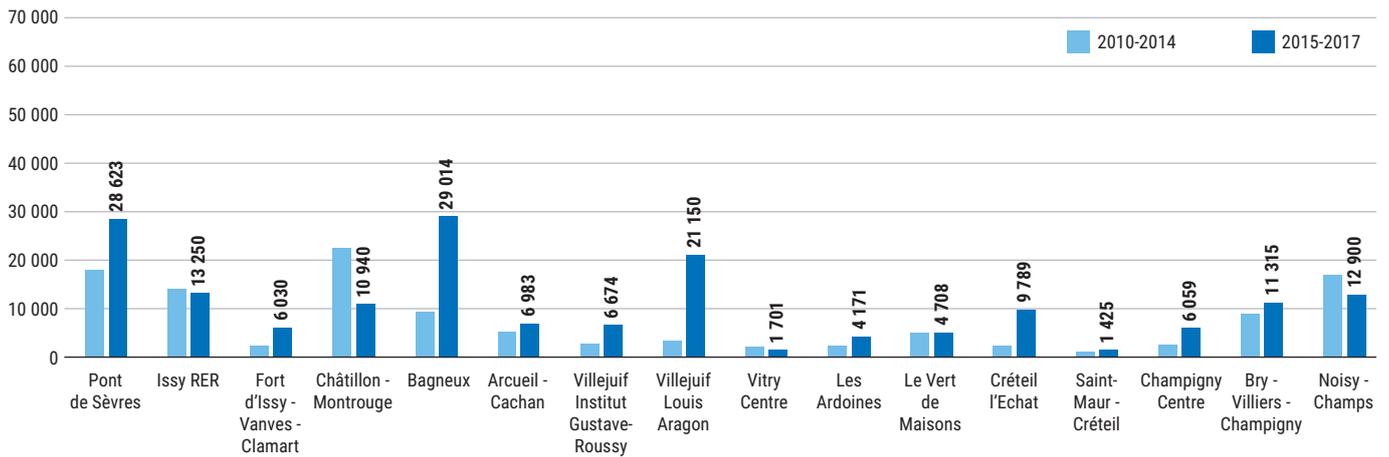


SURFACES D'ACTIVITÉS MOYENNES ANNUELLES AUTORISÉES À LA CONSTRUCTION DANS LES QUARTIERS DE GARE (EN M²)
Ligne 14 : 132 000 m² autorisés en moyenne chaque année dans 12 quartiers de gare entre 2015 et 2017



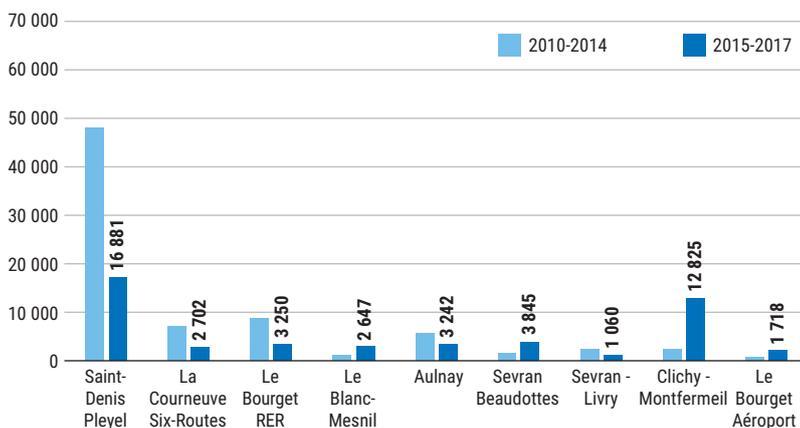
Source : DRIEA - Sitadel 2019

Ligne 15 SUD : 171 000 m² autorisés en moyenne chaque année dans 16 quartiers de gare entre 2015 et 2017



Source : DRIEA - Sitadel 2019

Lignes 16 et 17 : 48 000 m² autorisés en moyenne chaque année dans 9 quartiers de gare entre 2015 et 2017

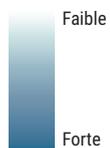


Source : DRIEA - Sitadel 2019

INTENSITÉ DE LA CONSTRUCTION DE SURFACES D'ACTIVÉS (EN M² AUTORISÉS DE 2015 À 2017)

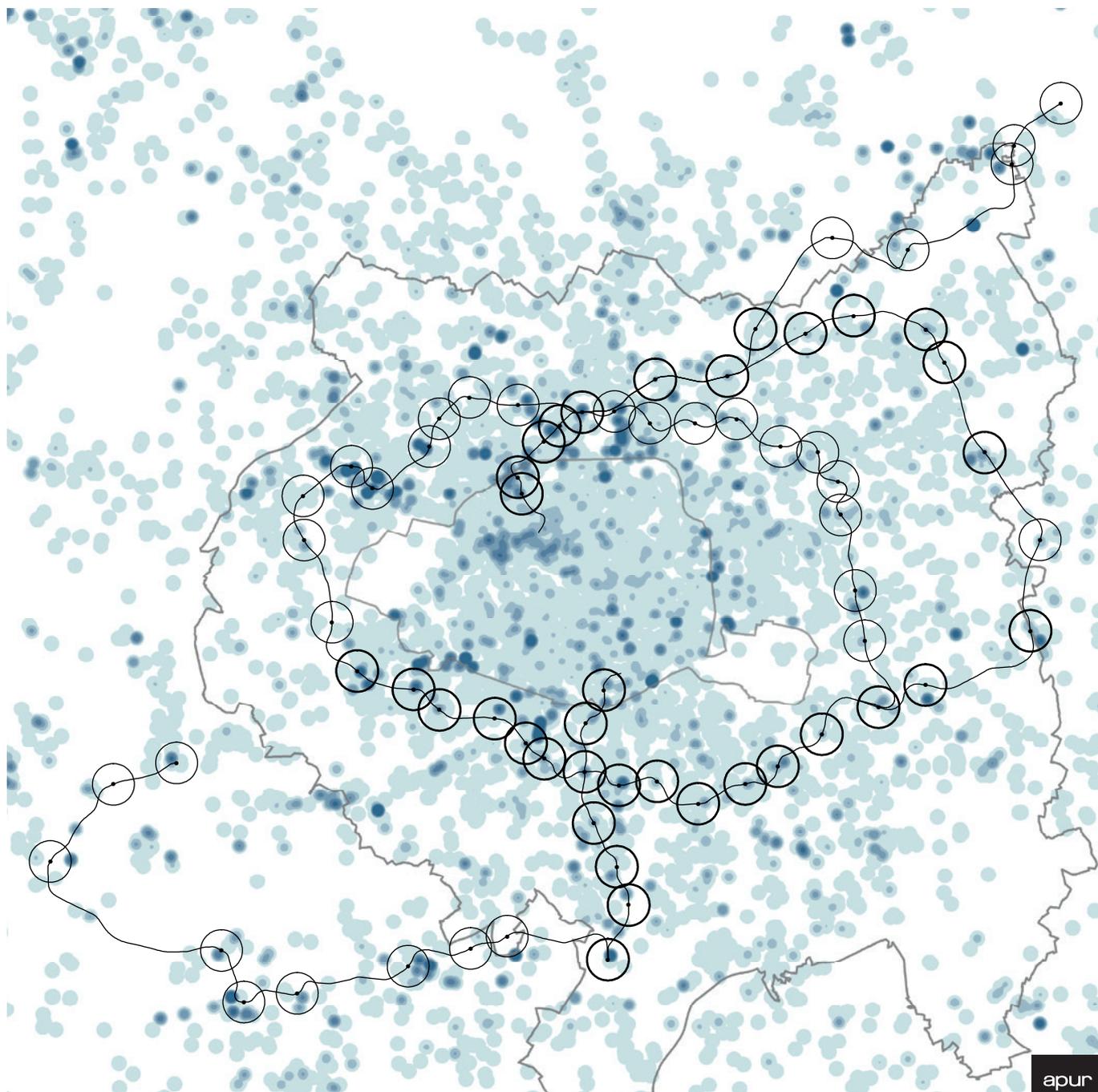


Densité de surfaces d'activités
autorisées à la construction



- Rayon de 800 m autour des gares du GPE mises en service d'ici 2025
- Rayon de 800 m autour des gares du GPE mises en services après 2025

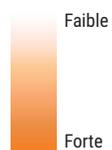
Sources : DRIEA, Sítadel, traitements Apur



**INTENSITÉ DE LA CONSTRUCTION
DE SURFACES DE LOGEMENT
(EN M² AUTORISÉS DE 2015 À 2017)**

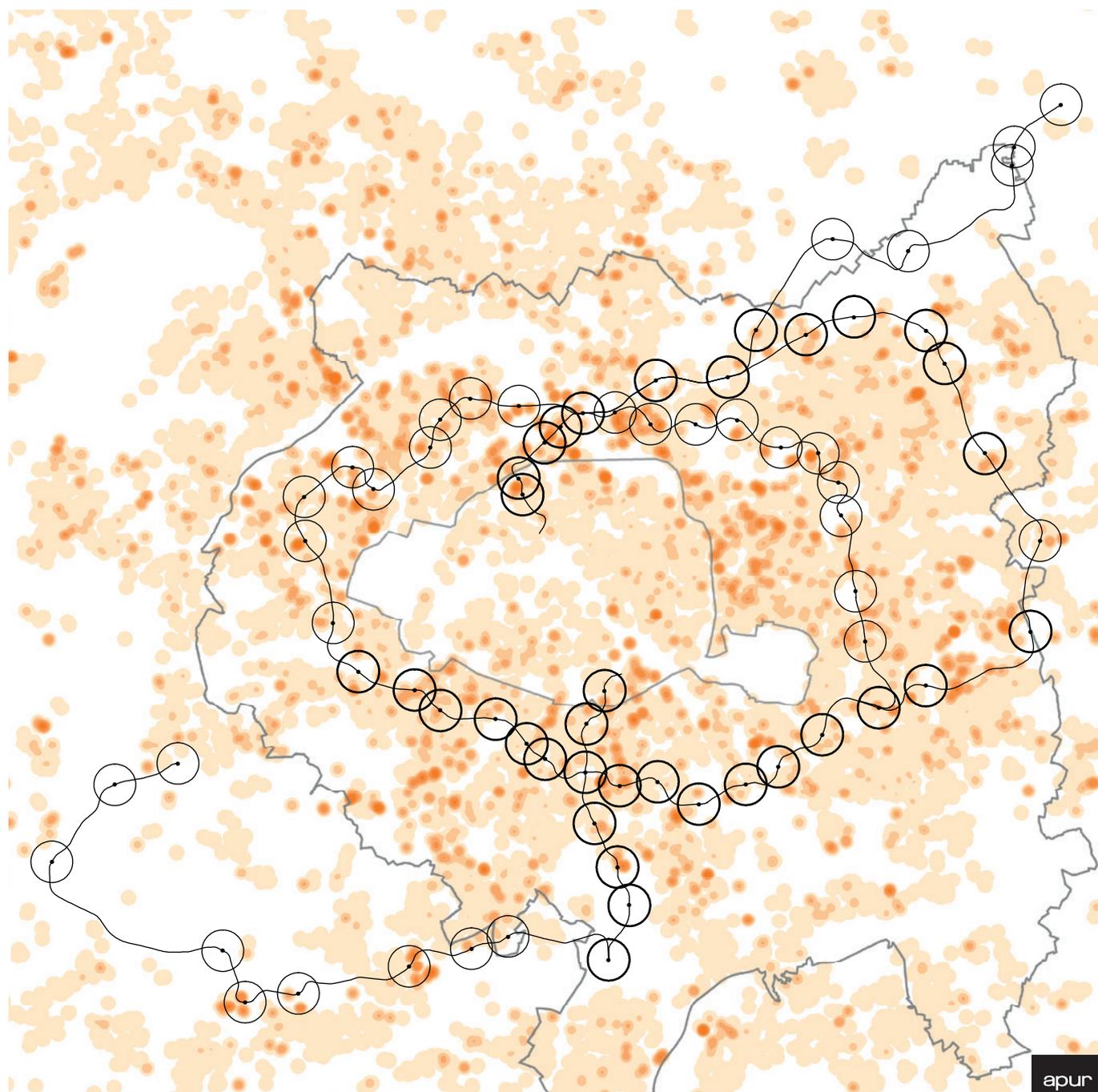


Densité de surfaces de logement
autorisées à la construction



- Rayon de 800 m autour des gares du GPE mises en service d'ici 2025
- Rayon de 800 m autour des gares du GPE mises en services après 2025

Sources : DRIEA, Sitadel, traitements Apur



Un rééquilibrage territorial est/ouest en panne ?

Dans les quartiers de gare, des projets plus avancés à l'ouest de la ligne 14

À l'image des déséquilibres Est/Ouest qui caractérisent la métropole dans son ensemble, les projets dans les quartiers de gare du Grand Paris Express situés à l'ouest de la ligne 14 sont plus avancés que ceux situés à l'Est. Il y a par exemple un décalage déjà de 10 ans entre Pont de Sèvres et Noisy – Champs. Ce retard calendaire visible dans tous les quartiers du nord et de l'est traduit une plus grande difficulté de financement et de réalisation, avec le risque d'un non développement d'une partie d'une partie de ces projets.

Le long de la ligne 14, **les projets situés dans les quartiers de gare au nord de Paris, comme Pont Cardinet ou Porte de Clichy, sont entièrement livrés ou presque. La dynamique est également bien entamée au sud**, dans le quartier de gare du Kremlin-Bicêtre Hôpital, où il ne reste que 9 % des surfaces programmées à livrer, ou encore à Chevilly Trois-Communes et à M.I.N. Porte de Thiais. Toutefois, pour 5 des 12 quartiers de gare de la ligne 14 (Saint-Denis Pleyel, Mairie de Saint-Ouen, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly), aucun chantier de projet d'aménagement n'a encore démarré.

Le long de la ligne 15 sud, l'état d'avancement des 80 projets d'aménagement montre que **la dynamique de construction est 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, Châtillon – Montrouge et Arcueil – Cachan. **De Bagneux à Noisy**

– Champs, les projets urbains dans les quartiers de gare sont 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.

Sur les lignes 16 et 17, **seul le quartier d'Aulnay montre une dynamique de construction bien entamée** avec la ZAC des Aulnes en grande partie livrée. À Clichy – Montfermeil, l'important projet de la ZAC de la Dhuys est sur le point d'être livré, mais ce quartier de gare comporte de nombreux autres projets, dans le cadre du Projet de renouvellement urbain notamment, dont les chantiers n'ont pas encore tous démarré. Pour les 7 autres quartiers des lignes 16 et 17, les projets urbains n'ont pas ou ont à peine démarré.

D'importantes surfaces de logements déjà livrées

Dans les 35 quartiers de gare, 6,6 millions de m² de logements sont programmés dans les 186 projets d'aménagement recensés comme étant en cours de réalisation. Sur ce total, environ 1,9 million de m² de logements ont déjà été livrés à ce jour.

Ces surfaces de logements sont cependant concentrées dans 6 des 35 quartiers de gare: Mairie de Saint-Ouen, Le Blanc-Mesnil, Pont de Sèvres, les Ardoines, Créteil l'Echat et Noisy – Champs rassemblent à eux seuls 2,5 millions de m² de surfaces de logements programmées (avec minimum 290 000 m² chacun), tandis que 10 quartiers de gare prévoient moins de 100 000 m² dans le cadre de leurs pro-

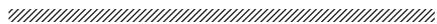
jets d'aménagement. Il s'agit de Pont Cardinet, Maison Blanche – Paris XIII^e, Kremlin-Bicêtre Hôpital, M.I.N. Porte de Thiais, Aéroport d'Orly, Châtillon – Montrouge, Villejuif Louis-Aragon, Vitry Centre, Le Vert de Maisons et Saint-Maur – Créteil.

Sur la ligne 14, le quartier de gare de Mairie de Saint-Ouen prévoit la construction de 526 000 m² de logements, dont la majorité se situe dans la ZAC des Docks de Saint-Ouen (463 000 m²).

Sur la ligne 15 sud, 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. Le quartier de gare de Noisy – Champs programme 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.

Dans le quartier de gare du Blanc Mesnil sur la ligne 16, les 432 000 m² de logements prévus sont essentiellement situés dans le Secteur Nord (345 000 m²), qui comprend en grande partie le NPNRU Les Hauts du Blanc-Mesnil. Les autres surfaces de logements se répartissent entre la ZAC Cœur de Ville (38 000 m²) et le projet du Quartier de la gare (48 000 m²).

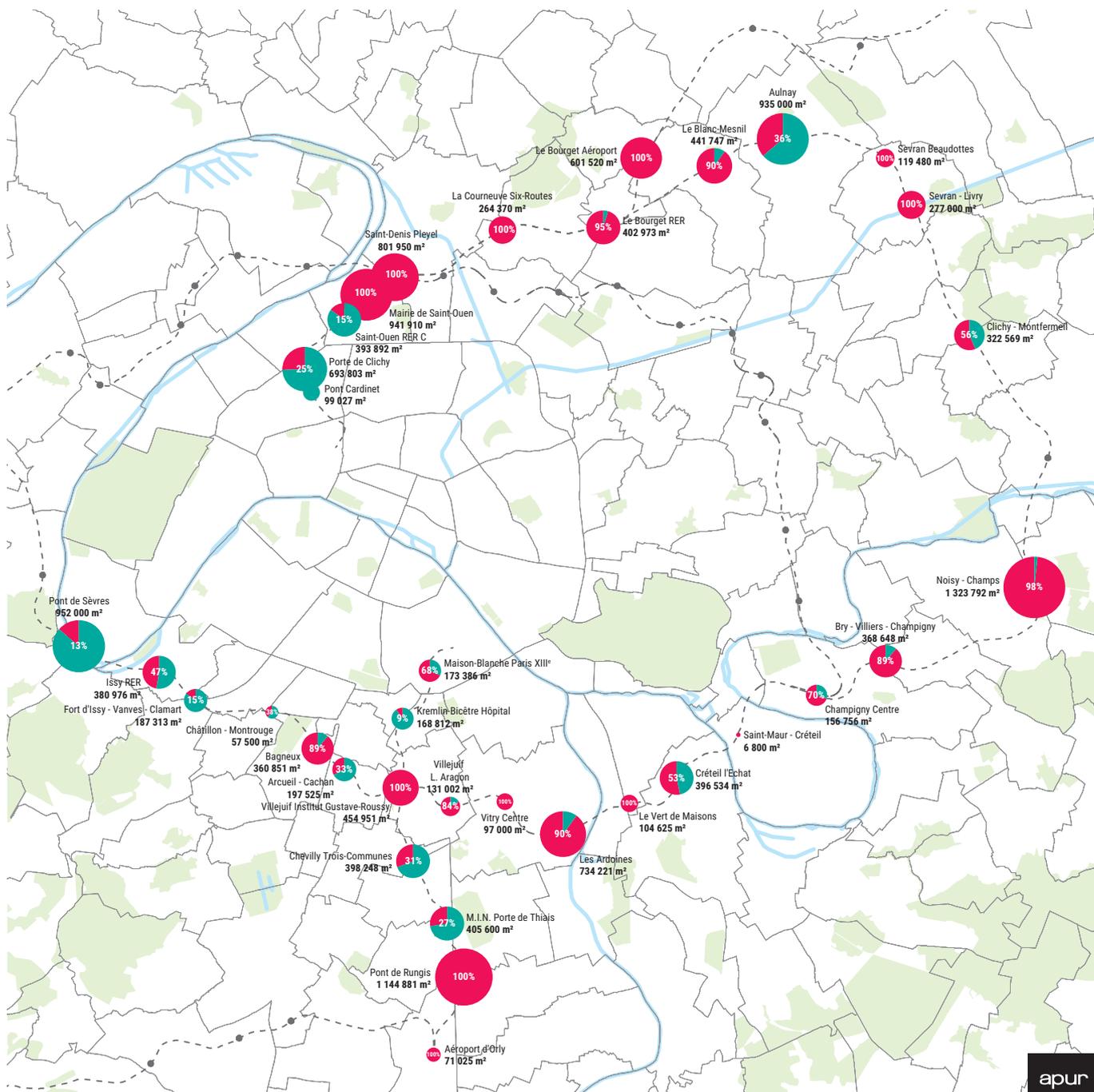
ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DANS LES 35 QUARTIERS DE GARE DE LA SÉQUENCE 2025 (SURFACE EN %)



Surface

- Livrée à ce jour
- x % Restant à bâtir

Source : Récolement des données transmises par les aménageurs et les collectivités locales arrêtées au 10 juin 2019, traitements Apur



Une mobilisation massive de l'EPF Ile-de-France dans les quartiers du Grand Paris Express

Contribution de l'Établissement public foncier d'Ile-de-France

L'intervention de l'EPF Ile-de-France dans les secteurs de gares 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 sur ces territoires par la **formalisation de partenariats auprès de 80 % des communes appelées à accueillir une gare du réseau du Grand Paris Express (GPE)**. Le volume des engagements financiers de l'EPF Ile-de-France dans les quartiers de gares du réseau GPE s'élève 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'EPF Ile-de-France varient selon 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** dans 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'EPF Ile-de-France, la Commu-

nauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS & O) et le Département des Yvelines, illustre parfaitement l'action anticipatrice et régulatrice de l'EPF Ile-de-France autour des gares.

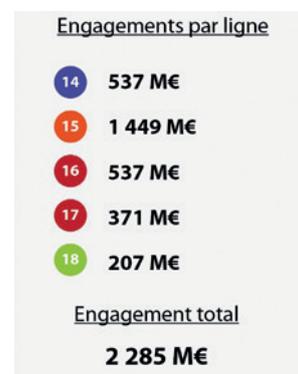
La mise en place de périmètres de veille foncière de 800 mètres autour de chacune des 9 gares du territoire qui sera desservie par le RER E, à l'occasion du prolongement d'EOLE, permet de saisir les opportunités et d'exercer un contrôle sur le marché, durant la période d'élaboration des projets urbains.

- **Dans une logique de « réserves foncières »** par le biais de véhicules dédiés au portage de long terme (filiales) 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...).

Une nouvelle filiale pour des portages plus longs et mieux anticiper les mutations

Lors de sa séance du 5 octobre 2018, le Conseil d'administration de l'EPF Ile-de-France a validé la création de la filiale constituée avec la Caisse des Dépôts et Consignations, ainsi que ses statuts constitutifs. Capitalisée à hauteur de 20 M€ (EPF Ile-de-France majoritaire à 60 %), cette Foncière pourra mobiliser progressivement un emprunt à hauteur de 80 M€, portant sa capacité d'investissement à 100 M€ pour de la réserve foncière. 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.

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



Source : EPF Ile-de-France, 2019

La Foncière pourra ainsi prendre position sur des sites stratégiques ayant vocation à muter en prévision de grands projets, portés par la puissance publique.

En mars 2019, le CA de l'EPF Ile-de-France a validé la dénomination donnée à la société la « **Foncière Publique d'Ile-de-France** ».

Comme toute Société Foncière, son modèle économique est basé sur le rendement locatif des actifs dont elle est propriétaire. Ainsi, l'existence de revenus locatifs permet un mode de portage combinant une faible mobilisation de capitaux propres (non rémunérés ou rémunérés) et un fort recours à l'emprunt.

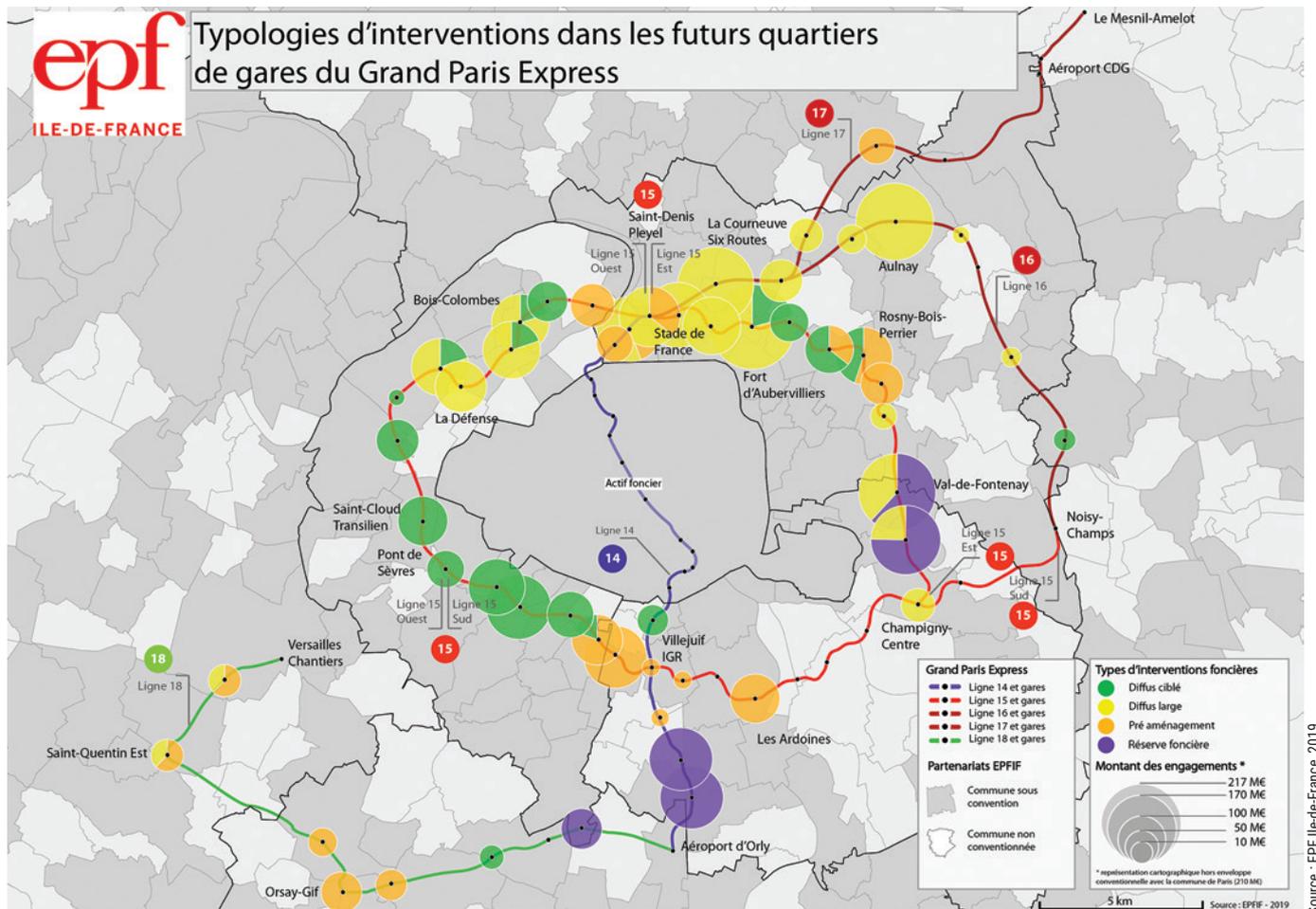
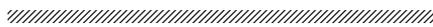
Une expertise et des partenariats

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.

TYOLOGIE D'INTERVENTIONS DE L'EPF ILE-DE-FRANCE DANS LES FUTURS QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS



2.2

La mixité sociale et la réduction des inégalités

30 % de logements sociaux en moyenne dans les quartiers

Environ 100 000 logements sociaux dans les 35 quartiers du GPE

Dans les 35 quartiers de gare de la séquence 2025 la présence des logements sociaux est d'ores et déjà significative, avec plus de 100 067 logements sociaux familiaux en 2017 (RPLS 2017).

Il existe toutefois de forts écarts d'un quartier à l'autre, voire d'une ligne à l'autre. On compte en moyenne 25 % de logements sociaux dans les quartiers de la ligne 14, 30 % dans ceux de la ligne 15 sud et 50 % dans ceux des lignes 16 et 17. **4 quartiers présentent des proportions très fortes de logements sociaux**, où ces derniers représentent au moins la moitié de l'offre de logement du quartier : La Courneuve Six-Routes, Aulnay, Sevran Beaudottes, Clichy - Montfermeil. **À l'inverse, 6 quartiers sont très peu dotés en logements sociaux aujourd'hui** : Fort - d'Issy -

Vanves - Clamart (15 %), Saint-Maur - Créteil (12 %), Pont Cardinet (8 %) et Porte de Clichy (20 %), Le Bourget RER (20 %), Sevran - Livry (7 %).

Une accessibilité nouvelle pour de nombreux quartiers de logements sociaux

Dans plusieurs quartiers de gare, les ensembles de logements sociaux souffrent d'une desserte insatisfaisante par les transports en commun lourds. C'est le cas notamment à Aulnay, Le Blanc-Mesnil, Clichy - Montfermeil, Champigny Centre, Bagneux, Kremlin-Bicêtre Hôpital et Vitry Centre. L'arrivée du Grand Paris Express en 2025 et, d'ici là, le prolongement des lignes de métro (la ligne 4 à Bagneux) ou la mise en service de tramway (T4 à Clichy-Montfermeil) créent les conditions d'une nouvelle dynamique dans des quartiers qui cumulent difficultés urbaines et sociales.

Une nouvelle offre de logements sociaux plus diversifiée

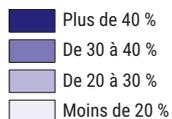
À partir du fichier SISAL, transmis par la DRIHL, les agréments pour les années 2015, 2016 et 2017 ont été analysés, soit une très courte période de 3 ans, ce qui invite à la prudence dans l'interprétation qui est faite de ces données et à poursuivre le suivi des agréments de logements sociaux jusqu'en 2025.

1 336 nouveaux logements sociaux dans les 35 quartiers de gare en moyenne par an

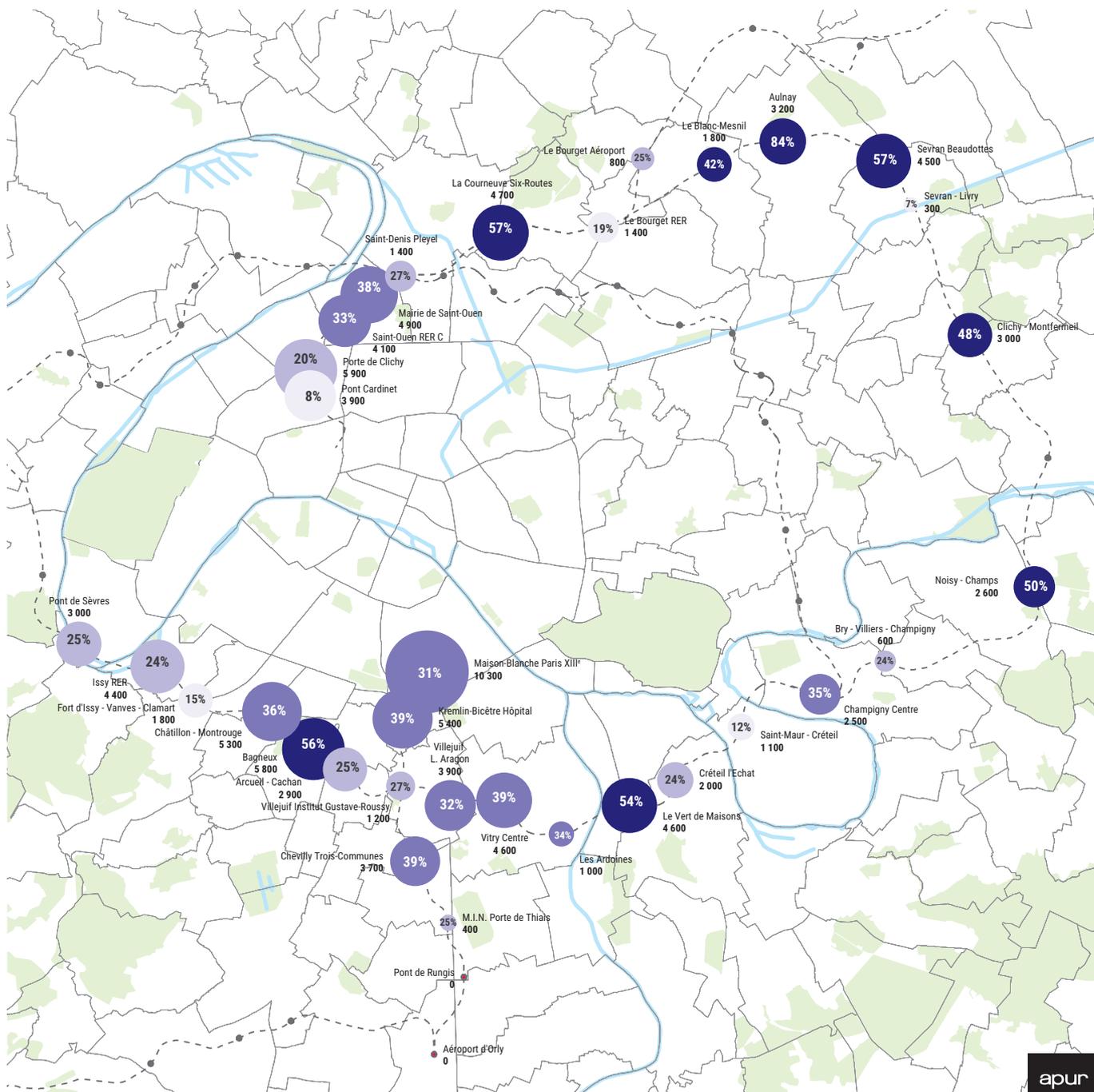
De 2015 à 2017, 4008 logements locatifs sociaux ont été agréés dans les 35 quartiers pour lesquels la gare du Grand Paris Express sera mise en service d'ici 2025, soit en moyenne environ 38 loge-

LOGEMENTS SOCIAUX

Part des logements sociaux, dans le total des résidences principales

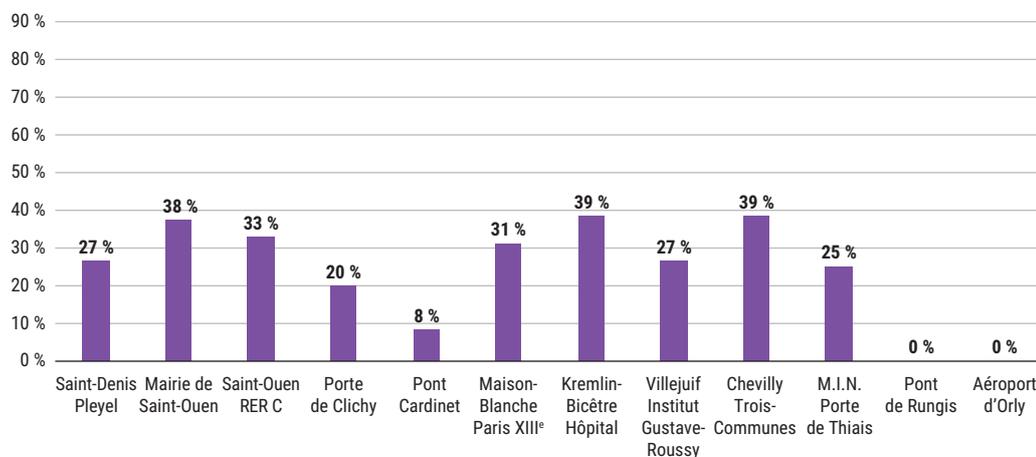


Source : RPLS - 2017, DGI - 2015



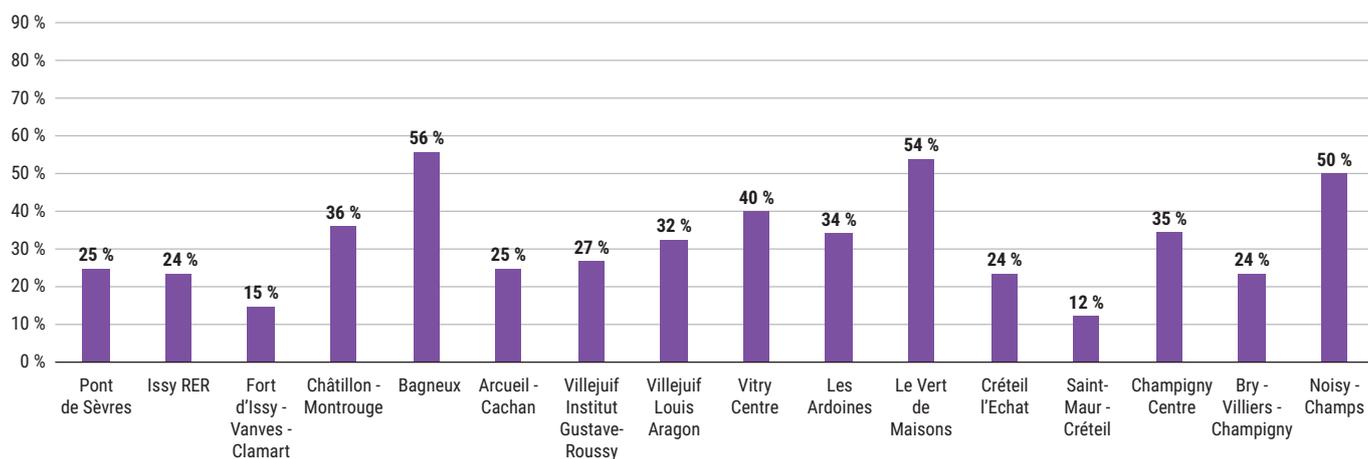
PART DES LOGEMENTS SOCIAUX DANS LE PARC DE LOGEMENT ACTUEL DANS LES QUARTIERS DE GARE

Ligne 14 : environ 25 % de logements sociaux en 2017 dans 12 quartiers de gare



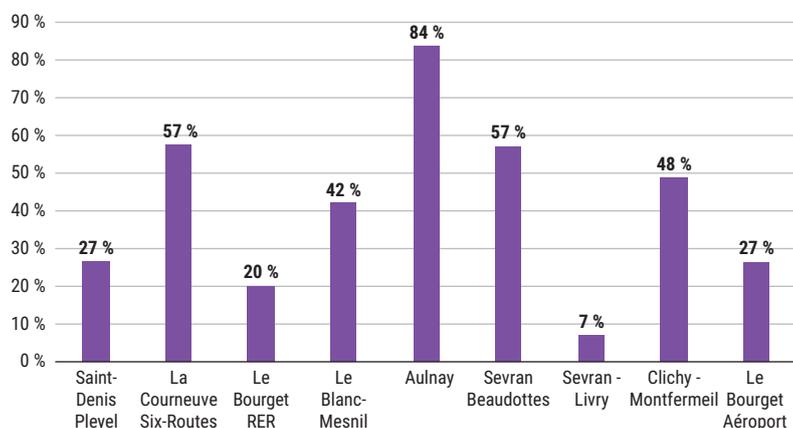
Sources : RPLS 2017, DGI 2015

Ligne 15 SUD : environ 30 % de logements sociaux en 2017 dans 16 quartiers de gare



Sources : RPLS 2017, DGI 2015

Lignes 16 et 17 : environ 50 % de logements sociaux en 2017 dans 9 quartiers de gare



Sources : RPLS 2017, DGI 2015

ments sociaux par an et par quartier. Les 1 336 agréments octroyés par an de 2015 à 2017 dans les 35 quartiers de gare correspondent à accroissement du parc social de 1,3 % par an en moyenne, soit une progression marquée.

D'un quartier à l'autre, la production récente de logements sociaux n'est pas aussi intense (cf. graphiques page 81).

Concernant la 15 sud, dans les quartiers de gare situés aux extrémités de la ligne, de Pont de Sèvres à Bagneux et de Bry - Villiers - Champigny à Noisy - Champs, moins de 50 logements sociaux par an en moyenne ont été agréés au cours des 3 dernières années (2015-17). Dans les autres quartiers, ce sont de 50 à 180 logements sociaux qui ont été agréés au cours des dernières années, soit en moyenne le double au minimum.

Sur la ligne 14, ce sont dans les quartiers parisiens que la plus forte production de logements sociaux s'observe en lien avec l'atteinte des objectifs SRU.

Sur les lignes 16 et 17 où le parc social est déjà très développé, le nombre de logements sociaux produits est partout sensiblement plus faible.

Les rythmes d'agréments de logements sociaux de 2015 à 2017 vont plutôt dans le sens d'un rééquilibrage géographique de l'offre de logement social.

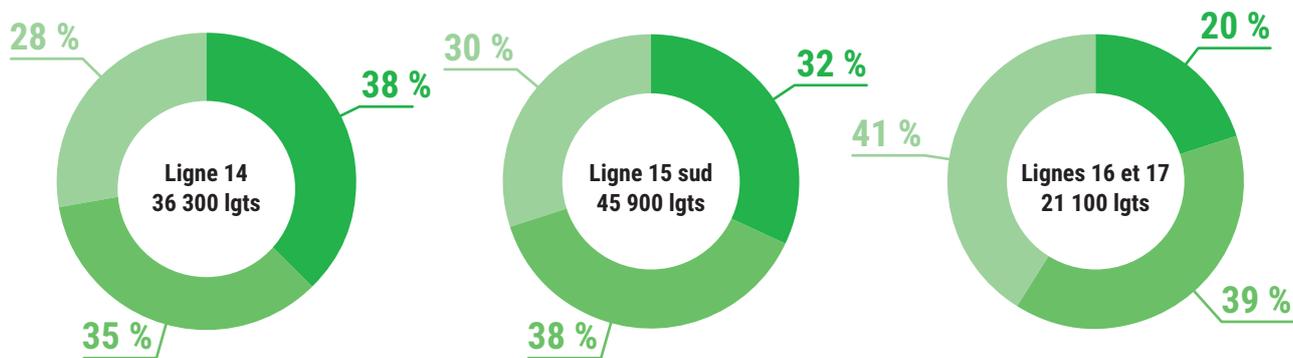
Dans les quartiers où le parc social est d'ores et déjà très développé, le nombre de logements sociaux agréés de 2015 à 2017 est sensiblement plus bas que dans les autres. C'est notamment le cas dans les quartiers des lignes 16 et 17, du nord de la ligne 14 ou sur la ligne 15 sud, à Vitry Centre, Le Vert de Maisons, Champigny Centre et Noisy - Champs. Un rattrapage s'opère aussi dans des quartiers situés dans des communes qui n'ont pas encore atteint les objectifs de la loi SRU. C'est le cas dans le quartier de gare de Saint-

Maur - Créteil ou des quartiers parisiens de Pont Cardinet ou Porte de Clichy.

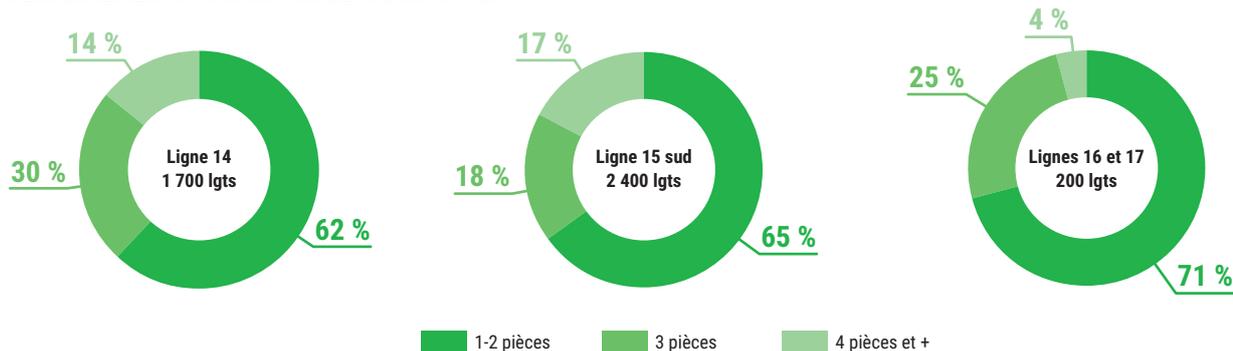
Toutefois, dans quelques cas, la production récente n'est pas très soutenue alors que l'offre existante n'est pas particulièrement développée et que les objectifs SRU ne sont pas encore atteints. C'est par exemple le cas dans les 3 quartiers situés à l'ouest de la ligne, Pont de Sèvres, Issy RER, et Fort d'Issy - Vanves - Clamart, où 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.

Dans les quartiers du Grand Paris Express, la production de logements sociaux des dernières années contribue à plus de mixité, même si dans certains cas les logements sociaux sont regroupés dans certains secteurs. Cela pose la question de l'échelle à laquelle s'opère la mixité sociale.

RÉPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX PAR TAILLE DANS L'ENSEMBLE DU PARC SOCIAL EXISTANT EN 2017



DANS LES LOGEMENTS SOCIAUX AGRÉÉS DE 2015 À 2017



Source : DRIHL, RPLS 2017, SISAL 2018

Une diversification dans les catégories de financement des logements sociaux qui va dans le sens de plus de mixité sociale

Les nouveaux logements sociaux se répartissent à parts quasi-égales entre les différentes catégories de financement du logement social : **33 % de logements très sociaux destinés aux ménages les plus modestes financés en PLAI, 32 % des logements sociaux classiques financés en PLUS et 35 % de logements sociaux destinés aux ménages des classes moyennes financés en PLS.**

Cette répartition diffère sensiblement de la clé de répartition PLAI/PLUS/PLS dans le parc existant, qui, dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, 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 35 quartiers de gare de la séquence 2025, les **100 000 logements sociaux existant se répartissent entre 3 % de PLAI, 88 % de PLUS et 9 % de PLS.**

Comme le montrent les graphiques de la page 81, dans les quartiers de gare de Porte de Clichy et Pont Cardinet et Saint-Maur - Créteil, les logements très sociaux de type PLAI sont majoritaires parmi les logements sociaux financés de 2015 à 2017. À l'inverse dans des quartiers plus populaires comme ceux de Le Vert de Maisons, Champigny Centre ou bien encore Le Bourget RER, par exemple, ce sont les logements de type PLS qui sont les plus nombreux.

Une diversification dans la taille des logements sociaux : plus de petits logements

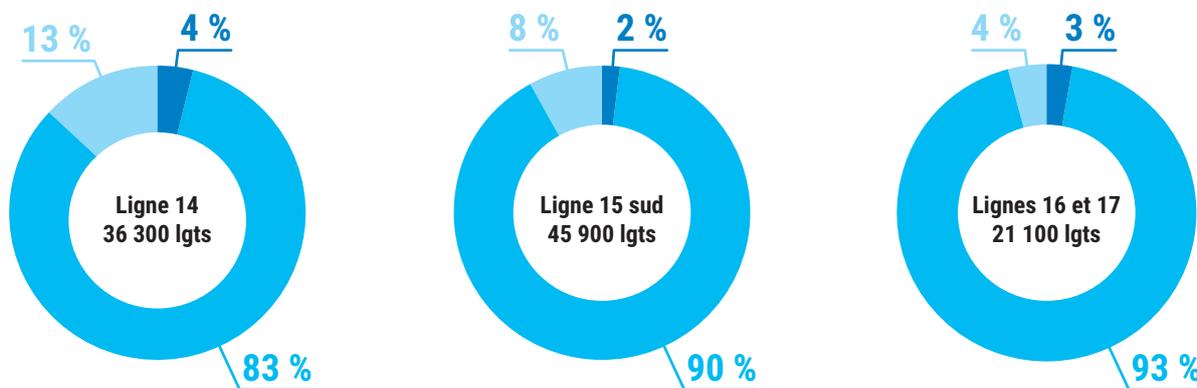
Une autre caractéristique des nouveaux logements sociaux agréés dans les 35

quartiers de gare du GPE, est qu'il s'agit **majoritairement de petits logements.** Les 4 008 logements locatifs sociaux agréés de 2015 à 2017 dans les 35 quartiers de gare se répartissent entre 64 % de petits logements (de 1 et 2 pièces), 21 % de 3 pièces et seulement 15 % de grands logements (de 4 pièces ou plus).

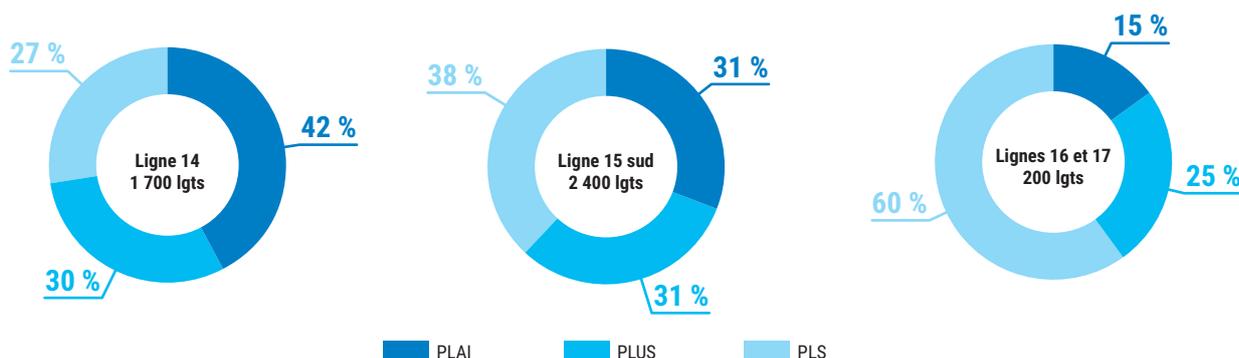
Le poids des petits logements dans la production de nouveaux logements sociaux dans les quartiers de gare est confirmé par le fait qu'un quart des logements sociaux fait partie d'une résidence, qu'il s'agisse d'une résidence étudiante, sociale ou dédiée à l'accueil des personnes âgées.

Cette offre nouvelle de logements sociaux vient compléter l'offre existante permettant notamment l'accueil de jeunes en début de parcours résidentiel. En effet, les petits logements sociaux (1 ou 2 pièces) représentent seulement 10 % du parc social existant dans les quartiers de gare du GPE (source RPLS 2017).

RÉPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX PAR CATÉGORIE DE FINANCEMENT DANS L'ENSEMBLE DU PARC SOCIAL EXISTANT EN 2017



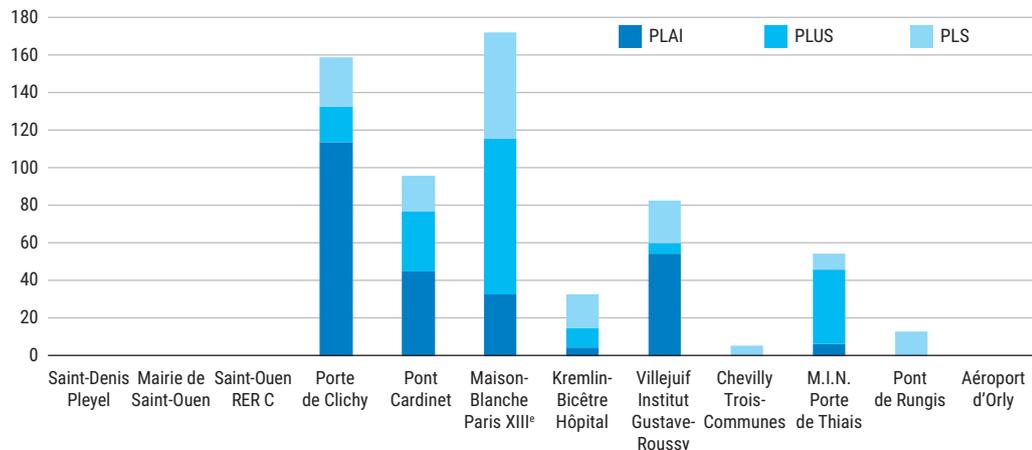
DANS LES LOGEMENTS SOCIAUX AGRÉÉS DE 2015 À 2017



Source : DRIHL, RPLS 2017, SISAL 2018

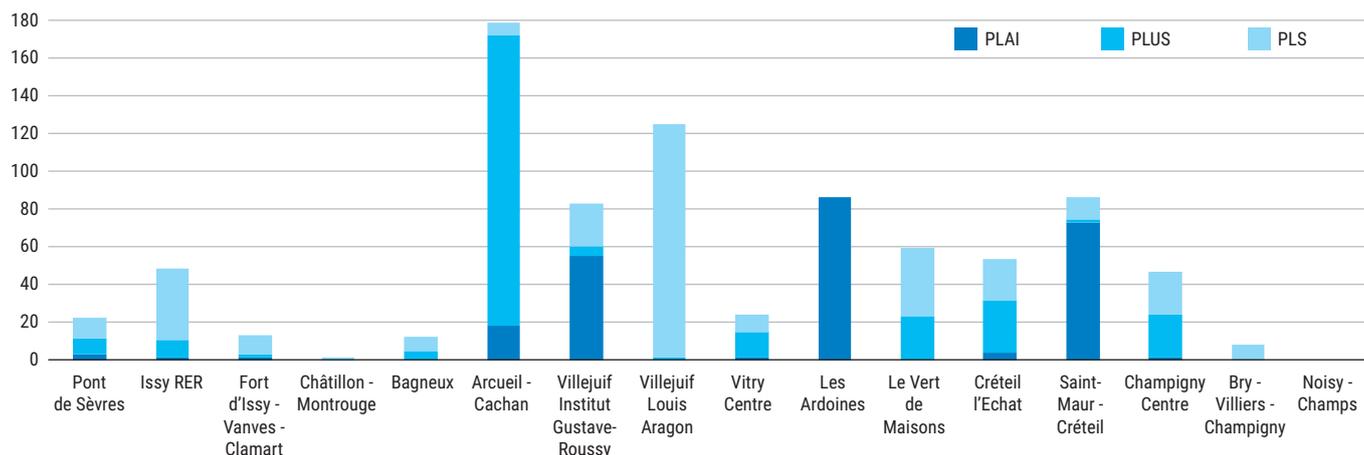
CATÉGORIE DE FINANCEMENT DES LOGEMENTS SOCIAUX AGRÉÉS DE 2015 À 2017 (MOYENNE ANNUELLE) PAR QUARTIER DE GARE

Ligne 14



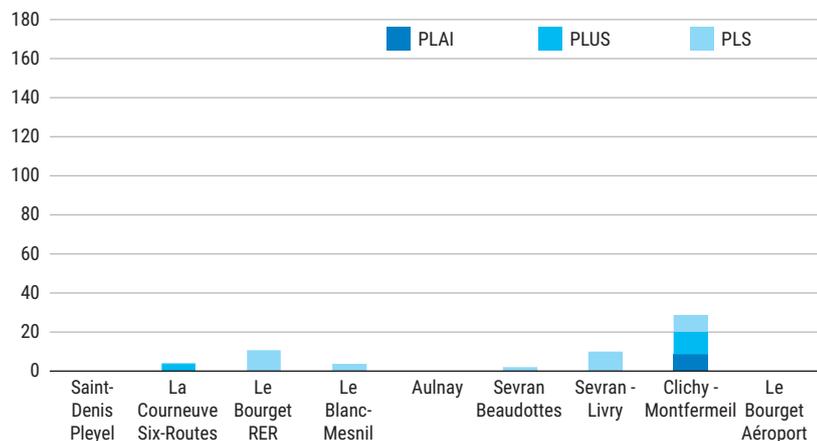
Sources : DRIHL, SISAL 2018

Ligne 15 SUD



Sources : DRIHL, SISAL 2018

Lignes 16 et 17



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. Il est mis en œuvre par l'Observatoire Régional du Foncier (ORF) d'Ile-de-France à partir de la base notariale (BIEN).

La note de conjoncture publiée en octobre 2018 montre que, jusqu'à présent, les quartiers de gare sont le reflet des dynamiques métropolitaines dans un contexte général de montée des prix du logement sans pour autant qu'un « effet quartier de gare du GPE » soit visible dans le niveau des transactions.

Un effet limité du GPE sur les prix des logements 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.

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.

Des prix de vente en moyenne inférieurs dans les quartiers de gare que dans les communes de rattachement

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 évo-

lutions sont un peu plus marquées : +6 % pour un prix moyen au m² plus faible (4 826 €/m² en 2017).

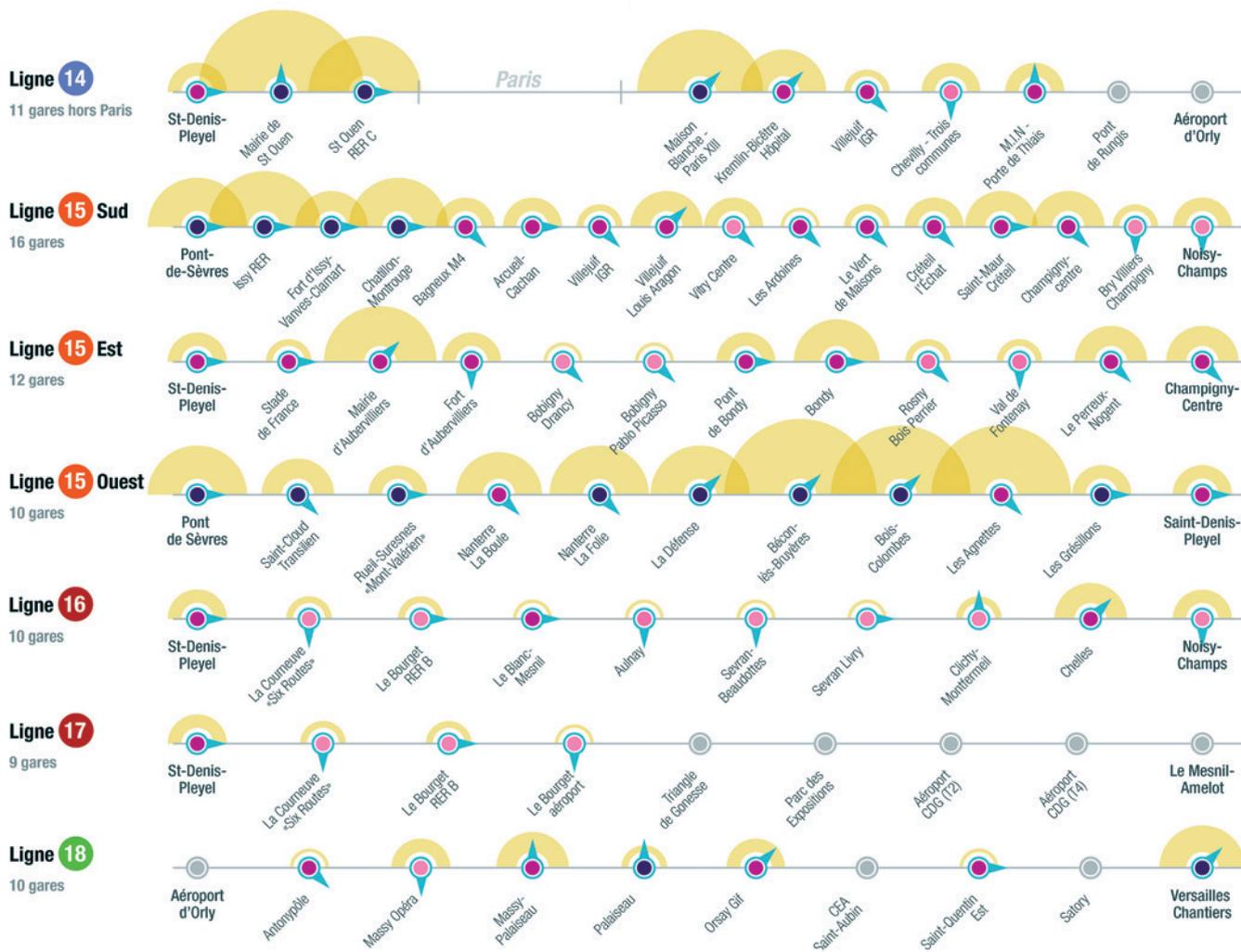
Le baromètre comparant les prix de vente des appartements anciens dans chaque quartier du GPE par rapport au prix moyen de sa (ou ses) commune(s) d'appartenance montre que les niveaux de prix et le nombre de transactions varient beaucoup d'un quartier de gare à l'autre.

Pour ce qui concerne la ligne 14, le nombre de transactions et les prix sont à la hausse, avec un timide effet « quartier de gare » dans la moitié des cas seulement : à Mairie de Saint-Ouen, Maison-Blanche Paris XIII^e, Kremlin-Bicêtre Hôpital, M.I.N. Porte de Thiais, les prix sont plus élevés dans le quartier de gare que dans les communes autour.

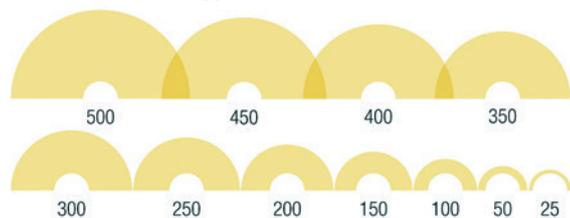
Pour ce qui concerne la ligne 15 sud, les prix sont plus élevés dans la partie ouest de la ligne, de Pont de Sèvres à Châtillon – Montrouge (compris entre 5 000 et 7 200 €/m²), qu'à l'extrémité est de la ligne, à Bry – Villiers – Champigny et Noisy – Champs ainsi qu'à Vitry Centre (compris entre 1 000 et 3 000 € par m²). Ces écarts entre quartiers reflètent ceux qui existent entre les communes dans lesquelles se trouvent ces quartiers. Dans un cas seulement (Villejuif Louis-Aragon) les prix dans le quartier de gare sont plus élevés que dans les communes autour.

Pour ce qui concerne les lignes 16 et 17, les volumes de transactions et les niveaux de prix sont sensiblement plus faibles, sans qu'un effet « quartier de gare » soit encore visible.

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



Nombre de ventes d'appartements



Prix moyen des appartements autour des gares

- entre 5 000 et 7 200 €/m²
- entre 3 000 et moins de 5 000 €/m²
- entre 1 000 et moins de 3 000 €/m²
- non significatif

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



Sources : Paris Notaires-Ile-de-France, base BIEN 2017 © ORF
 Traitement statistique et cartographique : DRIEA/SCEP/DADD/CB © ORF
 Mise en forme : IAU idf © ORF

Y a-t-il un effet « quartiers de gare » sur les loyers ?

D'après deux études de l'OLAP, l'observatoire des loyers de l'agglomération parisienne

Un travail mené en deux temps sur quatre puis neuf gares

L'Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne, l'OLAP, a réalisé à la demande de la SGP une première étude exploratoire en 2018 pour mesurer l'impact éventuel du Grand Paris Express sur le niveau des loyers dans 4 quartiers de l'extrémité ouest de la ligne 15 sud se caractérisant par la présence d'un parc locatif privé développé et par conséquent d'un nombre suffisant de données de loyer. 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).

Cette étude test a été suivie en 2019 d'une étude sur neuf gares situées sur les lignes 14 et 15 au nord et au sud de Paris. Il s'agit des gares :

- Saint-Denis Pleyel (1 700 observations) sur les lignes 14 et 15 nord, Mairie de Saint-Ouen (1 700 observations) et Saint-Ouen RER C (2 100 observations) sur la ligne 14 nord ;
- Arcueil - Cachan (1 200 observations) sur la ligne 15 sud, Le Kremlin-Bicêtre Hôpital (1 600 observations) sur la ligne 14 sud, Villejuif Louis-Aragon (2 400 observations), Créteil Léchat (2 950 observations), Saint-Maur - Créteil (3 150 observations) et Champigny centre (1 100 observations) sur la ligne 15 sud.

Dans les deux études, 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 quar-

tiers 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 et à Neuilly-sur-Seine et correspondant à l'indice 207), les communes de rattachement se répartissent dans quatre zones :

- zone 2 (indice 174) : Boulogne-Billancourt ;
- zone 4 (indice 142) : Châtillon, Issy-les-Moulineaux, Montrouge, Sèvres, Vanves, Clichy, Le Kremlin-Bicêtre, Maisons-Alfort, Saint-Maur-des-Fossés ;
- zone 5 (indice 121) : Clamart, Malakoff, Saint-Denis, Saint-Ouen, Arcueil, Bagneux, Gentilly, Villejuif, Vitry-sur-Seine, Créteil, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne ;
- zone 6 (indice 114) : Cachan.

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 :

- Pont de Sèvres : 21,20 €/m² ;
- Issy RER : 19,80 €/m² ;
- Fort d'Issy – Vanves – Clamart : 18,6 €/m² ;
- Châtillon – Montrouge : 17,20 €/m² ;
- Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen : 15,30 €/m² ;
- Saint-Ouen RER C : 16,70 €/m² ; • Arcueil – Cachan : 14,30 €/m² ;
- Le Kremlin-Bicêtre Hôpital : 14,90 €/m² ;
- Villejuif Louis-Aragon : 12,90 €/m² ;
- Créteil l'Échat : 13,30 €/m² ;
- Saint-Maur - Créteil : 14,00 €/m² ;
- Champigny centre : 15,40 €/m².

Un effet « quartier de gare » dans la plupart des cas, plus souvent dans le sens d'une décote plus ou moins forte en 2017

L'étude a mis en évidence pour la plupart des gares un effet « quartier de gare » sur le niveau des loyers dans le parc locatif privé et aucun effet pour deux gares (Mairie de Saint-Ouen et Arcueil Cachan). Cet effet est négatif pour 7 quartiers de gare et positif pour les 4 autres. Les effets positifs les plus importants (6 à 10 %) se constatent pour des quartiers (Issy RER, Créteil l'Échat, Champigny centre) qui bénéficie d'ores et déjà de la desserte par un transport en commun lourd (RER, métro). La « décote » observée en 2017 pour les autres quartiers (- 3 à - 10 %) 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 généralement limité. Ainsi la présence d'un parc dit intermé-

diaire, géré par des bailleurs institutionnels, et souvent bon marché, a un effet 3 à 6 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 effet 2 à 4 fois plus important.

Des analyses approfondies à envisager. 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 mais le chevauchement au moins partiel des périmètres rend l'interprétation des résultats difficile. 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.

En conclusion, l'effet gare est mesuré (avant mise en service, voire réalisation des travaux) **et joue plutôt, quand il est constaté, 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.

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 27 se trouvent dans les 35 quartiers dont la gare sera mise en service d'ici 2025.

Les actions de renouvellement urbain sont fortement présentes dans ces quartiers, avec 28 projets financés par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (Anru) recensés dans les 35 quartiers de gare du Grand Paris Express.

En particulier, trois PRU sur la ligne 16 couvrent plus de 100 hectares chacun : le PRU Rose-des-Vents – Cité Emmaüs à Sevran, le grand quartier d'Aulnay et les Hauts du Blanc-Mesnil.

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, d'équipements culturels, sportifs et de santé, 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. **Seule une dynamique collective qui associe projets liés à l'arrivée de la gare et projets engagés dans les QPV est à même de garantir le développement urbain attendu.**

De très forts gains d'accessibilité aux zones d'emplois

La DRIEA Ile-de-France a modélisé le réseau de transport en commun existant et à venir à l'horizon 2030 et estime les gains en termes de territoires couverts et emplois accessibles pour chaque nouvelle gare du Grand Paris Express. Ces gains sont représentés sous la forme de cartes (cf. exemples ci-contre). Ces cartes représentent l'aire accessible en transports en commun depuis les arrêts indiqués dans la légende en 2013 (en jaune) et en 2030 (en rouge) depuis les 3 des futures gares du Grand Paris Express. L'accessibilité en 45 minutes comprend le temps passé en transports en commun depuis l'arrêt le plus proche et le temps de marche jusqu'à la destination finale (5 km/h). Ce réseau comprend l'ensemble des modes de transport (RER, Transiliens, métro, tramways, TCSP, bus) existant en 2013 et à venir en 2030.

On voit ainsi que par exemple les gains attendus pour les habitants et les actifs du quartier de gare de Bry – Villiers – Champigny sont considérables : le territoire couvert par un trajet de 45 minutes en transports en commun augmente de 320% et le nombre d'emplois de 570%. A l'horizon 2030 les habitants de ce quartier auront accès aux emplois de tout Paris, de la Plaine Saint-Denis, de La Défense, du Pont de Sèvres et d'Issy-les-Moulineaux ou bien encore de Créteil.

La carte présentée à la page 83 montre les gains d'accessibilité depuis l'ensemble des gares du Grand Paris Express. Dans 19 des 68 gares du GPE le nombre d'emplois accessibles par un trajet de 45 minutes en transports en commun augmentera de plus de 150%. Et pour 21 gares les gains le nombre d'emplois accessibles augmente de plus de 50%.

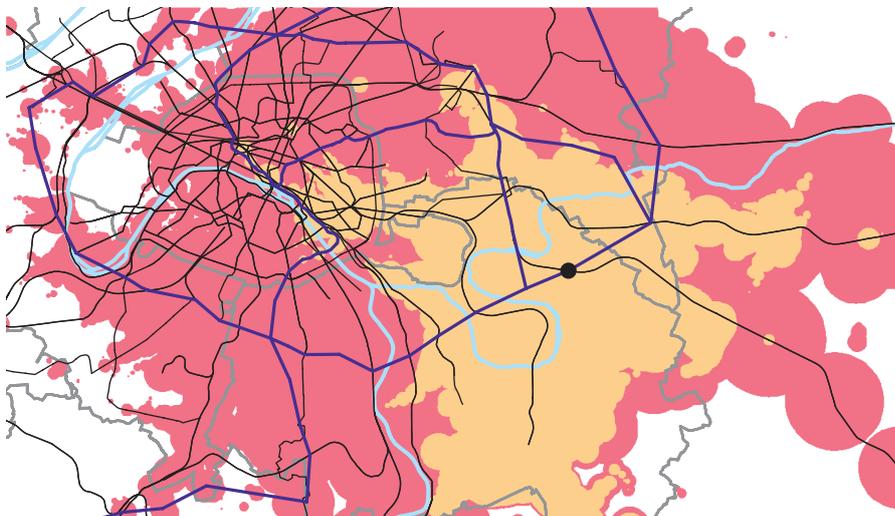
LES GAINS D'ACCESSIBILITÉ À HORIZON 2030 POUR UN TRAJET DE 45 MINUTES EN TRANSPORT EN COMMUN DEPUIS LES GARES DU GPE (ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT 2013 - 2030)

Aire atteignable en moins de 45 minutes depuis la gare de départ

- 2013
- Horizon 2030
- RGPE
- Autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
- Gare de départ

Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.

Sources : Données modélisées de la DRIEA/SCEP/ DPAT/CEAT, Carte réalisée par l'Apur en juin 2019

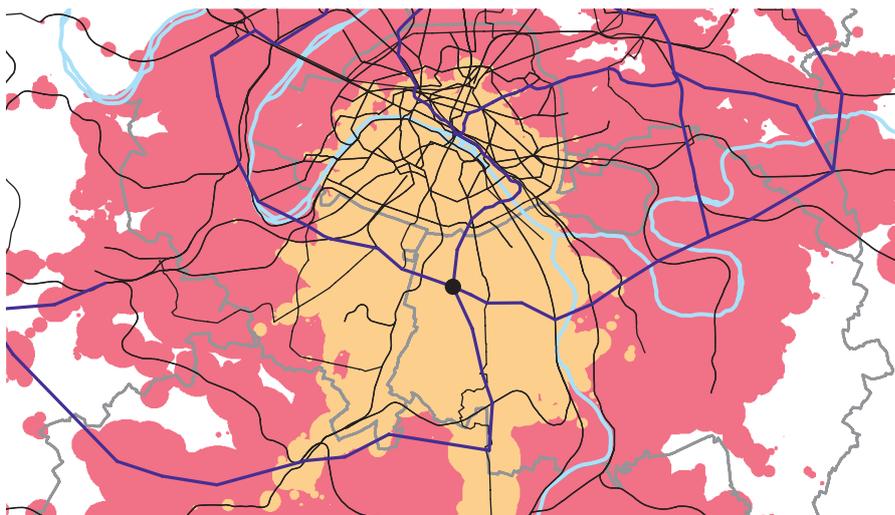


Bry - Villiers - Champigny, Ligne 15 sud

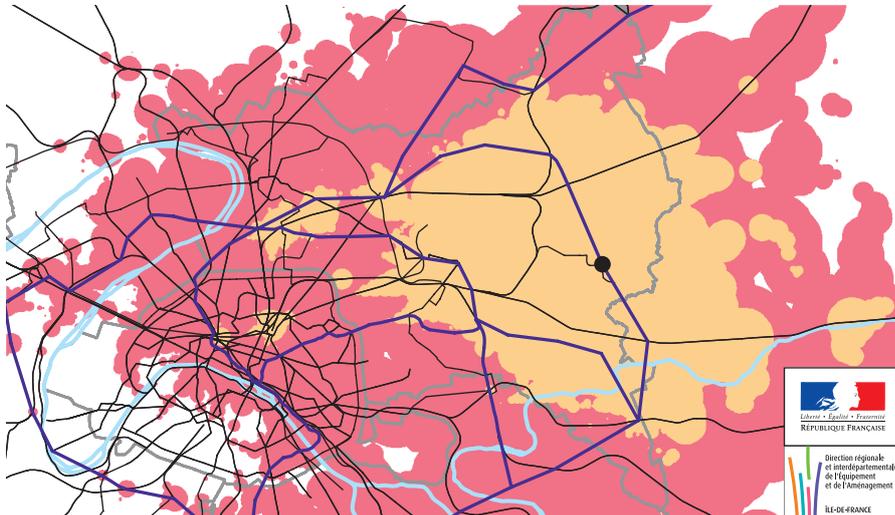
- Bry - Villiers - Champigny :
- Aire accessible : + 320 %
 - Emplois accessible : + 570 %

- Villejuif Institut Gustave-Roussy :
- Aire accessible : + 400 %
 - Emplois accessible : + 190 %

- Clichy - Montfermeil :
- Aire accessible : + 330 %
 - Emplois accessible : + 1 000 %



Villejuif Institut Gustave-Roussy, Ligne 14 et 15 sud



Clichy - Montfermeil, Ligne 16





© Atelier d'architecture D. Huerre, cité de la gastronomie Paris-Rungis

La Cité gastronomique, M.I.N. Porte de Thiais



© Apur - David Boureau

Le Musée de l'air et de l'espace dans le quartier de gare du Bourget Aéroport



© DREA - Gobry

L'hôpital Henri Mondor dans le quartier de gare de Créteil l'Échat



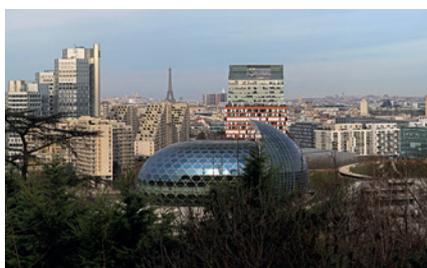
© Apur - David Boureau

Le Musée d'Art Contemporain du Val-de-Marne (Mac Val) dans le quartier de gare de Vitry Centre



© Cyrus Cornut - Encore Heureux

Les Ateliers Médicis, Clichy - Montfermeil



© Apur - François Mohrt

La Seine Musicale, Île Seguin, Pont de Sèvres

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 Institut Gustave-Roussy et l'Hôpital Henri Mondor à Créteil l'Échat :

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

Une accessibilité augmentée et facilitée aux équipements et des possibilités de mise en réseau

Le Grand Paris Express améliore l'accessibilité de nombreux équipements, créé les conditions d'un rayonnement amplifié, des possibilités de mise en réseau et un meilleur « partage » des équipements par les Métropolitains. Les équipements d'échelle métropolitaine concernés sont de toute nature : santé (hôpital Gustave Roussy à Villejuif, Henri Mondor à Créteil, etc.), enseignement supérieur (Tolbiac dans le quartier de Maison Blanche, l'ESTP à Arcueil Cachan, Cité Descartes à Noisy-Champs, etc.), culture et loisirs (le Mu-

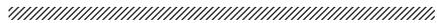
sée de l'Air et de l'Espace du Bourget, le Mac Val via la gare de Vitry Centre, etc.) ou bien encore grands espaces verts métropolitains (comme par exemple le Parc Georges Valbon via la gare de La Courneuve Six-Routes). Ainsi le nombre de personnes habitant à moins de 45 minutes en transport en commun du MacVal va augmenter de 170 % avec la mise en service du Grand Paris Express.

Dans le cas des établissements d'enseignement supérieur, améliorer leur accessibilité contribue à la réduction des inégalités sociales et territoriales qui traversent la métropole. Ainsi par exemple le nombre de personnes ayant

accès par un trajet de 45 minutes en transport en commun aux universités et aux établissements d'enseignement supérieur de la Cité Descartes à Noisy-Champs va augmenter de 50 %.

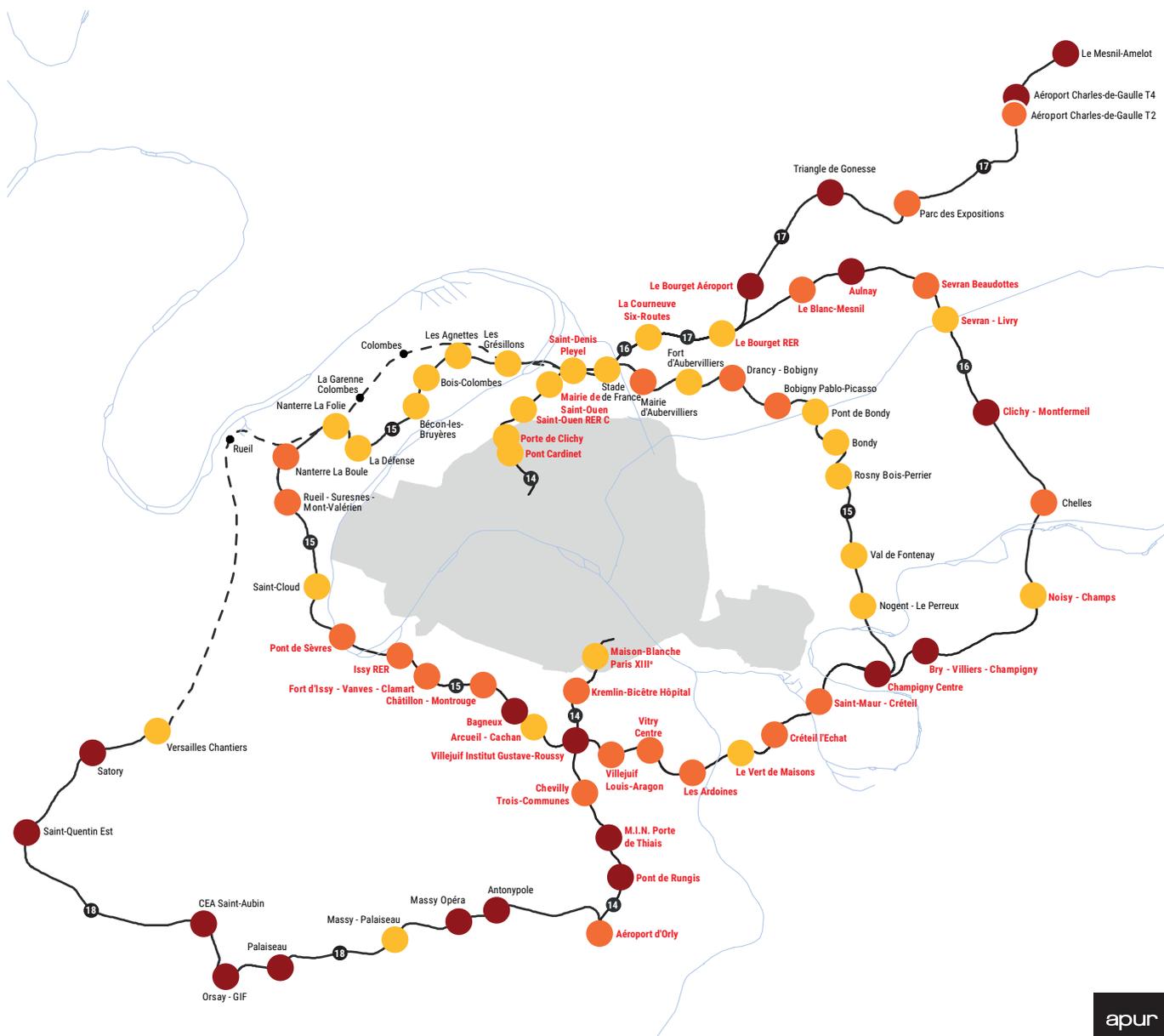
L'amélioration de la desserte vaut pour les équipements actuels mais aussi ceux qui font partie des 186 projets recensés dans les 35 quartiers de gare du Grand Paris Express comme par exemple le Pôle culturel, composé d'un cinéma multiplex et d'un Palais des Congrès de plus de 2 000 places dans le projet Marne Europe à Bry - Villiers - Champigny ou la future Cité de la gastronomie dans le quartier de M.I.N. Porte de Thiais.

LES GAINS D'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS À HORIZON 2030 POUR UN TRAJET DE 45 MINUTES EN TRANSPORT EN COMMUN DEPUIS LES GARES DU GPE (ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT 2013 - 2030)



- Inférieur à 50 %
- Entre 50 % et 150 %
- Supérieur à 150 %

Source : Données modélisées de la DRIEA/SCEP/ DPAT/CEAT, Carte réalisée par l'Apur en Juin 2019



2.3

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

La nature dans les quartiers du GPE et les projets

Une présence de la nature fragile face à la densification en cours dans les quartiers du GPE

Au regard des nombreux grands projets urbains liés aux 35 quartiers de gare du Grand Paris Express de la séquence 2025, la préservation du couvert végétal existant apparaît comme un défi.

Selon les quartiers, la part du couvert végétal existant aujourd'hui varie entre 13 % dans le quartier Pont Cardinet et 53 % au sein du quartier Noisy – Champs.

À l'image des évolutions de la métropole, les mutations en cours dans les quartiers de gare du GPE vont toutes dans le sens d'une densification et d'une réduction du couvert végétal, qu'il s'agisse des mutations diffuses ou de celles liées à la mise en œuvre des projets. 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, ont défini un Plan local d'urbanisme qui empêche tout découpage parcellaire afin de préserver la végétalisation présente en cœurs d'îlots.

Encadrer ces mutations pour veiller à préserver (ou recréer) une place pour la nature en ville apparaît donc comme un enjeu majeur des documents d'urbanisme métropolitains et notamment des PLUi et du futur SCOT métropolitain.

Peu de créations d'espaces verts publics dans les projets

Autour des 35 quartiers de gares analysés, les projets urbains prévoyant la création de nouveaux espaces verts sont rares. Quelques projets paysagers emblématiques apparaissent parmi les 186 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 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** ». Au croisement des quartiers de gare Saint-Ouen RER C et Mairie de Saint-Ouen, **un parc de 12 hectares est créé en plein cœur de la ZAC des Docks de Saint-Ouen**. Il a été l'un des premiers éléments de la ZAC à être livré.



© Agence TER

Le grand parc de la ZAC des Docks de Saint-Ouen, dans les quartiers Saint-Ouen RER C et Mairie de Saint-Ouen

Le **Parc Martin-Luther-King de 10 hectares** suit cette même logique au sein de la **ZAC Clichy Batignolles**, au croisement des quartiers de gare Pont Cardinet et Porte de Clichy.

D'autres projets proposent un aménagement des espaces publics sous un angle paysager. Par exemple, l'Éco-quartier 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 qui accompagne tous les cheminements. Ce dernier comporte 308 arbres plantés et participe à développer une sensibilité écologique qui se veut marquée dans la population du Fort.

Enfin plusieurs projets engagent la requalification d'espaces verts existants. Dans le quartier de Villejuif Institut Gustave-Roussy, la **ZAC Campus Grand Parc** intègre la rénovation sur une surface de **20 hectares environ** du **Parc départemental des Hautes Bruyères** qui accueillera la gare du **GPE**. De plus, un nouvel espace vert public de plus de 2 hectares accueillera une surface de 1 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.

Dans le quartier de gare de **La Courneuve Six-Routes**, un travail paysager est mené sur la RD30 et sur la Place de l'Armistice avec l'intention d'étirer le **Parc départemental Georges-Valbon** jusqu'à la gare. Plus à l'est, ce vaste parc est également intégré à la conception de la ZAC Cluster des Médias, dans le quartier de gare **Le Bourget RER**, qui prévoit une extension de 13 hectares du parc et qui développe une réflexion sur la manière d'habiter en lien avec la nature.

Dans le quartier de gare de Clichy – Montfermeil, **et au sein d'une vaste opération de requalification de copropriétés dégradées ou fragilisées (ORCOD-IN, « Cœur de Ville »)**, la **ZAC du Bas-Clichy de Clichy-sous-Bois** porte l'objectif de revaloriser les espaces verts existants (le Parc de la Mairie, la Pelouse de la Mairie, le Bois Notre-Dame des Anges) en les « réanimant » grâce à du mobilier urbain et en les reconnectant grâce à de nouveaux cheminements piétons. Afin de recréer une trame verte accessible à tous, la

Ville souhaite aussi rendre public le Bois de la Lorette, actuellement classé et appartenant au domaine privé de la résidence de la Lorette.

En fait, si la création de nouveaux parcs ou jardins publics doit être plus importante au sein des projets, la nature prend également d'autres formes, comme l'agriculture urbaine, la végétalisation des toitures et 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 nouveaux 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 Écoquartier 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

La désimperméabilisation des sols

Contribution de Grand Paris Aménagement

La désimperméabilisation des sols comme enjeu déterminant des projets

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 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.

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 Chantereine à Alfortville pour le quartier de gare du Vert de Maisons ;
- la ZAC du Triangle de l'Échat à Créteil pour le quartier de gare de Créteil l'Échat.

Deux types de mesures y sont 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 importante accordée aux surfaces de pleine terre

Sur la ZAC du Triangle de l'Échat à Créteil, le projet urbain prévoit de développer, sur un foncier de 9,5 hectares 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'Échat est de réduire les impacts du projet sur l'environnement en proposant via des dispositifs de végétalisation une compensation à l'artificialisation des sols.

Le Cahier des Prescriptions et recommandations Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) de la ZAC du Triangle de l'Échat affiche de **préserver l'intégralité des espaces de**

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



- Surface totale : environ 6 ha
- Espace bâti : environ 2 ha
- Espace libre, environ 4 ha dont :**
 - Chaussée : 6 614 m²
 - Trottoir et stationnement : 16 039 m²
 - Aire de jeux : 1 232 m²
 - Espace vert en pleine terre : 8 858 m²
 - Espace vert en pleine terre requalifié : 7 225 m²

Dans la ZAC Chanteraine, des espaces libres deux fois plus étendus que les espaces bâtis

Source : GPA

LES « JARDINS EN CREUX » INTÉGRÉS À L'ESPACE PUBLIC DE LA ZAC CHANTEREINE, DANS LE QUARTIER DE GARE DU VERT DE MAISONS



Dans la ZAC Chanteraine, des espaces naturels pensés en réponse au risque d'inondation

© Antoine Espinasseau

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 grimpantes ;
- 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 (voir page 95).

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.

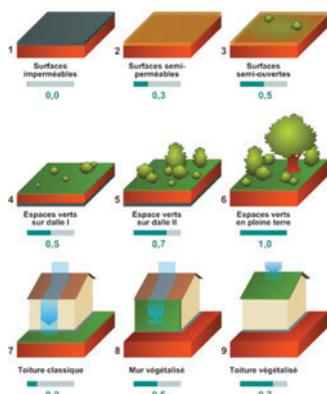
Le CPAUPE, élaboré par le maître d'ouvrage en 2011, indique les prescriptions auxquelles les constructeurs devront se conformer lors de la construction des lots. **Il précise que l'objectif de développement durable est au centre du projet et doit bien être intégré dès l'amont de la réflexion, mais ne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

En revanche, les espaces naturels de la ZAC Chanteraine 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 ».

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)

LE COEFFICIENT DE BIOTOPE PAR SURFACE (CBS)



© Grand Paris Aménagement

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

- 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)

Ces deux projets montrent la manière dont il est possible de prendre 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 indicateurs 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'Échat à Créteil, créée en 2016, plus récente que celle de Chantereine, 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). L'opération est labellisée HQE Aménagement de la phase 1 à 4 et une charte de développement durable est en cours d'élaboration.

Vers une meilleure prise en compte de la problématique de l'artificialisation des sols par des objectifs et des critères de mesure

Dans la ZAC du Triangle de l'Échat à Créteil, le maître d'ouvrage Grand Paris Aménagement a imposé l'élaboration et le respect d'un coefficient de biotope par surface (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 coefficient de biotope par surface (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.

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 (cf. graphique ci-contre).

Pour les 16 lots qui composent le projet de la ZAC du Triangle de l'Échat, 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.

L'exemple de la ZAC est intéressant car le maître d'ouvrage a pris l'initiative d'imposer le CBS comme indicateur dans les fiches de lots des promoteurs, alors que les documents d'urbanisme (PLU, SDRIF...) ne l'imposaient pas.

La gestion des servitudes et des risques

Contribution de Grand Paris Aménagement

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. Pour autant, ces quartiers sont soumis à des servitudes techniques ou à des risques, identifiés dans différents documents d'urbanisme, pouvant potentiellement représenter un frein à l'urbanisation.

L'exemple de la ligne 15 sud, des servitudes identifiées dans 13 des 16 quartiers de gare

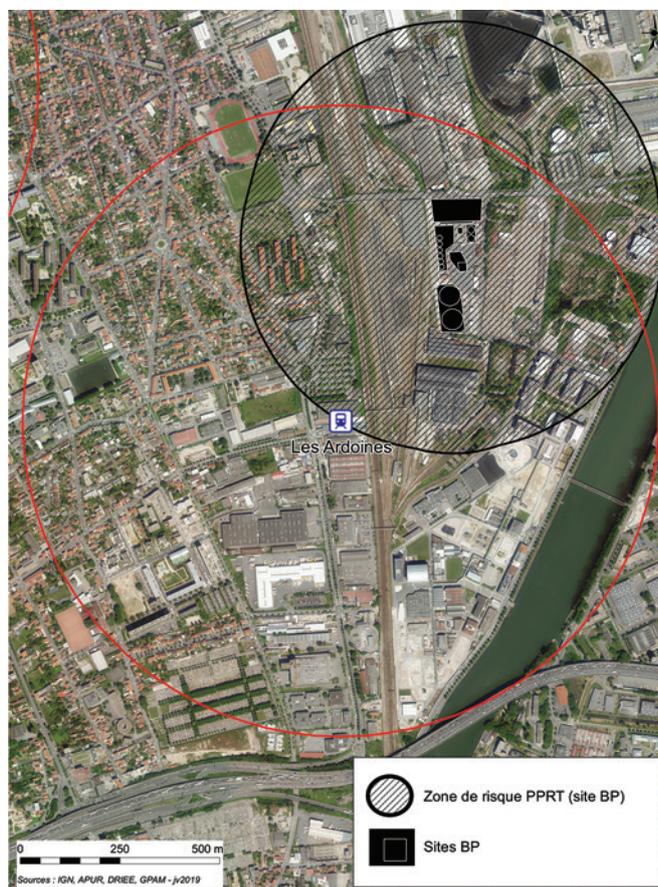
50 % des quartiers de gare de la ligne 15 sud sont sujets au risque d'inondation. Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) attribue depuis 2012 la notion de Territoire à Risques importants d'Inondation (TRI) à certains territoires particulièrement sujets au risque d'inondation. Une partie 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 » (Saint-Maur – Créteil, Créteil l'Échat, Le Vert de Maisons, Les Ardoines, Vitry Centre, Issy RER, Pont de Sèvres).**

11 quartiers de gares comprennent des sites pollués dits BASOL (la base de données qui recense les sites et les sols pollués ou potentiellement pollués) : Bry – Villiers – Champigny, Champigny Centre, Le Vert de Maisons, Les Ardoines, Vitry Centre, Villejuif Louis-Aragon, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Arcueil – Cachan, Fort d'Issy – Vanves – Clamart, Issy RER,

Pont de Sèvres. 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.

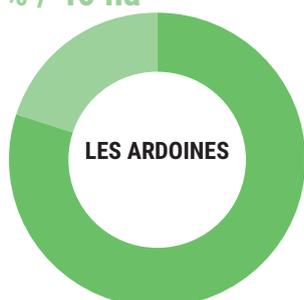
Un seul quartier, Les Ardoines, fait l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Le dépôt pétrolier de la société EFR France, implanté sur la commune de Vitry-sur-

LA ZONE DU PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES DANS LE QUARTIER DE GARE DES ARDOINES



PART DU QUARTIER DE GARE SOUMISE À DES CONTRAINTES POUR LA CONSTRUCTION

20 % / 40 ha



80 % / 160 ha



97 % / 194 ha

Source : Analyse des PLU par GPA 2019

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, qui fait 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. À 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.

Un 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 hélicoptaires plus localisées, comme à Créteil l'Échat avec le CHU Henri Mondor par exemple.

Deux 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. Dans d'autres cas, 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 (cf. graphique ci-contre).

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. 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 (cf. graphique page 98).

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 Chantereine dans le quartier de gare du Vert de Maisons.

Le PPRI a été géré « comme outil de paysage » par le maître d'ouvrage qui propose à ce titre un traitement innovant des espaces paysagers, comprenant :

- un modelage topographique de l'espace 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.

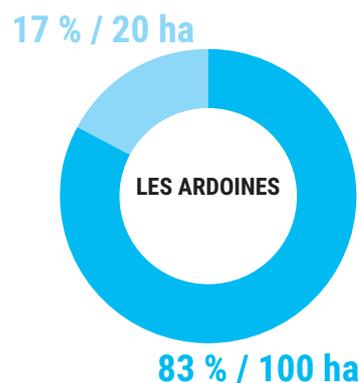
La constructibilité limitée de ce type de site a favorisé l'aménagement d'espaces publics et d'espaces paysagers.

En revanche, certaines contraintes et servitudes urbaines sont plus pesantes pour les maîtres d'ouvrage, comme la présence de lignes à haute tension. Ainsi, cette contrainte n'a pu être dépassée dans le cas de la friche ex-BHV à Alfortville, issu de l'appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 » et il a finalement dû être retiré du concours.

L'équilibre financier des opérations est un point déterminant pour ce type de sites, car la prise en compte des contraintes impacte directement les charges foncières selon les niveaux de dépollution exigés, de réduction de la vulnérabilité face au risque d'inondation, d'isolation des bâtiments face aux nuisances du PEB, etc.

Si les aspects financiers sont bien à prendre en compte, les fonciers contraints sont aujourd'hui aussi des opportunités pour créer de nouveaux quartiers innovants sur le plan de l'engagement environnemental.

PART DES PROJETS DES QUARTIERS DE GARE SOUMISE À DES CONTRAINTES POUR LA CONSTRUCTION



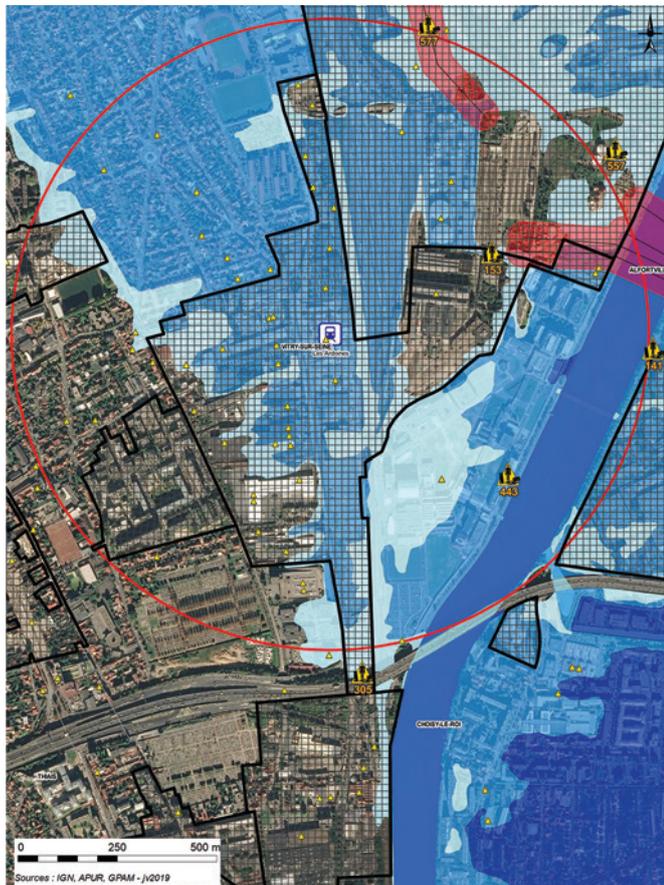
Source : Analyse des PLU par GPA 2019



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

© Apur

LES ARDOINES



Territoires à risque important d'inondation (TRI)

scénario moyen (type ppr)

- Hauteur de moins d'1m
- Hauteur de 1 à 2m
- Hauteur de plus de 2m

Sites et Sols pollués

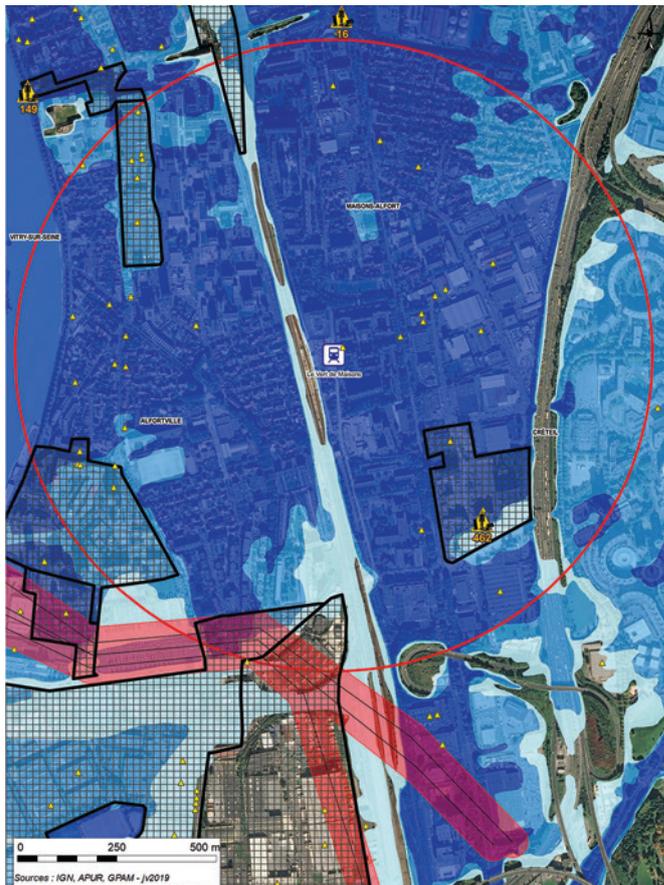
- BASIAS : sites et sols potentiellement pollués
- BASOL : inventaires des sites et sols pollués

Hautes Tensions

- Zones à 40 mètres d'une ligne haute tension
- Lignes haute tension

- Projets d'aménagements
- PPR

LE VERT DE MAISONS



Les matériaux, les innovations constructives et le réemploi dans les projets

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 recensées, 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 biosourcés, 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'un 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 m² de bureaux et 16 000 m² de commerces) et une hauteur conséquentes, avec des immeubles en quinconces répartis autour d'un espace vert s'élevant jusqu'à R + 16 pour trois d'entre eux.

Dans le quartier de gare Saint-Denis Pleyel, les bâtiments du futur Village olympique en dessous de R + 8 seront entièrement construits en bois et biosourcés. Les bâtiments de plus de huit étages développeront des solutions mixtes, des filières sèches. L'horizon des Jeux olympiques de 2024 fixe des objectifs exemplaires en termes d'émission carbone qui devront être tenus sur le long terme puisque les logements pour athlètes seront ensuite transformés en bureaux, logements, commerces, etc.

À Sevrans Beaudottes, avec l'objectif de développer la construction en bois dans la ZAC La Pépinière, l'aménageur Grand Paris Aménagement impose contractuellement aux opérateurs de compter 12 kg de matériaux biosourcés par programme de logements.

Le réemploi des matériaux ou leur recyclage est un thème traité au sein de plusieurs chantiers autour des 35 quartiers.

La forme la plus récurrente est celle des plateformes de tri qui sont mises en place pour **le réemploi des terres issues des excavations**. À 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 avec peu de contraintes

de pollution. La terre qui est extraite du chantier est donc triée puis stockée. Le réemploi des terres vise alors à permettre de parvenir à un équilibre entre déblais et remblais sur le site.

Dans la ZAC des 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. Néanmoins, 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.

La Ville de Montfermeil envisage également de réemployer les déblais issus du chantier de la future gare Clichy – Montfermeil pour reconfigurer l'un de ses parcs existants (cf. encadré page 104).

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 encore peu nombreuses et ne sont pas mutualisées en raison de contraintes financières et/ou de calendrier des différents chantiers ainsi que du grand nombre d'acteurs impliqués dans les projets des quartiers de gare du GPE.**

De même, le réemploi de matériaux apparaît peu développé et dans les entretiens menés avec les acteurs intervenant dans les projets des 35 quartiers de gare. Il n'existe pas 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. Ces plateformes pourraient cependant permettre de limiter les besoins et les risques liés à la manutention et au stockage sur chaque chantier et optimiser les flux de camions.

Certains projets sont conçus de façon à générer le minimum de mouvements de terre. Au croisement des quartiers de gare de Porte de Clichy et de Pont Cardinet, la ZAC Clichy Batignolles intègre la création du Parc Martin Luther King de 10 hectares, dont la conception se structure autour de la gestion du nivellement puisque le site est traversé par la Petite ceinture. Lors du concours, deux équipes ont pris le parti de décaisser l'ensemble du site pour passer sous la petite ceinture, ce qui générerait plus de 200 000 m³ de déblais. Un autre projet proposait au contraire un remblai de plus de 200 000 m³ pour passer au-dessus. Le projet lauréat, qui est désormais réalisé, a employé le nivellement existant au service d'une économie de mouvements de terre. Le tracé des espaces publics a ainsi été adapté afin de faire passer la Petite ceinture au milieu d'un bassin.

D'autres projets intègrent la question du réemploi en lien avec une **démarche paysagère**. À **Sevran Beaudottes**, la **ZAC La Pépinière** développe une démarche de réemploi liée à l'existence d'une pépinière sur le site. Le dessin du projet urbain s'adapte au patrimoine arboré pour le préserver au maximum. Quant aux arbres coupés, ils seront stockés in situ le temps du séchage, puis réemployés pour l'aménagement des espaces verts (clôtures, aires de jeux etc.). L'association Bellastock, spécialisée dans le réemploi, sera mobilisée pour l'organisation d'un chantier parti-

cipatif permettant de réaliser du mobilier urbain durable en bois.

À Clichy – Montfermeil, une Charte chantier vert gérée par un écologue est mise en place pour réduire l’impact du chantier sur l’environnement afin de préserver les ressources naturelles du site, en particulier les espaces verts existants qui seront intégrés au futur projet.

Performance énergétique et ressources énergétiques locales

Dans un objectif de réduction de la consommation énergétique, les projets présentent des ambitions variables, traduites dans ces labellisations environnementales différentes mais qui toutes font de la performance énergétique et du respect des nouvelles normes énergétiques pour les bâtiments une obligation. **Parmi les 186 projets liés aux 35 quartiers de gare analysés, 28 ont déjà obtenu un de ces labels.**

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 possible, 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.

De manière générale, 27 quartiers de gare sur 35 sont couverts ou à proximité d’un réseau de chaleur et pouvant faire l’objet de projet de densification et/ou d’extension du réseau en lien avec les projets d’aménagements du quartier. Certains de ces réseaux s’appuient notamment sur la ressource géothermique profonde.

En effet, parmi les projets urbains recensés, nombreux sont ceux qui cherchent

exploiter les ressources énergétiques locales et qui développent la géothermie ou 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 de froid, certains projets se connectent ainsi aux réseaux de chaleur de leur commune, comme le projet connexe de la gare d’Arcueil – Cachan ou la ZAC Écoquartier Victor Hugo à Bagneux, alimentée par le réseau de chaleur géothermique de Bagneux Bageops, porté par le SIP-PEREC. D’autres projets raccordent uniquement un grand équipement au réseau de chaleur géothermique, comme la piscine de l’écoquartier Fort d’Issy ou le centre aquatique de la ZAC de la Haute Maison à Noisy – Champs.

Enfin, des potentiels de géothermie de faible profondeur sont présents dans tous les quartiers de gare. Des études spécifiques sont à mener, mais ils peuvent s’avérer particulièrement intéressants pour le rafraîchissement de bâtiments tertiaires dans le diffus par exemple.

Le réemploi des terres du Grand Paris Express pour l’aménagement du parc du Sempin à Chelles/Montfermeil

À proximité des futures gares de Clichy – Montfermeil et de Chelles sur la ligne 16 du Grand Paris Express, le site du Sempin, ancienne carrière actuellement à l’abandon, est fermé au public car il comporte des zones d’effondrements. En 2016, la Société du Grand Paris et la Société d’aménagement foncier et d’établissement rural de l’Île-de-France (SAFER) ont mis en place un partenariat visant à valoriser les terres issues du chantier du Grand Paris Express afin d’y aménager un parc urbain. Le remodelage du site sera ainsi permis par le réemploi d’environ 500 000 mètres cubes de terres excavées sur le chantier de la ligne 16 du GPE. Ce partenariat s’inscrit donc dans la politique de gestion des déblais menée par la SGP pour valoriser 70 % des terres excavées sur les chantiers du Grand Paris Express.

D’un point de vue technique, un « outil de traçabilité » mis en place par la SGP à l’échelle du réseau permet d’identifier les caractéristiques de tous les types de déblais. Le réemploi est ainsi facilité par une connaissance précise de la qualité et des propriétés de chaque type de terre. Pour ce projet, différentes étapes doivent précéder les travaux de terrassement, comme les études des fonds géochimiques des carrières à combler, les études de compatibilité des terres excavées du Grand Paris Express ou encore l’organisation du mode d’acheminement des terres. Le chantier du tronçon de la ligne 16 ayant démarré en 2019, les terres pourront être livrées sur le site entre 2019 et 2021. L’ouverture du parc au public est ainsi prévue à l’horizon 2024.



© 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



© Solideo, Dominique Perrault architecte, ADAGP

Le futur village Olympique et Paralympique dans le quartier de Saint-Denis Pleyel, un projet essentiellement construit en bois

La mutualisation des grands services urbains

Au sein des quartiers de gare du Grand Paris Express 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 sur le plan spatial qu'esthétique, de cohabitation des usages, d'innovation et de transition écologique.**

Les 35 quartiers dont la gare sera mise en service en 2025 accueillent déjà et accueilleront des grands services urbains importants à l'échelle de la métropole : le M.I.N. de Rungis à M.I.N. Porte de Thiais (ligne 14), 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 et 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, situé en face du SMI, fait le pari de la mixité fonctionnelle, avec 2/3 de sa surface dédiée 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, au nord des limites du quartier de gare des Ardoines, constitue une infrastructure intéressante dans ce domaine. Plusieurs réflexions sont en cours pour disposer de foncier utilisable de façon temporaire.

Une trentaine de stations-service dans les quartiers de gare du GPE qui pourraient évoluer pour devenir des pôles énergétiques plus performants

Les stations-service existantes constituent un potentiel à surveiller pour développer les possibilités de la recharge en énergie des véhicules motorisés (véhicules légers, poids lourds ou camions-poubelles). Une partie des stations-service présentes dans la Métropole du Grand Paris ont des caractéristiques qui leur permettraient de se transformer en hub électrique, en stations proposant du gaz naturel de ville (GNV) ou de l'hydrogène. Une centaine de stations-service se trouve aujourd'hui dans un périmètre de projet urbain ou dans un quartier de gare du Grand Paris Express.

De nombreuses bornes de recharge électrique sont déjà présentes dans les 35 quartiers du GPE dont la gare sera mise en service d'ici 2025. **On décompte 34 stations et 139 bornes électriques accessibles au public en fonctionnement dans les 35 quartiers de gare.** On trouve par exemple des bornes de recharge électrique d'accès public dans des stations-service, des parkings publics (Indigo par exemple), des centres commerciaux (Ikea) ou chez des concessionnaires (Renault).

On observe néanmoins des disparités de déploiement selon les territoires :

les quartiers de gare de la ligne 15 sud ou encore les quartiers de la ligne 14 nord sont déjà bien dotés et, à l'inverse, les quartiers des lignes 16 et 17 et 14 sud le sont moins.

Parmi les quartiers de gare les mieux dotés, on peut citer Pont de Sèvres, Maison-Blanche, Pont Cardinet et Issy RER (17 bornes pour 4 stations chez Indigo). À Noisy – Champs, 4 bornes pour 4 stations sont opérées par MOVEasy (Epamarne).

Ces éléments proviennent de l'étude publiée par l'Apur en avril 2019 :

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/vers-un-reseau-stations-services-urbains-lieux-capacite-evolution>

LES STATIONS SERVICES

Stations situées en secteur de projets ou dans un quartier de gare du GPE

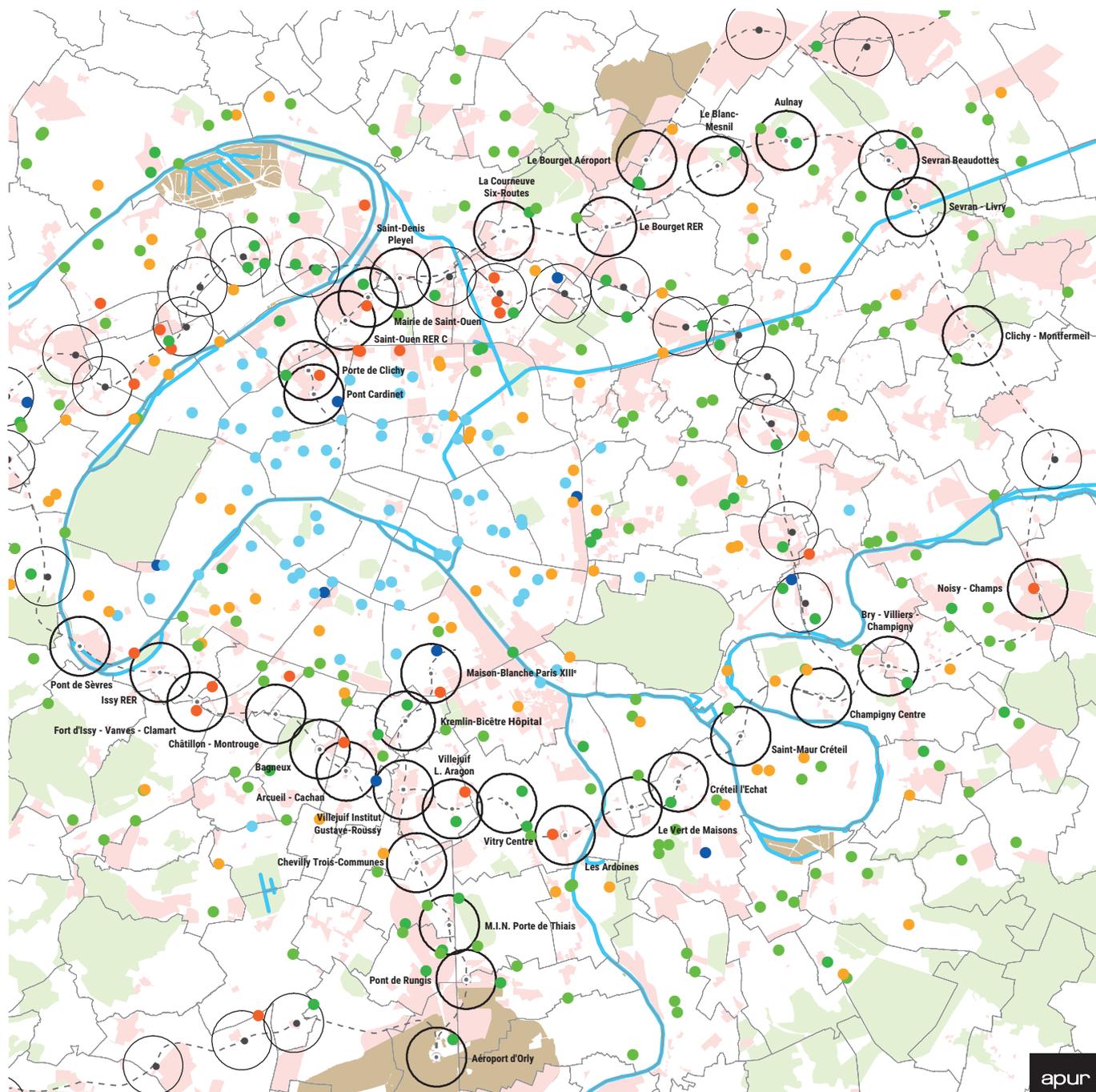
- Capacité à évoluer vers un hub électrique ou autres services urbains (10)
- Capacité à évoluer vers de l'avitaillement GNV/hydrogène (65)
- Capacité à évoluer vers de l'avitaillement GNV/Hydrogène à vérifier (24)

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



Un potentiel de développement des recharges électriques à court terme existe avec la ré-ouverture des bornes Autolib'. Il s'agit d'une infrastructure qui existe déjà et qui peut être réactivée pour permettre l'utilisation de véhicules électriques au quotidien dans les quartiers de gare du GPE. **Il existe 418 bornes Autolib' réparties dans 75 stations dans les 35 quartiers de gare du GPE.**

Aujourd'hui, **1 seule station GNV se trouve dans le périmètre de 800 m situé autour des 35 futures de gare** destinées à être mise en service d'ici 2025. Il s'agit de la station opérée par GNVert, filiale du groupe Engie, dans le quartier Saint-Denis Pleyel.

Néanmoins, d'autres stations GNV, existantes ou en projet, se trouvent aux abords immédiats de plusieurs quartiers. C'est le cas par exemple de la borne GNV partagée à Champigny-sur-Marne, à la Courneuve, du projet de borne GNV porté par la Direction de la Voirie de la Ville de Paris avenue de la porte de Saint-Ouen ou encore d'autres stations GNV, comme celles du marché de Rungis ou d'Orly. Par ailleurs, le Sigeif envisage, par l'intermédiaire de la SEM Sigeif Mobilités, l'ouverture d'une dizaine de stations avant 2025 en Ile-de-France. Certaines se pourraient trouver leur place dans un des quartiers de gare du Grand Paris Express.

Moins mature que la mobilité électrique ou au gaz naturel en France, **la mobilité hydrogène** pourrait connaître un développement important dans les années à venir. Parmi les 4 stations hydrogène accessibles au public en fonctionnement dans la Métropole du Grand Paris, 2 se trouvent dans des quartiers de la ligne 14 sud, à savoir la station opérée par Engie située à Chevilly-Larue dans le quartier du M.I.N. porte de Thiais et la station opérée par Air Liquide à Orly.



Station d'hydrogène, Orly (94)



Station Tesla, parking du Novotel de Rungis (94)

La transition numérique : des outils de gestion numériques au cœur des projets urbains aujourd'hui

L'introduction des outils numériques est devenue incontournable, tant dans le processus d'élaboration des projets que dans les usages sur le long terme, cela se vérifie dans les projets mis en œuvre dans les 35 quartiers du GPE, dont la gare doit être mise en service d'ici 2025.

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 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 se traduit également par de **nouveaux outils permettant de gérer les bâtiments une fois livrés et de réduire les consommations et les factures énergétiques des habitants.**

L'Écoquartier 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 le 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 open data, ce qui permet aux habitants de la commune d'observer les techniques employées par d'autres usagers pour parvenir à réduire leur consommation.

La transition numérique : le déploiement de la fibre

Des travaux qui sont une opportunité pour développer le réseau de fibre optique

Les mutations en cours dans les quartiers de gare, qu'il s'agisse du chantier du Grand Paris Express, dans divers projets d'aménagements en passant par les requalifications de voirie, représentent 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 2^e trimestre 2019, 89 % 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.

Dans l'étude « *Les déploiements de la fibre optique dans la Métropole du Grand Paris* », l'Apur propose une approche urbaine fine s'appuyant sur des indicateurs simplifiés de déploiement de la fibre pour les logements et les locaux d'activités, avec des éclairages sur les logements sociaux, l'habitat collectif, ou les tissus pavillonnaires ou encore les TPE-PME.

Des inégalités territoriales dans l'accès à la fibre

À 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.

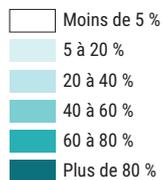
Sur la ligne 14 sud et nord, la partie Est de la ligne 15 sud et les lignes 16 et 17, le niveau de déploiement est très variable selon les communes. À Vitry-sur-Seine, Champigny-sur-Marne et Sevran, la part de locaux raccordables à la fibre est inférieure à 25 %. Ces disparités peuvent dans certains cas être atténuées par l'existence d'offres d'accès à internet à très haut débit via le câble.

Le déploiement de la fibre, une des missions de la SGP

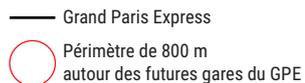
Les lettres de mission de la Société du Grand Paris précisent que la construction des nouvelles lignes de métro intègre le déploiement d'un réseau de fibre optique à forte capacité. Des fourreaux seront implantés dans le béton avec une durée de vie estimée à un siècle. **Environ 260 points de sortie seront mis à la disposition des opérateurs, dans les gares et au niveau des puits de ventilation répartis tous les 800 mètres**, pour que les fournisseurs d'accès puissent se raccorder.

Le nouveau réseau de fibre du GPE pourrait constituer une épine dorsale d'un réseau métropolitain. Il pourra sécuriser les réseaux, augmenter leur connectivité et faciliter de nouveaux déploiements. Cette infrastructure constitue aussi une réserve potentielle pour les besoins futurs.

**PART DE LOCAUX RACCORDABLES*
À LA FIBRE** DANS LES COMMUNES
DE LA MGP AU 2^e TRIMESTRE 2019**

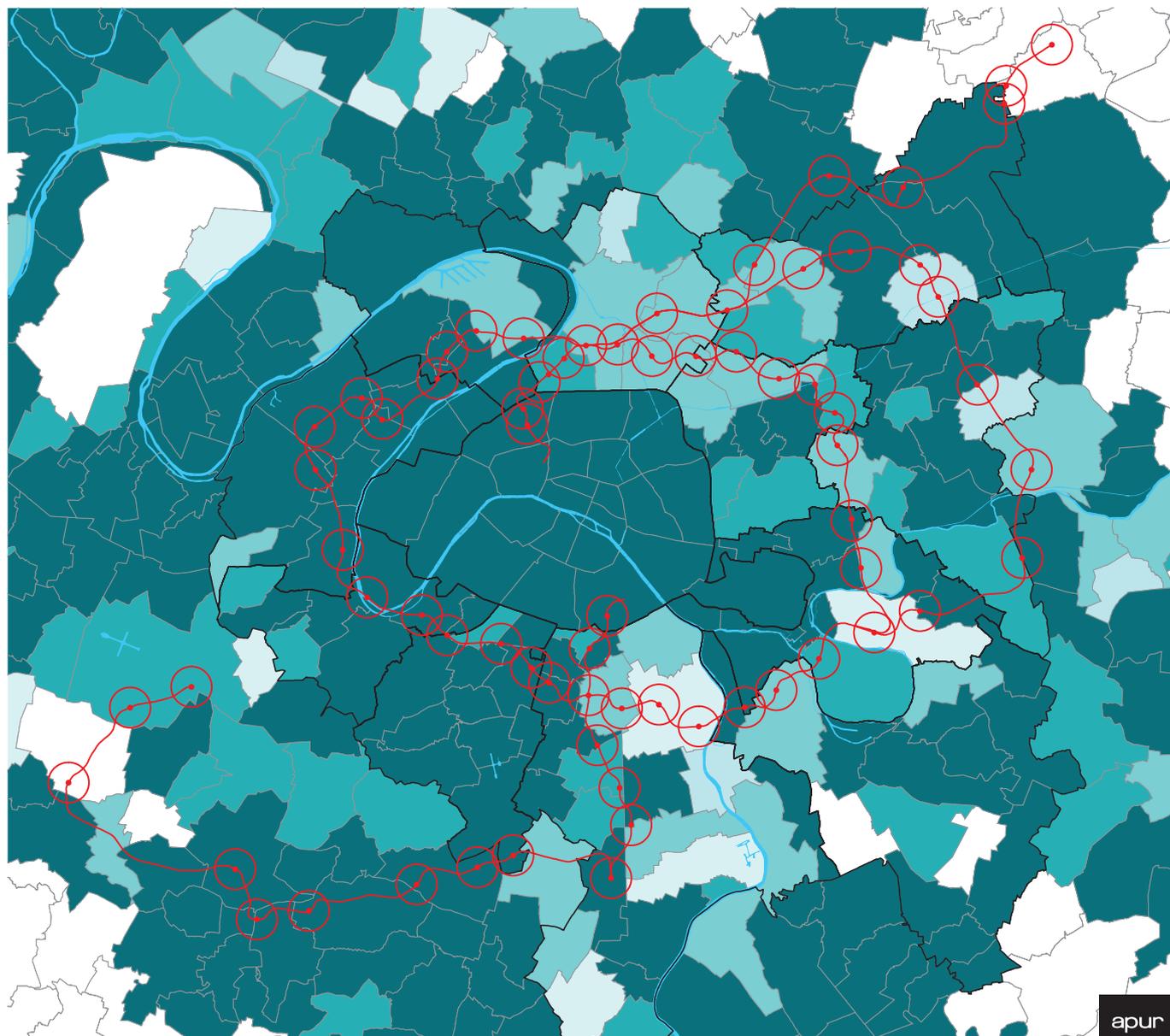


Projets de transport en commun



* 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

Source : Arcep - www.data.gouv.fr, données 2019



2.4

L'accessibilité et l'embellissement des espaces publics

La place des espaces publics dans les projets

En lien avec l'arrivée d'un projet de transport comme le Grand Paris Express, la qualité et le niveau de confort des espaces publics sont essentiels pour la qualité de vie des quartiers de gare. En effet, les espaces publics doivent répondre à trois types d'enjeux.

Le premier enjeu est lié à la croissance et la gestion des flux de piétons et de véhicules, posant ainsi la question, de son dimensionnement et de son partage.

Le deuxième enjeu est relatif à l'environnement et aux changements climatiques et pose la question de la place de la nature en ville et du développement des mobilités douces et de la réduction des mobilités « thermiques ».

Enfin, un troisième enjeu concerne le rôle économique et social de ces espaces, et donc de leur potentiel à être support de commerces, équipements et services, et ainsi de participer à l'animation et à la vitalité des quartiers de gare.

L'étude des projets d'aménagement dans les quartiers de gare permet de dresser un premier état des lieux de la place de l'espace publics proposés dans ces projets, où ils n'apparaissent pas souvent traités à la hauteur des enjeux énoncés.

Les espaces publics dans les projets urbains

Les nombreux projets d'aménagement identifiés dans les 35 quartiers de gare mettent en avant les programmations et les architectures des programmes immobiliers mais finalement assez peu les espaces publics dans l'aménagement des quartiers de gare. La taille des projets explique en partie la prise en compte ou non des espaces publics dans les projets, sans nécessairement y associer une réflexion suffisante sur les enjeux qui leur sont liés.

Parmi les 186 projets, seuls les plus grands intègrent des créations ou des requalifications d'espaces publics

C'est notamment le cas des projets urbains dont le périmètre comprend la future gare. L'enjeu est alors de veiller 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 placer les arrêts de bus sur les voies qui se situent autour de la place pour préserver le parvis lui-même. Le parvis pourra ainsi jouer un rôle de place publique essentiellement piétonne et accueillir un marché. **La réflexion menée sur les espaces publics et l'intermo-**

dalité autour des futures gares remet généralement en question la place de la voiture en ville. La Ville de La Courneuve, par exemple, décide de diminuer la circulation de la voiture de 40 % autour de la gare des Six-Routes afin de donner la priorité aux mobilités douces.

Les projets qui constituent un nouveau morceau de ville prévoient la création de places publiques qui seront de nouvelles centralités. À titre d'exemple, la place principale de la ZAC du Triangle de l'Echat, dans le quartier de gare du même nom, constitue une nouvelle polarité commerciale à l'échelle locale favorisant les commerces de proximité. Dans le quartier de Sevran Beaudottes, la ZAC de la Pépinière est également conçue comme une nouvelle centralité. Autour du projet, la requalification des espaces publics permettra de créer un lien avec la future gare au sud et avec le Parc départemental du Sausset au nord.

Pour les projets qui s'insèrent dans un tissu urbain déjà constitué, l'enjeu est de redimensionner l'espace public, ce qui passe par la réalisation des travaux de requalification. Le projet de renouvellement urbain Cœur de Ville à Vitry-sur-Seine engage,

par exemple, 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 de nouvelles aménités, telles que 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, favorisant ainsi les liens interquartiers.

La qualité des espaces publics représente un enjeu majeur aux abords des futures gares et au sein des projets, mais également en limite définissant des différents secteurs de projets, c'est-à-dire les « points d'accroche » des projets urbains au tissu urbain existant. Par exemple, la ZAC Écoquartier Victor Hugo dans le 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.

Parmi les projets recensés, plusieurs portent une attention particulière au caractère inclusif des espaces publics. Dans le projet de Village Olympique et Paralympique, situé au sein du quartier de Saint-Denis Pleyel, les espaces publics intègrent la pratique sportive libre et sont conçus de manière à prendre en compte les personnes en situation de handicap (cécité, handicap moteur, mental et auditif). Autre exemple, dans le quartier de La Courneuve Six-Routes, la ville de La Courneuve engage un travail en concertation avec les habitants pour s'assurer que les futurs espaces publics de la ZAC de la Tour seront partagés par tous et notamment les femmes.



© Apur

Bâtiment voyageurs de Noisy - Champs vu depuis le boulevard Archimède, côté Champs-sur-Marne

L'accessibilité piétonne aux futures gares

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

Une trame viaire plus ou moins généreuse selon les quartiers

L'accessibilité piétonne est appréhendée ici à travers une cartographie donnant 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 1000 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 Maison-Blanche Paris XIII^e, à Villejuif Louis-Aragon ou à Pont Cardinet. D'autres en revanche présentent de véritables faiblesses d'accessibilité piétonne du fait de coupures majeures ou d'un maillage viaire trop faible.

Des projets pour réduire les coupures urbaines dans trois quartiers

La carte met 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'enclaves d'activités ou d'équipements ou bien encore de la Seine. Par exemple, à Pont de Rungis, à Bry - Villiers - Champigny, aux Ardoines, à Saint-Denis Pleyel ou au Bourget RER, 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 font l'objet d'un projet dont le financement est sécurisé. 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. À Saint-Denis Pleyel, le futur « franchissement Pleyel », conçu comme un pont habité traversant les 60 mètres du faisceau ferroviaire entre la Plaine Saint-Denis et Pleyel, est complètement intégré au projet urbain de la ZAC Pleyel. La maîtrise d'œuvre de l'infrastructure, confiée à l'architecte Marc Mimram, est indépendante de celle de la « partie habitée » du pont : le bâtiment autoporté. Ce dernier est compris dans le périmètre du projet des Lumières Pleyel, issu de l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 ».

Néanmoins, certaines coupures subsistent et les projets concernant notamment quatre quartiers de gare n'ont pas encore totalement abouti (Villejuif Institut Gustave-Roussy, Les Ardoines, Bry - Villiers - Champigny, Sevran Beaudottes).

Des coupures urbaines qui subsistent dans quatre quartiers

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

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE



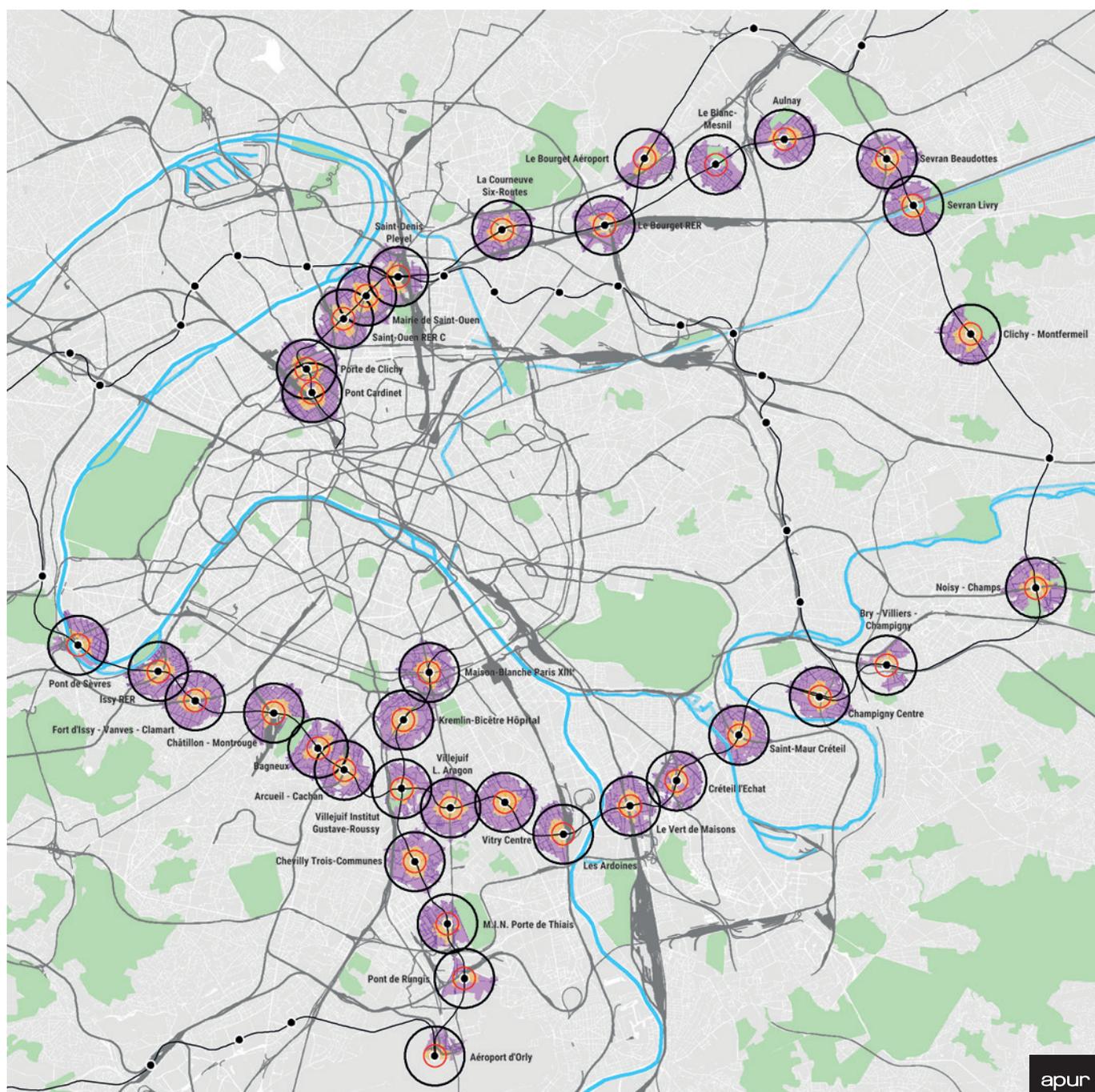
TC existant

- Transilien, RER
- Métro
- Tramway

TC en projet

- ⊙ Quartier de gare du GPE (rayon de 800 m)
- Rayon de 300m autour de la future gare
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 500 m (5 min à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (15 min à pied)

Sources : BDTopo IGN 2016, SGP 2016



transformer en un axe de franchissement privilégié pour atteindre la gare depuis Cachan.

À Vitry-sur-Seine dans le quartier des Ardoines, deux franchissements permettront 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 sont peu confortables pour les piétons. 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.

Au nord du quartier de gare Sevrans Beaudottes, un franchissement au-dessus de la RN2 est envisagé pour faciliter les accès piétons et cyclables vers le Parc du Sausset. L'aménageur Grand Paris Aménagement, qui porte ce projet en complément de la ZAC La Pépinière, a obtenu pour l'instant une partie du financement.

L'enjeu du dimensionnement et du partage de l'espace public

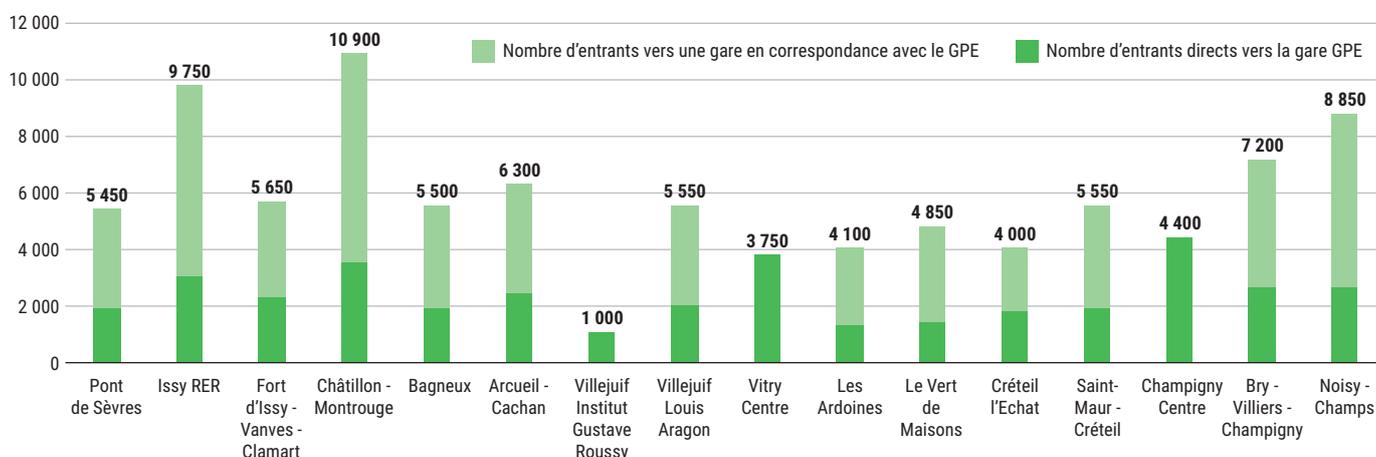
L'autre levier d'action pour améliorer l'accessibilité piétonne dans les quartiers de gare concerne le dimensionnement de l'espace public.

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 crucial, en particulier au regard des largeurs de rues observées autour des futures gares, bien souvent relativement faibles.

De plus, **les espaces publics devront être en mesure de permettre le rabattement et l'intermodalité dans des conditions optimisées, notamment pour les bus et 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.

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

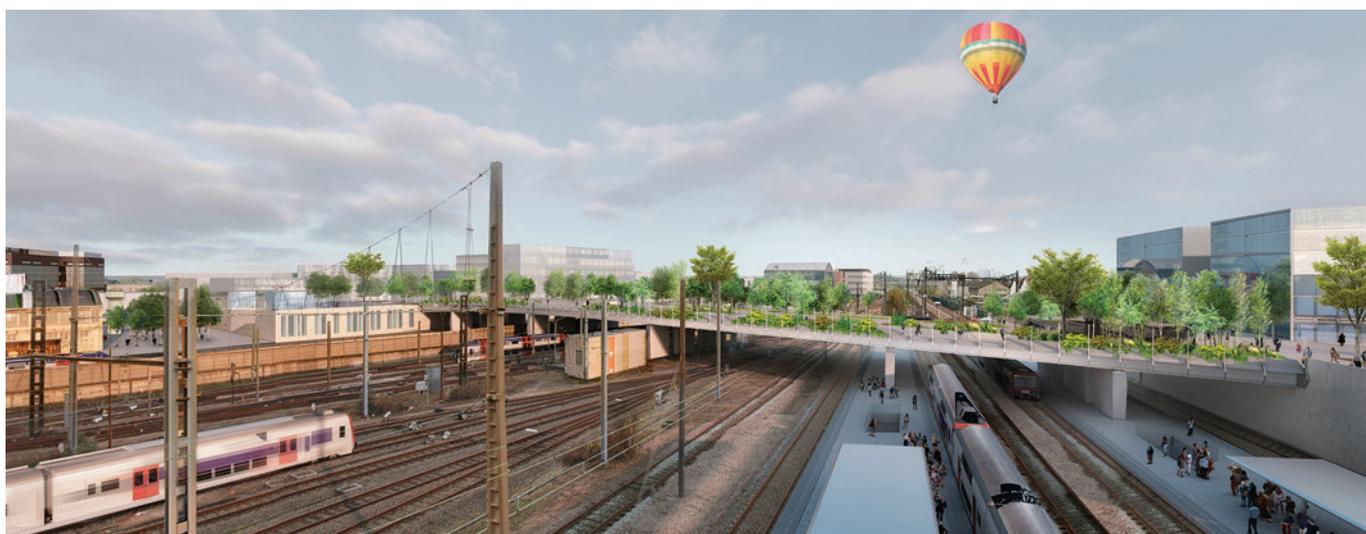


Source : SGP 2015



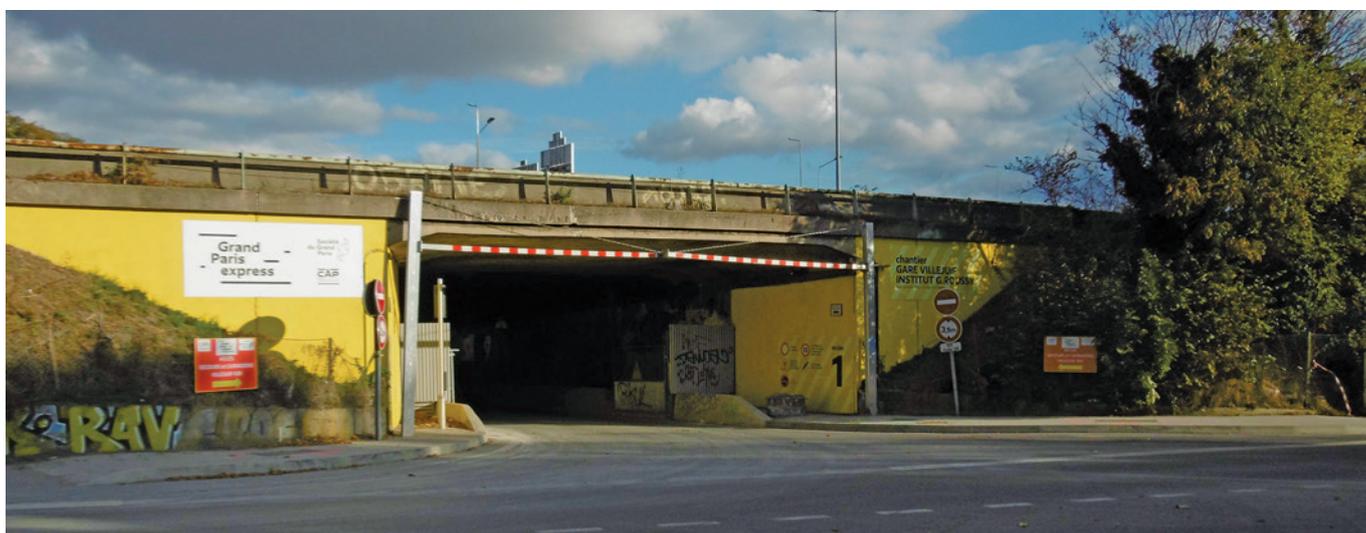
© Sogelym Dixence - Snøhetta - Baumschlager Eberle Architekten Chaix & Morel et Associés - Ateliers 234 - Mars architectes - Maud Caubet Architectes - Moreau Kusunoki Image Luxigon

Photomontage du franchissement Pleyel dans le quartier de gare Saint-Denis Pleyel



© Richez Associés

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



© Apur

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

Le rabattement à la gare en vélo

Un réseau cyclable encore peu développé pour le rabattement vers la gare

L'étude du réseau d'aménagements cyclables dans les quartiers de gare et au-delà (dans les 2 km autour de la future gare) 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, **ne permettent pas de considérer le vélo comme un mode de rabattement optimal vers les gares**. On compte environ 150 km de linéaires de piste ou bande cyclable dans les 800 m autour des 35 gares et 620 km dans le rayon de 2 km. Les situations sont variables d'un quartier à l'autre : certaines gares ne disposent actuellement pas d'aménagements suffisants pour s'y rendre à vélo à 800 m comme à 2 km (Pont de Rungis, Bry – Villiers – Champigny ou Clichy – Montfermeil), tandis que d'autres quartiers, comme Kremlin-Bicêtre Hôpital ou Noisy – Champs, offrent un maillage de pistes ou de bandes cyclables à proximité des gares plus constitué, permettant d'ores et déjà le rabattement ou d'envisager une densification du réseau pour en améliorer sa desserte cyclable. Globalement, la différence se constate aussi entre les gares au nord du réseau (lignes 14 nord, 16 et 17) et celles du sud (lignes 14 sud, 15 sud), 60 % des aménagements existants se situant dans les premières.

Des projets d'aménagements sont prévus pour améliorer la continuité du réseau, dans le cadre du plan vélo de la Seine-Saint-Denis ou des Schémas Départementaux des Aménagements Cyclables (SDIC) dans le Val-de-Marne ou des Hauts de Seine. On dénombre ainsi environ 73 km d'aménagements cyclables en projet dans les 800 m autour des gares et 270 km dans un rayon de 2 km. Pour les gares du nord du réseau,

ce sont 60 km de linéaires en projet à 800 m et 215 km à 2 km qui s'ajouteront aux aménagements existants. Au sud du réseau, 10 km d'aménagements sont en projet à 800 m et 50 km à 2 km.

D'autres projets de réseaux et d'itinéraires sont à l'étude, comme le schéma vélo métropolitain de la MGP, les boucles olympiques cyclables ou le RER V porté par le collectif associatif Vélo Ile-de-France.

Il est important en tout cas 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 (Saint-Ouen RER C, Porte de Clichy, Pont de Rungis, Bagneux ou Noisy – Champs), afin d'assurer des continuités cyclables cohérentes et un maillage cyclable efficace autour des gares.

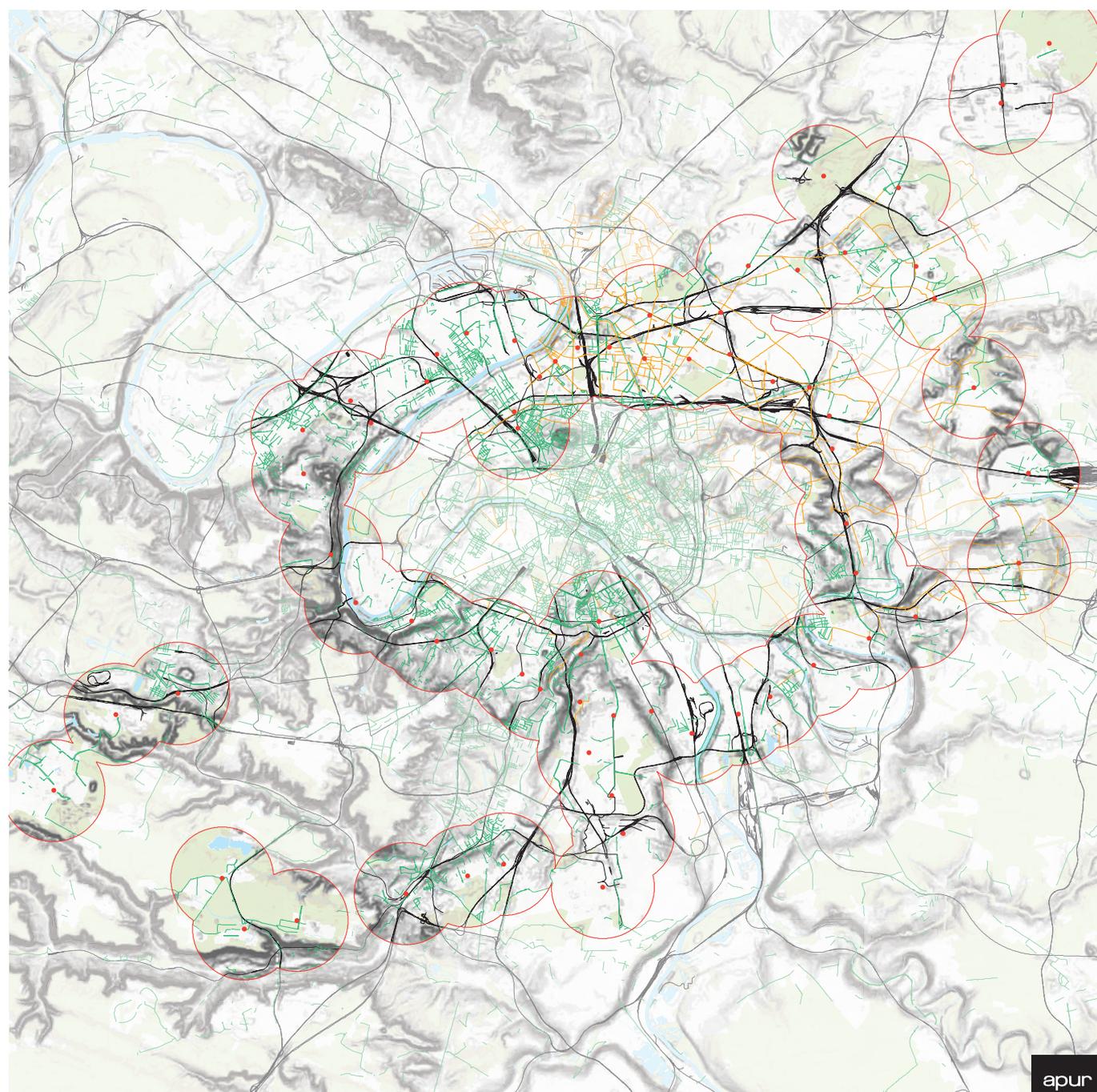
Les dimensions de l'espace public existant autour des gares du Grand Paris Express et la diversification de l'offre de mobilités pour le rabattement vers les gares posent des questions de disponibilité de l'espace public pour l'aménagement de continuités cyclables confortables. Ainsi, les plans de circulation 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.

**AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS
ET EN PROJET (À 10 MINUTES À VÉLO
DES GARES, DANS UN RAYON DE 2 KM)**



- Piste cyclable, bande cyclable
ou voie partagée existante
- Piste cyclable, bande cyclable
ou voie partagée en projet
- Gare du Grand Paris Express
- Rayon de 2 km
- Coupure urbaine (autoroutes, voies ferrées)

Sources : OpenStreetMap 2019, Apur



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).

Le rôle des services dans la pratique du vélo

L'accessibilité à vélo s'améliore également à travers l'offre en services (location longue durée type Véligo, lieu de stationnement, lieu de réparation) et en matériel cyclable (Vélib', vélo à assistance électrique). D'après l'étude d'opportunité de développement d'un Vélib'métropolitain réalisée par l'Apur, 18 quartiers de gare sur 35 sont concernés par le développement du réseau de Vélib' (4 quartiers de la ligne 14, 12 de la ligne 15 sud et 2 des lignes 16 et 17), 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 atten-

us 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, 2260 places de stationnement Véligo sont envisagées à terme, dont 820 sous abri et 1440 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 1040 places l'offre de stationnement Véligo. Il faut également ajouter l'offre Vélib'Métropole, à la fois en termes de matériel cyclable et de stationnement.

LES SERVICES AUX CYCLISTES DANS LES QUARTIERS DE GARE



Réparateur mobile de vélo, gare de Vincennes



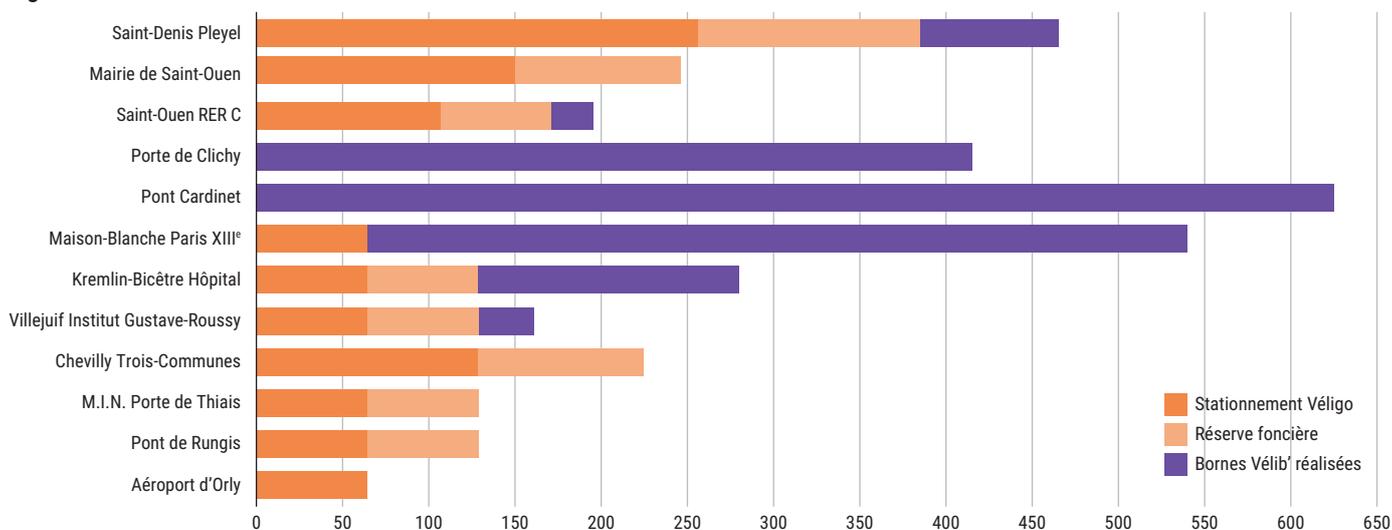
Station Vélib' de la gare de Pont Cardinet, ligne 14



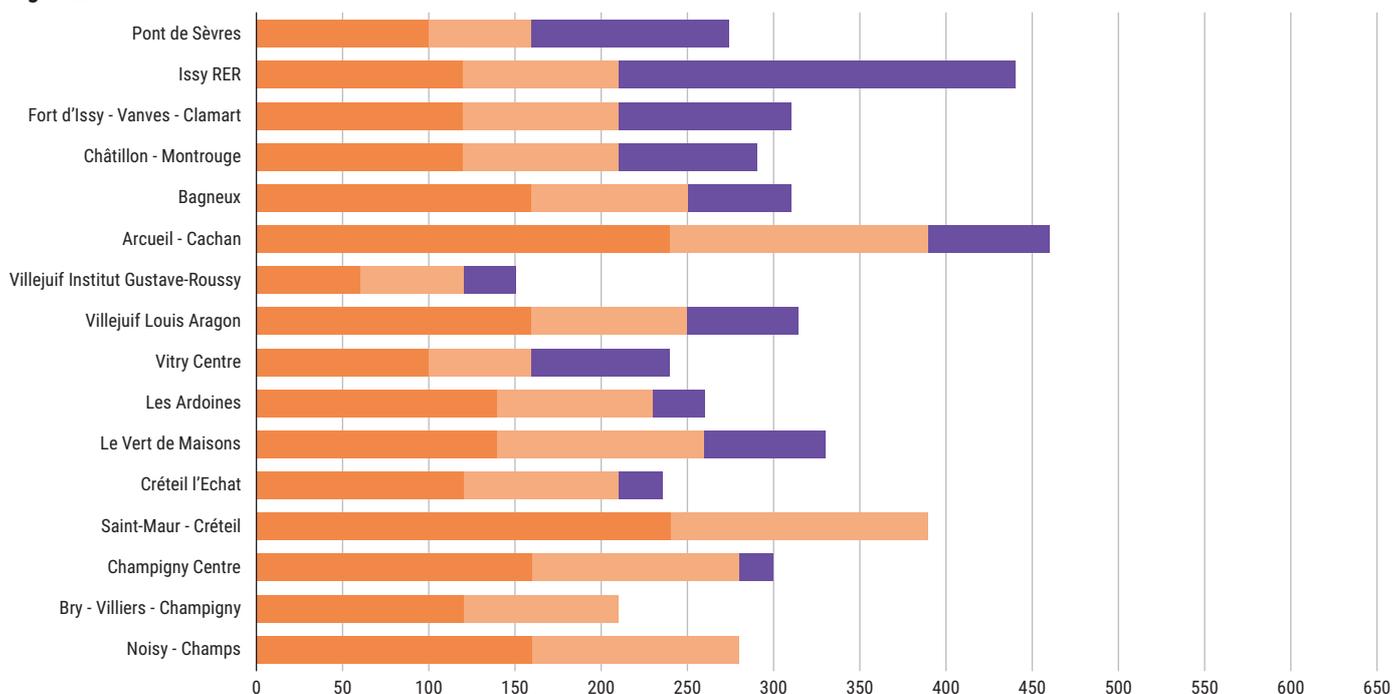
Espace Véligo en gare de Nogent - Le Perreux (RER E et ligne 15 est)

DIMENSIONNEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO DANS LES QUARTIERS DE GARE (EN PLACE OU ÉQUIVALENT PLACE)

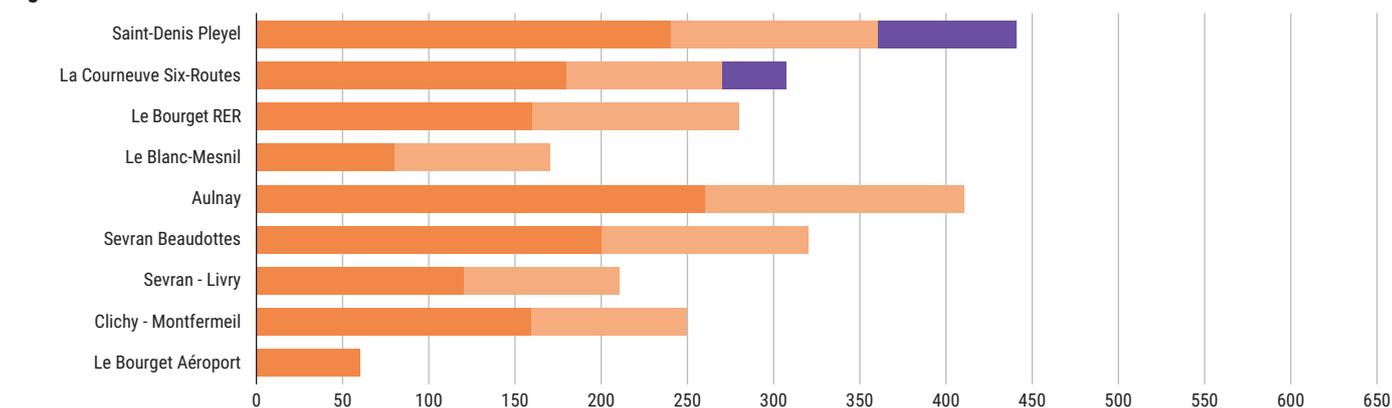
Ligne 14



Ligne 15 SUD



Lignes 16 et 17



Sources : Ile-de-France Mobilités - programme Véligo, étude Apur « Étude d'opportunité d'un Vélib' métropolitain », Vélib' Métropole septembre 2019

Le stationnement dans les plans locaux d'urbanisme (PLU)

Contribution de Grand Paris Aménagement

Les enjeux de la place de la voiture à travers le stationnement

La place de la voiture dans les quartiers de gare se pose à travers des enjeux environnementaux (pollution et nuisances liées à la circulation de véhicules thermiques, etc.), de partage et d'usages de l'espace public (congestions, stationnement de surface, etc.) mais également du point de vue des projets d'aménagement et du coût induit pour la création de m² dévolus seulement à l'usage de la voiture.

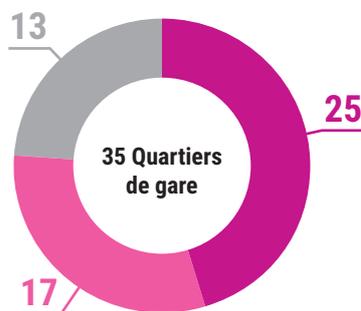
La question du stationnement apparaît comme un levier pour aborder la place de la voiture dans les quartiers de gare et plus généralement de la réduction de l'usage de la voiture. Ainsi, l'analyse des données de l'Enquête Globale Transport (EGT) de 2010 montre que la part modale de la voiture pour se rendre au travail est de 2,5 fois plus élevée si l'employeur met à disposition du salarié une place de stationnement sur le lieu de travail. La limitation du stationnement dans les logements neufs est à mettre en regard avec la baisse du taux de motorisation des ménages dans la métropole. Il convient néanmoins de pas le limiter de façon excessive pour ne pas générer du débordement sur voirie.

Il a été choisi d'aborder le sujet à travers les règles de stationnement prescrites dans les PLU, compte tenu de leur impact dans les projets d'aménagement et les projets immobiliers. L'analyse fait apparaître la multiplicité des règles au sein d'un même quartier, le stationnement ne faisant pas l'objet d'une approche harmonisée à l'échelle de l'ensemble des quartiers de gare.

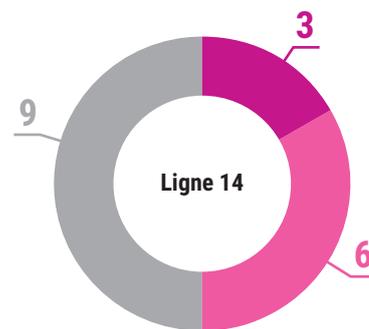
Si les règles des PLU en termes de surface dévolue au stationnement sont très importantes, d'autres outils et manières de faire peuvent concourir à traiter les enjeux liés à la place de la voiture. Pour n'en citer qu'un, la mutualisation des espaces disponibles est un axe de travail à explorer, comme 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.

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

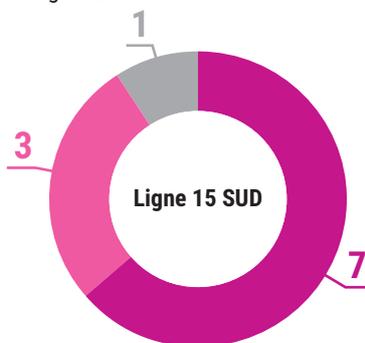
Analyse sur les 57 communes des 35 quartiers de gare de la séquence 2025



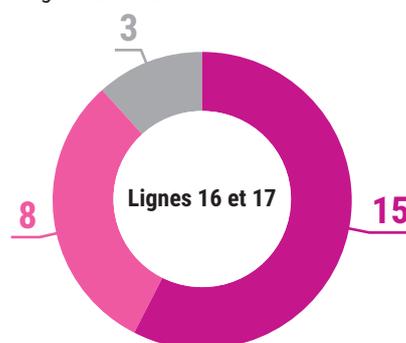
Analyse des PLU des 18 communes qui composent les 12 quartiers de gare de la ligne 14



Analyse des PLU des 26 communes qui composent les 16 quartiers de gare de la ligne 15 SUD



Analyse des PLU des 13 communes qui composent les 9 quartiers de gare des lignes 16 et 17



■ 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

Source : PLU des communes, traitements Apur, 2018 et analyse GPA

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

Logements	Bureaux
1 place par logement et 0,5 place par logement social	Il ne pourra être construit plus d'une place par 60 m 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 60 m ² de surface de plancher.
NC	Il ne pourra être construit plus d'une place par 60 m ² de surface de plancher.
NC	Il ne pourra être construit plus d'une place par 60 m ² de surface de plancher.
0,5 place 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

NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT EN ZONE UA DANS LE PLU D'ISSY-LES-MOULINEAUX POUR LES LOGEMENTS

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

Des quartiers de gare soumis à de nombreuses prescriptions dans les PLU

Les 35 quartiers de gare de la séquence 2025 du Grand Paris Express analysés dépendent de 57 PLU différents. Certaines gares, comme celle de Fort d'Issy - Vanves - Clamart, doivent composer avec jusqu'à 5 PLU différents (Issy-les-Moulineaux, Clamart, Malakoff, Vanves et Châtillon).

Si l'on précise encore l'analyse, ces mêmes quartiers de gare sont soumis aux prescriptions de 266 règlements de zones, soit près de 8 zonages différents en moyenne par gare, sans compter les sous-secteurs. La définition de normes communes pour la création des aires de stationnement dans les constructions neuves apparaît complexe dans ce contexte.

Parmi les quartiers de gare à cheval sur plusieurs communes et donc plusieurs

règlements, Champigny Centre dispose déjà de règles de stationnement harmonisées entre les 2 PLU qui le concernent (Champigny-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés).

Les règlements concernant les créations de stationnement pour les bureaux sont équivalents dans le quartier de Créteil l'Échat (Créteil et Maisons-Alfort) avec 1 place maximum pour 90 m² et dans le quartier de Sevran - Livry (Sevran et Livry-Gargan) avec 1 place pour 50 m². Dans le quartier de La Courneuve Six-Routes, la règle relative au stationnement pour le logement est la même que l'on soit à La Courneuve et Saint-Denis (0,7 place minimum par logement et 0,5 place minimum par logement social).

Des PLU qui font référence aux « quartiers de gare » sans pour autant définir des obligations plus restrictives pour les logements neufs

L'analyse montre qu'une majorité (42 communes sur les 57 étudiées) prend en compte la notion de quartier de gare, défini par le code de l'urbanisme comme le secteur situé à moins de 500 mètres d'une gare. Néanmoins, les prescriptions pour les logements neufs, quand elles font référence au quartier de gare, ne sont généralement pas plus restrictives que dans le reste de la commune. Pour les constructions nouvelles à usage de bureaux, le PDUIF fixe des normes plafond différenciées entre quartiers de gare et au-delà.

Sur la ligne 15 sud par exemple, 8 quartiers sont réglementés par des PLU faisant référence au Grand Paris Express pour définir les obligations en matière de stationnement. Par exemple :

- 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 la destination logement : « les ensembles immobiliers uniques dont une partie est constituée par des constructions et des installations nécessaires au réseau

Éléments sur les obligations en matière de stationnement dans les PLU

Une approche du stationnement dans les PLU qui a évolué avec les lois Grenelle II, Alur et grâce au PDUIF afin de construire une ville plus 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 la diminution des déplacements motorisés et le développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

Le Code de l'urbanisme permet ainsi au PLU de réglementer le stationnement automobile privé et notamment de fixer des normes plafond pour les bâtiments autres que d'habitation, d'encourager la mutualisation du stationnement, d'alléger les obligations de réalisations d'aires de stationnement et de fixer des règles sur leurs caractéristiques. Pour rappel, les PLU ne sont pas tenus de fixer des normes de stationnement automobile pour les constructions neuves. Toutefois, toute nouvelle construction reste encadrée par le règlement national d'urbanisme, ainsi que par les normes du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

En effet, en Île-de-France, le PDUIF adopté le 19 juin 2014 par le Conseil régional fixe des normes encadrant le stationnement automobile dans les nouveaux bureaux ou logements et afin de développer le stationnement des vélos dans les constructions neuves. Ces normes, qui ont valeur de prescriptions ou de recommandations, doivent être déclinées dans les PLU franciliens.

Des obligations particulières à moins de 500 mètres des gares

Le Code de l'urbanisme et le PDUIF prévoient tous deux des normes spécifiques en fonction de la desserte du territoire

par les transports en commun structurants et plus particulièrement dans un périmètre de 500 mètres autour des gares.

Ainsi, pour les constructions de logements « situées à moins de 500 mètres 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 », les articles L151-35 et 36 du Code de l'urbanisme s'assurent que les collectivités ne fixent pas des normes plancher trop élevées eu égard à la desserte, en limitant leurs exigences minimales à :

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

Dans le même objectif, afin de limiter l'usage de la voiture lors des déplacements professionnels lorsque la desserte en transports collectifs est satisfaisante, le PDUIF fixe des normes plafond prescriptives pour le stationnement des voitures / deux-roues motorisés (2RM) dans les immeubles neufs de bureaux, différenciées selon la proximité d'une gare / station de transports en commun (voir ci-après).

Une limite aux exigences minimales fixées par les PLU pour la construction à usage d'habitation

En sus des règles fixées dans le périmètre de 500 mètres autour des gares, le Code de l'urbanisme limite de façon générale les exigences minimales des PLU pour la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de logements sociaux, locatifs intermédiaires, de chambres en EHPAD ou dans une résidence universitaire : ainsi, un PLU ne peut exiger la réalisation de plus de 1 place par logement (article L151-35), 0,5

place dans le périmètre d'une gare. Les articles L151-35 et R151-46 du Code de l'urbanisme précisent ce calcul pour les EHPAD et les résidences universitaires : 1 aire de stationnement pour 3 chambres.

Le PDUIF comporte également une recommandation visant à éviter que les normes plancher fixées par les PLU pour le stationnement automobile dans les logements neufs ne soient trop fortes par rapport aux besoins réels de stationnement des habitants de la commune, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop élevé de places. Le PDUIF propose **une limite (ou « borne ») à ne pas dépasser dans les PLU en termes de nombre de places de stationnement exigées par logement.** Cette limite est ajustée aux besoins communaux : le niveau de cette norme minimale ne doit pas être supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune.

Ainsi, pour les constructions à usage d'habitation, un PLU peut fixer des exigences minimales en termes de nombre de places de stationnement plus faibles que celles définies dans le Code de l'urbanisme ou dans le PDUIF (voire ne pas en fixer). A contrario, le Code de l'urbanisme ne prévoit pas la possibilité de définir des normes maximales pour ce type de constructions.

Des normes plafonds pour les constructions autres que l'habitation, en particulier les bureaux (PDUIF)

L'article L151-32 du Code de l'urbanisme précise que, pour les destinations autres que l'habitation (bureau, commerce, industrie, ...) et lorsque la desserte en transports collectifs est suffisante, **le PLU peut prévoir, dans le périmètre qu'il définit, des normes plafond, c'est-à-dire un nombre maximum de places de stationnement que le constructeur est autorisé à réaliser.**

En Île-de-France, **le PDUIF fixe des normes plafond pour les nouvelles constructions à destination de bureaux, différenciées selon la qualité et l'intensité**

de la desserte en transports en commun. **Ces normes prescriptives doivent être déclinées dans les PLU, les collectivité pouvant choisir de fixer des normes plus contraignantes.** Exprimées sous la forme d'un nombre de places maximal par surface de plancher, elles constituent donc **un maximum à ne pas dépasser par les constructeurs immobiliers.** Par exemple, une commune limitrophe de Paris dotée d'au moins une station de métro, est concernée par deux normes plafond : une norme d'une place maximum pour 90 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres d'un point de desserte de transports en commun structurants et une norme d'une place maximum pour 70 m² de surface de plancher à plus de 500 mètres d'un point de desserte.

Des aménagements de la règle possibles : mutualisation et dérogations

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).

Le Code de l'urbanisme (article L152-6 du CU) prévoit aussi que, dans les zones tendues, il peut être dérogé à certaines obligations en matière de création d'aires de stationnement dans plusieurs cas :

- lorsque la surélévation a pour objet la création de logement ou un agrandissement de la surface de logement ;
- pour autoriser la transformation à usage principal d'habitation d'un immeuble existant par reconstruction, rénovation ou réhabilitation ;
- 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.

Favoriser les mobilités propres et l'usage du vélo

Le PLU doit aussi prévoir des obligations minimales pour le stationnement des vélos lorsqu'il choisit d'imposer la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés dans les nouvelles constructions (article L151-30 du CU).

En outre, le PDUIF comporte des normes plancher pour le stationnement des vélos, différentes selon la destination des bâtiments neufs : logements, bureaux, commerces, artisanat, industrie, entrepôt, équipements publics et établissements scolaires. Ce sont des normes minimales prescriptives que les collectivités doivent décliner dans leur PLU, qu'elles prévoient ou non des normes pour le stationnement des véhicules motorisés.

Par ailleurs, **le Code de la construction et de l'habitation (CCH) et les arrêtés de 2016/2017 fixent des normes de stationnement pour les vélos qui s'appliquent directement aux constructions neuves** et qui sont fréquemment reprises par les PLU dans leur règlement.

Enfin, 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 autopartage (article L151-31 du CU).



Parking à Villejuif - Louis Aragon

© Apur

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 Villiers-sur-Marne** (Bry - Villiers - Champigny) prévoit, dans la zone 1 AUme, une « vocation urbaine dense correspondant à la nouvelle polarité liée à la gare du Grand Paris Express » ;
- **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 ».

Des PLU visant encore le développement de places de stationnement plutôt que leur limitation

• Pour les logements

La plupart des communes étudiées **définissent un nombre fixe** de places de stationnement dans la majorité des zones, ce qui correspond à une norme minimale, sauf s'il est expressément précisé dans le PLU que la norme est à la fois un minimum et un maximum. 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.

D'autres communes imposent un minimum. En général, la règle est de **1 place minimum pour les logements en accession et 0,5 pour les logements sociaux, conformément à la limite posée par le Code de l'urbanisme (articles L151-35 et L151-36).**

• Pour les bureaux

Pour rappel, le PDUIF fixe des normes plafond pour les constructions neuves à destination de bureaux, différenciées selon la qualité et l'intensité de la desserte en transports en commun. Les communes concernées par une ou plusieurs futures gares du Grand Paris Express relèvent de 3 de ces zones :

- Zone 3 = Communes limitrophes de Paris dotées d'au moins une station de métro et Pré-Saint-Gervais, concernées par deux normes plafond : une place maximum pour 90 m² de surface de plancher (SDP) à moins de 500 mètres d'une gare ou station de TC structurant

PLU ET NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT DEDIEES AUX BUREAUX

Analyse des PLU des 13 communes qui composent les 9 quartiers de gare des lignes **16** et **17**



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

et une place maximum pour 70 m² de SDP à plus de 500 m (Exemple : Pont de Sèvres, ligne 15 sud) ;

- Zone 4 = Autres communes du cœur de métropole, concernées par deux normes plafond : une place maximum pour 60 m² de surface de plancher (SDP) à moins de 500 mètres d'une gare ou station de TC structurant et une place maximum pour 50 m² de SDP à plus de 500 m (exemple : Clichy - Montfermeil, ligne 16) ;
- Zone 5 = Communes de l'agglomération centrale, concernées par une norme plafond unique d'une place maximum pour 45 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres d'une gare ou station de TC structurant.

Dans la pratique, sur 57 communes étudiées, seules 40 imposent un nombre maximum de places de stationnement aux abords des gares **et sont compatibles avec le PDUIF**, 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. Ce n'est pas le cas général pour les communes desservies par les lignes 16 et 17 en 2025. Sur 13 com-

munes, presque la moitié préconise un nombre minimum ou fixe de places de stationnement pour les bureaux.

Des obligations relatives au stationnement vélo plus homogènes d'un quartier à l'autre

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 leur stationnement sécurisé.

Contrairement aux dispositions du stationnement pour les véhicules motorisés, les dispositions relatives aux vélos sont plutôt homogènes d'un quartier à l'autre, correspondant aux obligations issues du Code de la construction et de l'habitation et ses arrêtés et/ou aux normes du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF). Dans le cas d'une construction d'habitation, les PLU imposent bien souvent 0,75 m² d'aire de stationnement vélo 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 bureaux, les dispositions exigent en moyenne 1,5 m² pour 100 m² de SDP.

Certains PLU imposent des règles plus généreuses en termes de surface pour les locaux vélo, 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.



Parking silo des Hôpitaux Universitaires Henri Mondor, Créteil L'Échat, ligne 15 sud

© Apur

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

Des études pour définir les interventions sur l'espace public dans un rayon de 300 m autour des gares

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 et notamment les élus et techniciens des communes concernées.

Chaque gare fait l'objet d'études de pôles approfondies pour proposer des aménagements de l'espace public, financés en partie par la Société du Grand Paris. L'objectif est de veiller à **permettre les rabattements à pied, en bus et à vélo, et dans certains cas en voiture, vers la gare et offrir plus de services et de confort aux usagers dans l'espace public aux abords des gares**. 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 mobilités douces et partagées, telles que les espaces Véligo, les stations Vélib, les aires de covoiturage ou les bornes de recharge électrique. Il convient également de conserver une flexibilité des aménagements en lien avec de nouveaux types de mobilité qui pourraient émerger d'ici la mise en service du futur métro.

Chaque étude de pôle comprend :

- **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.

11 études de pôles très avancées parmi les 35 gares qui seront mises en service d'ici 2025

Les études de pôle liées à chaque quartier de gare sont inégalement avancées (Cf. carte ci-contre) : 2 études de pôle sont à lancer, 5 sont en phase de diagnostic, 45 en phase de propositions et 10 en phase de formalisation d'une proposition. Une étude est actuellement achevée, elle concerne le pôle de La Courneuve Six-Routes. Les orientations d'aménagement retenues sont présentées de manière synthétique dans les pages suivantes.

Parmi les 11 études de pôle les plus avancées, 4 se situent sur l'extension sud de la ligne 14, 3 sur la ligne 15 sud et 2 sur le tronçon commun des lignes 16 et 17. Les études de pôle liées aux pôles gare des Ardoines et de Noisy – Champs sont détaillées ci-après.

La définition d'un référentiel commun aux 68 gares pour l'aménagement de l'espace public

Parallèlement aux 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, en s'appuyant sur un groupement d'experts en urbanisme, architecture, paysage, mobilités, sociologie, géographie, histoire, éclairage public, etc. Le référentiel issu de cette démarche a pour objectif le développement de grands principes d'aménagement qui permettront de garantir un niveau de qualité de service homogène à l'échelle de l'ensemble du Grand Paris Express. 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 par tous les usagers.

Ces grands principes ont été déclinés en principe 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.

AVANCEMENT DES ÉTUDES DE PÔLE



Étude de pôle en cours

- Étude terminée (1)
- Phase 3 : formalisation (13)
- Phase 2 : propositions (45)
- Phase 1 : diagnostic (4)

Étude à lancer

- Pôle à lancer (2)



LE PÔLE GARE DE LA COURNEUVE SIX-ROUTES, LIGNES 16 ET 17



À l'heure de pointe
du matin



1 800

Nombre d'entrants
directs vers la gare GPE



Photomontage de la future gare de la Courneuve Six-Routes

© SGP - Chartier Dalix - Louis Paillard

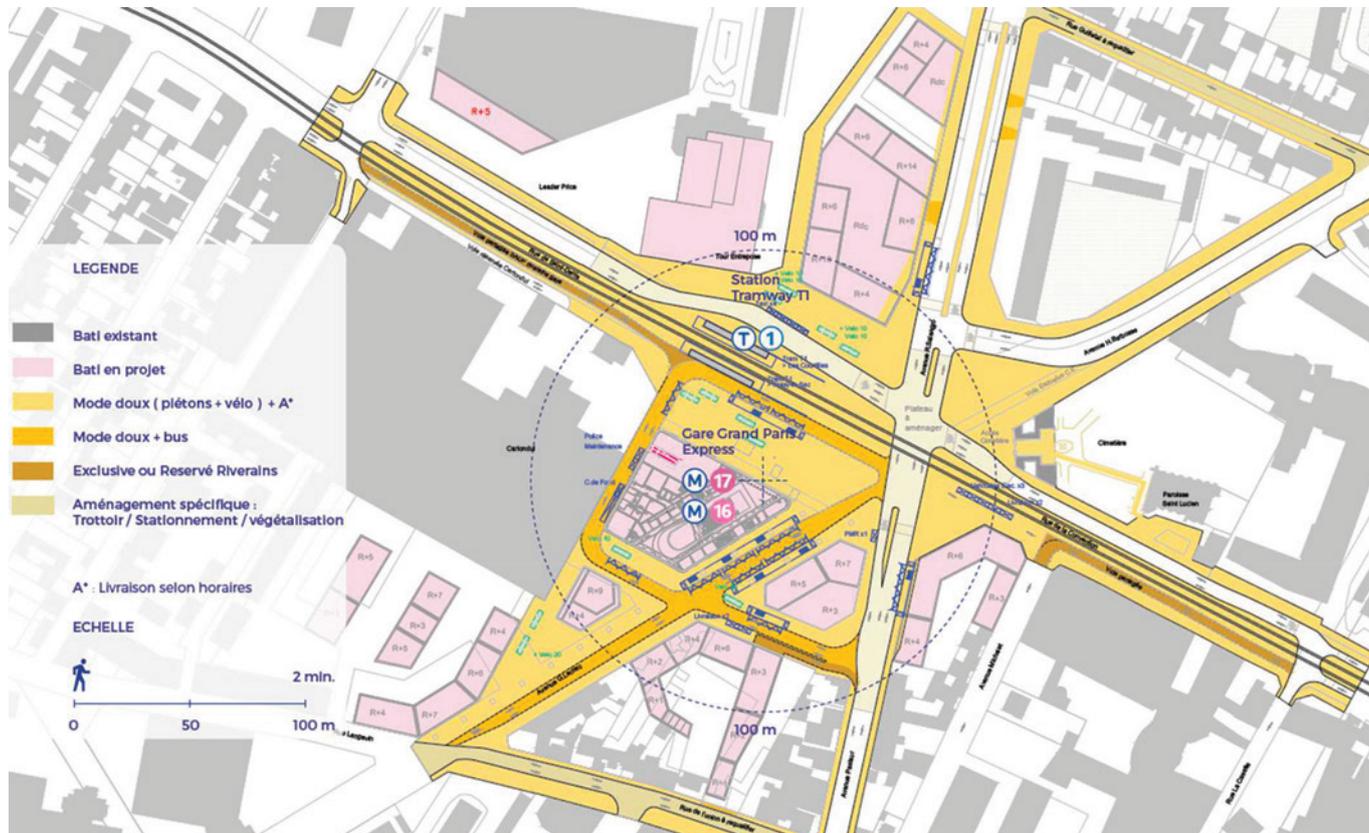
Principales orientations d'aménagement retenues :

- une transformation du carrefour des Six-routes, actuellement exclusivement routier, en un espace public à part entière (réduction de 40 % de la place dédiée à de la voiture), favorisant les piétons et les mobilités douces ;
- un important travail paysager et de reconfiguration de l'espace public qui s'appuie sur la proximité du Parc Georges Valbon : une requalification du franchissement de l'autoroute A1 est prévu pour garantir des continuités piétonnes et cyclables ;
- une modification de l'avenue du Général Leclerc en voie dédiée aux bus, aux piétons et à un réseau cyclable ;
- une nouvelle desserte du pôle gare par un réseau cyclable avec 180 emplacements, dont 120 en consigne Véligo ;
- des nouvelles constructions d'immeubles autour de la future gare GPE, sur l'emprise de l'actuel carrefour, avec un projet à vocation principalement résidentielle.



Les abords de la future gare de la Courneuve Six-Routes aujourd'hui

© Société du Grand Paris / Cyrus Cornut



Plan du futur pôle gare de La Courneuve Six-Routes



Vue aérienne de l'actuel carrefour des Six-Routes avec l'implantation du futur pôle gare

LE PÔLE GARE DES ARDOINES, LIGNE 15 SUD



À l'heure de pointe
du matin

1 300

Nombre d'entrants
directs vers la gare GPE

+

2 800

Nombre d'entrants
en correspondance
avec le GPE



5 lignes en terminus
(desserte bus à terme)
Eco station bus créée

2 lignes en passage
selon les scénarios
(desserte bus à terme)



Photomontage de la future gare des Ardoines

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

Un pôle d'interconnexion majeur entre des transports en commun structurants

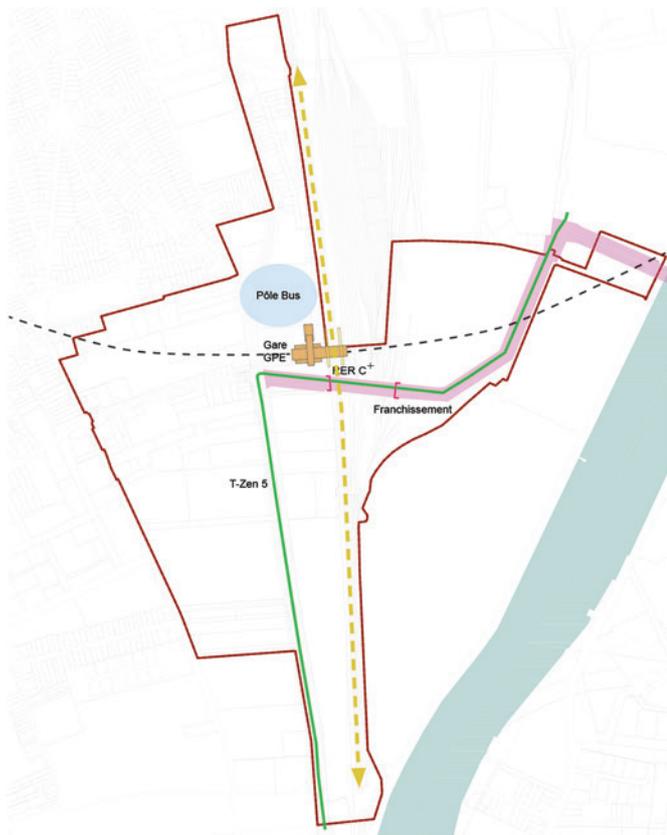
Le comité de pôle de la gare des Ardoines n'a pas encore retenu de principes d'aménagement définitif pour les 300 m autour de la gare. Il travaille sur l'approfondissement de scénarios permettant d'accueillir aux abords de la gare du GPE d'autres transports en commun structurants, existants comme le RER C ou à venir comme le TZen 5, de faciliter les modes de rabattement doux (marche à pied et vélo) et de proposer une offre de parking voiture.

Le schéma proposé, encore à l'étude, doit permettre à terme l'interconnexion entre lignes de transports en commun (dont un pôle bus) et offrir des espaces publics aménagés accueillant un parvis multimodal, un parking vélo Véligo et des pistes cyclables, favorisant ainsi la multimodalité.

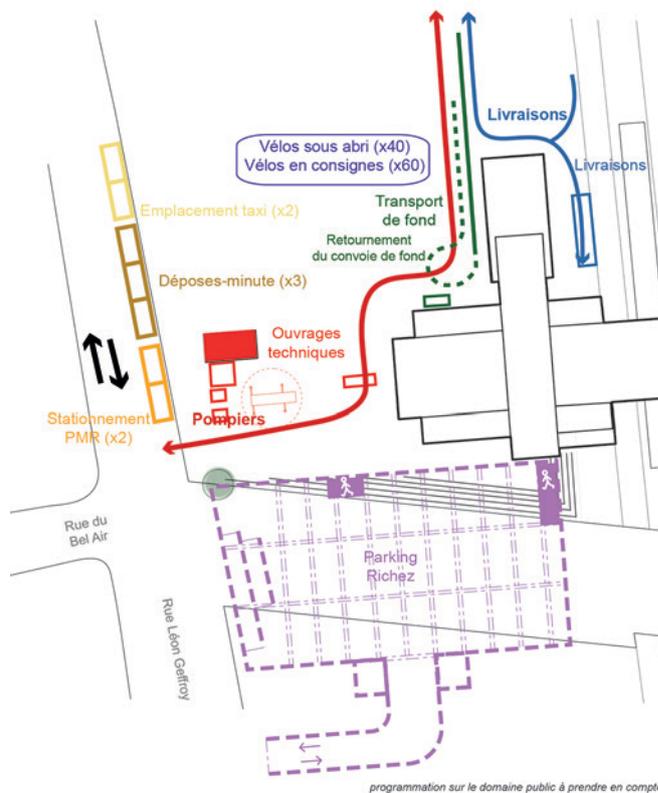


Vue aérienne de l'existant avec l'implantation du futur pôle gare

© Apur, Inter Atlas



© tgrfp / Source : Etablissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont



programmation sur le domaine public à prendre en compte

© tgrfp / Source : Etablissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont

Schéma d'aménagement : intermodalité renforcée et nouveau franchissement au sud de la gare



© tgrfp / Source : Etablissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont

- 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)

Plan d'implantation du futur pôle gare des Ardoines



À l'heure de pointe
du matin

2 700

Nombre d'entrants
directs vers la gare GPE

+

6 150

Nombre d'entrants
en correspondance
avec le GPE



9 à 10 lignes en terminus
(desserte bus à terme)
Eco station bus créée

1 à 2 lignes en passage
selon les scénarios
(desserte bus à terme)

800 places
dont 480 places nouvelles
(stationnement voiture
de rabattement)



Photomontage de la future gare de Noisy - Champs

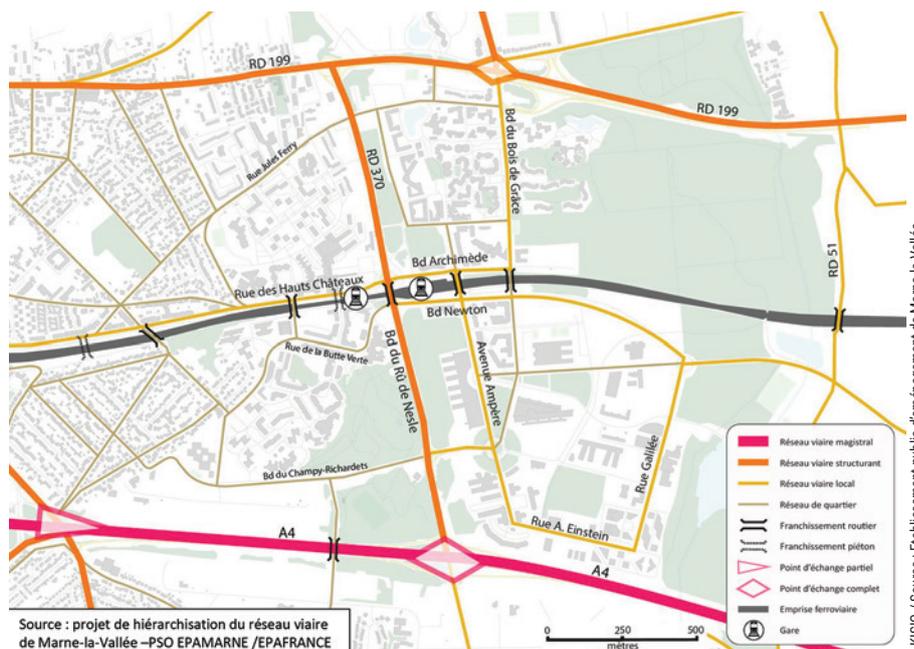
© Société du Grand Paris - JM Duthilleul

Les abords de la gare restructurés pour favoriser la multimodalité

Le pôle gare de Noisy – Champs, futur hub de transports à l'est de la Métropole, permettra la connexion entre les lignes 15 sud et 16 du Grand Paris Express, le RER A et la ligne 11 du métro lorsqu'elle aura été prolongée.

L'étude de pôle n'a pas encore retenu de scénario définitif pour l'aménagement des abords de la gare et différents scénarii sont envisagés. Néanmoins, ils suivent les invariants suivants :

- un maillage cyclable élargi ;
- la limitation de la vitesse à 30 km/h ;
- un périmètre aire piétonne à l'intérieur de l'anneau ;
- plusieurs traversées piétonnes autour de la gare ;



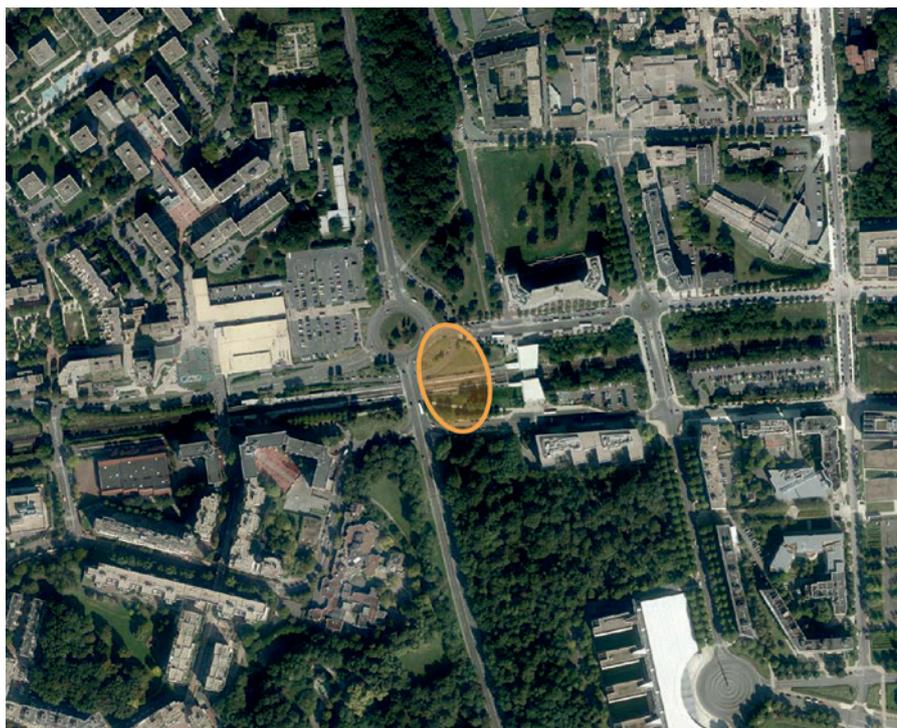
Source : projet de hiérarchisation du réseau viaire de Marne-la-Vallée – PSO EPAMARNE /EPAFRANCE

LA RD 370 : une coupure routière marquante dans le secteur de la gare

© KISIO / Source : Etablissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée



Plan du futur pôle gare de Noisy - Champs



Vue aérienne de l'existant avec l'implantation du futur pôle gare

- un plateau traversant surélevé sur la section centrale du barreau est de l'anneau ;
- un couloir mixte vélo/bus de part et d'autre de l'avenue Ampère ;
- des consignes Véligo au nord et au sud de la gare au niveau des patios hauts ;
- une station éco mobilité et stationnement reprise allongée dans les parkings du lot A1 ;
- un stationnement parking SGP au nord ;
- l'aménagement d'une aire de transports de fonds au droit de l'accès nord-ouest à la gare.

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 mis en œuvre dans les quartiers de gare du Grand Paris Express. 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 aussi un engagement citoyen.

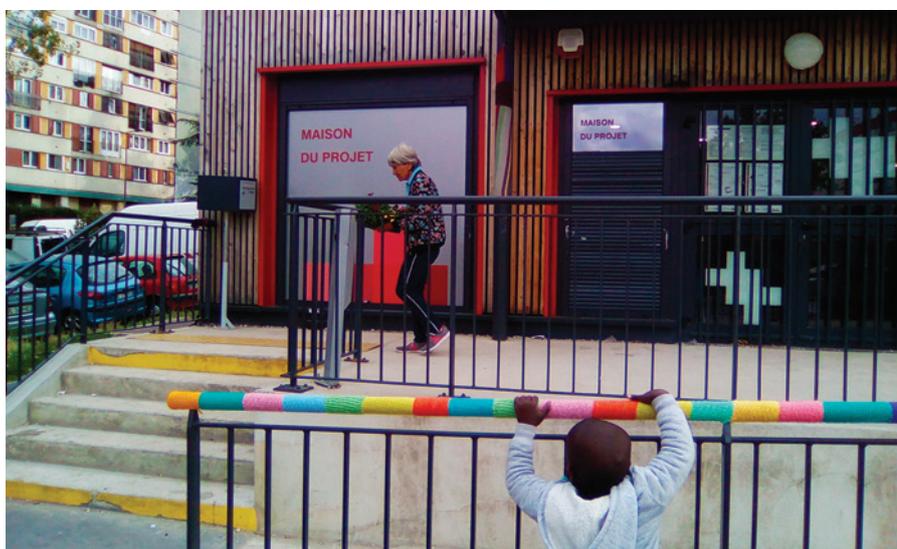
L'implication citoyenne se concrétise donc de différentes façons. **Dans la majorité des projets, elle est abordée de manière classique, au travers de réunions de concertation.**

Certains acteurs publics, comme les collectivités de Vitry-sur-Seine, Ba-

gneux ou Clichy-sous-Bois, l'aménageur Sadev 94, l'Établissement public d'aménagement Epamarne ou l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France, **recherchent quant à eux à introduire de nouveaux outils pour engager un travail partenarial de co-conception des projets.**

À titre d'exemple, **la ville de Vitry-sur-Seine met en place la démarche « Imagine Vitry »**, structurée suivant un premier temps lié à des actions 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. Les journalistes collectent la parole citoyenne dans toute sa diversité, faisant le lien entre les différents



© Couleurs d'Avenir, MOUS Cœur de ville, Maison du Projet, 2019

La Maison du projet au cœur du quartier du Chêne pointu à Clichy-sous-Bois

acteurs et mettant 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 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.

À 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 « collègues » : 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. À 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.

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.

Liée au quartier de gare de Clichy – Montfermeil, l'opération de requalification des copropriétés dégradées (ORCOD-IN) « Cœur de Ville » à Clichy-sous-Bois concerne 40 % de la population clicheoise et vise donc une forte implication des habitants dans le projet. Les acteurs institutionnels (l'État, la Ville de Clichy-sous-Bois, l'EPF Île-de-France) s'entourent de la Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) Couleurs d'Avenir pour engager une co-conception du projet avec les habitants du quartier du Chêne pointu. L'implication des habitants est recherchée par l'installation d'une Maison du projet en plein cœur du quartier, repère accessible à tous et facilement identifiable.



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

© Sylvain Lefeuvre

L'urbanisme transitoire pour gérer le temps du chantier et préfigurer les projets

Une démarche qui peine à se concrétiser dans les quartiers de gare du GPE

Si l'urbanisme transitoire apparaît comme un outil de plus en plus utilisé 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 « Inventons la Métropole du Grand Paris » pourrait accueillir des usages temporaires à vocation de préfiguration du lieu. À Alfortville dans le quartier du Vert de Maisons, un projet d'urbanisme transitoire, monté avec un réseau associatif, n'a finalement pas vu le jour, le lieu devenant finalement un simple parking provisoire.

Des projets démonstrateurs de 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 récupérer 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



Chantier de la future gare d'Arcueil – Cachan (L15 sud du Grand Paris Express), en interconnexion avec le RER B

Gérer le temps des chantiers du Grand Paris Express

L'arrivée des futures gares du Grand Paris Express, accompagnée du développement de nombreux projets urbains, amorce une longue période de chantier au sein des quartiers de gare d'ici à 2025.

Des chantiers qui interviennent dans des contextes urbains très différents

Les chantiers s'installent dans des tissus bâtis existants, plus ou moins denses, et au sein de situations urbaines diverses. Les chantiers des gares de Maison-Blanche Paris XIII^e, de Pont Cardinet, 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, alors que les chantiers de Villejuif Institut Gustave-Roussy et de Vitry Centre se situent au cœur d'un parc. Les chantiers de Bry – Villiers – Champigny, de Noisy – Champs, de Saint-Ouen RER C et de Mairie de Saint-Ouen se développent sur ou à proximité des friches. Les chantiers de M.I.N Porte de Thiais ou Aulnay sont liés à une zone d'activité et ceux d'Aéroport d'Orly et du Bourget RER s'implantent sur des emprises aéroportuaires.

Pour accompagner les chantiers, la SGP 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. Ils peuvent être en charge de deux gares, comme c'est le cas sur la ligne 15 sud où une équipe de 8 agents se répartit les 16 quartiers de 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. 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. Étant 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. À la demande des riverains, nous avons suggéré à la SGP d'installer davantage de lumière », explique Margaux Timghrent.

Par ailleurs, les palissades du chantier du Grand Paris Express sont conçues par la Société du Grand Paris comme le premier média du chantier auprès des riverains. Couvertes de photos, de plans ou de textes et souvent percées par des « fenêtres », elles fournissent tous types d'informations et rendent le chantier visible. Au sein des zones urbaines denses, comme à Villejuif Louis-Aragon ou au Blanc-Mesnil, des palissades acoustiques sont érigées afin de limiter les nuisances sonores.



Chantier de la future gare de Bagnex – palissade du chantier du Grand Paris Express au pied d'un immeuble de logements du NPNRU Pierre Plate



Maison des projets installée sous les Arches d'Issy, à proximité de la future gare Issy RER

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. Le projet démarrera, dès le mois d'octobre 2019, avec 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. Les occupations éphémères permettent de tester et de préfigurer des usages pérennes.

L'Établissement Public Foncier d'Île-de-France a développé deux types d'actions en termes d'urbanisme transitoire dans la métropole et en particulier dans les quartiers de gare du GPE.

La première action vise à diminuer, voire à inverser les coûts de portage du foncier. À titre d'exemple, dans le quartier de gare d'Aulnay, l'EPF Ile-de-France a acquis la maîtrise foncière de l'ancienne usine PSA qu'il loue à différentes entreprises pour une durée provisoire. Ceci permet de diminuer les coûts de gardiennage durant tout le temps d'élaboration du futur projet et de générer des revenus qui financeront en partie le futur projet mis en œuvre sur ce site.

La deuxième action consiste à utiliser les biens immobiliers à des fins d'intérêt général, à l'instar de la création de places d'hébergement ou d'accueil de projets culturels ou artistiques.

Les clauses sociales d'insertion sur les chantiers du Grand Paris Express

En parallèle des circuits classiques de recrutement, la Société du Grand Paris œuvre pour l'insertion économique sur ses chantiers. Cette démarche est particulièrement intéressante car le Grand Paris Express traverse des communes où les taux de chômage sont 2 à 3 fois plus élevés que ceux de la Métropole dans son ensemble.

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 60000 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 neuf 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 avec le département du Val-de-Marne concernant les chantiers de la ligne 14 sud. **A titre d'exemple, au 31 décembre 2018, la ligne 15 sud et ses huit lots de génie civil notifiés représentaient 3900 emplois sur les chantiers, dont 637 étaient attribués à des personnes en insertion.**

Il s'agit d'un dispositif innovant, tel que l'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 ».



Atelier emploi sur le site KM4



Classes du Grand Paris Express - Ateliers métiers avec des collégiens au Pavillon Horizon 2030 à la BAP (Biennale d'architecture et de paysage, 2019)

Des projets culturels de la SGP pour préfigurer les mutations des quartiers de gare

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 d'ici 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.

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 XXI^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, 9 ponctuent la ligne 15 sud (à Pont de Sèvres, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Châtillon – Montrouge, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Vitry Centre, Les Ardoines, Le Vert de Maisons, Saint-Maur – Créteil et Bry – Villiers – Champagne), 1 se situe sur la ligne 14 sud à Maison-Blanche Paris XIII^e et 2 sur les lignes 16 et 17 à La Courneuve Six-

Routes et Aulnay. Quant au tandem nommé « Appel d'air », il propose la plantation d'un « arbre repère » sur le parvis de chacune des 68 futures gares.

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.

En plus de ces tandems, la Société du Grand Paris intervient avec 4 formats liés au temps du chantier :

- Les formats événementiels ;
- Les œuvres nomades ;
- Les sentiers partagés ;
- Les appels à projets « Génération express ».

Le format événementiel permet d'accompagner les moments forts liés aux chantiers, comme le lancement d'un tunnelier.

À titre d'exemple, l'événement KM6 organisé au mois de juin 2019 sur le chantier de la friche Arrighi à Vitry-sur-Seine a permis au grand public de découvrir les deux tunneliers du Grand Paris Express à l'emplacement de la future gare des Ardoines. Au cours de cet événement, l'artiste JR a réalisé des portraits de 500 riverains qui ont été collés au fond du puits du tunnelier.

Les œuvres nomades se déplacent de chantier en chantier. Par exemple, le « Pavillon des Points de Vue », belvédère conçu par l'artiste Alain Bublex, a été transporté du chantier de Noisy – Champs à celui de Vitry Centre. Il est positionné de manière à surplomber les chantiers afin de permettre aux passants d'en observer les évolutions.

Les 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 Fabrique du métro : un équipement novateur consacré au Grand Paris Express

Au croisement des quartiers de gare de Mairie de Saint-Ouen et de Saint-Ouen RER C, en face de la ZAC des Docks, s'installe « La Fabrique du métro », un équipement novateur d'une superficie de 2 500 m² spécifiquement consacré au projet du Grand Paris Express. En tant que lieu d'expérimentation où tous les prototypes sont développés à échelle humaine (guichets, ascenseurs, quai du métro, mobiliers, signalétique, etc.), cet espace est avant tout un outil d'aide à la conception du futur métro dédié aux professionnels comme les architectes, les ingénieurs ou les graphistes.

Son ouverture au grand public en fait également un outil de communication illustrant l'ensemble du processus de conception et de réalisation du Grand Paris Express. Le parcours au sein de La Fabrique du métro donne à voir à la fois l'étape du chantier, avec la description des tunneliers et l'exposition de terres excavées, et le processus de conception des gares, avec la simulation du parcours d'un voyageur depuis le sous-sol jusqu'au parvis de la gare.



© Société du Grand Paris / Sébastien d'Halloy

la première saison lancée en automne 2017, 6 équipes ont été réparties sur 6 territoires (Bagneux, Cachan, Vitry-sur-Seine, Champigny-sur-Marne, La Courneuve et Le Bourget). Par exemple, le collectif Yes We Camp a réalisé une passerelle piétonne qui longe le chantier de la future gare d'Arcueil – Cachan. Dans le quartier de gare de La Courneuve Six-Routes, l'artiste Malte Martin a conçu une « signalétique des potentialités locales » sous la forme de dix drapeaux implantés autour du chantier pour indiquer les initiatives présentes au sein de la ville.

Les appels à projets thématiques

« Génération express » sont tournés 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. Les premières œuvres issues de cet appel à projet sont visibles depuis le mois de mai 2019 jusqu'au mois d'octobre 2019 dans les quartiers de gare d'Aéroport d'Orly, de Saint-Denis Pleyel, de Bagneux, de Créteil l'Echat et de Champigny Centre. Les prochaines seront exposées dès l'automne 2019 jusqu'au mois de mars 2020 à Maison-Blanche Paris XIII^e, Issy RER, Vitry Centre, La Courneuve Six-Routes, Sevran Beau-dottes et Clichy – Montfermeil.

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 / Leticia Pontual

Exposition d'une maquette de tunnelier lors de l'événement KM4 organisé par la SGP à Saint-Denis Pleyel



© Société du Grand Paris / Gérard Rollando

Oeuvre nomade - belvédère installé en surplomb du chantier de la future gare de Noisy - Champs



© Société du Grand Paris / Claire-Lise Havet

Installation de l'artiste JR lors de l'événement KM6 - Chantier ouvert sur la friche Arrighi à Vitry-sur-Seine



Installation de l'artiste JR lors de l'événement KM6 - Chantier ouvert sur la friche Arrighi à Vitry-sur-Seine

© Société du Grand Paris / Gérard Rolando

CONCLUSION

Ce document est une nouvelle séquence de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express visant à terme à décrire les mutations dans les quartiers entourant les gares.

186 projets urbains, qui couvrent 28 % de la superficie des quartiers de gare, sont engagés dans les 35 quartiers de gare de la séquence 2025. Ces projets entraîneront d'ici 10 ans la réalisation de 84 000 logements, 2,5 millions de m² de bureaux, et plus de 2 millions de m² d'autres surfaces d'activités. Des opérations de renouvellement urbain sont également à l'œuvre dans 28 quartiers sur 35, garantissant le maintien des populations déjà présentes et l'amélioration de leur cadre de vie.

5 axes de politiques publiques ont été retenus comme guide de l'analyse des mutations en cours :

- 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.

L'analyse quartier par quartier souligne une tendance au rééquilibrage en matière de mixité fonctionnelle et sociale. À terme, les opérations en cours et à venir devraient conduire à un équilibre de 50 % de logements et 50 % de surfaces d'activités et à une production de logements importante et diversifiée (30 % de logements sociaux dans les quartiers de gare aujourd'hui et une production de 1 300 nouveaux logements sociaux par an en moyenne dans les 35 quartiers de la séquence 2025).

Plusieurs leviers de réduction des inégalités sont identifiés, parmi lesquels des gains très importants d'accessibilité pour les ensembles de logements sociaux, ainsi qu'une meilleure desserte des équipements métropolitains et, en particulier, des équipements universitaires et de santé (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, les engagements énoncés ne permettent pas de relever tous les défis de la ville inclusive et zéro carbone. Toutefois la géothermie, l'utilisation du bois, le recyclage des terres excavées sont quelques-unes des actions souvent mises en œuvre dans les projets et décrites dans cette étude.

La place réservée aux espaces publics dans les futurs quartiers de gares du Grand Paris Express reste faible, en quantité et en qualité. L'étude met en exergue l'importance des actions à mener pour faciliter le rabattement aux gares, la marche à pied et les mobilités douces, mais aussi la nécessité de prévoir des franchissements, une place pour de nouveaux services de mobilité, une réduction du stationnement automobile et une attention accrue portée à l'animation des rez-de-chaussée. Enfin, on voit apparaître peu à peu de nouveaux outils se traduisant dans la programmation de nouveaux usages, d'immeubles réversibles, d'espaces partagés et de co-construction des projets avec les habitants.

Une lecture plus globale alerte sur le fort contraste entre l'Ouest et l'Est de la métropole. Les projets des quartiers de gare situés à l'Ouest de la ligne 14 (comprise) se développent beaucoup plus vite que ceux situés à l'Est : environ 50 % des surfaces restent à livrer à l'Ouest et plus de 80 % à l'Est. L'ensemble des acteurs doit se mobiliser pour accélérer le rééquilibrage métropolitain en valorisant les potentiels et les atouts, notamment environnementaux, des quartiers de gare situés à l'Est de la métropole. La qualité urbaine des aménagements qui seront réalisés sera un puissant moyen de renforcer leur visibilité et de les aider à participer pleinement au rayonnement métropolitain.





PORTRAIT DES MUTATIONS DANS 35 QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

Note de lecture :

Dans cette partie, les projets urbains sont présentés et décrits quartier de gare par quartier de gare. Les projets situés à cheval sur plusieurs quartiers de gare peuvent donc apparaître dans plusieurs portraits.

Les projets pris en compte dans ce récolement sont ceux qui ont été livrés depuis 2013 ou sont encore en cours de réalisation et dont l'emprise au sol est supérieure à 2 hectares, à l'exception des projets connexes de la Société du Grand Paris.

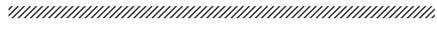
Les projets urbains peuvent être situés en totalité ou en partie dans le périmètre d'un quartier de gare. Les données présentées dans les tableaux correspondent à l'emprise totale des projets.

Les cartes et tableaux décrivant les projets sont susceptibles de comporter des erreurs notamment lorsque les projets ont évolué depuis la publication de l'étude, nous vous remercions de nous les signaler.

Sommaire

Arcueil - Cachan	150
Aulnay	152
Bagneux	154
Bry - Villiers - Champigny	156
Champigny Centre	158
Châtillon - Montrouge	160
Chevilly Trois-Communes	162
Clichy - Montfermeil	164
Créteil l'Échat	166
Fort d'Issy - Vanves - Clamart	168
Issy RER	170
Kremlin-Bicêtre Hôpital	172
La Courneuve Six-Routes	174
Le Blanc-Mesnil	176
Le Bourget Aéroport	178
Le Bourget RER	180
Le Vert de Maisons	182
Les Ardoines	184
Mairie de Saint-Ouen	186
Maison Blanche - Paris XIII ^e	188
M.I.N. Porte de Thiais	190
Noisy - Champs	192
Orly Aéroport	194
Pont Cardinet	196
Pont de Rungis	198
Pont de Sèvres	200
Porte de Clichy	202
Saint-Denis Pleyel	204
Saint-Maur Créteil	206
Saint-Ouen RER C	208
Sevran Beaudottes	210
Sevran - Livry	212
Villejuif Institut Gustave-Roussy	214
Villejuif Louis-Aragon	216
Vitry Centre	218

Arcueil - Cachan



15 SUD

7 PROJETS

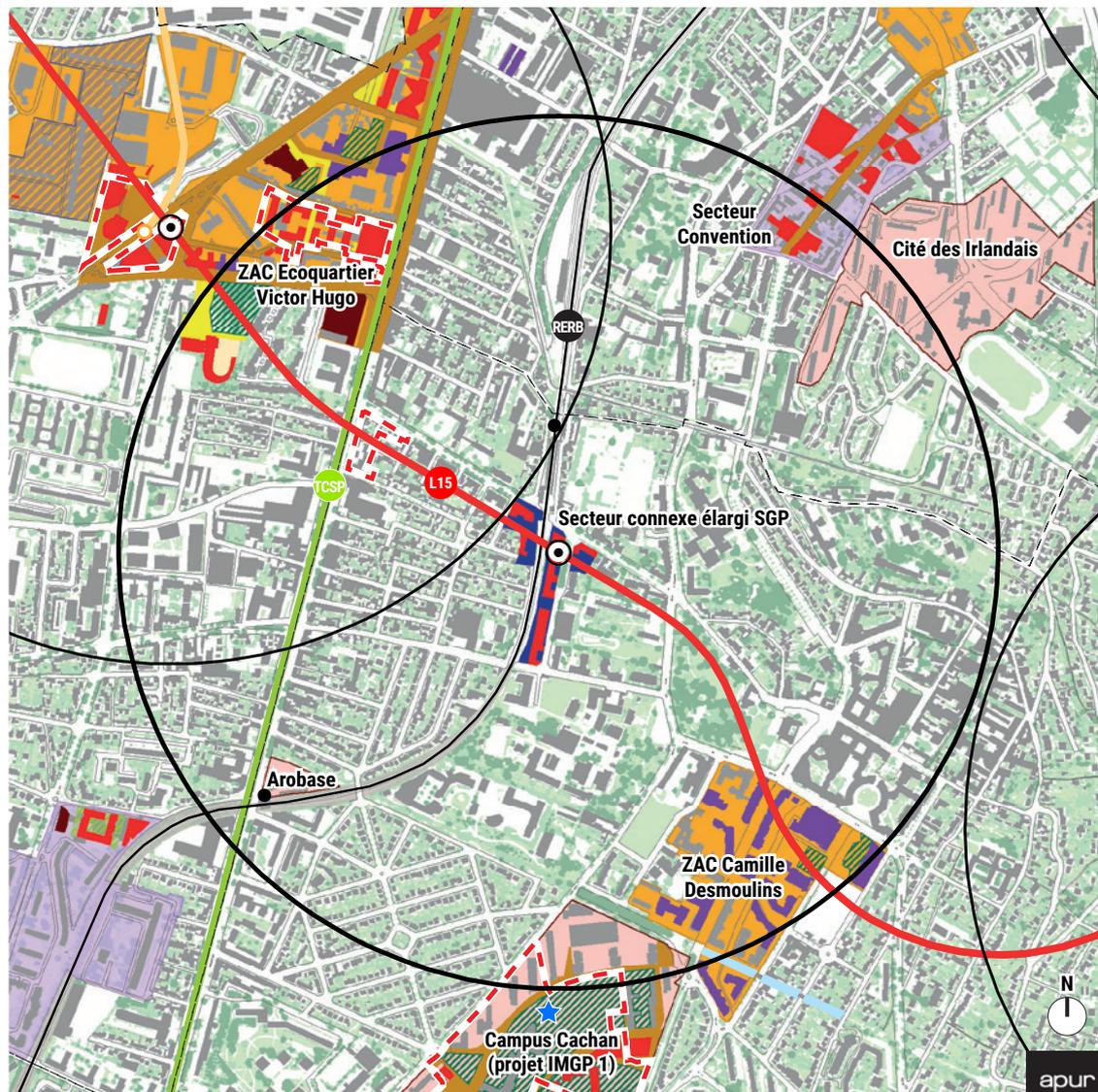
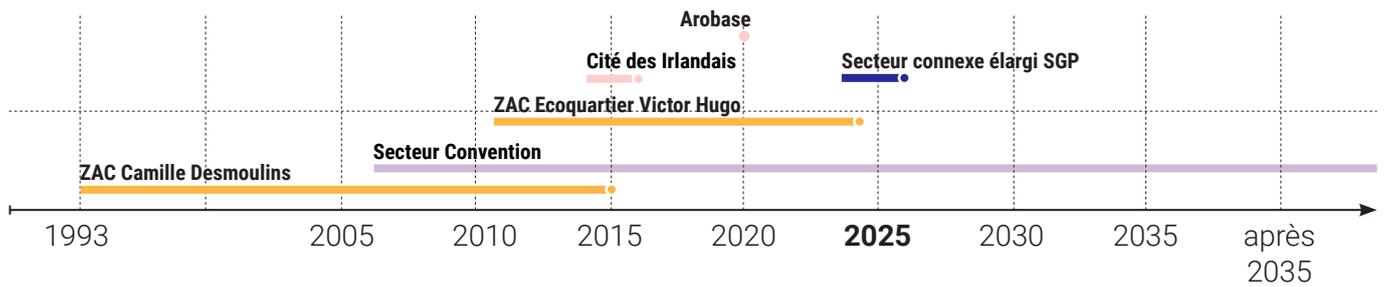
4 227 logements
dont 2 329 logements restent à bâtir

61 ha de surface de projets
dont 24 ha strictement dans le quartier de gare
soit 12 % de la surface du quartier de gare

296 350 m² de logements
dont 158 980 m² de logement restent à bâtir

477 025 m² de surface de plancher
totale

145 645 m² de bureaux
dont 120 645 m² de bureaux restent à bâtir



8 800 m² d'équipements
dont 2 500 m² d'équipements restent à bâtir

2 550 m² d'hôtels
dont 2 550 m² d'hôtels restent à bâtir

23 680 m² de commerces
dont 19 380 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Fernando Laserna

	ZAC Camille Desmoulin	Cité des Irlandais	Arobase	ZAC Ecoquartier Victor Hugo	Secteur connexe élargi SGP	Campus Cachan	Secteur Convention
Communes de rattachement	Cachan	Arcueil	Cachan	Bagneux	Cachan	Cachan	Arcueil
Type de projet	ZAC	Autre	Autre	ZAC	Projet Connexe SGP	IMGP 1	OAP
Date d'achèvement	2015	2016	2020	2024	2024-2026	NC	NC
Surface au sol (ha)	9,6	9,8	0,5	19,5	1,4	11,6	8,8
Nombre de logements	1 300	407	0	2 000	190	330	100
Logements (m ²)	124 000	NC	0	140 000	12 350	20 000	-
dont logements sociaux (m ²)	-	NC	0	25 000	2 470	4 000	-
Bureaux (m ²)	0	0	11 145	119 000	15 500	0	-
Activités (m ²)	0	0	0	0	0	0	-
Equipements (m ²)	4 800	0	0	4 000	0	0	-
Commerces (m ²)	4 300	0	0	16 500	1 600	1 280	-
Hôtels (m ²)	0	0	0	0	2 550	0	-
Surface de plancher totale (m ²)	142 000	-	11 145	279 500	32 000	21 280	8 000
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC	-
Surface d'espaces verts publics (m ²)	0	0	0	0	0	NC	-
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC	NC	-
Densité bâtie du projet *	1,4	non défini	2,0	1,4	2,2	0,2	-
Maitrise d'ouvrage	SEMACA	OPALY	ICADE	Sadev 94	SGP	MOA : Etat Opérateur : Altarea Cogedim Grands Projets	-
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	3A IDF/ Nicholas Illic	NC	Christian Devillers	Arte Charpentier Architecte/ BERIM	ANMA	TVK	NC

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Aulnay

16

6 PROJETS

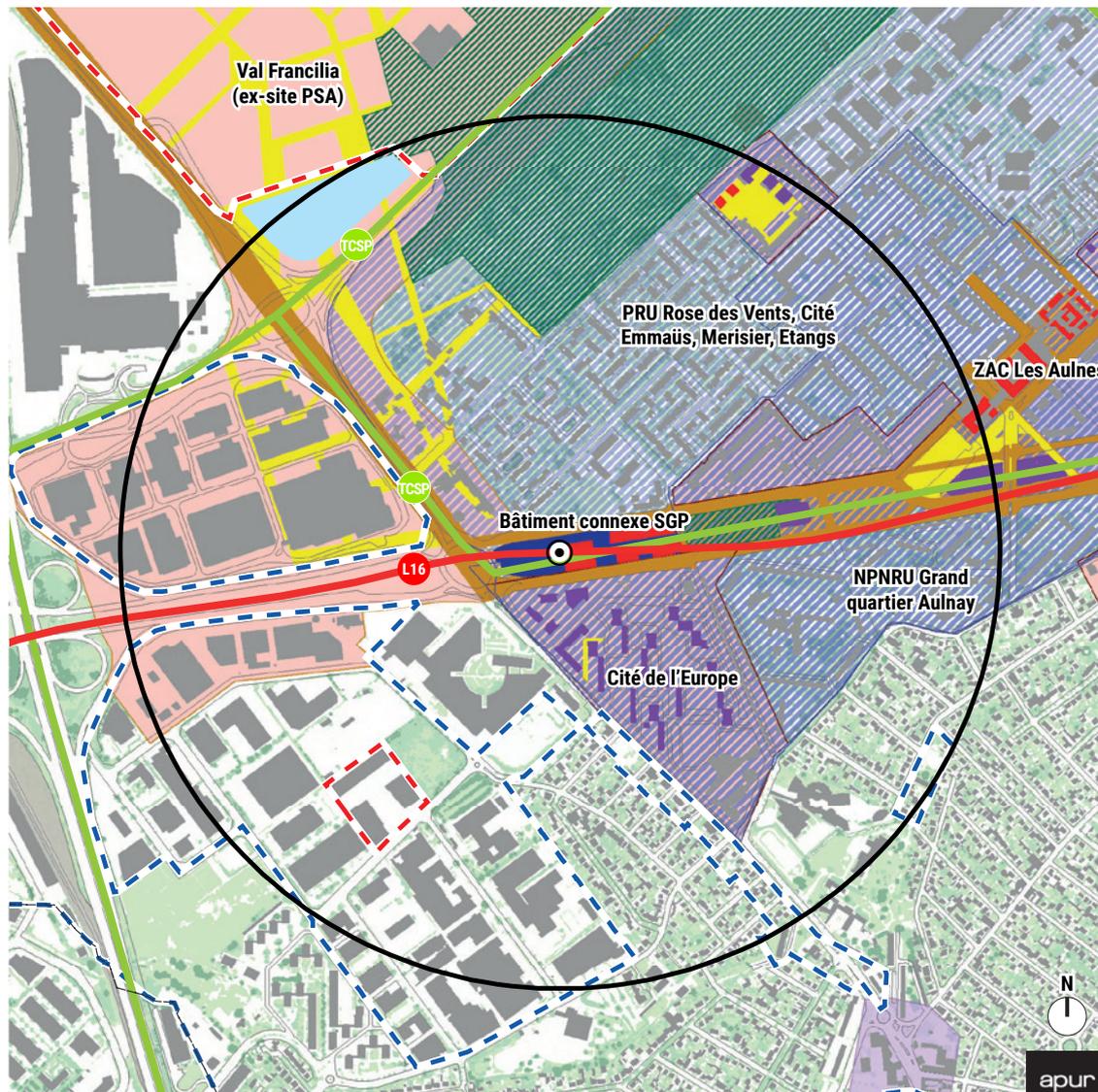
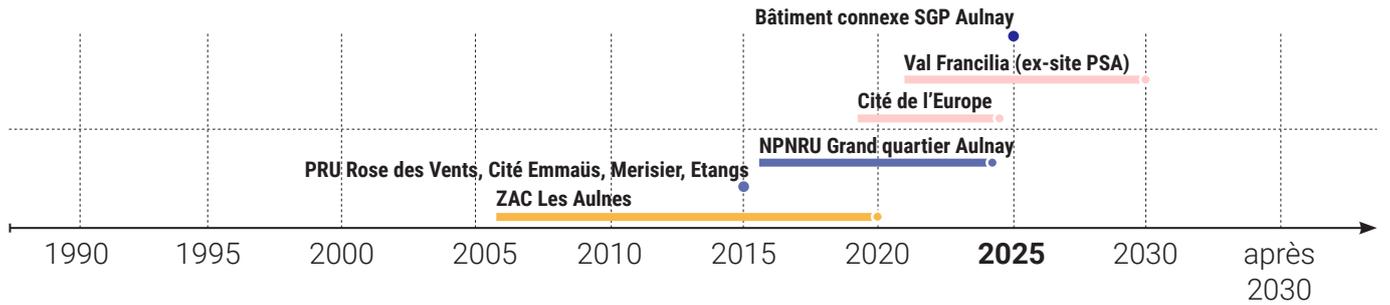
661 ha de surface de projets
 dont 137 ha strictement dans le quartier de gare
 soit 68 % de la surface du quartier de gare

935 000 m² de surface de plancher
 totale

3 600 logements
 dont 3 363 logements restent à bâtir

276 200 m² de logements
 dont 276 200 m² de logements restent à bâtir

31 800 m² d'activités
 dont 31 800 m² d'activités restent à bâtir



30 000 m² de commerces
 dont 30 000 m² de commerces restent à bâtir

163 000 m² d'espaces verts publics
 dont 150 000 m² d'espaces verts restent à livrer



© Société du Grand Paris – Beckmann N'Thépé Architectes - Wilmotte & associés

	PRU Rose des Vents, Cité Emmaüs, Merisier, Etangs	ZAC Les Aulnes	Cité de l'Europe	NPNRU Grand quartier Aulnay	Bâtiment connexe SGP Aulnay	Val Francilia (ex-site PSA)
Communes de rattachement	Aulnay-sous-Bois	Aulnay-sous-Bois	Aulnay-sous-Bois	Sevrans	Aulnay-sous-Bois	Aulnay-sous-Bois
Type de projet	PRU	ZAC	Autre	PRU	Projet connexe SGP	Autre
Date d'achèvement	2015	2020	2024	2024	2025	2030
Surface au sol (ha)	196	11	14	296	2,1	169
Nombre de logements	NC	300	0	187	371	3 300
Logements (m²)	NC	21 200	0	12 903	26 446	255 000
dont logements sociaux (m²)	NC	NC	0	NC	0	NC
Bureaux (m²)	NC	0	NC	NC	0	NC
Activités (m²)	NC	31 800	NC	NC	0	NC
Equipements (m²)	NC	NC	NC	NC	204	NC
Commerces (m²)	NC	2 000	NC	NC	966	28 000
Hôtels (m²)	NC	0	NC	NC	0	0
Surface de plancher totale (m²)	NC	55 000	NC	12 903	27 616	880 000
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	13 000	NC	NC	NC	150 000
Nombre de places de stationnement	NC	180	130	NC	80	1 530
Densité bâtie du projet *	NC	0,5	NC	-	1,3	0,5
Maîtrise d'ouvrage	NC	Sequano Aménagement	Emmaüs-Habitat	NC	Eiffage Verrechia	Ville d'Aulnay-sous-Bois
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	Nadau / Lavergne	NC	NC	Wilmotte	Richez Associés

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol Opération livrée

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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Bagneux

15 SUD

4 PROJETS

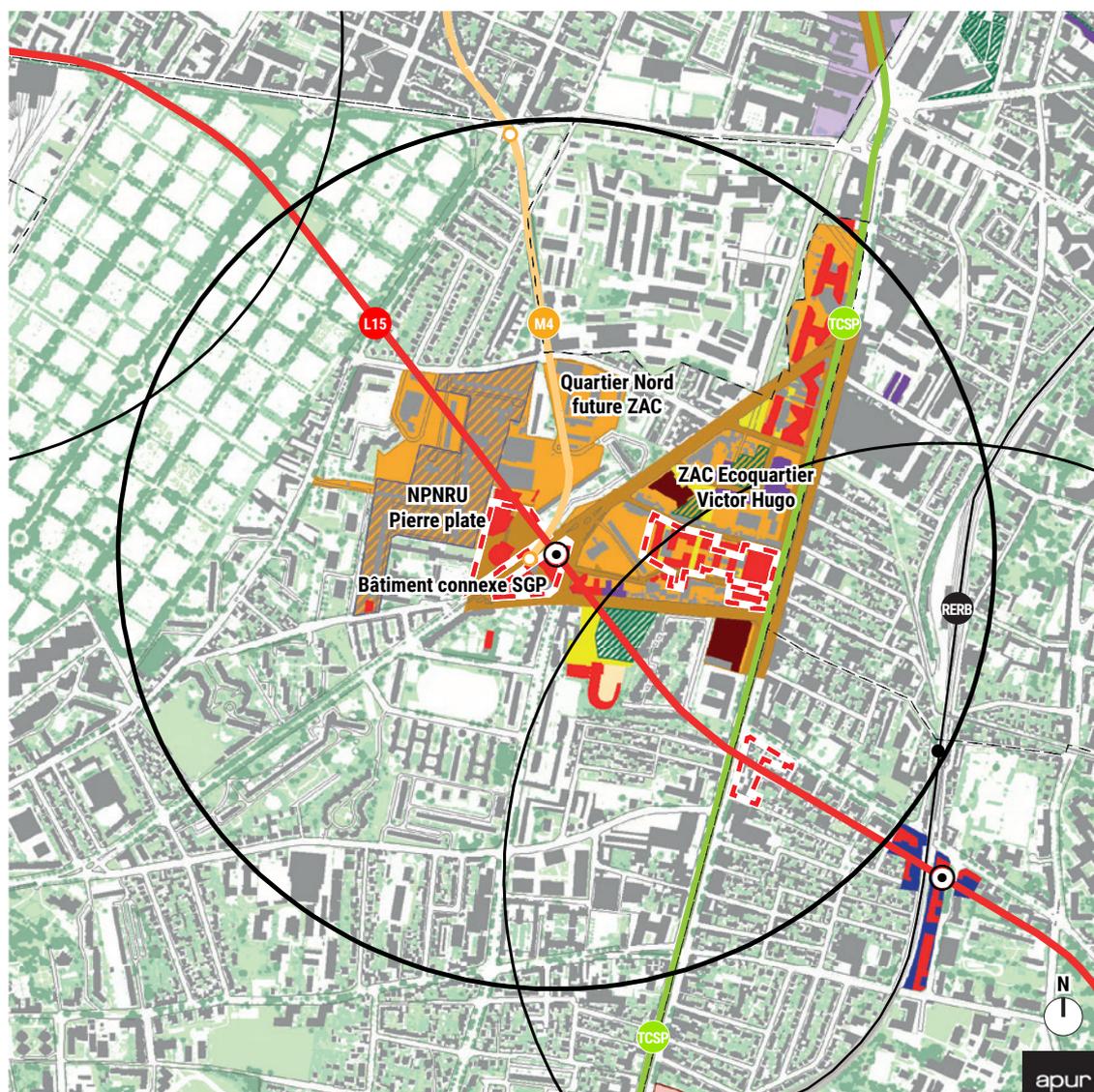
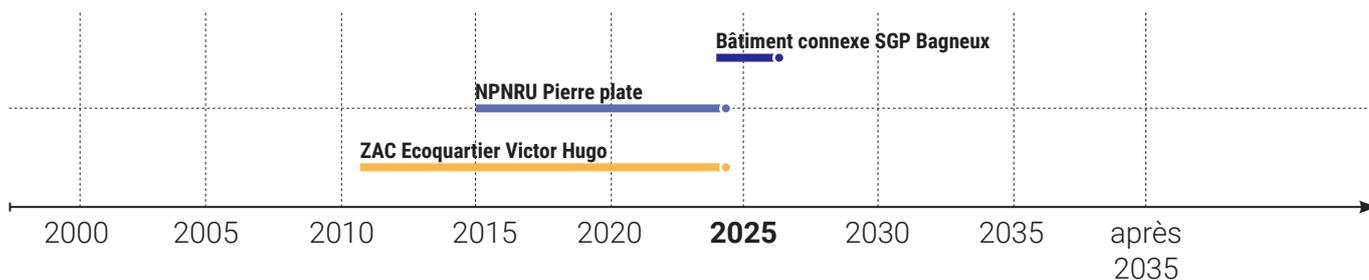
36 ha de surface de projets
dont 30 ha strictement dans le quartier de gare
soit 15 % de la surface du quartier de gare

360 851 m² de surface de plancher
totale

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	Bâtiment connexe SGP Bagneux	Quartier Nord future ZAC
Communes de rattachement	Bagneux	Bagneux	Bagneux	Bagneux
Type de projet	PRU	ZAC	Projet Connexe SGP	ZAC
Date d'achèvement	2024	2024	2024 - 2026	NC
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
Hôtels (m²)	0	0	0	non défini
Surface de plancher totale (m²)	81 351	279 500	32 965	non défini
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	non défini
Surface d'espaces verts publics (m²)	0	0	0	non défini
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	non défini
Densité bâtie du projet *	-	1,4	compris dans ZAC V.Hugo	non défini
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Bagneux	Sadev 94	SGP/SEMABA Opérateur : groupement Nexity-Sodéarif	non défini
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	Arte Charpentier Architecte/ BERIM	Marc Mimram/Brénac&Gonzalez	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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Bry - Villiers - Champigny

15 SUD

10 PROJETS

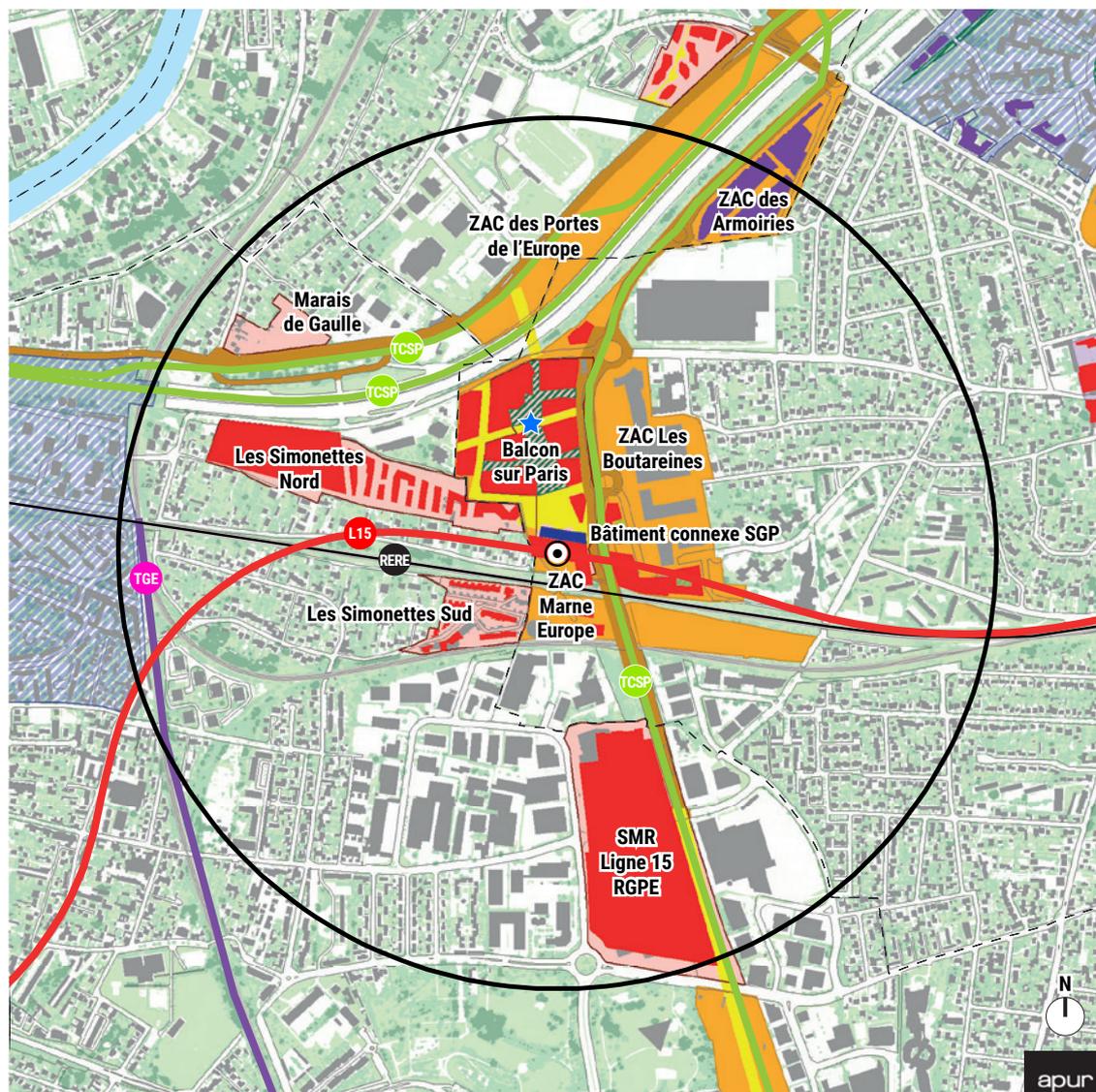
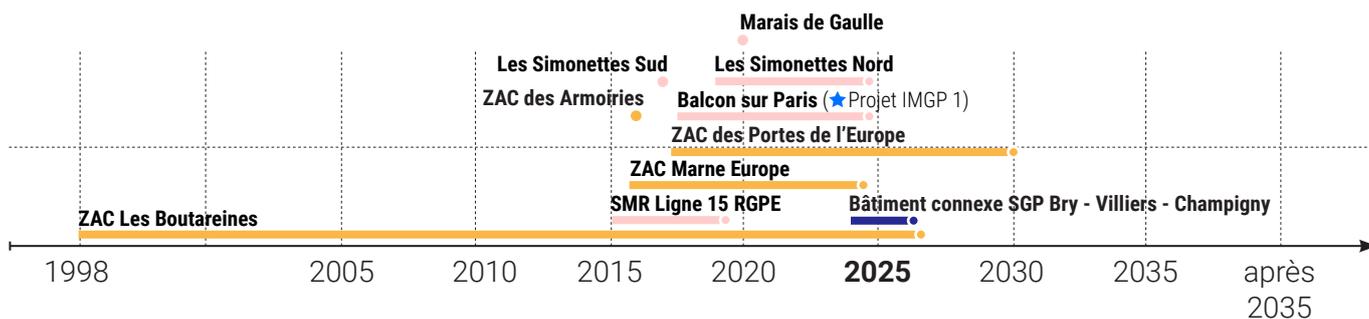
48 ha de surface de projets
dont **46 ha** strictement dans le quartier de gare
soit **23 %** de la surface du quartier de gare

368 648 m² de surface de plancher
totale

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

30 051 m² d'hôtels
dont 30 051 m² d'hôtels restent à bâtir

5 500 m² d'équipements
dont 5 500 m² d'équipements restent à bâtir

20 000 m² d'espaces verts publics
dont 20 000 m² d'espaces verts restent à livrer

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	Balcon sur Paris	Les Simonettes Nord	Bâtiment connexe SGP Bry - Villiers - Champigny	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	Projet 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	NC	115	0	99	933	708	400	273	0	non défini
Logements (m ²)	NC	11 000	0	6 000	62 500	47 500	28 000	9 281	0	non défini
dont logements sociaux (m ²)	NC	0	0	NC	8 750	6 650	NC	0	0	non défini
Bureaux (m ²)	NC	0	0	0	75 000	34 000	10 000	6 300	22 600	non défini
Activités (m ²)	NC	0	50 000	5 000	3 650	3 650	12 000	0	0	non défini
Equipements (m ²)	NC	0	0	0	0	0	0	0	5 500	non défini
Commerces (m ²)	30 000	0	0	347	17 000	16 000	0	2 700	0	non défini
Hôtels (m ²)	NC	0	0	2 051	28 000	23 200	0	0	0	non défini
Surface de plancher totale (m ²)	30 000	11 000	50 000	13 398	186 150	126 850	50 000	18 261	28 100	non défini
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	non défini
Surface d'espaces verts publics (m ²)	NC	0	0	0	28 000	20 000	0	0	0	non défini
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	non défini
Densité bâtie du projet *	0,7	0,5	0,8	0,8	1,7	3,3	1,0	6,3	0,4	non défini
Maitrise d'ouvrage	EPAMARNE	Sadev 94	SGP	Sadev 94	EPAMARNE	EPAMARNE	Ville de Champigny-sur-Marne; Sadev 94	SGP / Opérateur : Compagnie de Phalsbourg	EPAMARNE	EPAMARNE
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	Lebard Simonneau-Hennig Geru	EGIS Bâtiment / Richez Associés	NC	Atelier Ruelle	Kengo Kuma/XTU/Boeri/Green/OXO/Koz	François Leclercq	X-TU Architects	NC	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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Champigny Centre

15 SUD

9 PROJETS

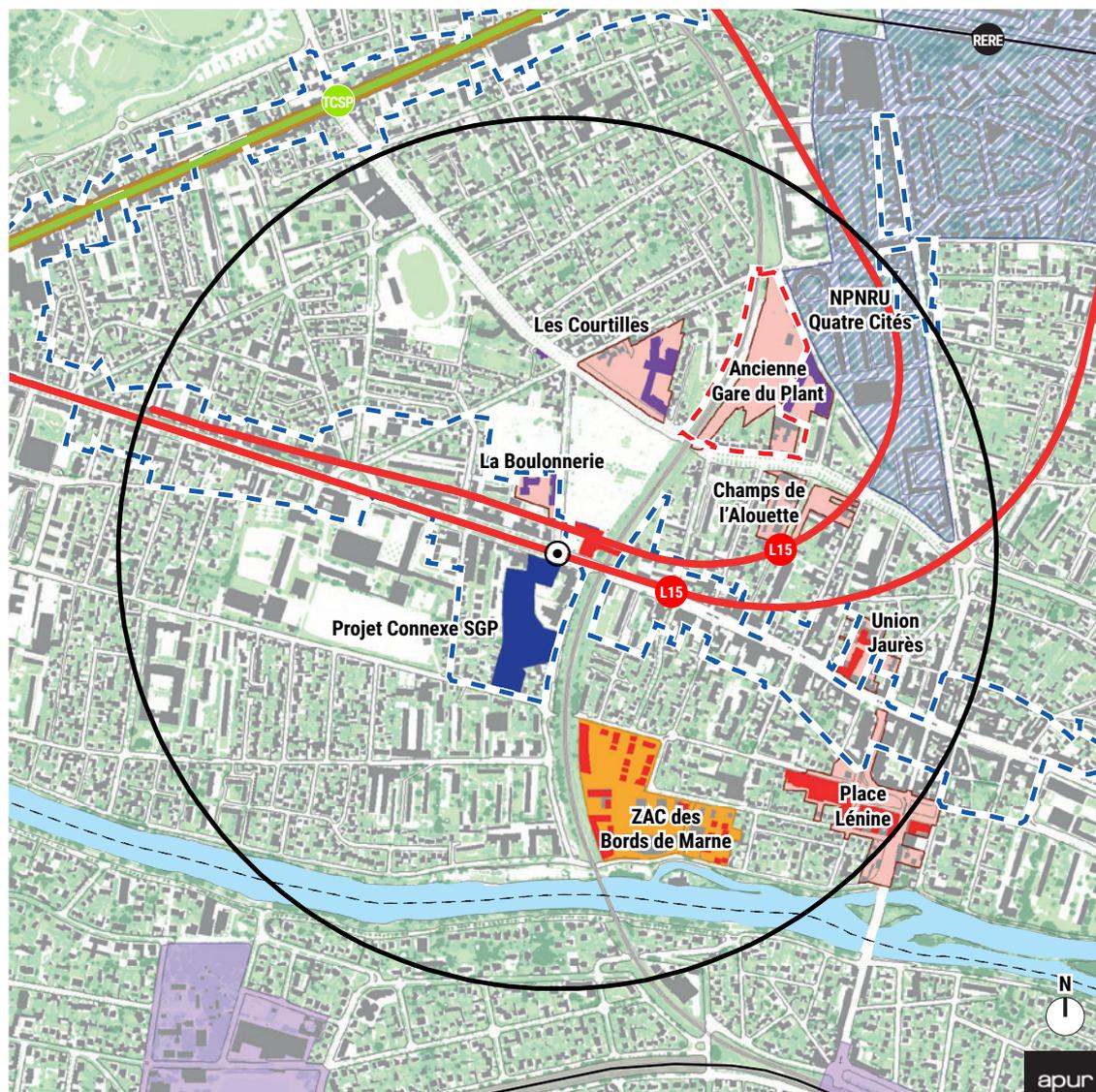
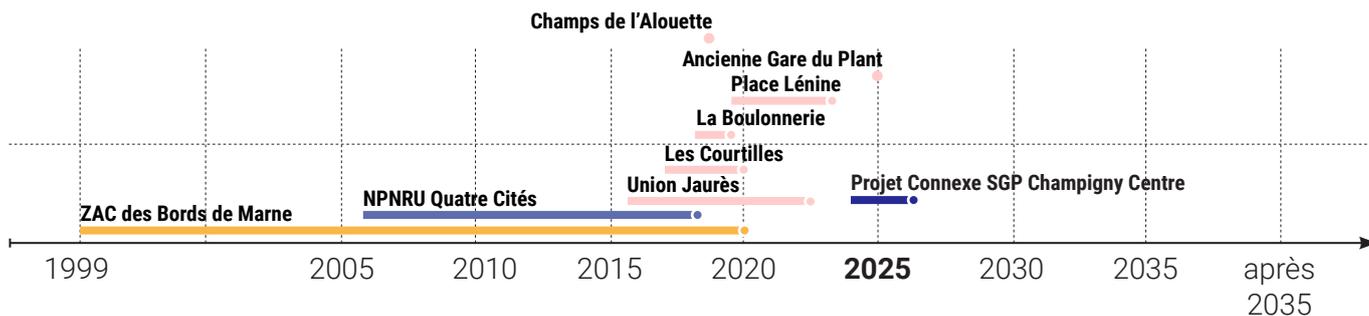
55 ha de surface de projets
dont 24 ha strictement dans le quartier de gare
soit 12 % de la surface du quartier de gare

156 756 m² de surface de plancher
totale

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

6 500 m² d'hôtels
dont 6 500 m² d'hôtels restent à bâtir

4 685 m² d'espaces verts publics
dont 4685 m² d'espaces verts restent à livrer



© 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 Champigny Centre	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	Projet 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)	NC	NC	4 830	NC	0	5 637	5 696	0	NC
Bureaux (m²)	0	NC	0	NC	15 000	non défini	0	0	NC
Activités (m²)	900	NC	0	NC	0	0	198	0	15 000
Equipements (m²)	0	NC	0	NC	0	1 000	0	0	NC
Commerces (m²)	250	500	0	NC	0	4 294	4 197	530	1 500
Hôtels (m²)	0	NC	0	NC	6 500	0	0	0	NC
Surface de plancher totale (m²)	21 950	25 500	9 628	6 900	21 500	24 083	20 365	5 330	21 500
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	0	NC	1 635	NC	0	0	3 050	0	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	-	4,0	2,2	0,4	0,5	2,5	2,3	3,6	0,7
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Champigny-sur-Marne	NC	Opérateur : Altarea Cogedim	NC	Ville de Champigny-sur-Marne / Sadev 94	Sadev 94	Opérateur : Bouygues Immobilier	SGP	NC
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	NC	Cenci & Jacquot	NC	TAG Architecte	Agence François Leclercq	Groupe A	NC	NC

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014

- Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Châtillon - Montrouge

6 PROJETS

237 logements
dont 175 logements restent à bâtir

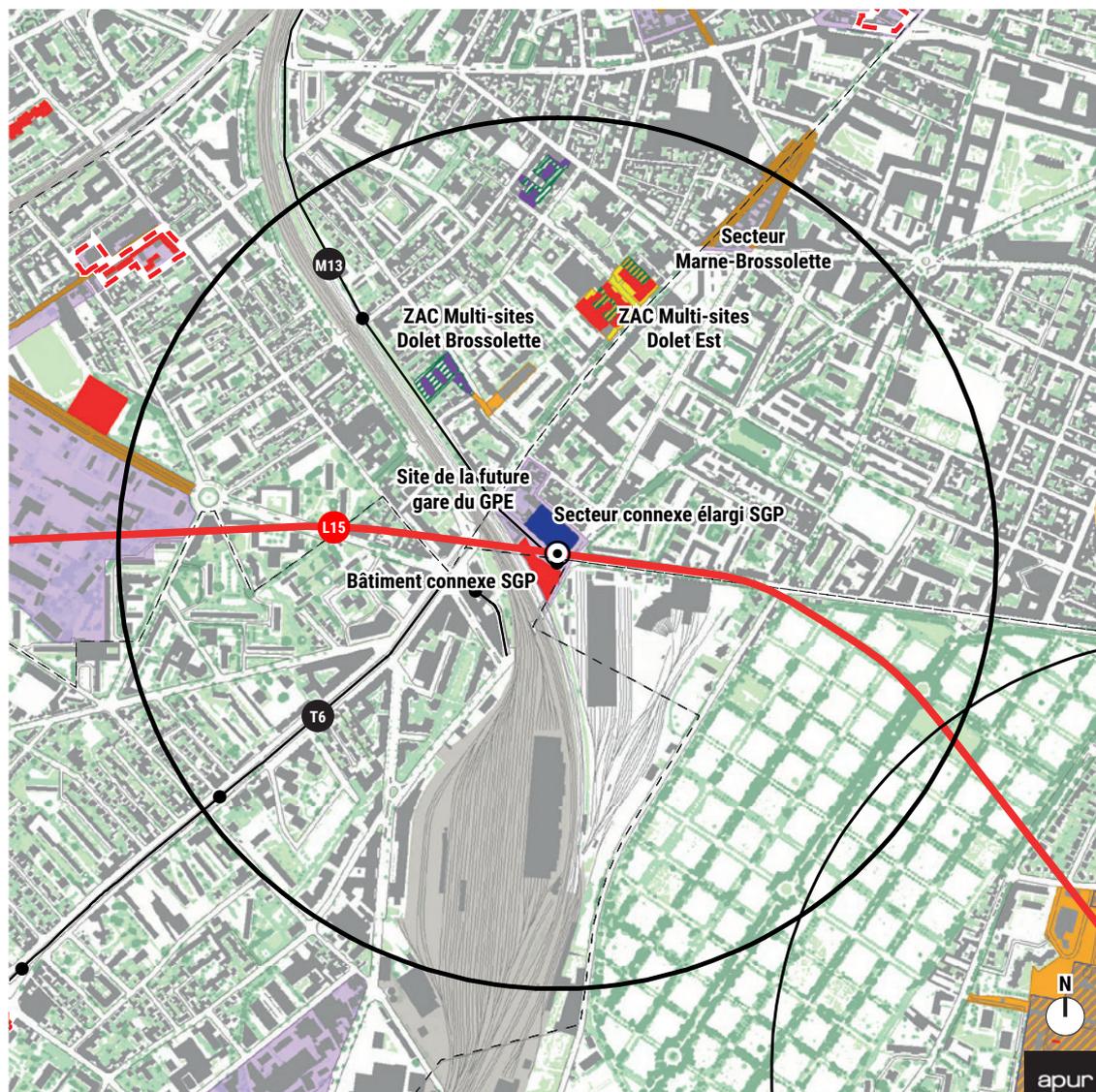
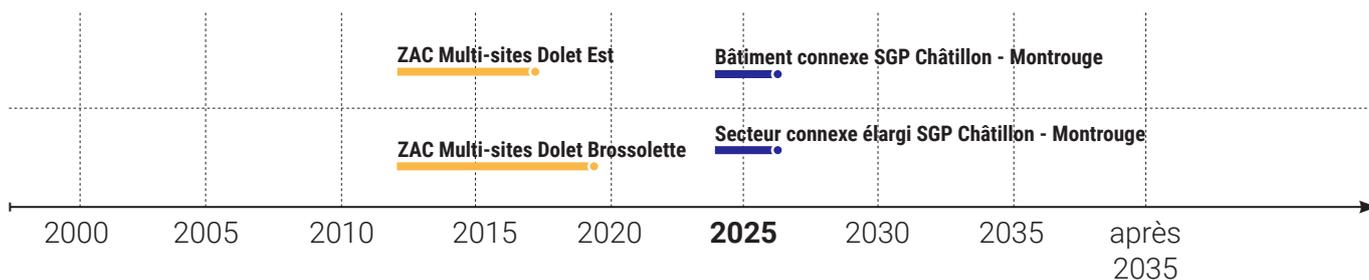
15 SUD

5 ha de surface de projets
dont 5 ha strictement dans le quartier de gare
soit 3 % de la surface du quartier de gare

33 600 m² de logements
dont 12 200 m² de logement restent à bâtir

57 550 m² de surface de plancher
totale

20 600 m² de bureaux
dont 7 200 m² de bureaux restent à bâtir



3 350 m² de commerces
dont 2 600 m² de commerces restent à bâtir

940 m² d'espaces verts publics
dont 0 m² d'espaces verts restent à livrer



© Société du Grand Paris - Périphériques Architectes

	ZAC Multi-sites Dolet Est	ZAC Multi-sites Dolet Brossolette	Secteur connexe élargi SGP	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 SGP	Projet Connexe SGP	OAP	OAP
Date d'achèvement	2017	2019	2024 - 2026	2024 - 2026	NC	NC
Surface au sol (ha)	0,2	1,1	0,5	0,3	1	-
Nombre de logements	65	127	110	0	-	-
Logements (m ²)	5 000	26 400	7 200	0	-	-
dont logements sociaux (m ²)	5 000	14 931	1 944	0	-	-
Bureaux (m ²)	0	13 400	0	7 200	-	-
Activités (m ²)	0	0	0	0	-	-
Equipements (m ²)	0	0	0	0	-	-
Commerces (m ²)	0	750	2 600	0	-	-
Hôtels (m ²)	0	0	0	0	-	-
Surface de plancher totale (m ²)	5 000	40 500	9 800	7 200	-	-
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	-	-
Surface d'espaces verts publics (m ²)	0	940	0	0	-	-
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	-	-
Densité bâtie du projet *	2,3	3,7	2,1	2,2	-	-
Maîtrise d'ouvrage	CITALLIOS	CITALLIOS	SGP	SGP Opérateur : ICADE promotion	Ville de Montrouge	Ville de Montrouge
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet {
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Chevilly Trois-Communes

14 SUD

9 PROJETS

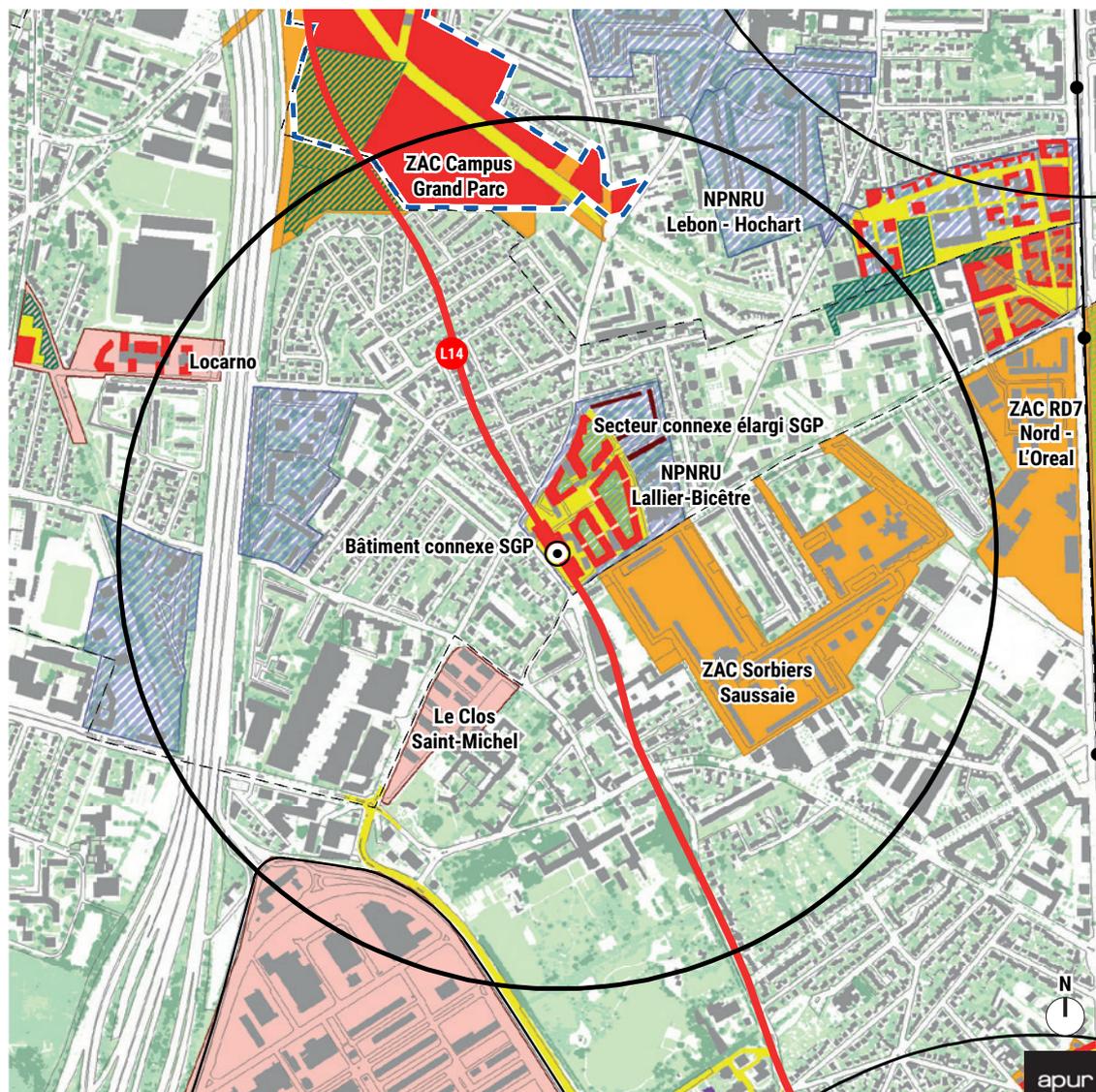
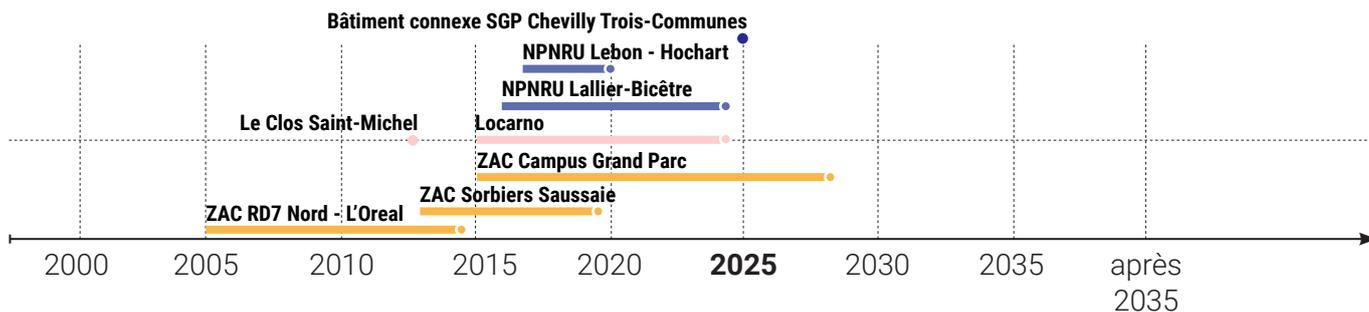
150 ha de surface de projets
 dont 41 ha strictement dans le quartier de gare
 soit 20 % de la surface du quartier de gare

750 248 m² de surface de plancher
 totale

6 783 logements
 dont 6 162 logements restent à bâtir

367 436 m² de logements
 dont 318 047 m² de logements restent à bâtir

203 000 m² de bureaux
 dont 153 000 m² de bureaux restent à bâtir



112 500 m² d'activités
dont 0 m² d'activités restent à bâtir

9 000 m² d'hôtels
dont 9 000 m² d'hôtels restent à bâtir

33 012 m² d'équipements
dont 32 012 m² d'équipements restent à bâtir

32 630 m² d'espaces verts publics
dont 30 000 m² d'espaces verts restent à livrer

25 300 m² de commerces
dont 25 300 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Franklin AZZI
Architecture - TGTFF

	Le Clos Saint-Michel	ZAC RD7 Nord - L'Oreal	ZAC Sorbiers Saussaie	NPNRU Lebon - Hochart	NPNRU Lallier-Bicêtre	Locarno	Bâtiment connexe SGP Chevilly Trois-Communes	ZAC Campus Grand Parc	Secteur connexe élargi SGP/ Ville Chevilly Larue - ANRU -
Communes de rattachement	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	Villejuif	L'Haj-les-Roses	L'Haj-les-Roses	L'Haj-les-Roses	Villejuif	Chevilly-Larue
Type de projet	Autre	ZAC	ZAC	PRU	PRU	Autre	Projet connexe	ZAC	Projet connexe
Date d'achèvement	2013	2014	2019	2020	2024	2024	2025	2027-2028	NC
Surface au sol (ha)	3	8	15	34	7	2	0,2	82	NC
Nombre de logements	281	340	380	NC	390	280	46	4 300	766
Logements (m ²)	19 389	30 000	3 917	NC	26 910	18 200	3 000	215 000	51 020
dont logements sociaux (m ²)	0	NC	880	NC	NC	NC	0	48 000	12 900
Bureaux (m ²)	0	50 000	0	NC	NC	0	3 000	150 000	0
Activités (m ²)	0	112 500	0	NC	NC	0	0	0	0
Equipements (m ²)	0	1 000	0	NC	NC	4 500	0	20 000	7 512
Commerces (m ²)	0	NC	0	NC	NC	500	500	21 000	3 300
Hôtels (m ²)	0	NC	0	NC	NC	0	0	9 000	0
Surface de plancher totale (m ²)	19 389	193 500	3 917	NC	26 910	23 200	6 500	415 000	61 832
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	2 630	NC	NC	NC	NC	NC	NC	30 000	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	80	NC	NC	120	0	NC	NC
Densité bâtie du projet *	0,7	2,5	0	NC	-	0,9	4,2	0,5	NC
Maîtrise d'ouvrage	SCI Le Clos Saint-Michel / Solidarité Patri-moine ICADE	Sadev 94	Sadev 94	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	ANRU	Citallios	SGP	EPT 12 Sadev 94	SGP
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Agence RVA	NC	NC	NC	NC	NC	non défini	TVK / agence TER	non défini

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Clichy - Montfermeil

9 PROJETS

4 015 logements
dont 2 595 logements restent à bâtir

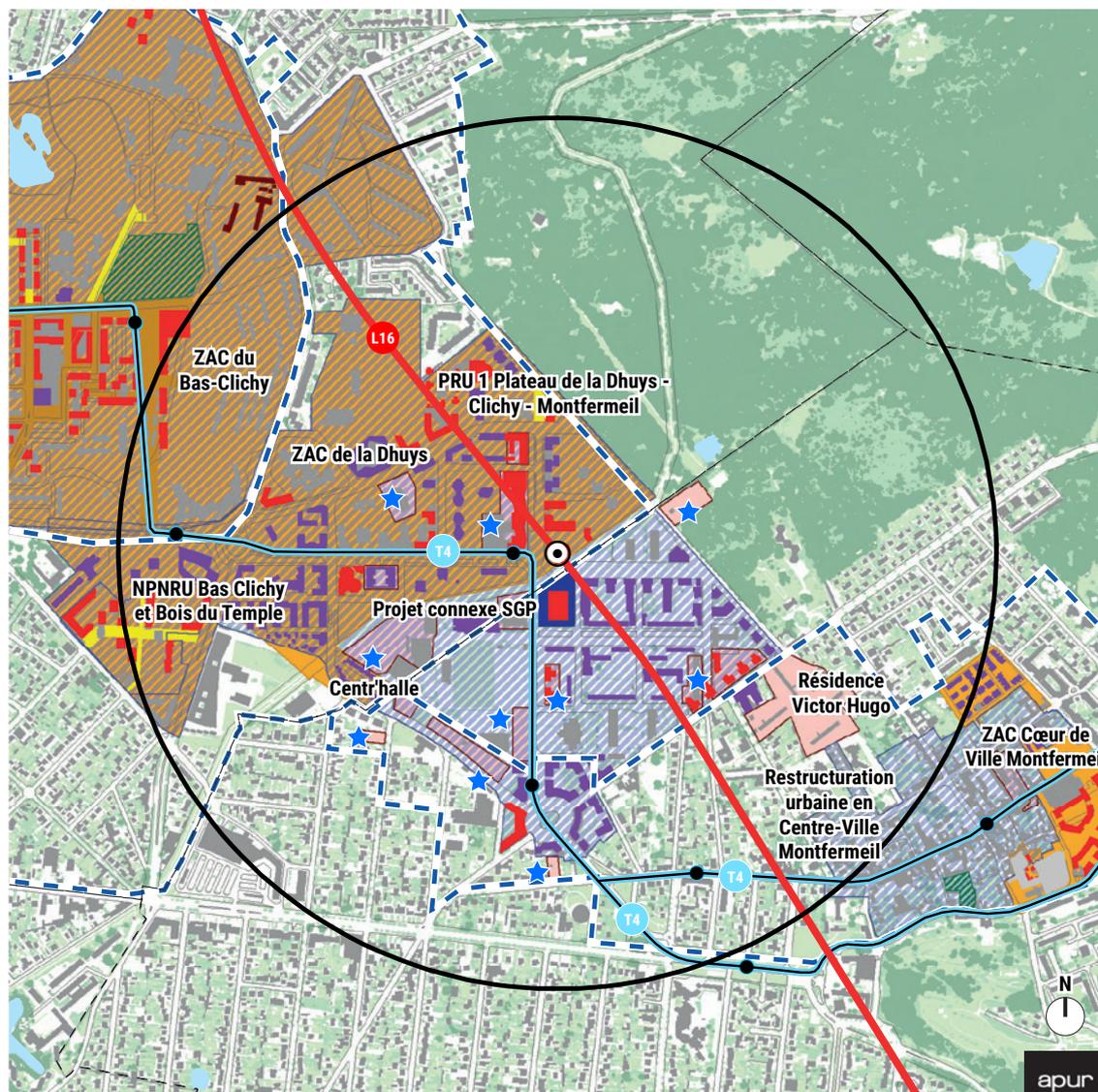
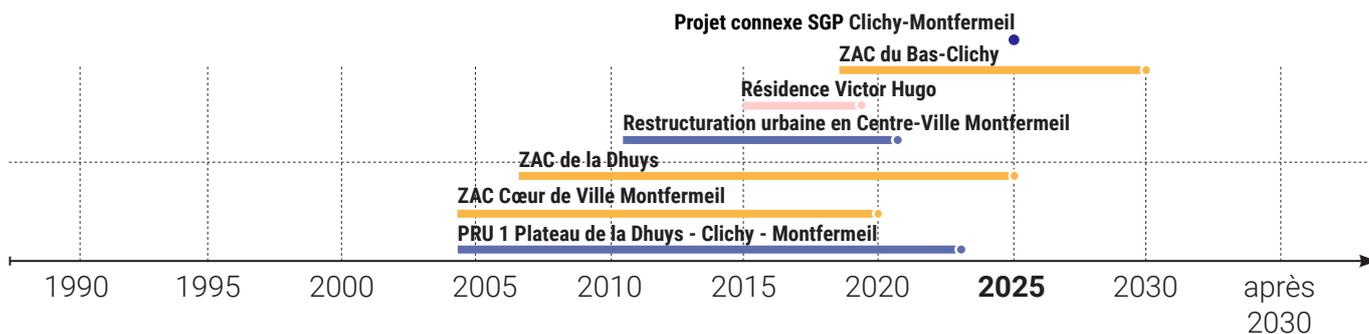
16

156 ha de surface de projets
dont 84 ha strictement dans le quartier de gare
soit 42 % de la surface du quartier de gare

281 602 m² de logements
dont 162 712 m² de logements restent à bâtir

310 355 m² de surface de plancher
totale

2 750 m² de bureaux
dont 275 m² de bureaux restent à bâtir



8 772 m² d'activités
dont 6 297 m² d'activités restent à bâtir

130 000 m² d'espaces verts publics
dont 130 000 m² d'espaces verts restent à livrer

1 350 m² d'équipements
dont 1 134 m² d'équipements restent à bâtir

15 881 m² de commerces
dont 11 191 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Miralles Tagliabue, Bordas+Peiro

	Résidence Victor Hugo	ZAC Cœur de Ville Montfermeil	Restructuration urbaine en Centre-Ville Montfermeil	PRU 1 Plateau de la Dhuis - Clichy - Montfermeil	Projet connexe SGP Clichy - Montfermeil	ZAC de la Dhuis	ZAC du Bas-Clichy	NPNRU Bas Clichy et Bois du Temple	Cent'halle
Communes de rattachement	Montfermeil	Montfermeil	Montfermeil	Clichy-sous-Bois et Montfermeil	Montfermeil	Clichy-sous-Bois	Clichy-sous-Bois	Clichy-sous-Bois	Montfermeil
Type de projet	AUT	ZAC	PRU	PRU	Projet Connexe	ZAC	ZAC	PRU	IMGP 1
Date d'achèvement	2019	2020	2021	2023	2025	2025	2030	NC	NC
Surface au sol (ha)	2	6	12	65	0,6	44,1	85	-	6
Nombre de logements	0	975	203	2 093	non défini	1 296	1 520	-	21
Logements (m ²)	0	65 250	11 250	144 417	non défini	114 500	89 180	-	1 422
dont logements sociaux (m ²)	0	7 800	3 100	NC	non défini	63 150	35 865	-	NC
Bureaux (m ²)	0	0	0	0	non défini	2 750	0	-	0
Activités (m ²)	0	0	0	0	non défini	2 750	4 600	-	1 422
Equipements (m ²)	0	1 350	0	NC	non défini	NC	non défini	-	NC
Commerces (m ²)	0	1 750	750	0	non défini	4 500	5 600	-	3 281
Hôtels (m ²)	0	0	0	0	non défini	0	0	-	0
Surface de plancher totale (m ²)	0	68 350	12 000	144 417	non défini	124 500	99 380	-	18 339
Surface d'espaces publics (m ²)	0	NC	NC	NC	non défini	68 000	178 000	-	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	0	NC	NC	NC	non défini	NC	130 000	-	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	118	NC	non défini	NC	NC	-	NC
Densité bâtie du projet *	0	1,1	-	-	non défini	0,3	0,1	-	0,3
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Montfermeil	Valophis / Expansiel	Sequano	Villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil	non défini	GPA	EPF Île-de-France (concessionnaire: Grand Paris Aménagement)	-	Groupe Pichet
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	NC	NC	Atelier ville et paysage / AREP (Montfermeil) Bécard et Palay / AREP (Clichy-sous-Bois)	non défini	Urbaniste coordonnateur : BECARDMAP / BET VRD : AREP VILLE	Architecte urbaniste coordinateur : Lambert Lénack Paysagiste : Base	-	Miralles Tagliabue, Ilimelgo, Land'act

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Créteil l'Échat

15 SUD

7 PROJETS

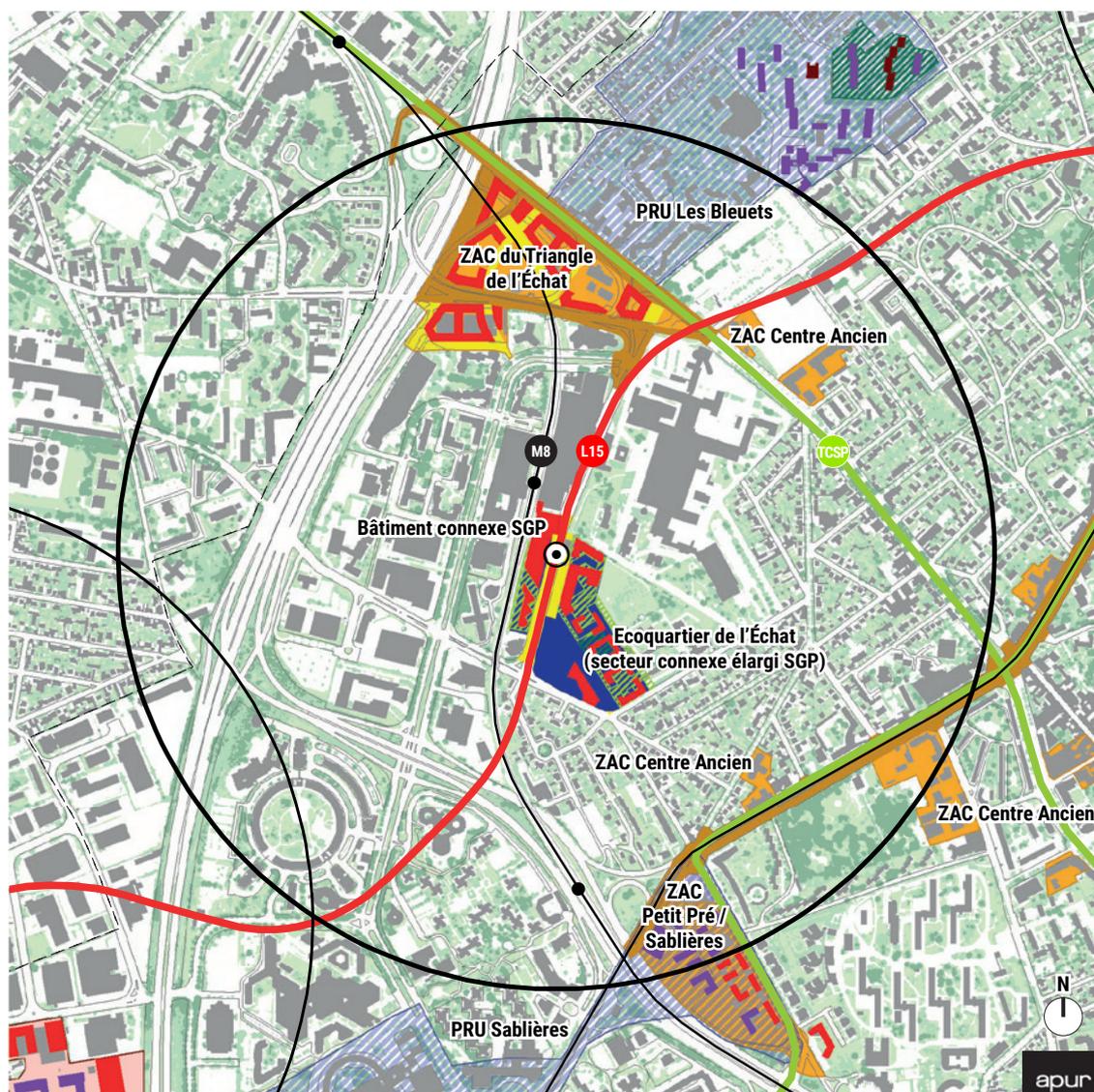
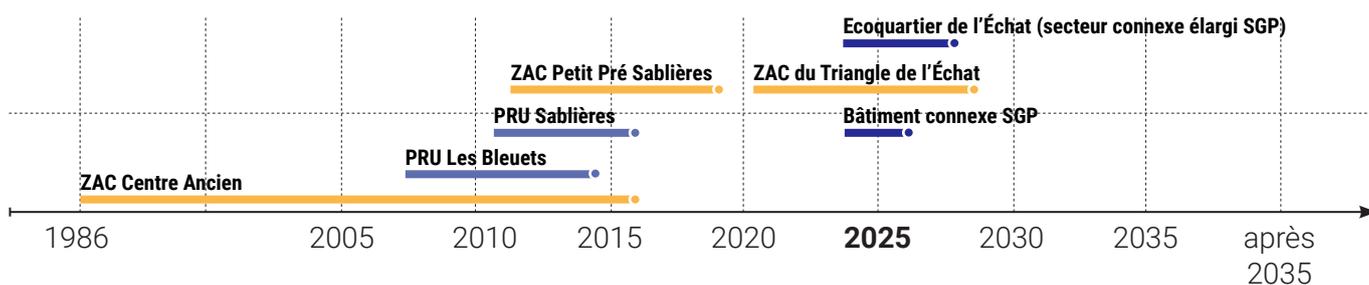
89 ha de surface de projets
dont 27 ha strictement dans le quartier de gare
soit 13 % de la surface du quartier de gare

396 534 m² de surface de plancher
totale

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

10 000 m² d'hôtels
dont 10 000 m² d'hôtels 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 - 5r-1AA

	PRU Les Bleuets	PRU Sablières	ZAC Centre Ancien	ZAC Petit Pré / Sablières	Bâtiment Connexe SGP Créteil l'Echat	Ecoquartier de l'Échat (secteur connexe élargi SGP)	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	NC	960	516	358	550	1 450
Logements (m ²)	36 777	NC	80 000	35 604	16 233	35 750	90 000
dont logements sociaux (m ²)	36 777	NC	0	18 699	10 293	10 725	27 000
Bureaux (m ²)	0	NC	4 405	8 200	6 000	0	35 000
Activités (m ²)	0	NC	15 595	0	0	12 000	0
Équipements (m ²)	0	NC	4 970	0	0	4 000	non défini
Commerces (m ²)	0	NC	0	0	0	0	2 000
Hôtels (m ²)	0	NC	0	0	0	0	10 000
Surface de plancher totale (m ²)	36 777	NC	104 970	43 804	22 233	51 750	137 000
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	NC	NC	0	0	0	0	non défini
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	-	-	1,4	0,9	3,6	1,5	1,4
Maitrise 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
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Agence RIVA	NC	NC	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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Fort d'Issy - Vanves - Clamart



15 SUD

3 PROJETS

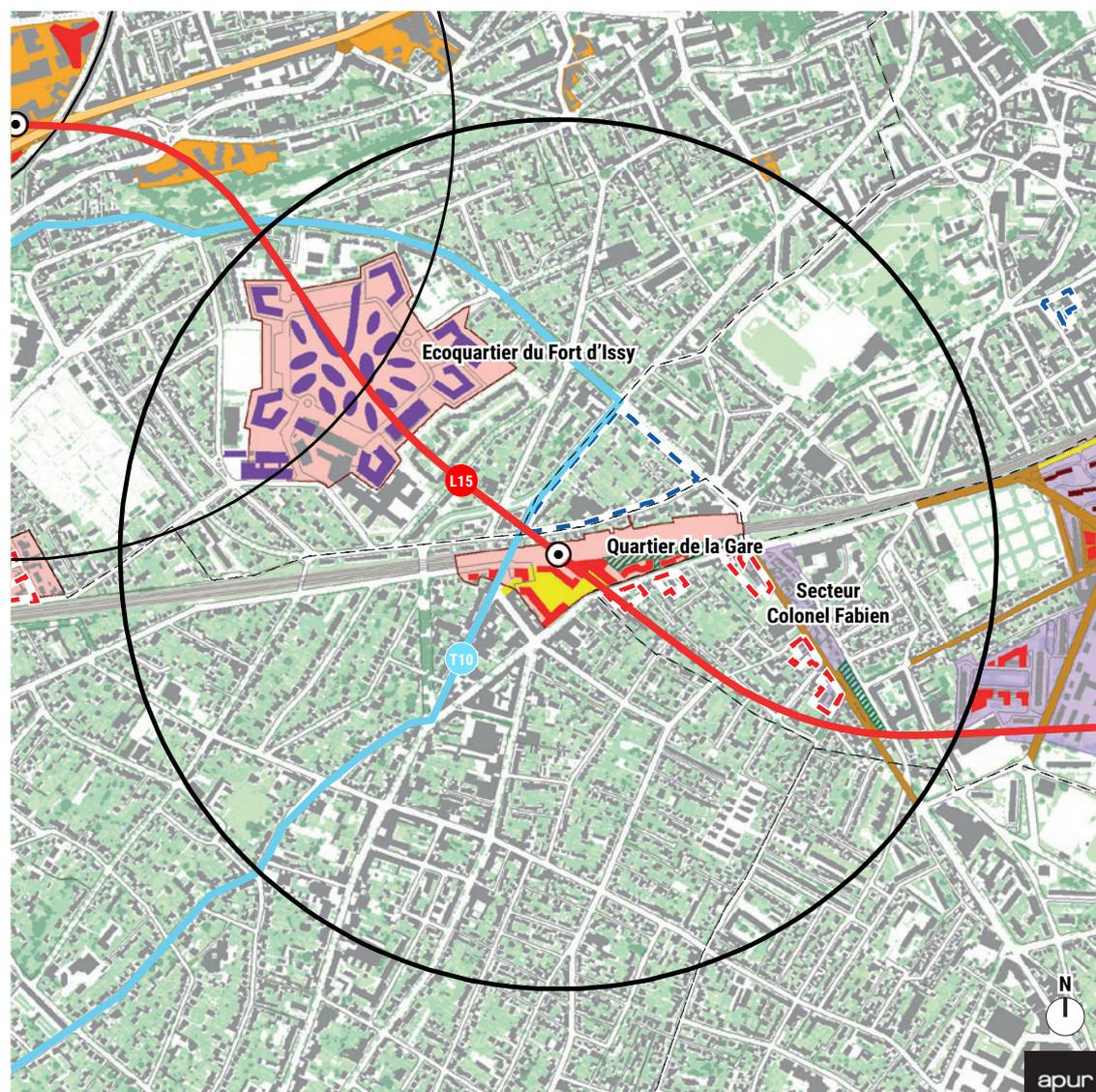
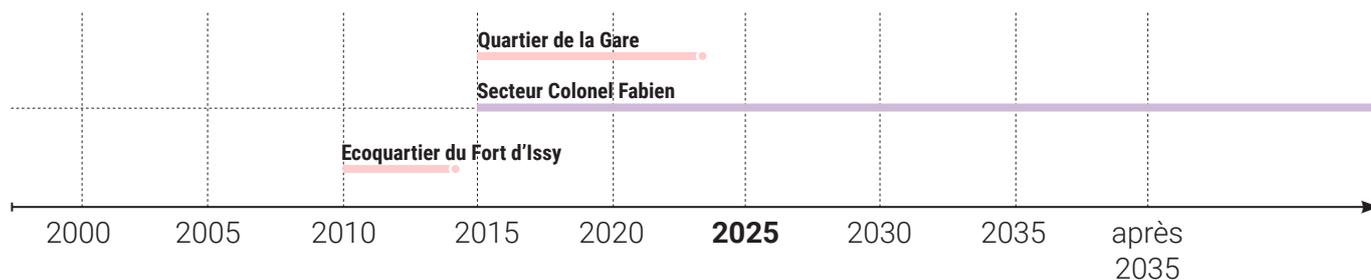
19 ha de surface de projets
dont **19 ha strictement dans le quartier de gare**
soit **10 % de la surface du quartier de gare**

187 313 m² de surface de plancher
totale

1 923 logements
dont **300 logements** restent à bâtir

105 153 m² de logements
dont **6 550 m²** de logement restent à bâtir

65 500 m² de bureaux
dont **18 000 m²** de bureaux restent à bâtir



800 m² d'activités
dont 800 m² d'équipements restent à bâtir

44 000 m² d'espaces verts publics
dont 0 m² d'espaces verts restent à livrer

12 760 m² d'équipements
dont 600 m² d'équipements 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	NC
Surface au sol (ha)	12	4,5	2,1
Nombre de logements	1 623	300	-
Logements (m ²)	98 603	6 550	-
dont logements sociaux (m ²)	18 226	2 550	-
Bureaux (m ²)	47 500	18 000	-
Activités (m ²)	0	800	-
Equipements (m ²)	12 160	600	-
Commerces (m ²)	1 500	1 600	-
Hôtels (m ²)	0	0	-
Surface de plancher totale (m ²)	159 763	27 550	-
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	-
Surface d'espaces verts publics (m ²)	44 000	0	-
Nombre de places de stationnement	NC	NC	-
Densité bâtie du projet *	1,3	0,6	-
Maitrise d'ouvrage	Ville d'Issy-les-Moulineaux Opérateur: Bouygues Immobilier	Aménageur : Ville de Clamart Opérateur : ICADE	Ville de Malakoff
Maitrise 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Issy RER

15 SUD

8 PROJETS

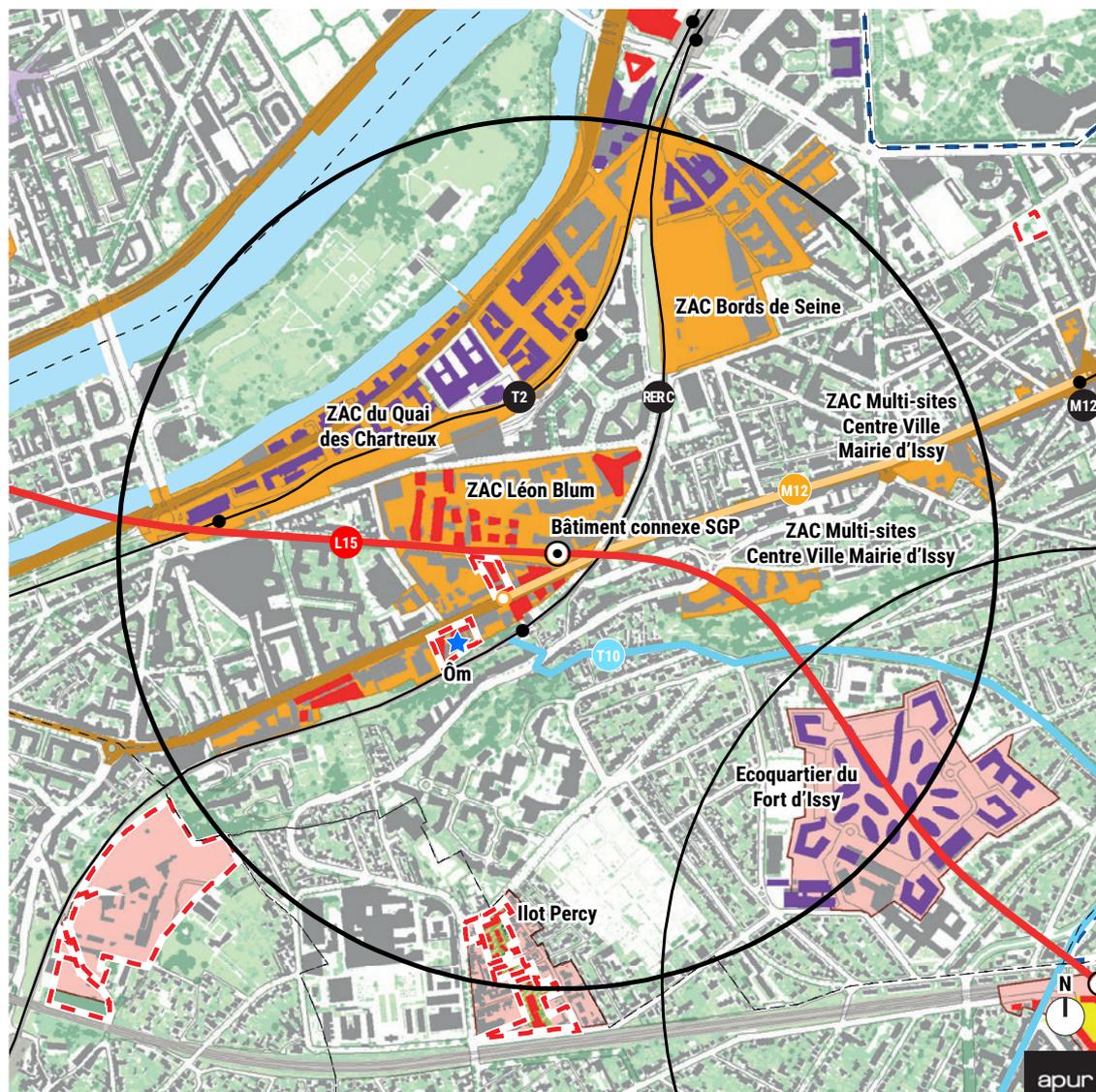
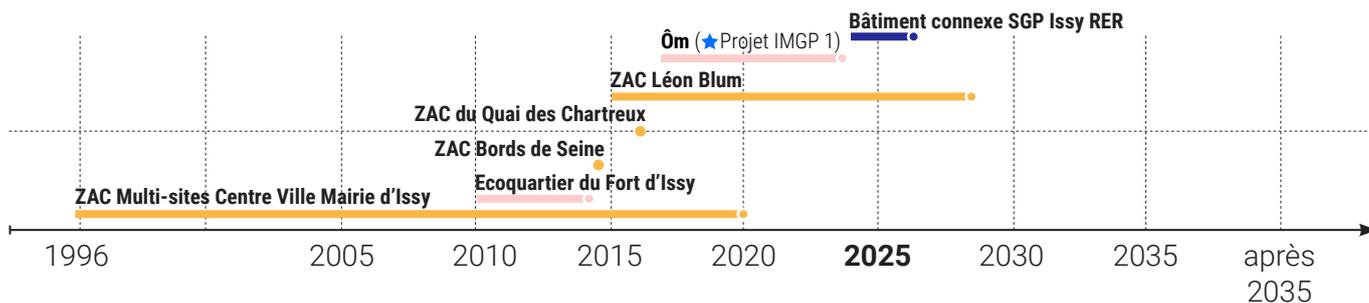
5 999 logements
dont 2 225 logements restent à bâtir

65 ha de surface de projets
dont 53 ha strictement dans le quartier de gare
soit 26 % de la surface du quartier de gare

381 125 m² de logements
dont 136 022 m² de logements restent à bâtir

540 739 m² de surface de plancher
totale

116 500 m² de bureaux
dont 28 144 m² de bureaux restent à bâtir



840 m² d'activités
dont 840 m² d'équipements restent à bâtir

44 350 m² d'espaces verts publics
dont 350 m² d'espaces verts restent à livrer

29 660 m² d'équipements
dont 6 555 m² d'équipements restent à bâtir

12 614 m² de commerces
dont 7 767 m² de commerces restent à bâtir



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

	Ecoquartier du Fort d'Issy	ZAC Bords de Seine	ZAC du Quai des Chartreux	ZAC Multi-sites Centre Ville Mairie d'Issy	Ôm	Bâtiment 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	Issy-les-Moulineaux	Clamart
Type de projet	Autre	ZAC	ZAC	ZAC	IMGP 1	Projet Connexe SGP	ZAC	Autre
Date d'achèvement	2013 - 2014	2014	2016	2020	2023	2024 - 2026	2028	NC
Surface au sol (ha)	12	18	10	6,3	0,2	0,1	17,4	1,2
Nombre de logements	1 623	782	702	667	107	108	1 950	167
Logements (m²)	98 603	52 000	48 500	46 000	6 866	7 020	116 500	12 502
dont logements sociaux (m²)	18 226	NC	NC	10 880	1 716	1 502	38 500	4 192
Bureaux (m²)	47 500	24 000	16 500	2 000	0	0	26 500	0
Activités (m²)	0	0	0	0	0	840	0	0
Equipements (m²)	12 160	0	6 000	5 000	402	0	6 500	0
Commerces (m²)	1 500	2 347	1 000	4 000	844	0	3 500	267
Hôtels (m²)	0	NC	NC	0	0	0	0	0
Surface de plancher totale (m²)	159 763	78 347	72 000	57 000	8 112	7 860	153 000	12 769
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	44 000	NC	NC	350	à définir	0	0	0
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	1,3	0,4	0,7	0,9	3,3	6,8	0,9	1,1
Maîtrise d'ouvrage	Ville d'Issy-les-Moulineaux / Bouygues Immobilier	Ville d'Issy-les-Moulineaux / SPL SOA	Ville d'Issy-les-Moulineaux / SPL SOA	Aménageur : SEMADS	Aménageur : SPL Seine Ouest Aménagement Promoteur : ICADÉ	MOA : SGP Opérateur : ICADÉ	Ville d' Issy-les-Moulineaux / SPL Seine Ouest Aménagement	Ville de Clamart
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	cf. portrait précédent de Fort d'Issy - Vanves - Clamart	Groupe Synthèse	Atelier 2A	NC	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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Kremlin-Bicêtre Hôpital

14 SUD

10 PROJETS

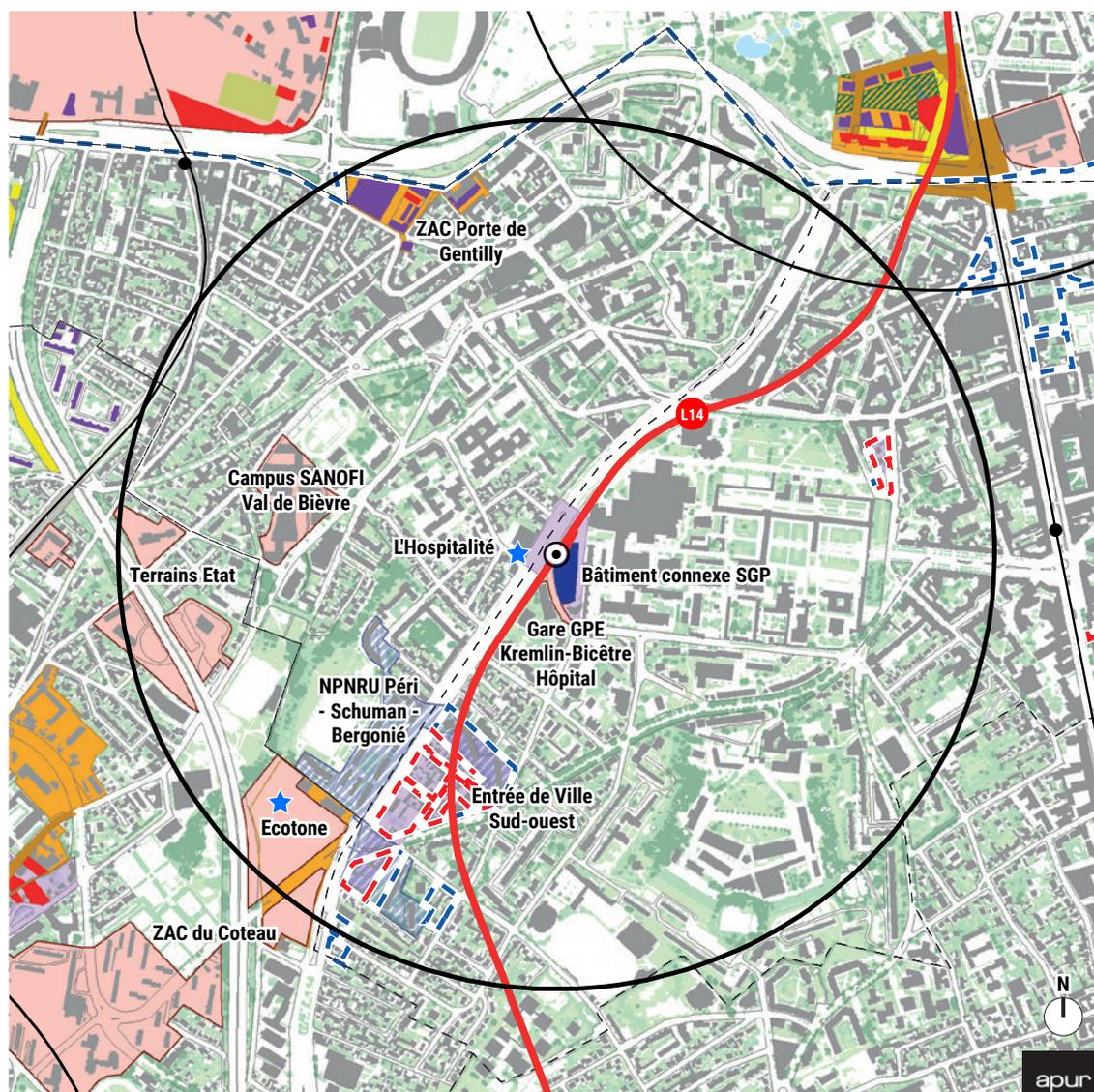
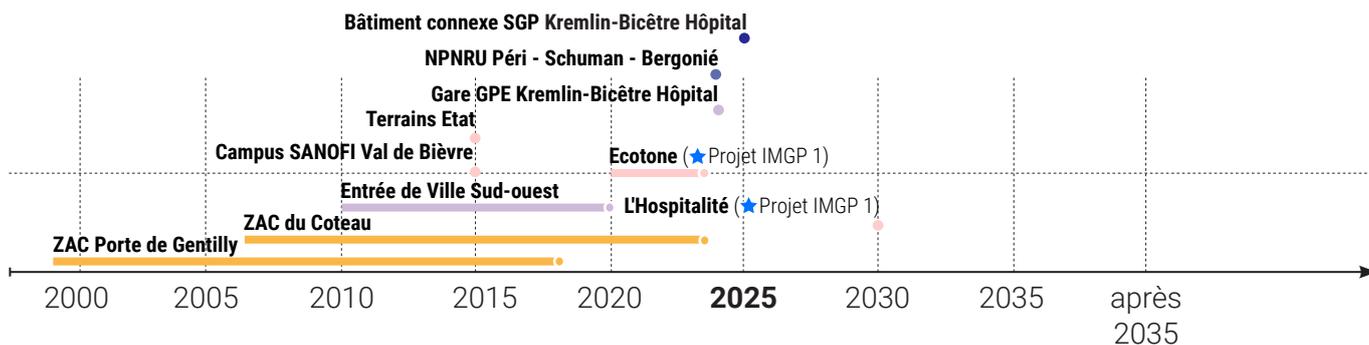
24 ha de surface de projets
dont 16 ha strictement dans le quartier de gare
soit 8 % de la surface du quartier de gare

177 290 m² de surface de
plancher totale

548 logements
dont 354 logements restent à bâtir

27 512 m² de logements
dont 14 255 m² de logements restent à bâtir

5 500 m² de bureaux
dont 300 m² de bureaux restent à bâtir



133 000 m² d'activités
dont 0 m² d'activités restent à bâtir

20 500 m² d'espaces verts publics

1 100 m² d'équipements
dont 100 m² d'équipements restent à bâtir

1 700 m² de commerces
dont 1 500 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Jean-Paul Vigulier et associés - Maison Edouard François

	Campus SANOFI Val de Bièvre	Terrains Etat	ZAC Porte de Gentilly	Entrée de Ville Sud-ouest	ZAC du Coteau	Ecotone	NPNRU Péri - Schuman - Bergonié	Gare GPE Kremlin-Bicêtre Hôpital	Bâtiment connexe SGP Kremlin-Bicêtre Hôpital	L'hospitalité
Communes de rattachement	Gentilly	Arcueil	Gentilly	Le Kremlin-Bicêtre	Arcueil	Arcueil	Le Kremlin-Bicêtre	Le Kremlin-Bicêtre	Le Kremlin-Bicêtre	Le Kremlin-Bicêtre
Type de projet	Autre	Autre	ZAC	OAP	ZAC	IMGP1	PRU	OAP	Projet Connexe	IMGP1
Date d'achèvement	2015	2015	2018	2020	2023	2023	2024	2024	2025	2030
Surface au sol (ha)	2	3	2	5	5	4	6	1,5	0,4	0,3
Nombre de logements	0	NC	53	-	141	NC	NC	-	182	172
Logements (m ²)	0	NC	3 657	-	9 600	NC	NC	-	6 305	7 950
dont logements sociaux (m ²)	0	NC	828	-	2 760	NC	NC	-	2 890	2 000
Bureaux (m ²)	0	NC	5 200	-	0	NC	NC	-	0	300
Activités (m ²)	51 000	NC	0	-	82 000	NC	NC	-	0	0
Equipements (m ²)	0	NC	1 000	-	0	NC	NC	-	0	100
Commerces (m ²)	0	NC	200	-	0	NC	NC	-	500	1 000
Hôtels (m ²)	0	NC	0	-	0	NC	NC	-	0	NC
Surface de plancher totale (m ²)	51 000	NC	10 057	60 000	91 600	81 870	NC	-	6 805	9 350
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	1 500	-	NC	NC	NC	-	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	0	NC	500	-	20 000	NC	NC	-	NC	NC
Nombre de places de stationnement	900	NC	NC	-	NC	NC	NC	-	0	NC
Densité bâtie du projet *	2,6	NC	0,6	1,1	1,9	2,2	-	-	1,9	2,9
Maitrise d'ouvrage	Bouygues	SIPPEREC	SEMPARISEINE	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Sadev 94	Compagnie de Phalsbourg	NC	NC	APHF / Altaréa Cogédim	Altarea Cogédim
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Valode & Pistre	NC	EXP architectes	EXP architectes	TVK	Duncan Lewis; OXO; Parc Architectes; Atelier Triptyque; Atelier Georges	NC	NC	Maison Edouard François	Maison Edouard François

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet {
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

La Courneuve Six-Routes

16 17

10 PROJETS

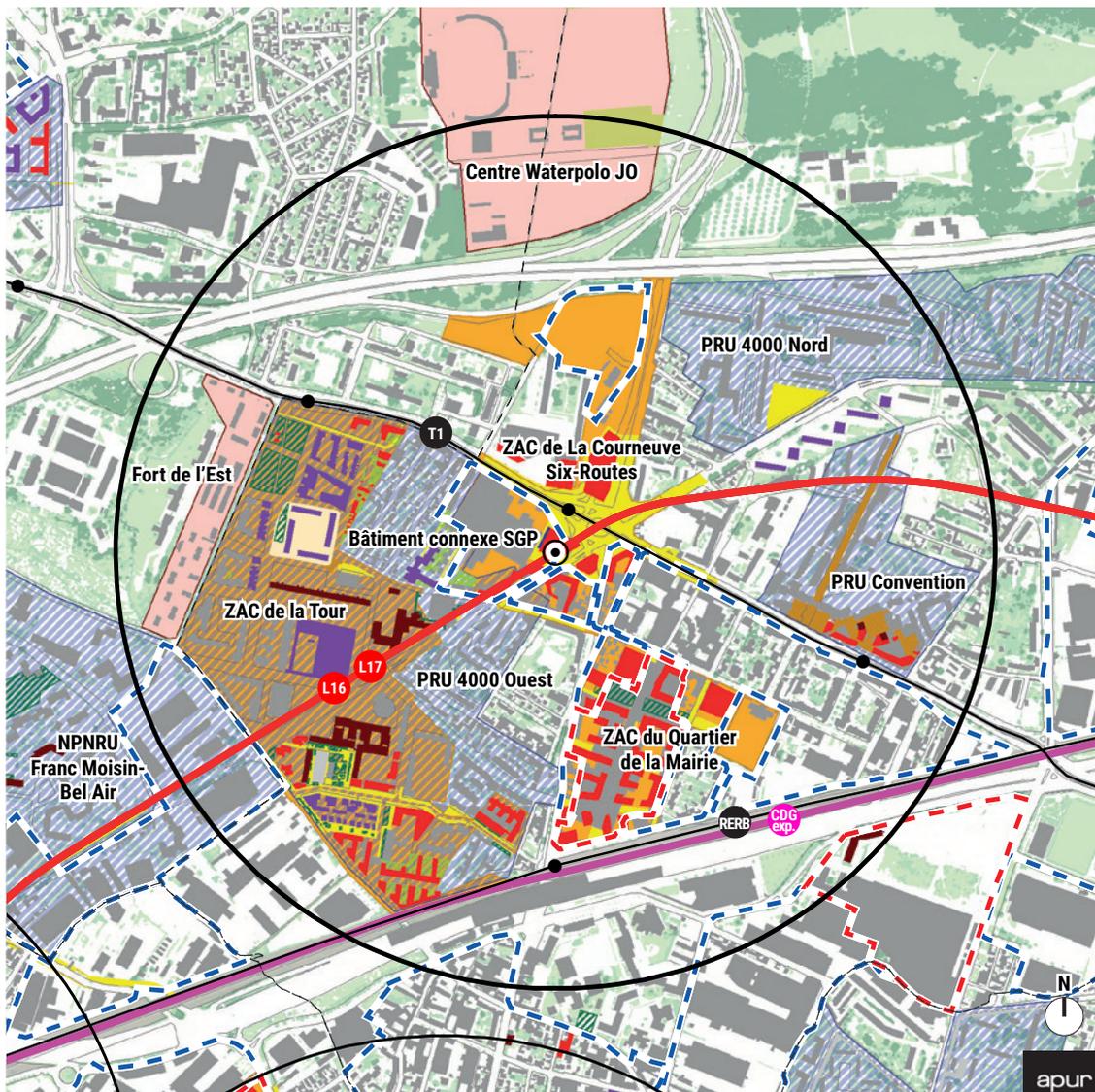
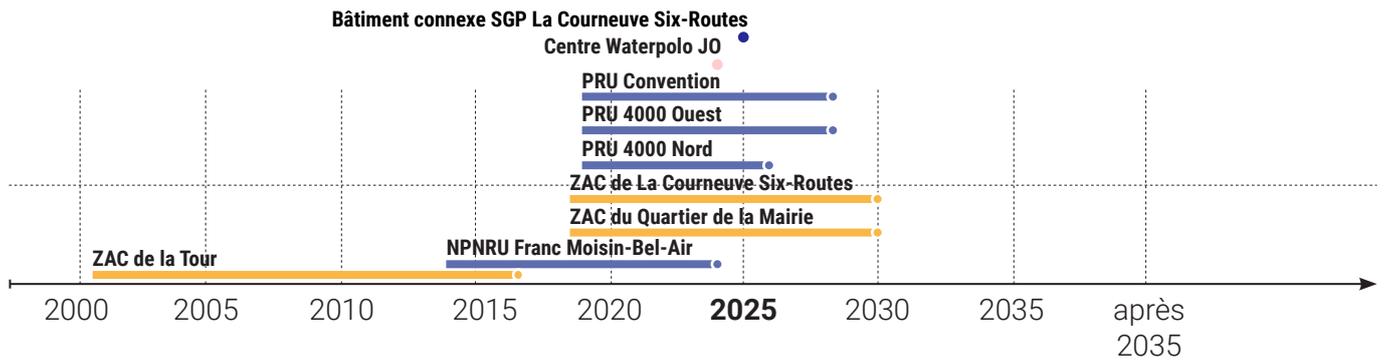
174 ha de surface de projets
dont 98 ha strictement dans le quartier de gare
soit 49 % de la surface du quartier de gare

264 370 m² de surface de plancher
totale

3 424 logements
dont 3 424 logements restent à bâtir

227 339 m² de logements
dont 227 339 m² de logements restent à bâtir

4 600 m² de bureaux
dont 4 600 m² de bureaux restent à bâtir



5 150 m² d'activités
dont 5 150 m² d'activités restent à bâtir

3 000 m² d'hôtels
dont 3 000 m² d'hôtels restent à bâtir

19 531 m² d'équipements
dont 19 531 m² d'équipements restent à bâtir

27 755 m² d'espaces verts publics
dont 27 755 m² d'espaces verts restent à livrer

4 750 m² de commerces
dont 4 750 m² de commerces restent à bâtir



© SGP - Chartier Dalix - Louis Paillard

	ZAC de la Tour	Centre Waterpolo JO	NPNRU Franc Moisin-Bel Air	Bâtiment connexe SGP La Courneuve Six-Routes	PRU 4000 Nord	PRU 4000 Ouest	PRU Convention	ZAC du Quartier de la Mairie	ZAC de La Courneuve Six-Routes	Fort de l'Est
Communes de rattachement	La Courneuve	Saint-Denis	Saint-Denis	La Courneuve	La Courneuve	La Courneuve	La Courneuve	La Courneuve	La Courneuve	Saint-Denis
Type de projet	ZAC	Autre	PRU	Projet connexe	PRU	PRU	PRU	ZAC	ZAC	Autre
Date d'achèvement	2017	2024	2024	2025	2026	2028	2028	2030	2030	NC
Surface au sol (ha)	28	25	55	0,2	21	40	9	7	13	3
Nombre de logements	1 045	NC	110	125	184	478	28	1 060	1 200	349
Logements (m ²)	72 105	NC	5 706	8 125	13 380	27 756	2 335	71 500	80 162	24 081
dont logements sociaux (m ²)	NC	NC	NC	0	NC	4 884	NC	21 942	22 218	17 043
Bureaux (m ²)	0	NC	NC	0	0	0	0	0	4 600	0
Activités (m ²)	0	NC	NC	0	0	0	0	2 200	2 500	450
Equipements (m ²)	NC	NC	NC	0	0	7 971	3 460	6 400	1 500	200
Commerces (m ²)	NC	NC	NC	250	0	0	1 000	700	2 800	0
Hôtels (m ²)	0	NC	NC	0	0	0	0	3 000	0	0
Surface de plancher totale (m ²)	72 105	NC	5 706	8 375	13 380	35 727	6 795	83 800	91 562	24 731
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	36 237	64 088	14 269	37 837	35 800	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	70 000	NC	NC	NC	8 865	14 400	4 490	À affiner	À affiner	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	0	0,7 par logement	0,7 par logement	NC	0,7 par logement	0,7 par logement	NC
Densité bâtie du projet *	0,3	NC	-	4,6	-	-	-	1,2	0,7	0,8
Maîtrise d'ouvrage	SEM Plaine Commune Développement	JO Solidéo CD93	Logement français, OPAC, Maison du CIL	Pichet	NC	NC	PCH, OPH93, SA HLM, FIAC	NC	SEM Plaine Commune Développement	3F
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Comptoir des Projets, BATT, Florence Robert & Frédéric Boeuf	NC	NC	Louis Paillard	Atelier Ruelle	NC	NC	Cobe	TVK / OLM / Alto Step / Sephia	non désigné

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014

- En projet { Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Le Blanc-Mesnil

16

4 PROJETS

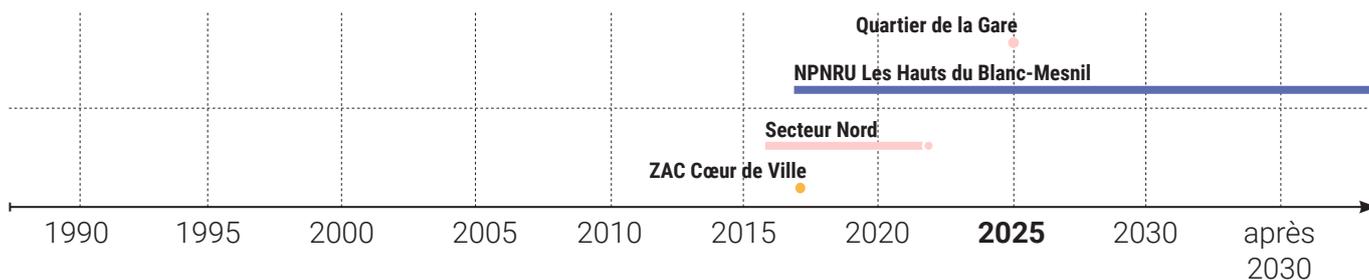
80 ha de surface de projets
 dont 30 ha strictement dans le quartier de gare
 soit 15 % de la surface du quartier de gare

441 747 m² de surface de plancher
 totale

6 187 logements
 dont 5 700 logements restent à bâtir

431 939 m² de logements
 dont 393 300 m² de logements restent à bâtir

5 328 m² d'activités
 dont 0 m² d'activités restent à bâtir



4 480 m² de commerces
dont 4 480 m² de commerces restent à bâtir

6 500 m² d'espaces verts publics
dont 6 500 m² d'espaces verts restent à livrer



© Société du Grand Paris – Berranger & Vincent

	ZAC Cœur de Ville	Secteur Nord	Quartier de la Gare	NPNRU Les Hauts du Blanc-Mesnil
Communes de rattachement	Le Blanc-Mesnil	Le Blanc-Mesnil	Le Blanc-Mesnil	Le Blanc-Mesnil
Type de projet	ZAC	Autre	Autre	PRU
Date d'achèvement	2017	2022	2025	après 2035
Surface au sol (ha)	7	69	5	97
Nombre de logements	487	5 000	700	5 000
Logements (m²)	38 639	345 000	48 300	345 000
dont logements sociaux (m²)	9 273	186 300	3 105	186 300
Bureaux (m²)	NC	0	0	NC
Activités (m²)	5 328	0	0	NC
Équipements (m²)	NC	NC	0	NC
Commerces (m²)	NC	4 000	480	4 000
Hôtels (m²)	NC	0	0	NC
Surface de plancher totale (m²)	43 967	349 000	48 780	349 000
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	NC	6 500	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	0,7	0,5	1,1	-
Maîtrise d'ouvrage	NC	NC	SPL Le Bourget Grand Paris	OBM construction A5A Architectes
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	NC	NC	NC

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Le Bourget Aéroport

17

7 PROJETS

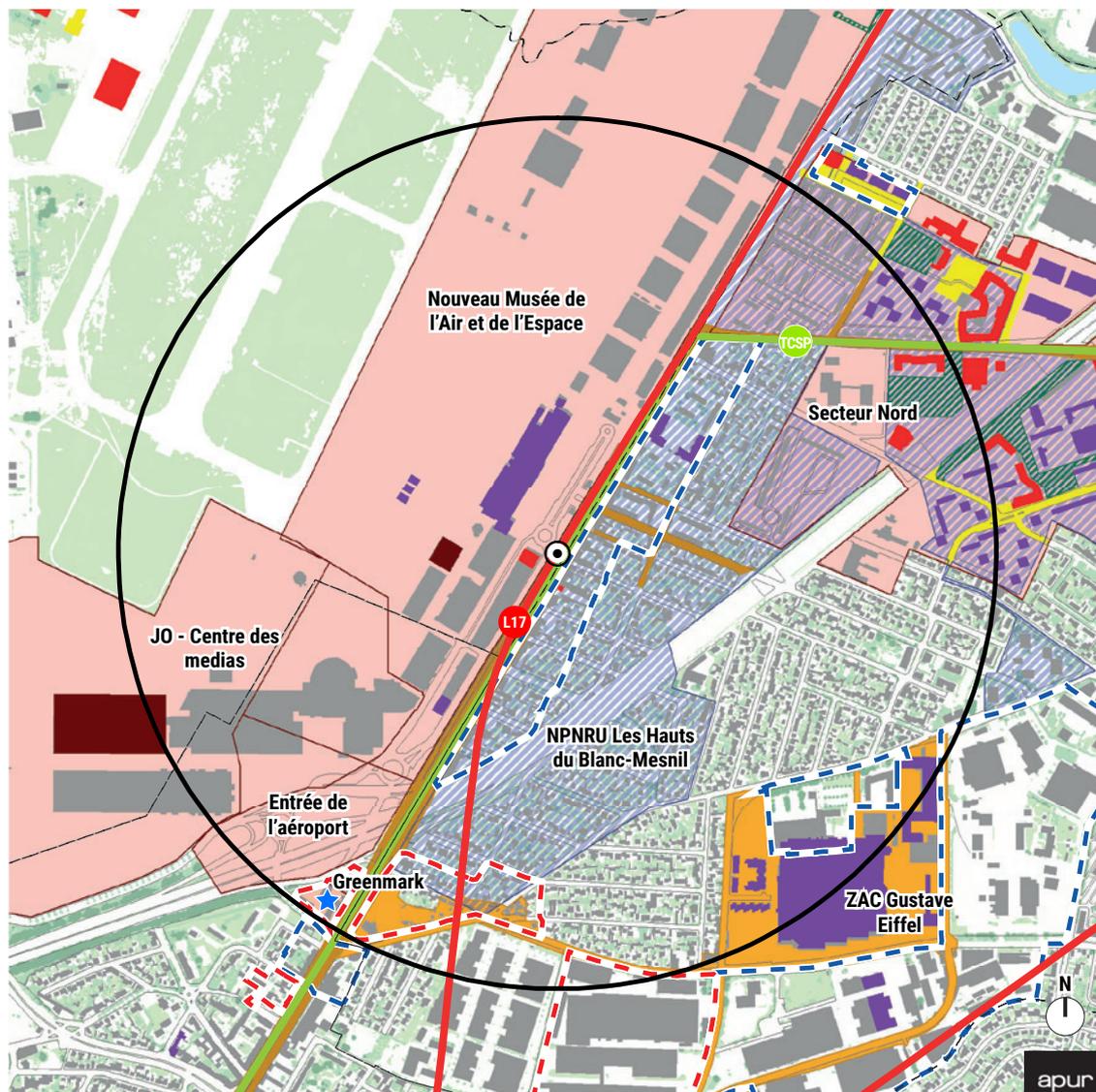
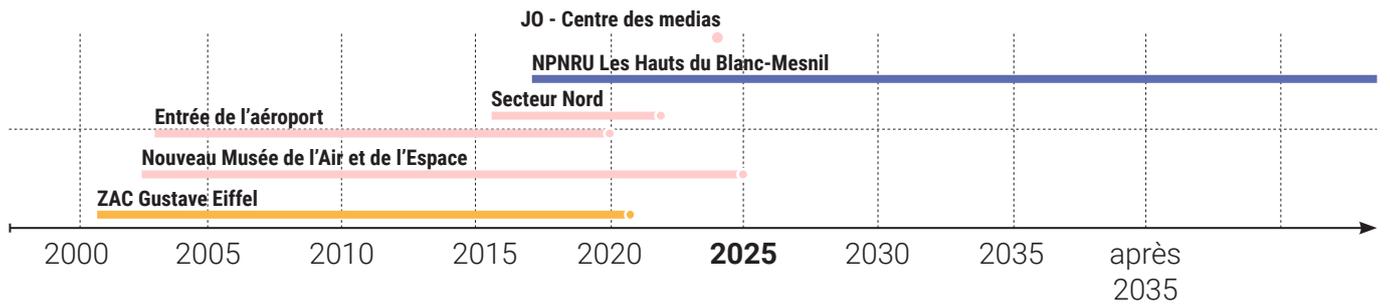
289 ha de surface de projets
 dont 138 ha strictement dans le quartier de gare
 soit 68 % de la surface du quartier de gare

592 430 m² de surface de plancher
 totale

6 200 logements
 dont 6 200 logements restent à bâtir

445 345 m² de logements
 dont 445 345 m² de logements restent à bâtir

40 060 m² de bureaux
 dont 38 060 m² de bureaux restent à bâtir



69 710 m² d'activités
dont 69 710 m² d'activités restent à bâtir

35 370 m² d'espaces verts publics
dont 35 370 m² d'espaces verts restent à livrer

16 510 m² d'équipements
dont 16 510 m² d'équipements restent à bâtir

20 805 m² de commerces
dont 20 805 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Atelier Novembre

	Entrée de l'aéroport	ZAC Gustave Eiffel	Secteur Nord	JO - Centre des medias	Nouveau Musée de l'Air et de l'Espace	PNPRU Les Hauts du Blanc-Mesnil	Greenmark
Communes de rattachement	Le Bourget	Le Blanc-Mesnil	Le Blanc-Mesnil	Dugny	Dugny	Le Blanc-Mesnil	Le Bourget
Type de projet	Autre	ZAC	Autre	Autre	Autre	PRU	IMGP 2
Date d'achèvement	2020	2021	2022	2024	2025	après 2035	NC
Surface au sol (ha)	7	19	69	46	119	97	0,4
Nombre de logements	NC	1 200	5 000	0	0	5 000	0
Logements (m ²)	NC	100 345	345 000	0	0	345 000	0
dont logements sociaux (m ²)	NC	NC	186 300	0	0	186 300	0
Bureaux (m ²)	NC	38 060	0	NC	NC	NC	2 000
Activités (m ²)	NC	69 710	0	NC	NC	NC	0
Equipements (m ²)	NC	11 000	NC	NC	NC	NC	5 510
Commerces (m ²)	NC	13 045	4 000	NC	NC	4 000	3 400
Hôtels (m ²)	NC	0	0	NC	NC	NC	non défini
Surface de plancher totale (m ²)	NC	232 520	349 000	20 000	NC	349 000	10 910
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC	non défini
Surface d'espaces verts publics (m ²)	NC	35 370	NC	NC	NC	NC	non défini
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	NC	1,2	0,5	0	NC	-	2,5
Maitrise d'ouvrage	SPL Le Bourget Grand Paris	Sequano	NC	SIAE	MAE	OBM construction A5A Architectes	Opérateur : AVENTIM
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	TVK	NC	NC	NC	NC	Hubert & Roy

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet {
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

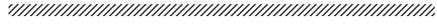
- Secteur de maîtrise foncière
- Secteur de veille foncière

Espace public et espace vert

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

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Le Bourget RER



16 17

8 PROJETS

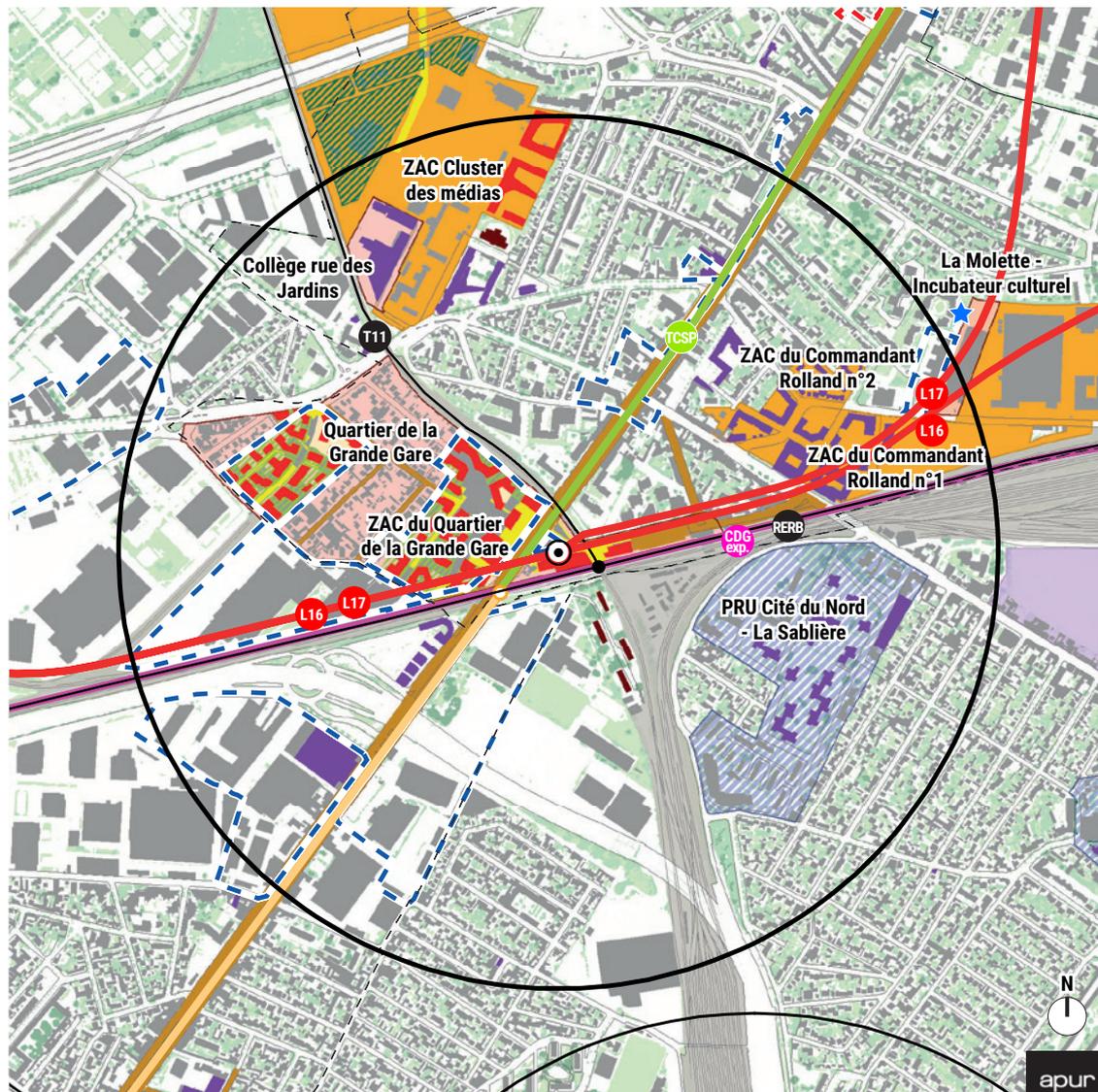
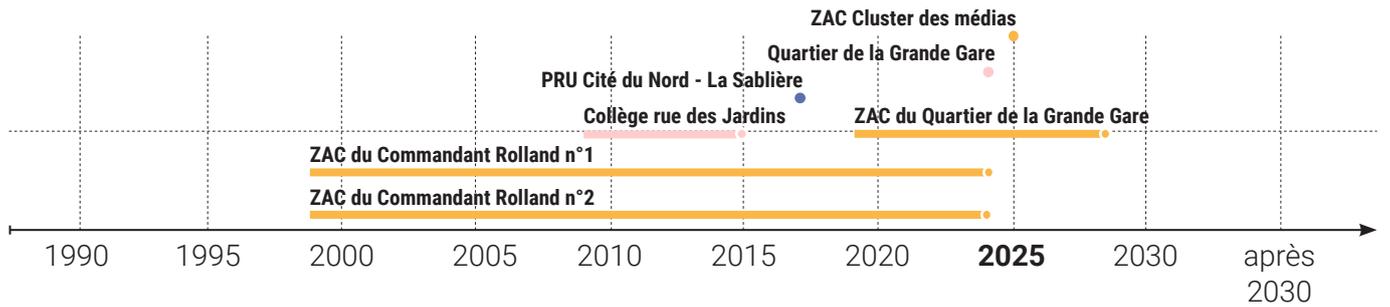
129 ha de surface de projets
 dont 72 ha strictement dans le quartier de gare
 soit 36 % de la surface du quartier de gare

412 673 m² de surface de plancher
 totale

3 755 logements
 dont 3 604 logements restent à bâtir

246 717 m² de logements
 dont 236 298 m² de logements restent à bâtir

77 000 m² de bureaux
 dont 77 000 m² de bureaux restent à bâtir



66 385 m² d'activités
dont 66 385 m² d'activités restent à bâtir

4 000 m² d'hôtels
dont 4 000 m² d'hôtels restent à bâtir

11 572 m² d'équipements
dont 3 972 m² d'équipements restent à bâtir

130 000 m² d'espaces verts publics
dont 130 000 m² d'espaces verts restent à livrer

6 999 m² de commerces
dont 6 999 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Elizabeth de Portzamparc

	Collège rue des Jardins	PRU Cité du Nord - La Sablière	ZAC du Commandant Rolland n°1	ZAC du Commandant Rolland n°2	Quartier de la Grande Gare	ZAC Cluster des médias	ZAC du Quartier de la Grande Gare	La Molette - Incubateur culturel
Communes de rattachement	Le Bourget	Drancy	Le Bourget	Le Bourget	Le Bourget	Dugny	Le Bourget	Le Bourget
Type de projet	AUT	PRU	ZAC	ZAC	AUT	ZAC	ZAC	IMGP 2
Date d'achèvement	2015	2017	2024	2024	2024	2025	2028	NC
Surface au sol (ha)	2	13	12	5	19	78	8	1
Nombre de logements	0	151	506	488	se référer aux données de programmation de la ZAC du Quartier de la Grande Gare	1 610	1 000	0
Logements (m ²)	0	10 419	34 943	29 355		103 000	69 000	0
dont logements sociaux (m ²)	0	10 419	NC	NC		NC	17 250	0
Bureaux (m ²)	0	NC	0	22 000		NC	55 000	0
Activités (m ²)	0	NC	58 684	0		NC	0	7 701
Equipements (m ²)	7 600	NC	1 373	1 199		1 000	400	0
Commerces (m ²)	0	NC	0	0		2 000	3 000	1 999
Hôtels (m ²)	0	NC	0	0		4 000	0	0
Surface de plancher totale (m ²)	7 600	10 419	95 000	52 554		110 000	127 400	9 700
Surface d'espaces publics (m ²)	0	NC	NC	NC		NC	NC	non défini
Surface d'espaces verts publics (m ²)	0	NC	NC	NC		130 000	NC	non défini
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC		NC	NC	non défini
Densité bâtie du projet *	0,5	-	0,8	1,1		0,1	1,6	0,9
Maitrise d'ouvrage	Conseil général de Seine-Saint-Denis	NC	NC	NC	SOLIDEO	SPL Le Bourget - Grand Paris	Duval développement IDF	
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Judith Rotbart & Laurent Salomon architectes	NC	NC	NC	TVK, De Sola Gori, OLM, Igrec	non défini	Architecte : Hubert & Roy / Paysagiste : D'ici là	

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Le Vert de Maisons

15 SUD

6 PROJETS

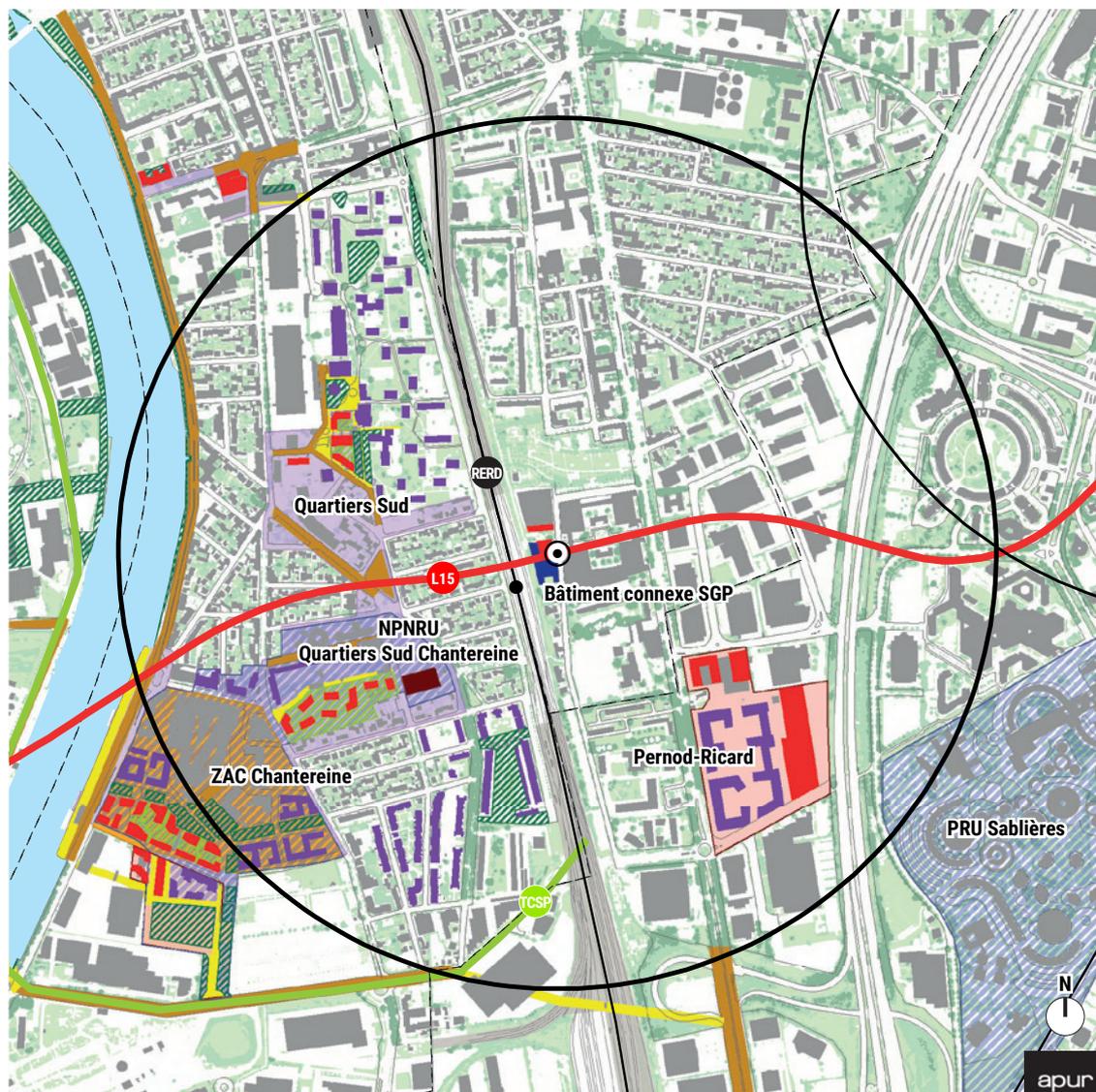
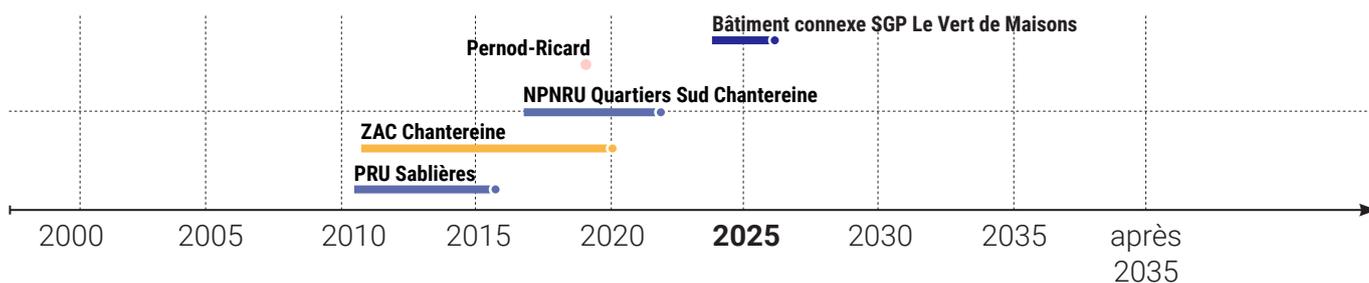
36 ha de surface de projets
 dont 29 ha strictement dans le quartier de gare
 soit 15 % de la surface du quartier de gare

104 625 m² de surface de plancher
 totale

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

5 200 m² d'espaces verts publics
 dont 5 200 m² d'espaces verts restent à livrer



© Société du Grand Paris, Valode et Pistre

	PRU Sablières	Pernod-Ricard	ZAC Chantreine	NPNRU Quartiers Sud Chantreine	Bâtiment connexe SGP Le Vert de Maisons	Quartiers Sud
Communes de rattachement	Créteil	Créteil	Alfortville	Alfortville	Alfortville	Alfortville
Type de projet	PRU	Autre	ZAC	PRU	Projet Connexe SGP	OAP
Date d'achèvement	2016	2019	2020	2022	2024 - 2026	-
Surface au sol (ha)	37,6	6,6	6,2	19	0,2	-
Nombre de logements	NC	990	507	900	0	-
Logements (m ²)	NC	43 000	36 503	NC	0	-
dont logements sociaux (m ²)	NC	3 475	20 061	NC	0	-
Bureaux (m ²)	NC	10 000	0	0	11 700	-
Activités (m ²)	NC	0	0	0	0	-
Equipements (m ²)	NC	400	100	0	0	-
Commerces (m ²)	NC	2 700	222	0	0	-
Hôtels (m ²)	NC	0	0	0	0	-
Surface de plancher totale (m ²)	NC	60 000	36 825	NC	11 700	-
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	NC	-
Surface d'espaces verts publics (m ²)	NC	0	5 200	NC	0	-
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC	-
Densité bâtie du projet *	-	0,8	0,6	-	5,0	-
Maitrise d'ouvrage	Ville de Créteil / Groupe Valophis / ANRU	Opérateur: Bouygues Immo Baillieur : OGIF	Ville d'Alfortville/ GPA	Ville d'Alfortville Baillieur : LOGIAL OPH	SGP	Ville d'Alfortville
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	BDVA/ Menninger Arch/ Devillers/ Atelier au bord de l'eau	BATT (BET mandataire) / NP2F / D'ici là paysagistes	NC	NC	-

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Les Ardoines

15 SUD

5 PROJETS

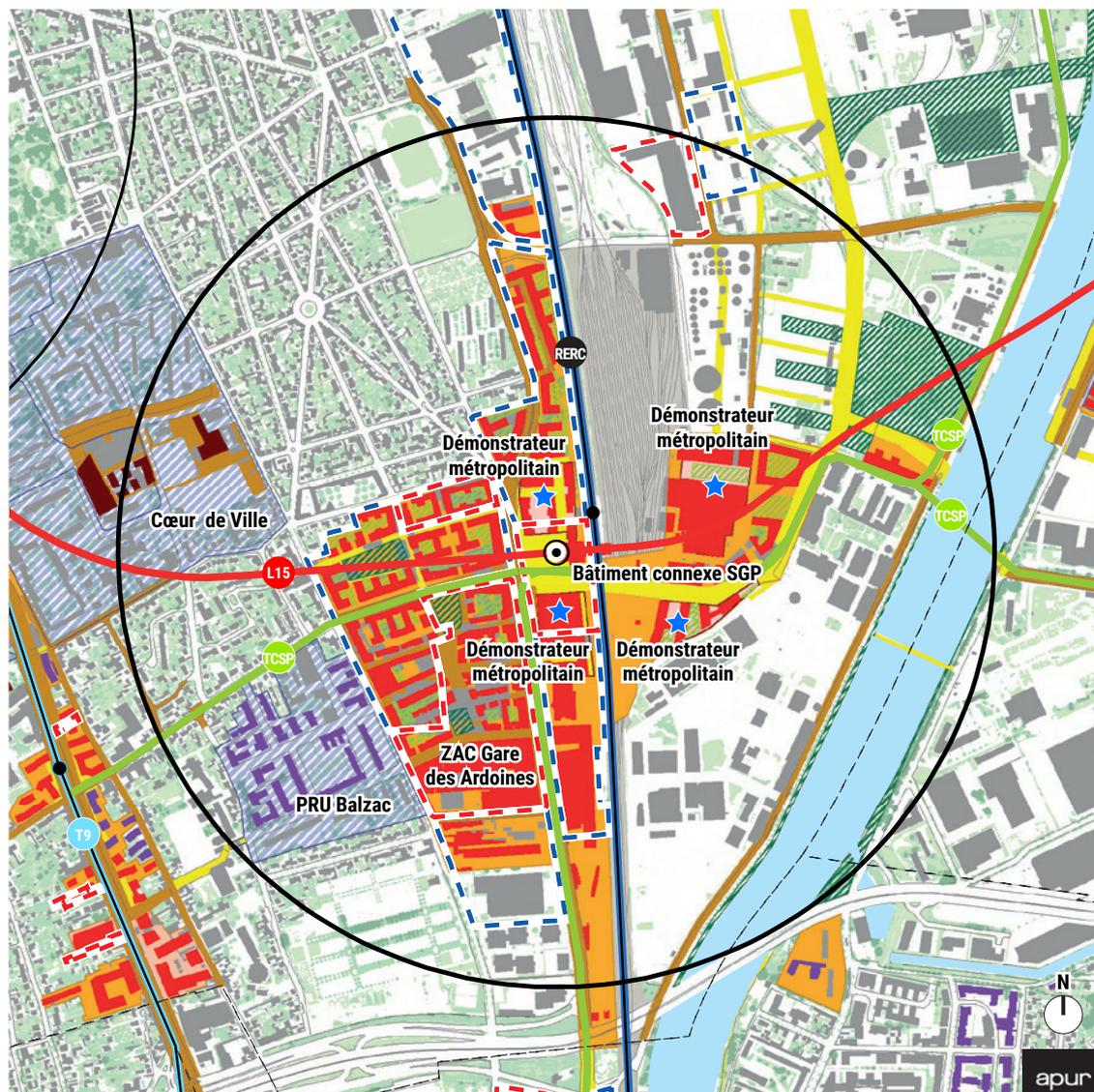
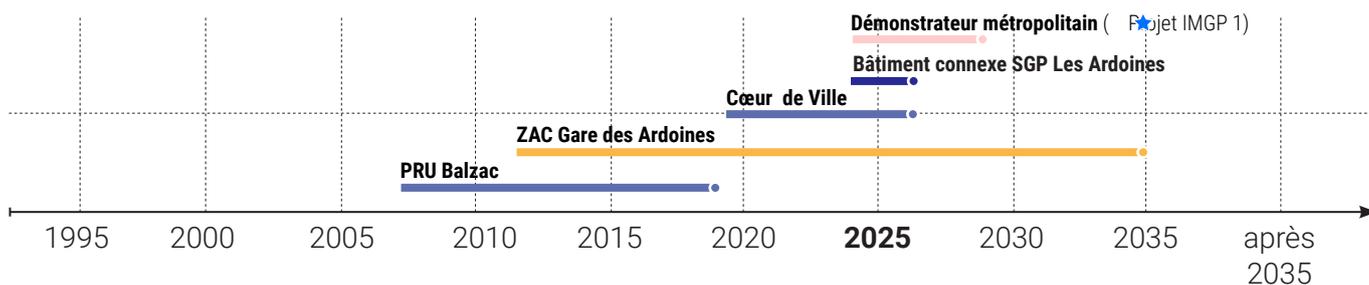
4 942 logements
dont 4 396 logements restent à bâtir

220 ha de surface de projets
dont 67 ha strictement dans le quartier de gare
soit 33 % de la surface du quartier de gare

354 321 m² de logements
dont 284 000 m² de logement restent à bâtir

831 221 m² de surface de plancher
totale

310 000 m² de bureaux
dont 310 000 m² de bureaux restent à bâtir



108 000 m² d'activités
dont 108 000 m² d'activités restent à bâtir

40 600 m² d'équipements
dont 38 000 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

	PRU Balzac	Bâtiment connexe SGP Les Ardoines	Cœur de Ville	Démonstrateur métropolitain	ZAC Gare des Ardoines
Communes de rattachement	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine
Type de projet	PRU	Projet Connexe SGP	PRU	IMGP 1	ZAC
Date d'achèvement	2018	2024 - 2026	2026	2025 - 2028	2022 - 2035
Surface au sol (ha)	6	0,1	165	5,5	49
Nombre de logements	546	347	696	227	3 700
Logements (m²)	70 321	11 800	55 000	10 354	229 000
dont logements sociaux (m²)	10 635	0	22 000	0	137 400
Bureaux (m²)	0	0	0	133 710	310 000
Activités (m²)	0	0	25 000	11 491	83 000
Equipements (m²)	2 600	0	17 000	10 962	21 000
Commerces (m²)	1 300	0	0	14 101	17 000
Hôtels (m²)	0	0	0	0	0
Surface de plancher totale (m²)	74 221	11 800	97 000	139 832	660 000
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	0	0	non défini	0	0
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	-	10,6	-	2,5	1,3
Maîtrise d'ouvrage	SEMISE	SGP Opérateur : Linkcity	EPT Grand-Orly Seine Amont / Ville de Vitry-sur-Seine	Aménageur : EPA ORSA Opérateur : Linkcity Île-de-France	EPA ORSA
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Christian Devillers Associés	Gaëtan Le Penhuel & Associés	CoBe	PCA-STREAM / RICHEZ Associés	tgtpf

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

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
- Tramway
- Métro
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014

- En projet { Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Mairie de Saint-Ouen

5 PROJETS

9 229 logements
dont 9 229 logements restent à bâtir

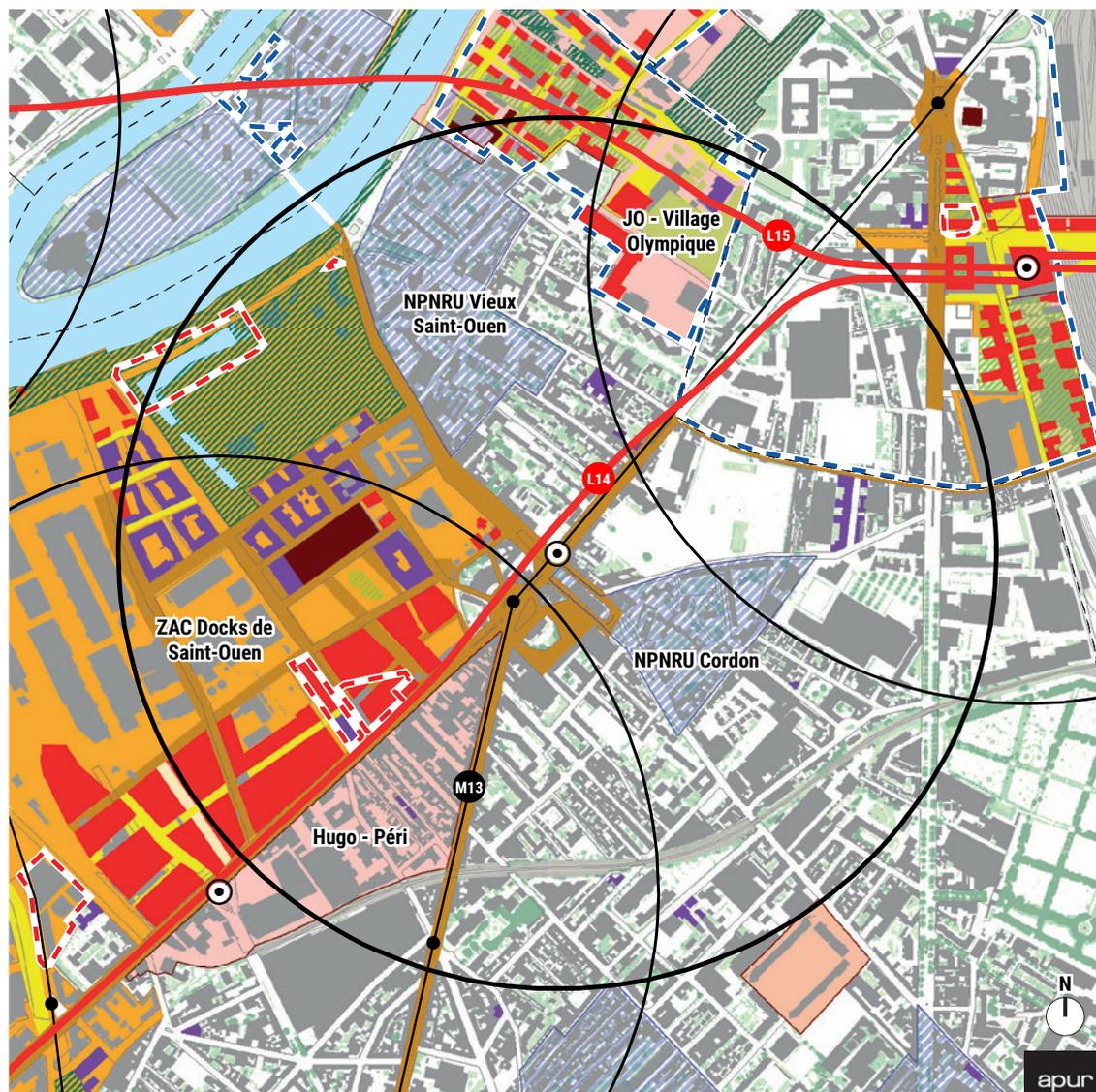
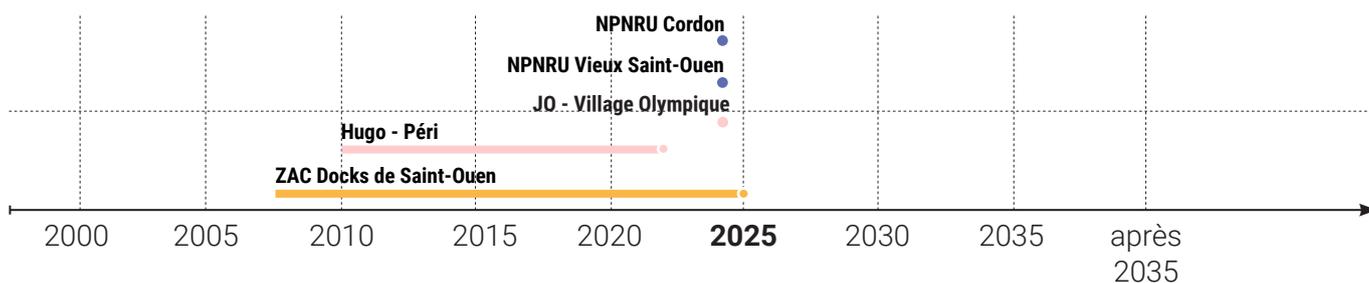
14 NORD

179 ha de surface de projets
dont 89 ha strictement dans le quartier de gare
soit 44 % de la surface du quartier de gare

665 630 m² de logements
dont 665 630 m² de logements restent à bâtir

1 198 020 m² de surface de plancher totale

367 360 m² de bureaux
dont 367 360 m² de bureaux restent à bâtir



40 040 m² d'activités
dont 40 040 m² d'activités restent à bâtir

4 500 m² d'hôtels
dont 4 500 m² d'hôtels restent à bâtir

84 100 m² d'équipements
dont 84 100 m² d'équipements restent à bâtir

120 000 m² d'espaces verts publics
dont 120 000 m² d'espaces verts restent à livrer

36 390 m² de commerces
dont 36 390 m² de commerces restent à bâtir



© Apur

	Hugo - Péri	NPNRU Cordon	NPNRU Vieux Saint-Ouen	JO - Village Olympique	ZAC Docks de Saint-Ouen
Communes de rattachement	Saint-Ouen	Saint-Ouen	Saint-Ouen	Saint-Denis	Saint-Ouen
Type de projet	Autre	PRU	PRU	Autre	ZAC
Date d'achèvement	2022	2024	2024	2024	2025
Surface au sol (ha)	13	3	6	52	105
Nombre de logements	260	275	394	3 100	5 200
Logements (m²)	18 250	18 700	26 160	139 520	463 000
dont logements sociaux (m²)	3 650	NC	NC	NC	92 600
Bureaux (m²)	0	0	0	94 360	273 000
Activités (m²)	0	0	2 600	6 440	31 000
Equipements (m²)	400	1 050	8 650	9 000	65 000
Commerces (m²)	0	200	2 900	2 290	31 000
Hôtels (m²)	0	0	0	4 500	0
Surface de plancher totale (m²)	18 650	19 950	40 310	256 110	863 000
Surface d'espaces publics (m²)	2 870	19 800	38 200	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	NC	NC	NC	120 000
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	1 153
Densité bâtie du projet *	0,1	-	-	0,5	0,8
Maîtrise d'ouvrage	SEMISO	NC	Plaine Commune	Solidéo (partie Saint-Denis - Saint-Ouen) / SEM Plaine Commune Développement (partie Ile Saint-Denis)	Sequano
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	NC	NC	Dominique Perrault (partie Saint-Denis - Saint-Ouen) / Brigitte Philippon (partie Ile Saint-Denis)	Agence BECARD MAP, DGM & Associes, ETAMINE

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Maison Blanche - Paris XIII^e

14 SUD

6 PROJETS

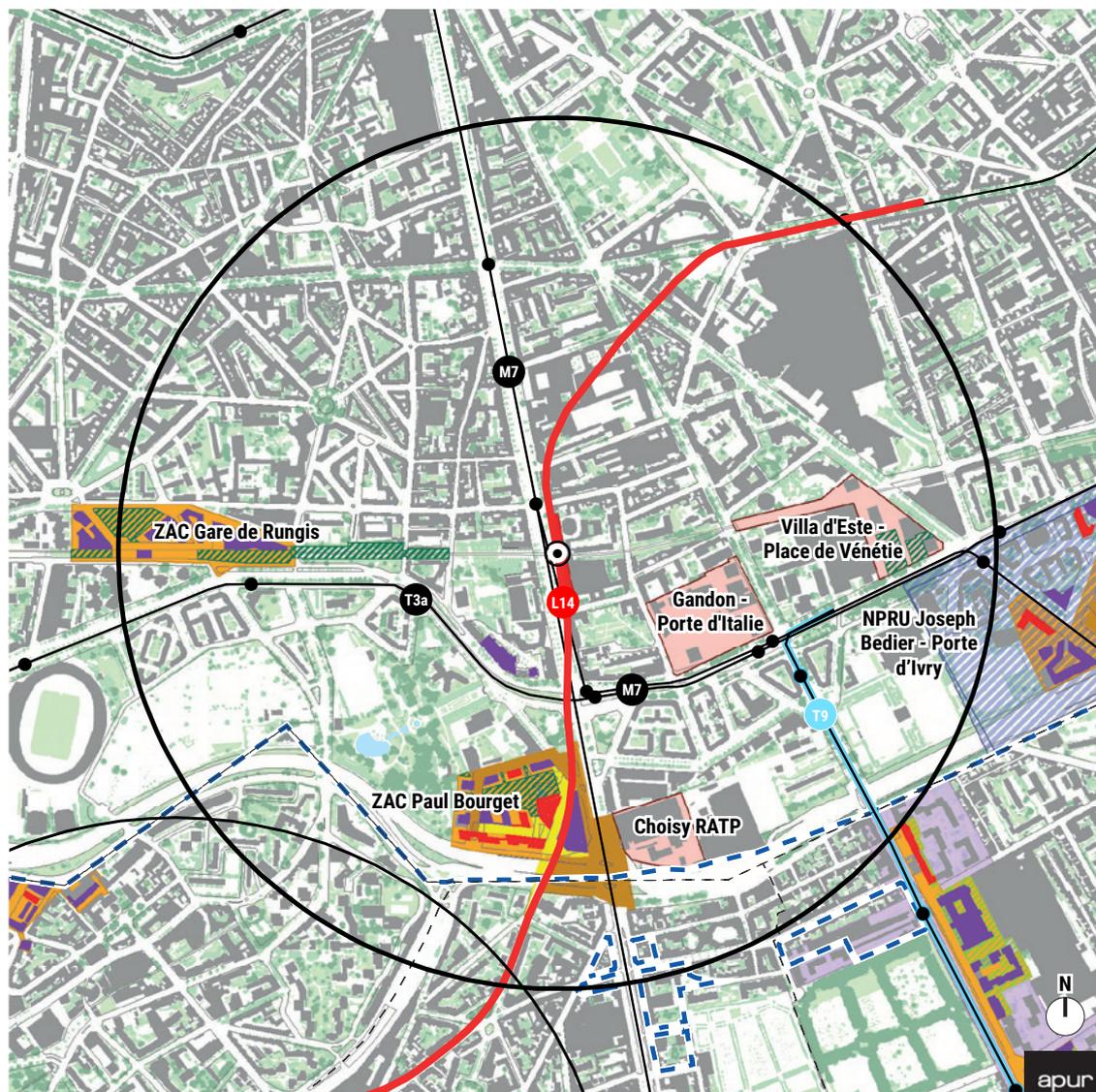
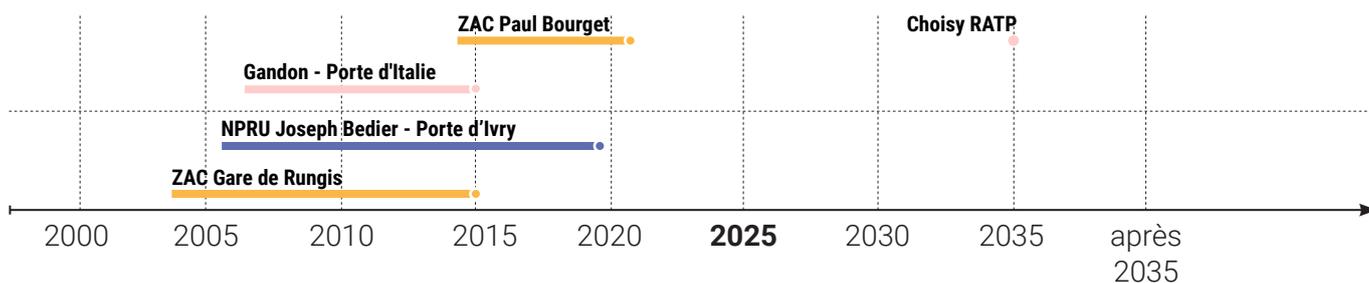
44 ha de surface de projets
dont 19 ha strictement dans le quartier de gare
soit 9 % de la surface du quartier de gare

173 386 m² de surface de plancher totale

1 286 logements
dont 840 logements restent à bâtir

73 268 m² de logements
dont 51 500 m² de logements restent à bâtir

62 858 m² de bureaux
dont 37 000 m² de bureaux restent à bâtir



8 000 m² d'activités
dont 8 000 m² d'activités restent à bâtir

9 300 m² d'hôtels
dont 9 300 m² d'hôtels restent à bâtir

15 136 m² d'équipements
dont 7 840 m² d'équipements restent à bâtir

58 020 m² d'espaces verts publics
dont 53 020 m² d'espaces verts restent à livrer

4 824 m² de commerces
dont 4 100 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - GROUPE 6

	ZAC Gare de Rungis	Gandon - Porte d'Italie	NPRU Joseph Bedier - Porte d'Ivry	ZAC Paul Bourget	Choisy RATP	Villa d'Este - Place de Vénétie
Communes de rattachement	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris
Type de projet	ZAC	Autre	PRU	ZAC	Autre	Autre
Date d'achèvement	2015	2015	2019	2021	2035	NC
Surface au sol (ha)	4	3	26	4	4	2
Nombre de logements	278	168	338	502	non défini	NC
Logements (m ²)	11 856	9 912	20 000	31 500	non défini	NC
dont logements sociaux (m ²)	5 746	NC	17 621	31 500	non défini	NC
Bureaux (m ²)	17 328	8 530	20 000	17 000	non défini	NC
Activités (m ²)	0	NC	8 000	0	non défini	NC
Equipements (m ²)	7 296	NC	6 840	1 000	non défini	NC
Commerces (m ²)	130	594	NC	4 100	non défini	NC
Hôtels (m ²)	0	NC	NC	9 300	non défini	NC
Surface de plancher totale (m ²)	36 610	19 036	54 840	62 900	non défini	NC
Surface d'espaces publics (m ²)	18 200	NC	NC	8 000	non défini	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	5 000	0	42 200	8 020	non défini	2 800
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	non défini	NC
Densité bâtie du projet *	1,0	0,7	-	1,4	non défini	NC
Maitrise d'ouvrage	SEMAPA	SNC PARIS PALATINO	SEMAPA	SEMAPA	non défini	NC
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Bruno Fortier, Pena	SELARL MILLET CHABEUR	Atelier Ruelle	URBAN ACT, Atelier Ruelle	non défini	NC

* Densité bâtie du projet = surface programmée totale / surface au sol

Opération livrée

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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

M.I.N. Porte de Thiais

5 PROJETS

1 537 logements
dont 969 logements restent à bâtir

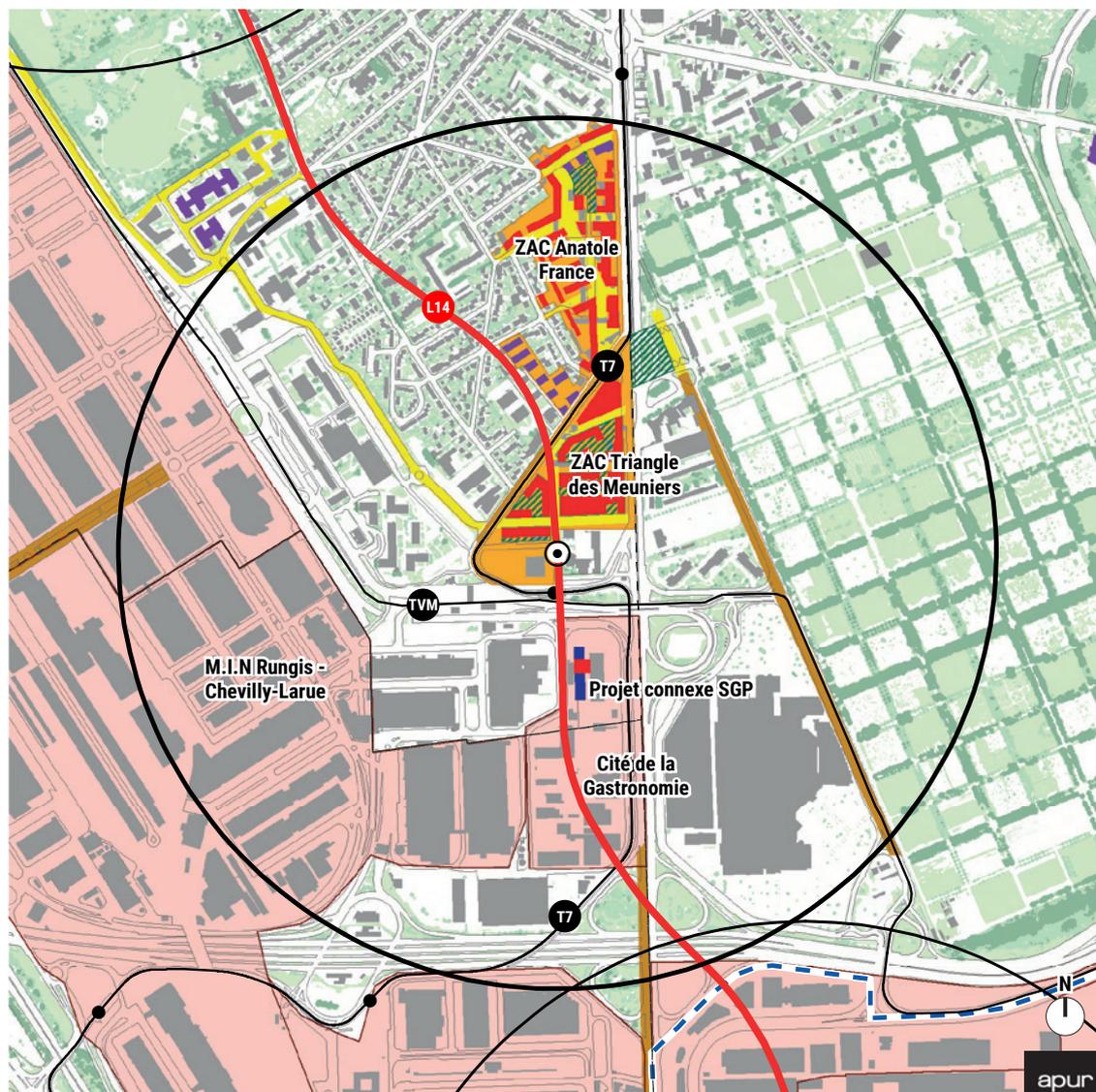
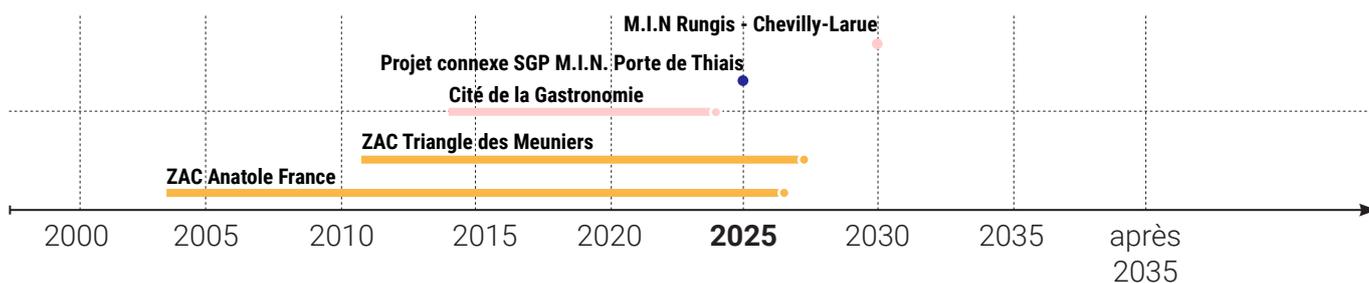
14 SUD

102 ha de surface de projets
dont 59 ha strictement dans le quartier de gare
soit 29 % de la surface du quartier de gare

74 400 m² de logements
dont 46 716 m² de logements restent à bâtir

175 600 m² de surface de plancher
totale

90 200 m² de bureaux
dont 57 168 m² de bureaux restent à bâtir



2 000 m² d'équipements
dont 1 260 m² d'équipements restent à bâtir

4 000 m² d'hôtels
dont 2 560 m² d'hôtels restent à bâtir

5 000 m² de commerces
dont 3 140 m² de commerces restent à bâtir

3 000 m² d'espaces verts publics
dont 1 860 m² d'espaces verts restent à livrer



© Société du Grand Paris - Brunet Saunier Architecture

	Cité de la Gastronomie	Projet connexe SGP M.I.N. Porte de Thiais	ZAC Anatole France	ZAC Triangle des Meuniers	M.I.N Rungis - Chevilly-Larue
Communes de rattachement	Rungis	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	Rungis et Chevilly-Larue
Type de projet	Autre	Projet connexe SGP	ZAC	ZAC	Autre
Date d'achèvement	2024	2025	2026	2027	2030
Surface au sol (ha)	4,3	0,2	6,3	4,3	87
Nombre de logements	NC	en cours de définition	750	787	NC
Logements (m²)	NC	en cours de définition	45 000	29 400	NC
dont logements sociaux (m²)	NC	en cours de définition	18 000	21 804	NC
Bureaux (m²)	NC	en cours de définition	28 000	62 200	NC
Activités (m²)	NC	en cours de définition	0	0	NC
Equipements (m²)	NC	en cours de définition	1 000	1 000	NC
Commerces (m²)	NC	en cours de définition	3 000	2 000	NC
Hôtels (m²)	NC	en cours de définition	0	4 000	NC
Surface de plancher totale (m²)	NC	en cours de définition	77 000	98 600	230 000
Surface d'espaces publics (m²)	NC	en cours de définition	20 700	16 104	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	en cours de définition	3 000	NC	NC
Nombre de places de stationnement	NC	en cours de définition	713	1 058	NC
Densité bâtie du projet *	NC	en cours de définition	1,2	2,3	0,3
Maîtrise d'ouvrage	EPA ORSA, Ville de Thiais, Rungis, Chevilly-Larue	SGP	EPA ORSA	EPA ORSA	NC
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	en cours de définition	MGAU Architecte Urbaniste - BERIM - SA PAYSAGE	MGAU Architecte Urbaniste - BERIM - SA PAYSAGE	NC

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Noisy - Champs

15 SUD

6 PROJETS

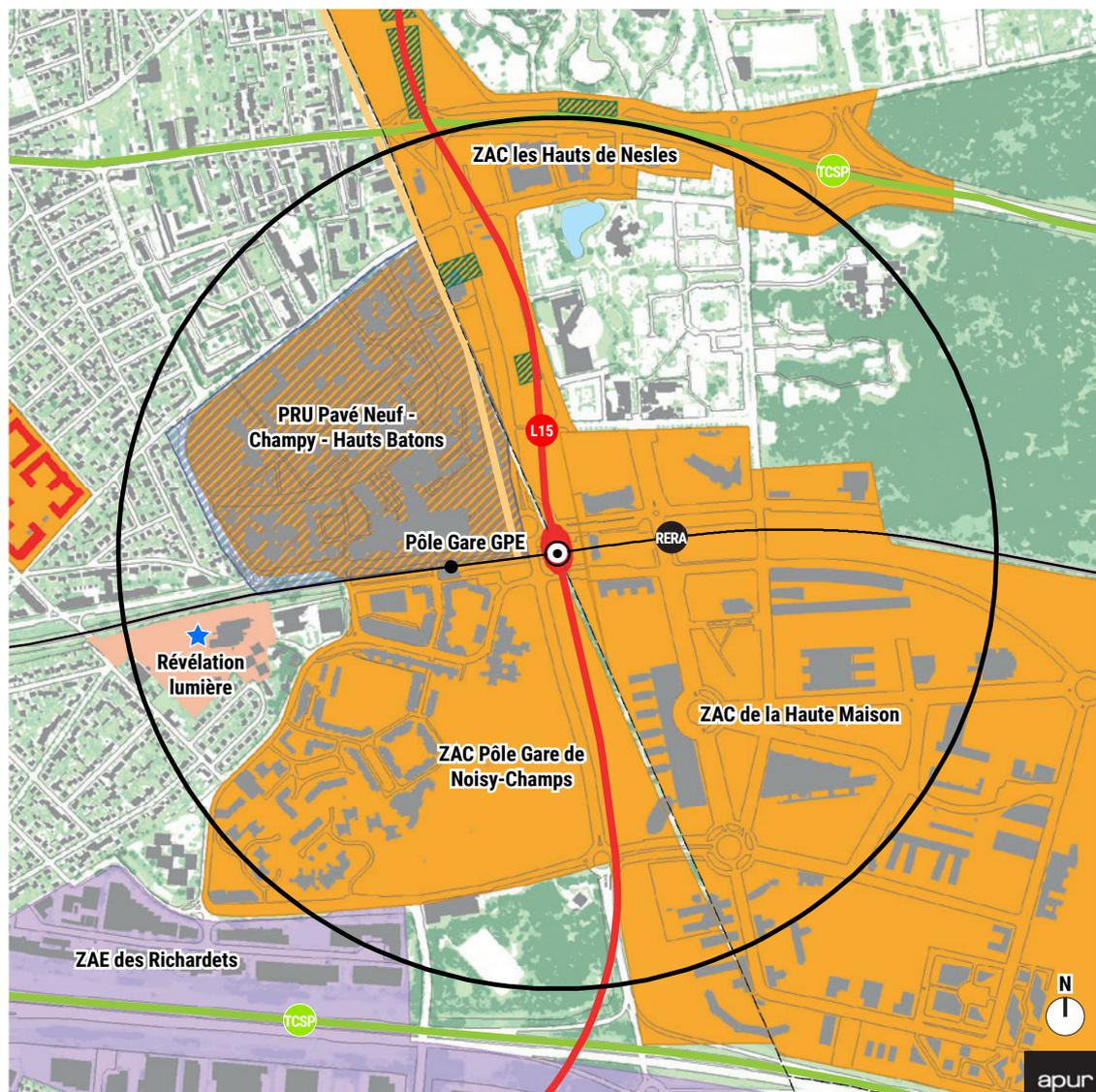
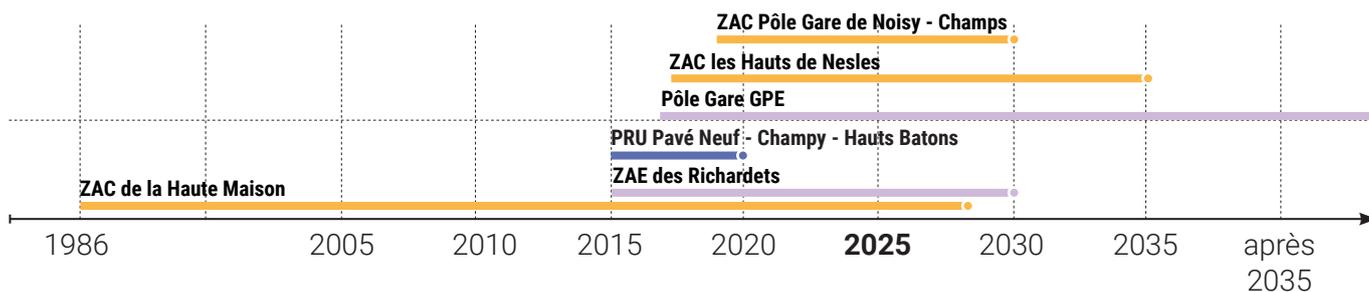
269 ha de surface de projets
dont 133 ha strictement dans le quartier de gare
soit 66 % de la surface du quartier de gare

1 323 792 m² de surface de plancher totale

9 158 logements
dont 8 800 logements restent à bâtir

534 702 m² de logements
dont 510 000 m² de logements restent à bâtir

391 850 m² de bureaux
dont 391 850 m² de bureaux restent à bâtir



30 000 m² d'activités
dont 30 000 m² d'activités restent à bâtir

9 000 m² d'hôtels
dont 9 000 m² d'hôtels restent à bâtir

320 000 m² d'équipements
dont 320 000 m² d'équipements 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	Révélation Lumière
Communes de rattachement	Noisy-le-Grand	Champs-sur-Marne	Noisy-le-Grand	Noisy-le-Grand	Champs-sur-Marne	Noisy-le-Grand	Noisy-le-Grand
Type de projet	PRU	ZAC	ZAC	OAP	ZAC	OAP	IMGP 2
Date d'achèvement	2020	2028	2030	2030	2035	NC	NC
Surface au sol (ha)	53	123	61,4	60	31,4	9,2	NC
Nombre de logements	358	4 100	1 200	-	3 500	900	NC
Logements (m²)	24 702	200 000	80 000	-	230 000	-	NC
dont logements sociaux (m²)	NC	NC	NC	-	69 000	-	NC
Bureaux (m²)	NC	300 000	51 850	-	40 000	-	NC
Activités (m²)	NC	30 000	0	-	0	-	NC
Equipements (m²)	NC	320 000	0	-	0	-	NC
Commerces (m²)	NC	14 000	4 240	-	20 000	-	NC
Hôtels (m²)	NC	9 000	0	-	0	-	NC
Surface totale (m²)	24 702	873 000	136 090	-	290 000	-	NC
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	-	NC	-	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	0	0	-	0	-	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	-	NC	-	NC
Densité bâtie du projet *	NC	0,7	0,2	-	0,9	-	NC
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Noisy-le-Grand	EPAMARNE	SPLA-IN Noisy-Est	Ville de Noisy-le-Grand	EPAMARNE	EPAMARNE	BNP Paribas Immobilier
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	Anyoji Beltrando	non défini	NC	Anyoji Beltrando	groupement MTI / AUPA	Reichen et Robert & Associés

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

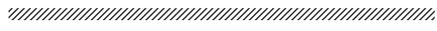
- Secteur de maîtrise foncière
- Secteur de veille foncière

Espace public et espace vert

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

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Orly Aéroport



14 SUD

2 PROJETS

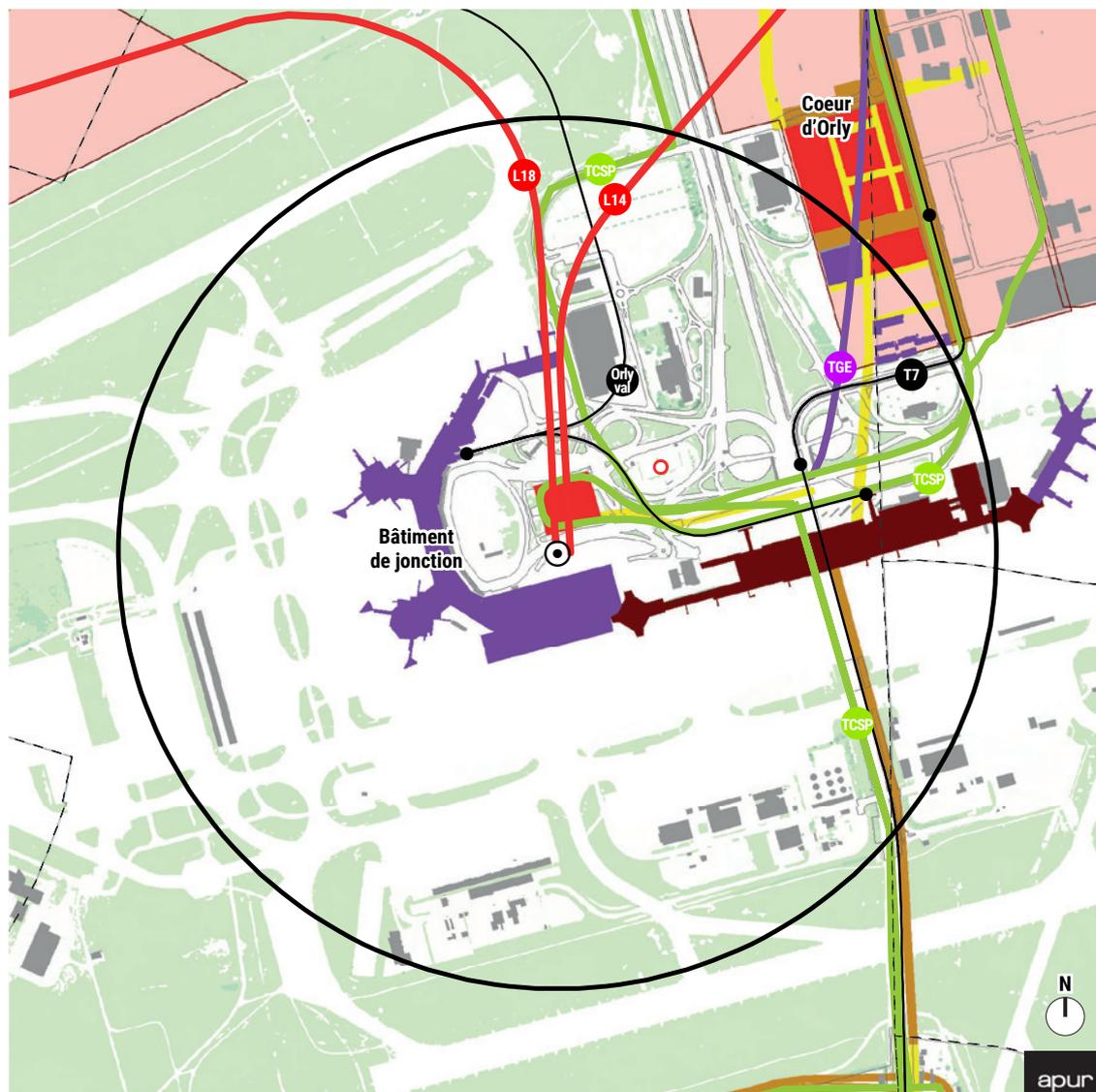
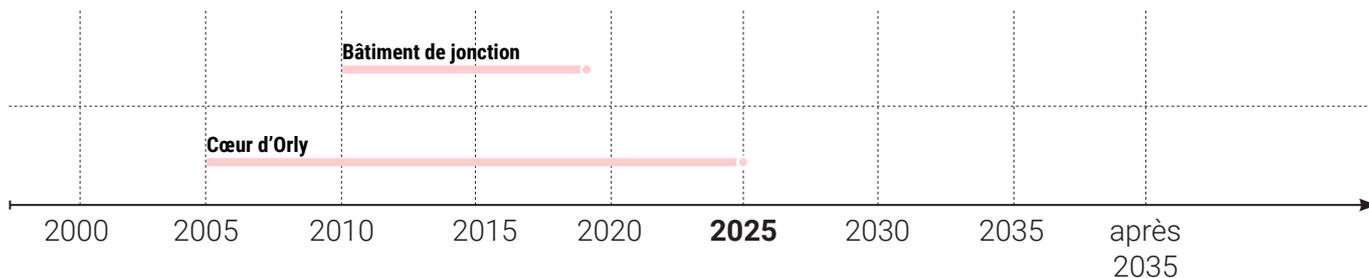
131 ha de surface de projets
dont **1 ha** strictement dans le quartier de gare
soit **2 %** de la surface du quartier de gare

231 025 m² de surface de plancher
totale

108 873 m² de bureaux
dont **108 873 m²** de bureaux restent à bâtir

12 676 m² d'activités
dont **12 676 m²** d'activités restent à bâtir

51 389 m² d'équipements
dont **51 389 m²** d'équipements restent à bâtir



40 087 m² de commerces
dont 40 087 m² de commerces restent à bâtir

18 000 m² d'hôtels
dont 18 000 m² d'hôtels restent à bâtir



© Société du Grand Paris / ADP / Artefacto

	Bâtiment de jonction	Cœur d'Orly
Communes de rattachement	Paray-Vieille-Poste	Paray-Vieille-Poste
Type de projet	Autre	Autre
Date d'achèvement	2019	2025
Surface au sol (ha)	1,2	130
Nombre de logements	0	0
Logements (m ²)	0	0
dont logements sociaux (m ²)	0	0
Bureaux (m ²)	873	108 000
Activités (m ²)	12 676	0
Equipements (m ²)	51 389	0
Commerces (m ²)	6 087	34 000
Hôtels (m ²)	NC	18 000
Surface de plancher totale (m ²)	71 025	160 000
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	0	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC
Densité bâtie du projet *	5,9	0,1
Maitrise d'ouvrage	Aéroports de Paris	ADP / Altarea / Foncière des Régions / Accor
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	François Tamisier	Architecte : Wiltonne Paysagiste : Philippe Thébaud

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

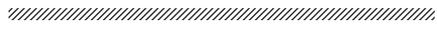
- Secteur de maîtrise foncière
- Secteur de veille foncière

Espace public et espace vert

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

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Pont Cardinet



14 NORD

3 PROJETS

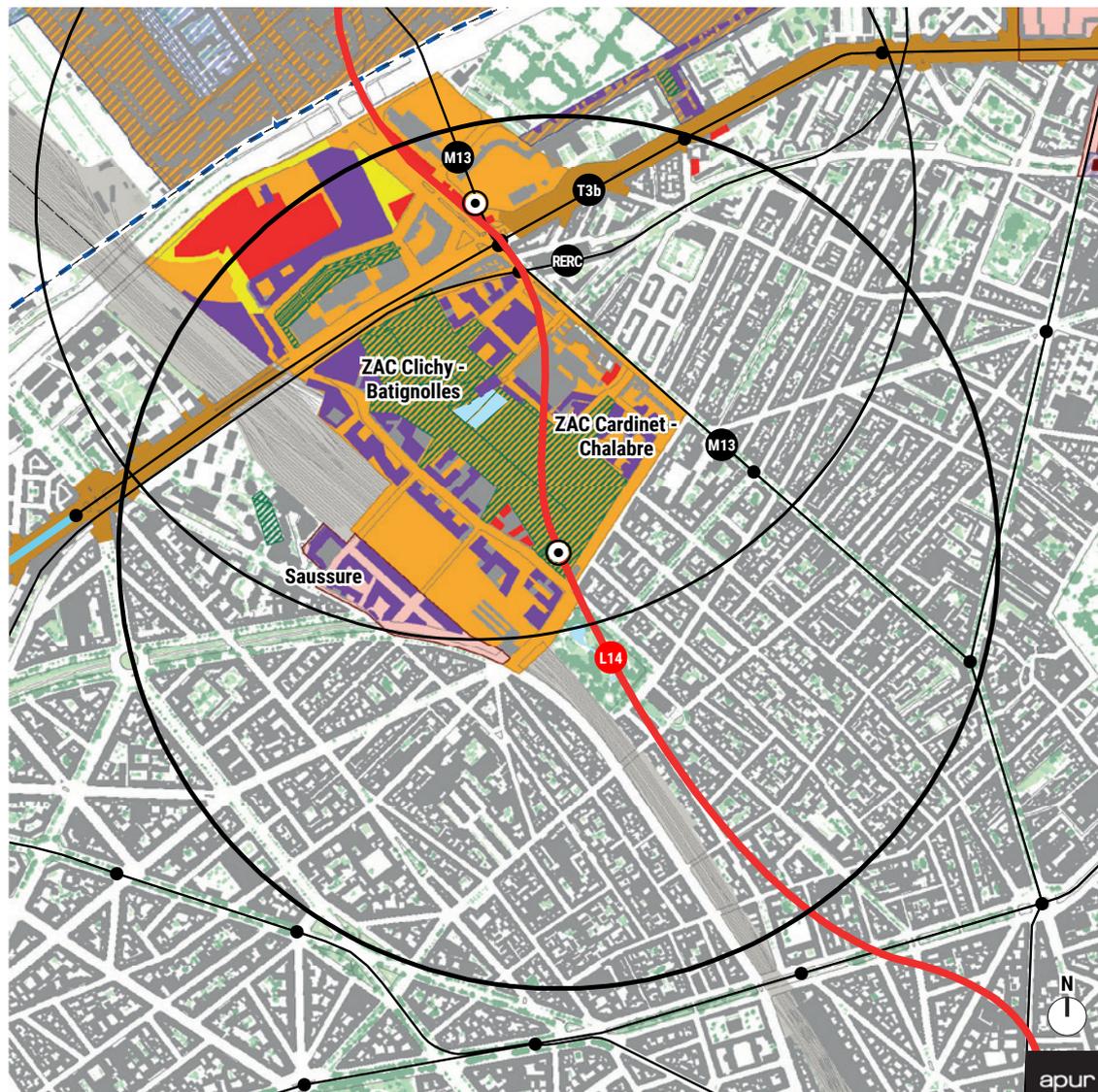
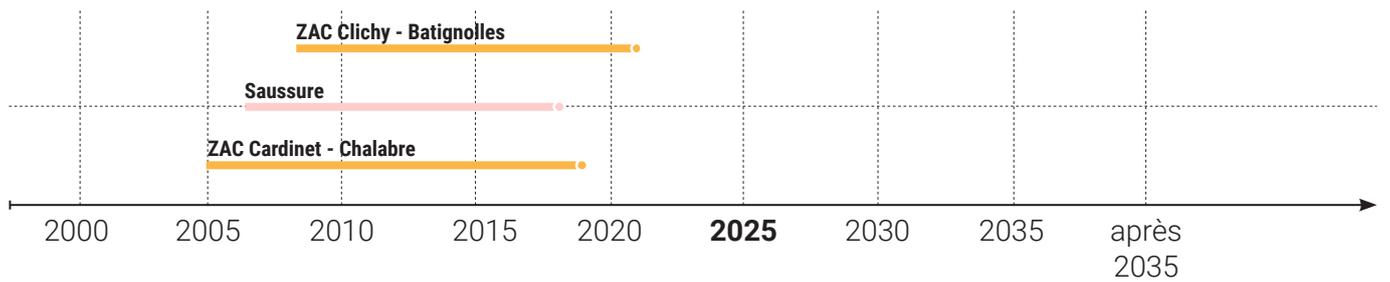
60 ha de surface de projets
 dont 48 ha strictement dans le quartier de gare
 soit 24 % de la surface du quartier de gare

591 015 m² de surface de plancher
 totale

3 588 logements
 dont 301 logements restent à bâtir

226 196 m² de logements
 dont 19 018 m² de logements restent à bâtir

132 900 m² de bureaux
 dont 11 443 m² de bureaux restent à bâtir



167 954 m² d'activités
dont 18 420 m² d'activités restent à bâtir

143 000 m² d'espaces verts publics

37 200 m² d'équipements
dont 2 541 m² d'équipements restent à bâtir

26 765 m² de commerces
dont 2 696 m² de commerces restent à bâtir



© Apur

	Saussure	ZAC Cardinet - Chalabre	ZAC Clichy - Batignolles
Communes de rattachement	Paris	Paris	Paris
Type de projet	Autre	ZAC	ZAC
Date d'achèvement	2018	2019	2021
Surface au sol (ha)	3	8	50
Nombre de logements	360	495	2 733
Logements (m ²)	27 400	25 905	172 891
dont logements sociaux (m ²)	13 700	12 783	88 126
Bureaux (m ²)	28 000	871	104 029
Activités (m ²)	500	0	167 454
Equipements (m ²)	8 800	5 296	23 104
Commerces (m ²)	1 370	885	24 510
Hôtels (m ²)	0	0	0
Surface de plancher totale (m ²)	66 070	32 957	491 988
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	49 300	230 000
Surface d'espaces verts publics (m ²)	NC	43 000	100 000
Nombre de places de stationnement	NC	260	1 700
Densité bâtie du projet *	2,6	0,4	1,0
Maitrise d'ouvrage	Espaces Ferroviaires Aménagement	SPLA Paris Batignolles devenue P&MA	SPLA Paris Batignolles devenue P&MA
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	François GREThER	François GREThER et Jacqueline OSTY	François GREThER et Jacqueline OSTY

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Pont de Rungis

6 PROJETS

11 395 logements
dont 11 395 logements restent à bâtir

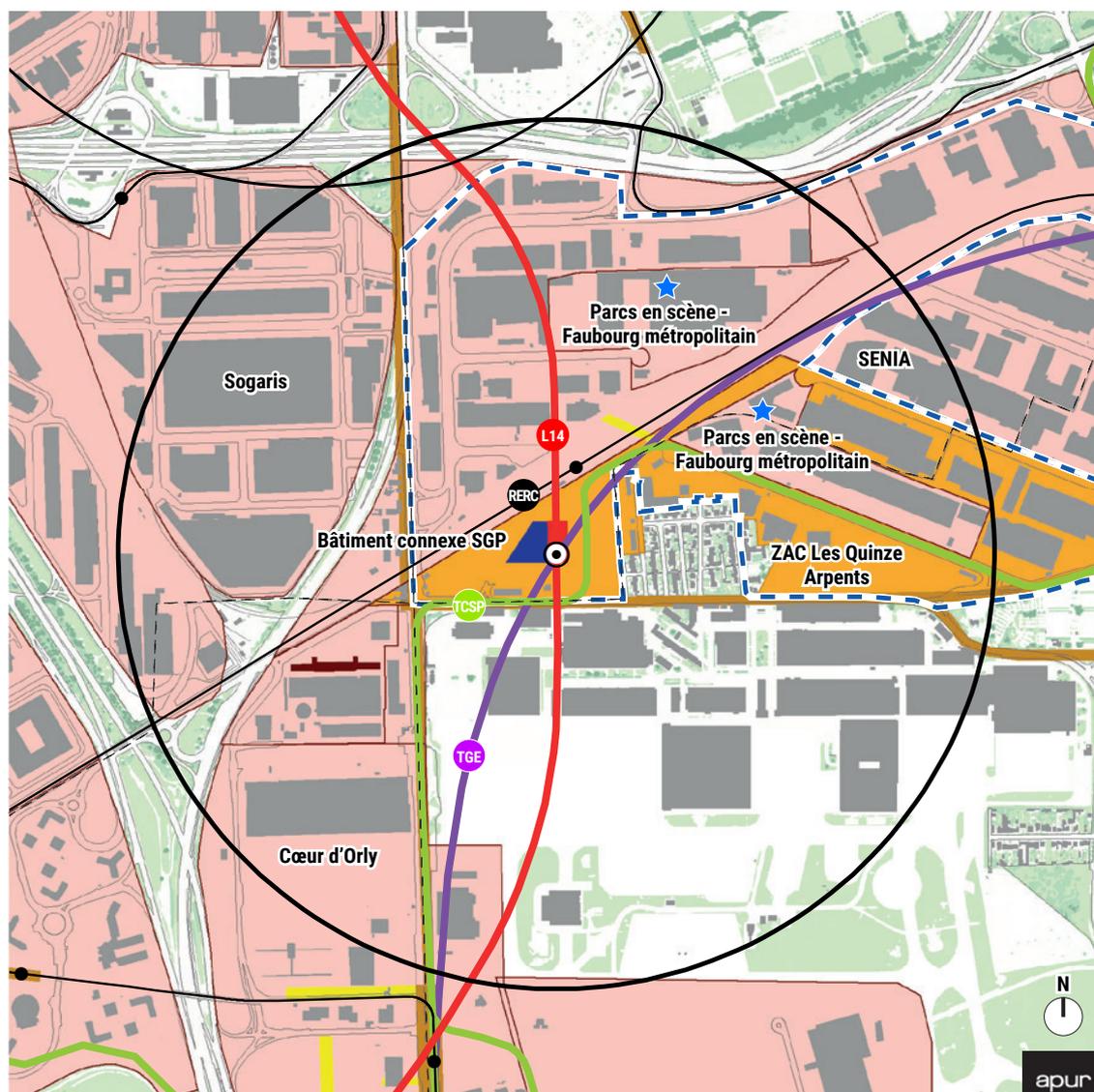
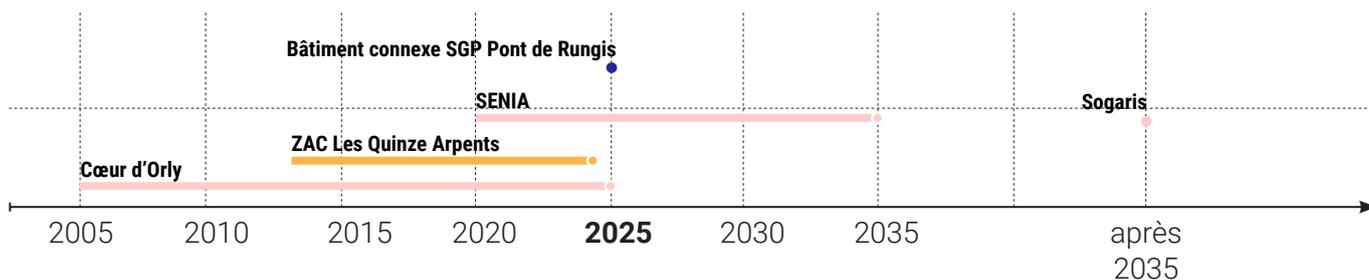
14 SUD

256 ha de surface de projets
dont 128 ha strictement dans le quartier de gare
soit 64 % de la surface du quartier de gare

683 092 m² de logements
dont 683 092 m² de logements restent à bâtir

1 144 881 m² de surface de plancher totale

185 100 m² de bureaux
dont 185 100 m² de bureaux restent à bâtir



83 500 m² d'activités
dont 83 500 m² d'activités restent à bâtir

30 250 m² d'hôtels
dont 30 250 m² d'hôtels restent à bâtir

112 999 m² d'équipements
dont 112 999 m² d'équipements restent à bâtir

15 000 m² d'espaces verts publics
dont 15 000 m² d'espaces verts restent à livrer

49 940 m² de commerces
dont 49 940 m² de commerces restent à bâtir



© Société du Grand Paris - Valode & Pistre

	ZAC Les Quinze Arpents	Cœur d'Orly	Bâtiment connexe SGP Pont de Rungis	SENIA	Sogaris	Parcs en scène - Faubourg métropolitain
Communes de rattachement	Orly	Paray-Vieille-Poste	Thiais	Thiais	Rungis	Thiais
Type de projet	ZAC	Autre	Projet connexe SGP	Autre	Autre	IMGP 1
Date d'achèvement	2024	2025	2025	2035	NC	NC
Surface au sol (ha)	33	130	0,7	40	36	16
Nombre de logements	2 000	0	287	6 100	0	3 008
Logements (m²)	138 000	0	9 756	317 800	0	217 536
dont logements sociaux (m²)	NC	0	9 756	84 000	0	53 031
Bureaux (m²)	NC	108 000	8 900	60 200	NC	8 000
Activités (m²)	NC	0	0	83 500	NC	NC
Equipements (m²)	NC	0	0	62 700	NC	50 299
Commerces (m²)	NC	34 000	0	11 000	NC	4 940
Hôtels (m²)	NC	18 000	0	0	NC	12 250
Surface de plancher totale (m²)	138 000	160 000	18 656	535 200	NC	293 025
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	21 000	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	NC	NC	15 000	NC	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	5 500	NC	NC
Densité bâtie du projet *	0,4	0,1	2,8	1,3	NC	1,8
Maîtrise d'ouvrage	EPA ORSA	ADP / Altarea / Foncière des Régions / Accor	SGP	Aménageur : EPA ORSA Opérateur : Linkcity	NC	Linkcity (Lots 1 et 2) / Vinci Immo (lot 3)
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	Architecte : Wilmotte Paysagiste : Philippe Thébaud	non défini	Rogers Stirk Harbour + Partners / Tolila + Gilliland / Reste à définir	NC	Rogers+Partners/ Tolila+Gilliland/Atelier de Midi/Tracks/ABF-LAB/ AM Environnement/ BASE/F. Leclerq/Richez et Ass./Readymake

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Pont de Sèvres

15 SUD

3 PROJETS

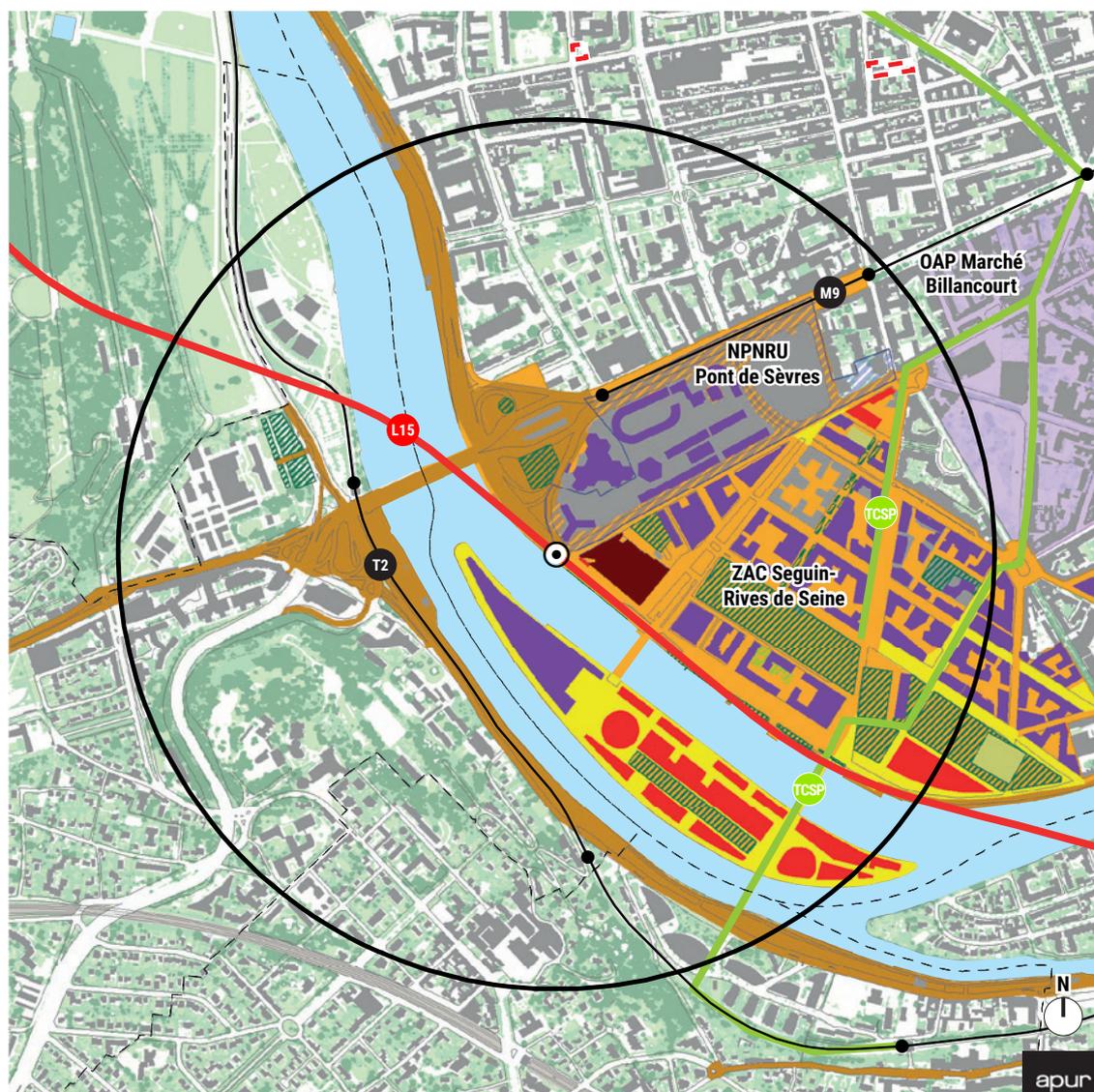
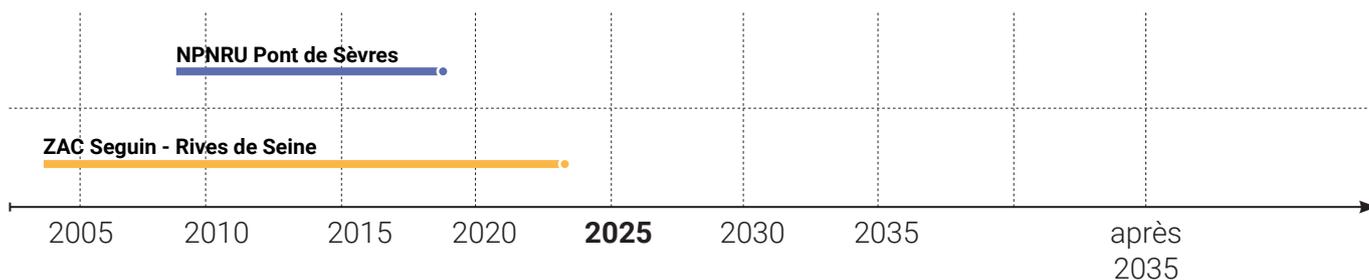
116 ha de surface de projets
dont 80 ha strictement dans le quartier de gare
soit 40 % de la surface du quartier de gare

952 000 m² de surface de plancher
totale

5 000 logements
dont 0 logement reste à bâtir

394 300 m² de logements
dont 0 m² de logements restent à bâtir

363 100 m² de bureaux
dont 112 000 m² de bureaux restent à bâtir



107 466 m² d'activités

36 400 m² d'espaces verts publics

33 400 m² d'équipements

dont 11 100 m² d'équipements 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	NC
Surface au sol (ha)	11,2	94,7	21,5
Nombre de logements	2 240	5 000	-
Logements (m ²)	154 560	394 300	-
dont logements sociaux (m ²)	86 733	NC	-
Bureaux (m ²)	85 000	363 100	-
Activités (m ²)	NC	107 466	-
Equipements (m ²)	NC	33 400	-
Commerces (m ²)	6 000	53 734	-
Hôtels (m ²)	NC	0	-
Surface de plancher totale (m ²)	245 560	952 000	-
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	-
Surface d'espaces verts publics (m ²)	NC	36 400	-
Nombre de places de stationnement	NC	NC	-
Densité bâtie du projet *	-	1,0	-
Maitrise d'ouvrage	SPL Val de Seine Aménagement / OPAC / Bailleur : Paris Habitat	SPL Val de Seine Aménagement	Ville de Boulogne-Billancourt
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Eliet & Lemann / Dominique Perrault / Christian Devillers	AAUPC / Jean Nouvel / Christian Devillers	NC

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Porte de Clichy

14 **NORD**

8 PROJETS

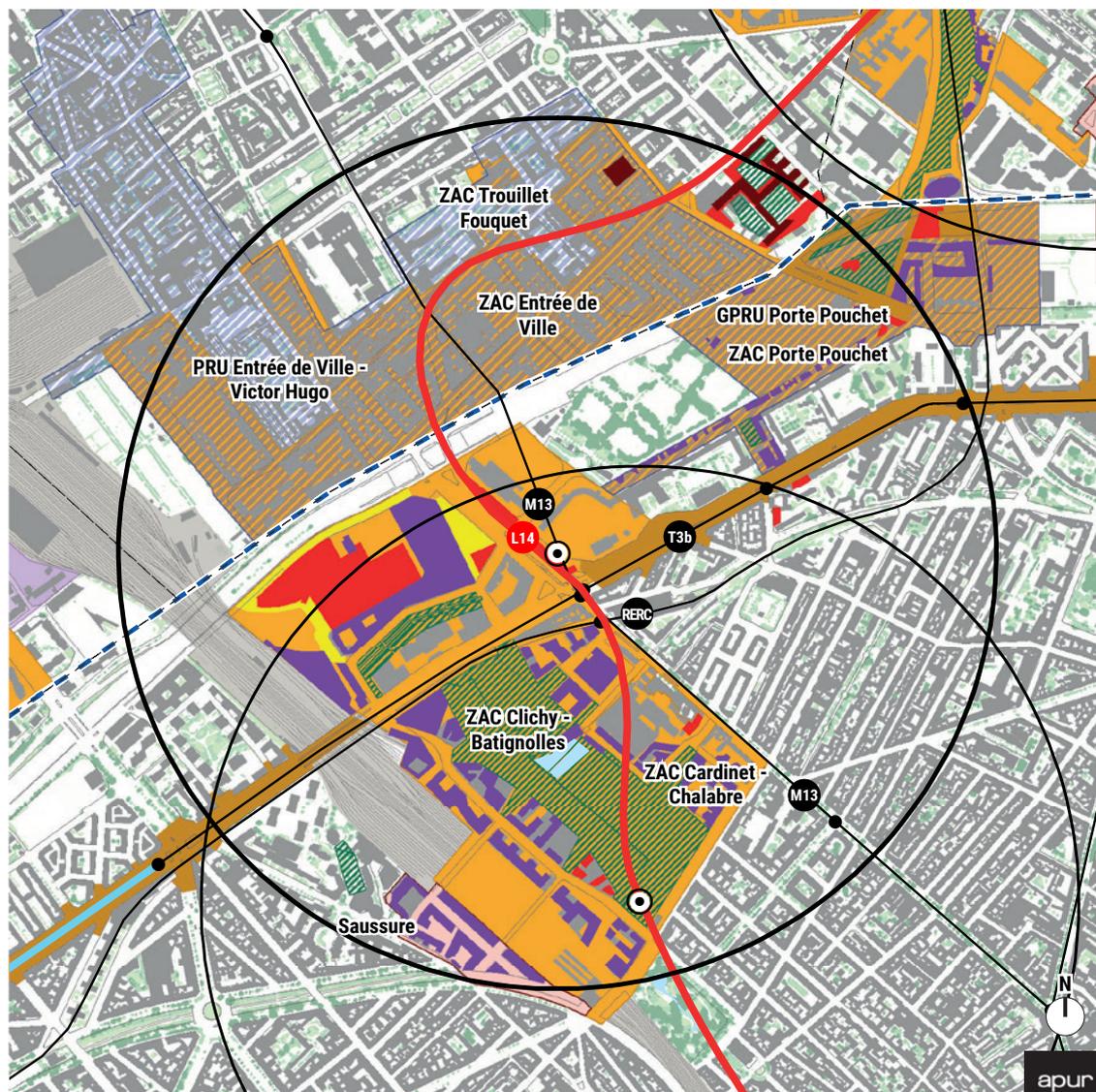
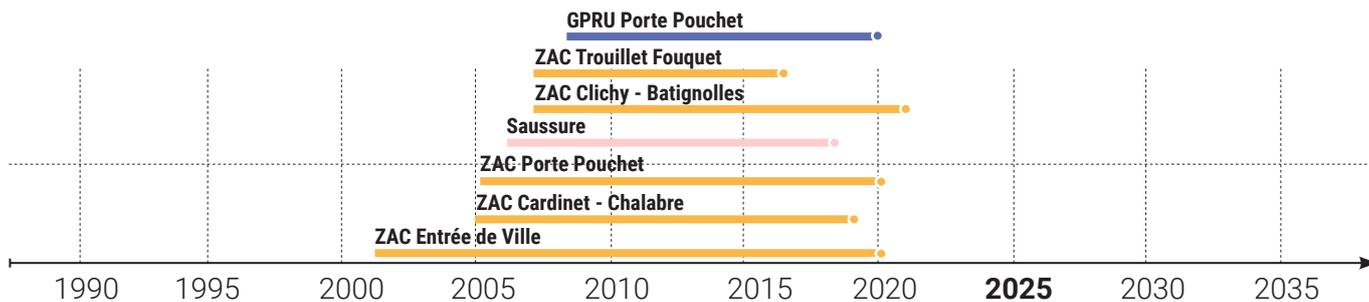
4 853 logements
dont 1 166 logements restent à bâtir

130 ha de surface de projets
dont 103 ha strictement dans le quartier de gare
soit 51 % de la surface du quartier de gare

321 722 m² de logements
dont 79 164 m² de logements restent à bâtir

792 830 m² de surface de plancher
totale

198 273 m² de bureaux
dont 53 187 m² de bureaux restent à bâtir



191 902 m² d'activités
dont 29 087 m² d'activités restent à bâtir

4 650 m² d'hôtels
dont 233 m² d'hôtels restent à bâtir

40 817 m² d'équipements
dont 5 085 m² d'équipements restent à bâtir

168 650 m² d'espaces verts publics
dont 10 735 m² d'espaces verts restent à livrer

35 466 m² de commerces
dont 9 296 m² de commerces restent à bâtir



	ZAC Trouillet Fouquet	Saussure	ZAC Cardinet - Chalabre	ZAC Entrée de Ville	GPRU Porte Pouchet	ZAC Porte Pouchet	ZAC Clichy - Batignolles	PRU Entrée de Ville - Victor Hugo
Communes de rattachement	Clichy	Paris	Paris	Clichy	Paris	Paris	Paris	Clichy
Type de projet	ZAC	Autre	ZAC	ZAC	PRU	ZAC	ZAC	PRU
Date d'achèvement	2016	2018	2019	2020	2020	2020	2021	NC
Surface au sol (ha)	2	3	8	30	16	15	50	54
Nombre de logements	95	360	495	849	240	321	2 733	NC
Logements (m ²)	6 000	27 400	25 905	58 600	26 500	30 926	172 891	NC
dont logements sociaux (m ²)	1 800	13 700	12 783	41 020	22 900	27 538	88 126	NC
Bureaux (m ²)	0	28 000	871	40 500	26 000	24 873	104 029	NC
Activités (m ²)	600	500	0	10 000	NC	13 348	167 454	NC
Equipements (m ²)	250	8 800	5 296	2 500	8 000	867	23 104	NC
Commerces (m ²)	200	1 370	885	6 500	NC	2 001	24 510	NC
Hôtels (m ²)	NC	0	0	0	NC	4 650	0	NC
Surface de plancher totale (m ²)	7 050	66 070	32 957	118 100	83 400	76 665	491 988	NC
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	49 300	NC	NC	NC	230 000	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	NC	NC	43 000	9 950	NC	15 700	100 000	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	260	200	NC	NC	1 700	NC
Densité bâtie du projet *	0,4	2,6	0,04	0,4	-	0,5	1,0	-
Maitrise d'ouvrage	CITALLIOS	Espaces Ferroviaires Aménagement	SPLA Paris Batignolles	CITALLIOS	Paris Habitat	P&MA (Paris et Métropole Aménagement)	SPLA Paris Batignolles	ANRU
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	François GRETHER	François GRETHER et Jacqueline OSTY	Atelier du Pont	Michel Guthmann et TVK	Michel Guthmann et TVK	François GRETHER et Jacqueline OSTY	NC

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Saint-Denis Pleyel

5 PROJETS

4 600 logements
dont 4 600 logements restent à bâtir

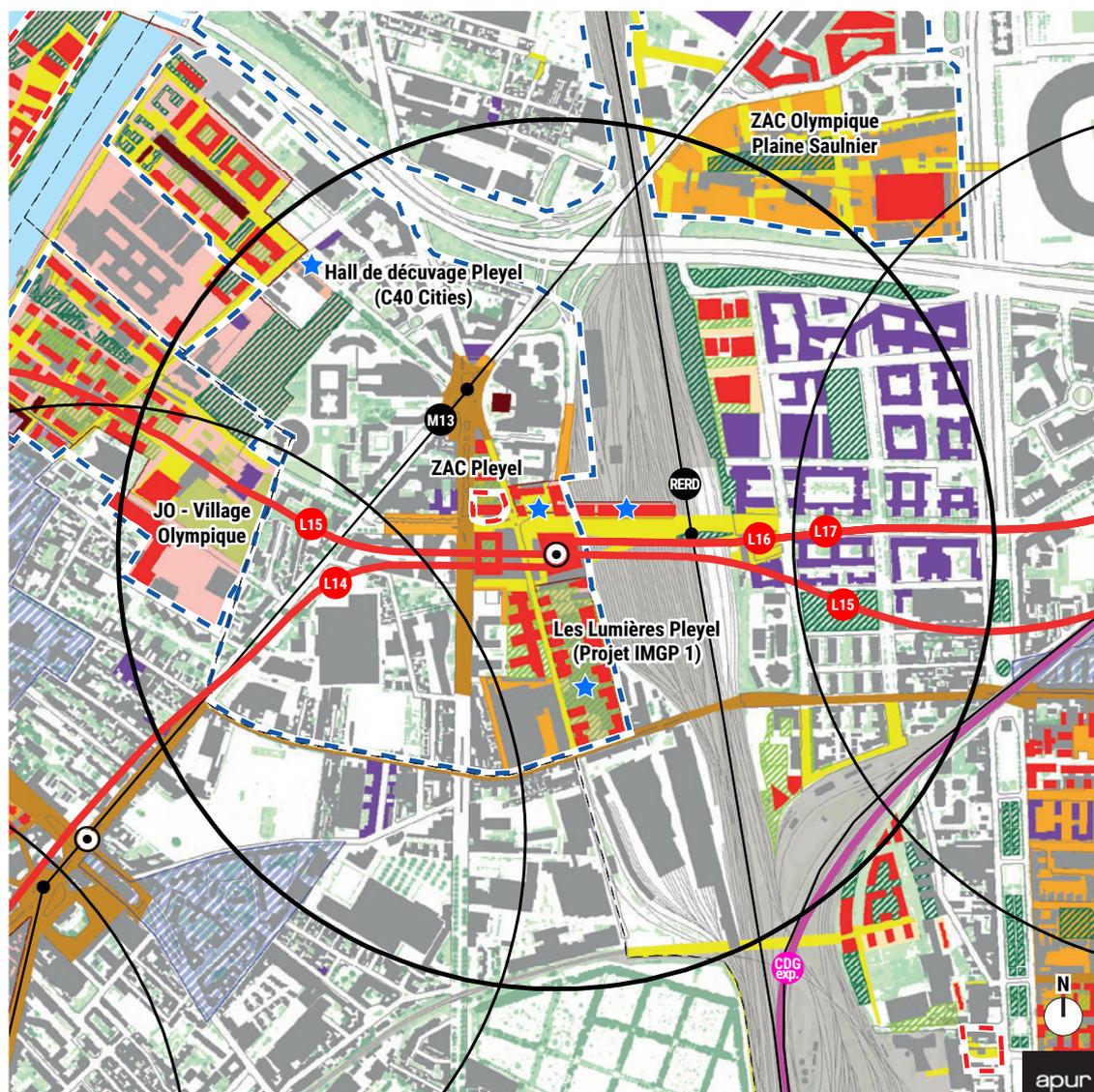
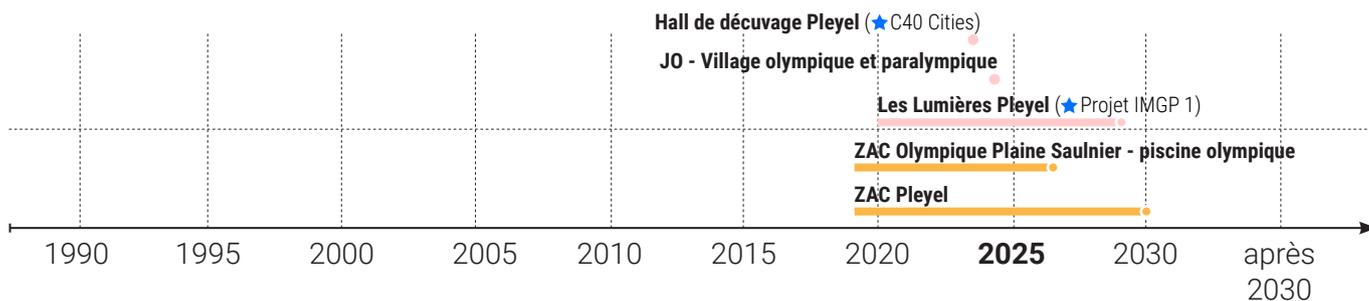
14 NORD 15 16 17

77 ha de surface de projets
dont 33 ha strictement dans le quartier de gare
soit 16 % de la surface du quartier de gare

239 520 m² de logements
dont 239 520 m² de logements restent à bâtir

801 950 m² de surface de plancher
totale

329 360 m² de bureaux
dont 329 360 m² de bureaux restent à bâtir



101 440 m² d'activités
dont 101 440 m² d'activités restent à bâtir

65 000 m² d'équipements
dont 65 000 m² d'équipements restent à bâtir

8 290 m² de commerces
dont 8 290 m² de commerces restent à bâtir

54 500 m² d'hôtels
dont 54 500 m² d'hôtels restent à bâtir

24 000 m² d'espaces verts publics
dont 24 000 m² d'espaces verts restent à livrer



© Société du Grand Paris - Kengo Kuma

	Hall de décufrage Pleyel	JO - Village Olympique	ZAC Olympique Plaine Saulnier	Les Lumières Pleyel	ZAC Pleyel
Communes de rattachement	Saint-Denis	Saint-Denis	Saint-Denis	Saint-Denis	Saint-Denis
Type de projet	APUI (C40 Cities)	AUT	ZAC	IMGP 1	ZAC
Date d'achèvement	2023 - 2024	2024	2026	2028	2030
Surface au sol (ha)	0,2	52	12	4	14
Nombre de logements	0	3 100	500	519	1 000
Logements (m²)	0	139 520	40 000	34 563	60 000
dont logements sociaux (m²)	0	NC	NC	13 626	24 000
Bureaux (m²)	NC	94 360	85 000	119 670	150 000
Activités (m²)	NC	6 440	85 000	3 420	10 000
Equipements (m²)	NC	9 000	16 000	6 847	40 000
Commerces (m²)	NC	2 290	6 000	2 900	0
Hôtels (m²)	NC	4 500	0	8 600	50 000
Surface de plancher totale (m²)	3 840	256 110	232 000	176 000	310 000
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	NC	60 000
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	NC	10 000	15 000	14 000
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	2,0	0,5	1,9	4,6	2,3
Maîtrise d'ouvrage	EDF SA	Solidéo (partie Saint-Denis - Saint-Ouen) / SEM Plaine Commune Développement (partie Ile Saint-Denis)	JOP - MGP	Sogelym Dixence	SEM Plaine Commune Développement
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Jakob+MacFarlane	Dominique Perrault (partie Saint-Denis - Saint-Ouen) / Brigitte Philippon (partie Ile Saint-Denis)	NC	Snohetta	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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

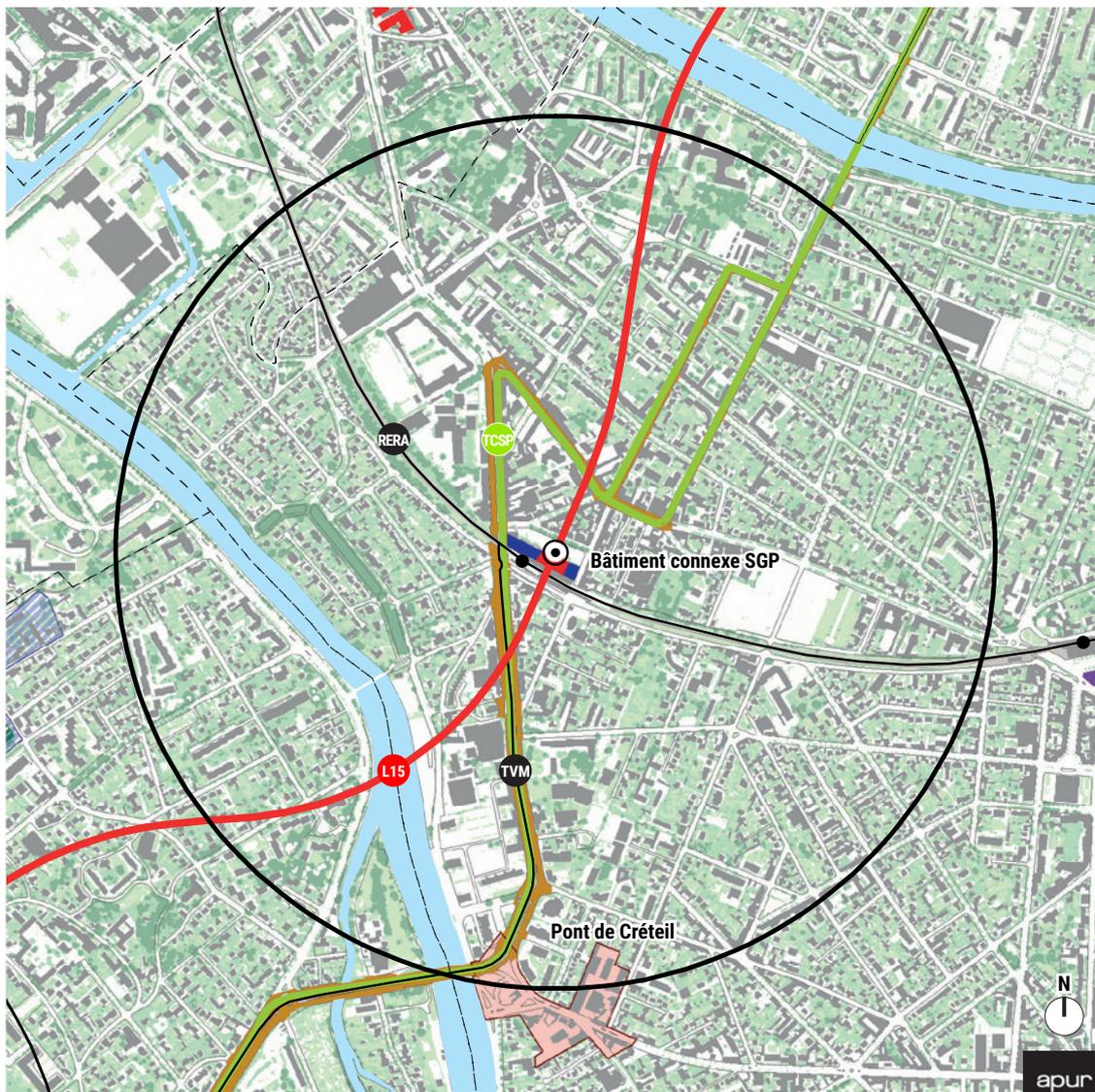
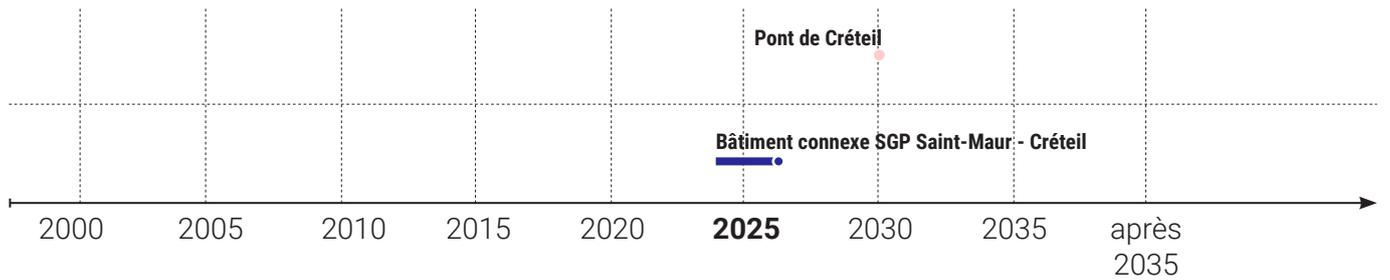
Saint-Maur - Créteil

2 PROJETS

15 SUD

3,5 ha de surface de projets
dont 1 ha strictement dans le quartier de gare
soit 1 % de la surface du quartier de gare

6 800 m² de surface de plancher
totale





© Société du Grand Paris ANMA

	Bâtiment connexe SGP Saint-Maur - Créteil	Pont de Créteil
Communes de rattachement	Saint-Maur-des-Fossés	Saint-Maur-des-Fossés
Type de projet	Projet Connexe SGP	Autre
Date d'achèvement	2024 - 2026	2030
Surface au sol (ha)	0,2	3,3
Nombre de logements	non défini	NC
Logements (m²)	non défini	NC
dont logements sociaux (m²)	non défini	NC
Bureaux (m²)	non défini	NC
Activités (m²)	non défini	NC
Equipements (m²)	non défini	NC
Commerces (m²)	non défini	NC
Hôtels (m²)	0	NC
Surface de plancher totale (m²)	6 800	NC
Surface d'espaces publics (m²)	non défini	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	0	NC
Nombre de places de stationnement	non défini	NC
Densité bâtie du projet *	3,3	NC
Maîtrise d'ouvrage	SGP	NC
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	non défini	NC

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet {
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Saint-Ouen RER C

14 NORD

8 PROJETS

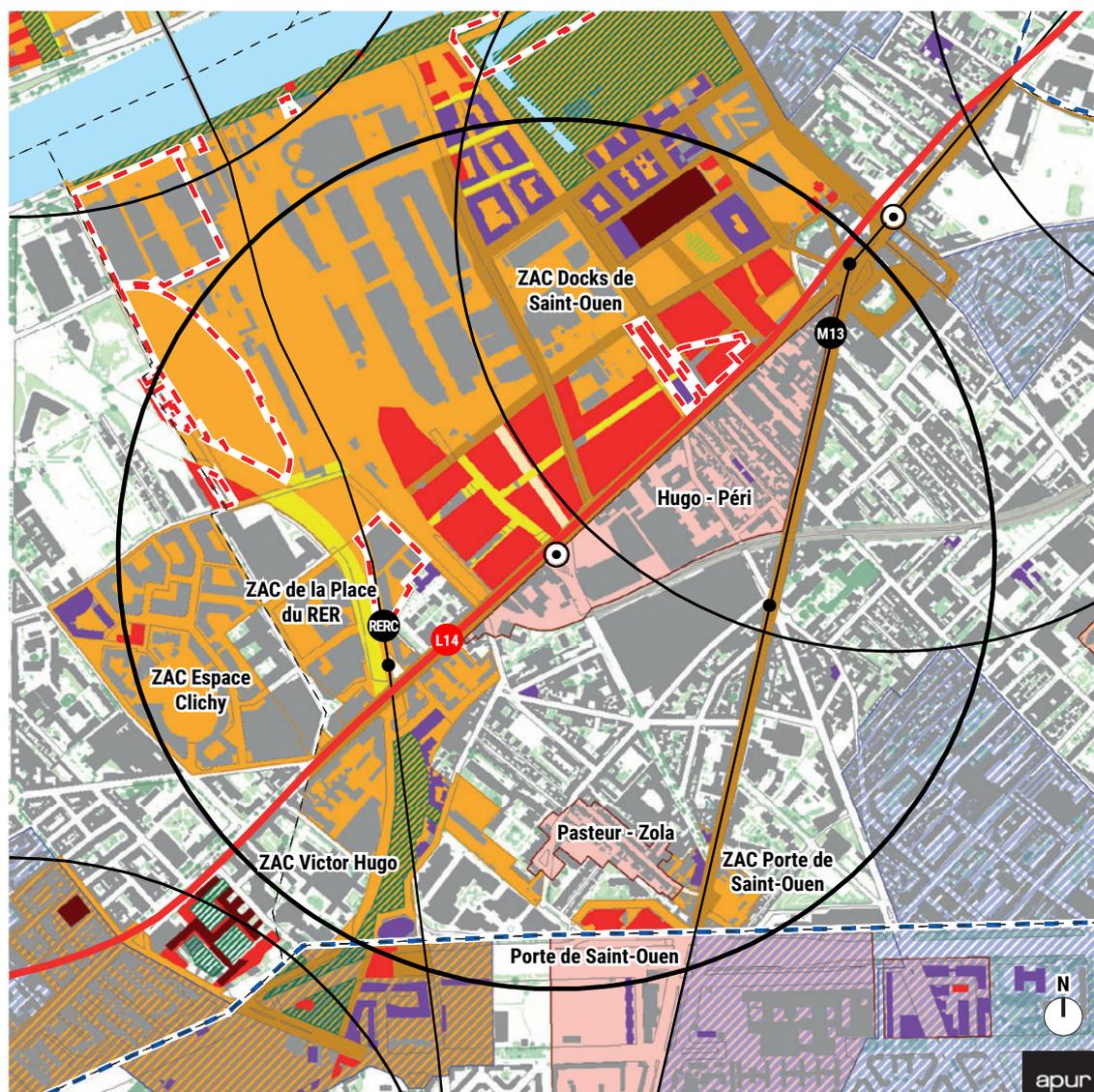
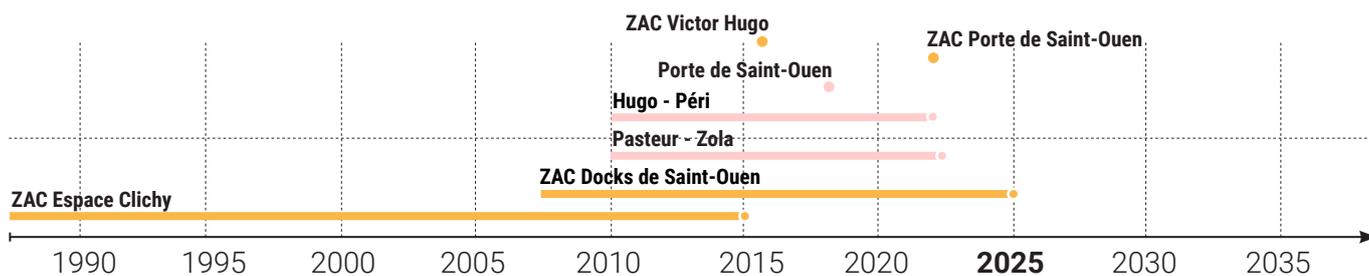
173 ha de surface de projets
 dont 122 ha strictement dans le quartier de gare
 soit 61 % de la surface du quartier de gare

1 275 542 m² de surface de plancher totale

7 848 logements
 dont 5 780 logements restent à bâtir

637 900 m² de logements
 dont 503 600 m² de logements restent à bâtir

423 313 m² de bureaux
 dont 305 330 m² de bureaux restent à bâtir



91 839 m² d'activités
dont 31 000 m² d'activités restent à bâtir

7 677 m² d'hôtels
dont 0 m² d'hôtels restent à bâtir

72 200 m² d'équipements
dont 66 200 m² d'équipements restent à bâtir

159 600 m² d'espaces verts publics
dont 125 600 m² d'espaces verts restent à livrer

42 613 m² de commerces
dont 33 060 m² de commerces restent à bâtir



© Karolina Samborska - Agence Ter

	ZAC Espace Clichy	ZAC Victor Hugo	Porte de Saint-Ouen	Pasteur - Zola	ZAC Porte de Saint-Ouen	Hugo - Péri	ZAC Docks de Saint-Ouen	ZAC de la place du RER
Communes de rattachement	Clichy	Saint-Ouen	Paris	Saint-Ouen	Saint-Ouen	Saint-Ouen	Saint-Ouen	Saint-Ouen
Type de projet	ZAC	ZAC	Autre	Autre	ZAC	Autre	ZAC	ZAC
Date d'achèvement	2015	2016	2018	2022	2022	2022	2025	NC
Surface au sol (ha)	12	11	23	2	3	13	105	4
Nombre de logements	1 230	652	41	145	320	260	5 200	NC
Logements (m ²)	74 300	45 000	2 800	12 200	22 350	18 250	463 000	NC
dont logements sociaux (m ²)	43 000	NC	2 800	1 380	0	3 650	92 600	NC
Bureaux (m ²)	32 642	77 300	8 041	0	32 330	0	273 000	NC
Activités (m ²)	59 621	0	1 218	0	0	0	31 000	NC
Equipements (m ²)	5 000	1 000	0	0	800	400	65 000	NC
Commerces (m ²)	6 206	1 150	2 197	0	2 060	0	31 000	NC
Hôtels (m ²)	0	0	7 677	0	NC	0	0	NC
Surface de plancher totale (m ²)	177 769	124 450	21 933	12 200	57 540	18 650	863 000	NC
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	NC	NC	NC	2 870	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	14 000	20 000	NC	NC	5 600	NC	120 000	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC	NC	1 153	NC
Densité bâtie du projet *	1,5	1,1	0,1	0,5	2,2	0,1	0,8	NC
Maitrise d'ouvrage	Eiffage Aménagement	Sequano	Paris Habitat	SEMISO	SEMISO	SEMISO	Sequano	NC
Maitrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Architecte : P. Lesage Paysagiste : T. Laverne	Atelier Castro & Casi Denissof	P. Lombard	NC	NC	NC	Agence BECARD MAP, DGM & Associes, ETAMINE	NC

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- ★ Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { ■ Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Sevrans Beaudottes

4 PROJETS

1 699 logements
dont 1 512 logements restent à bâtir

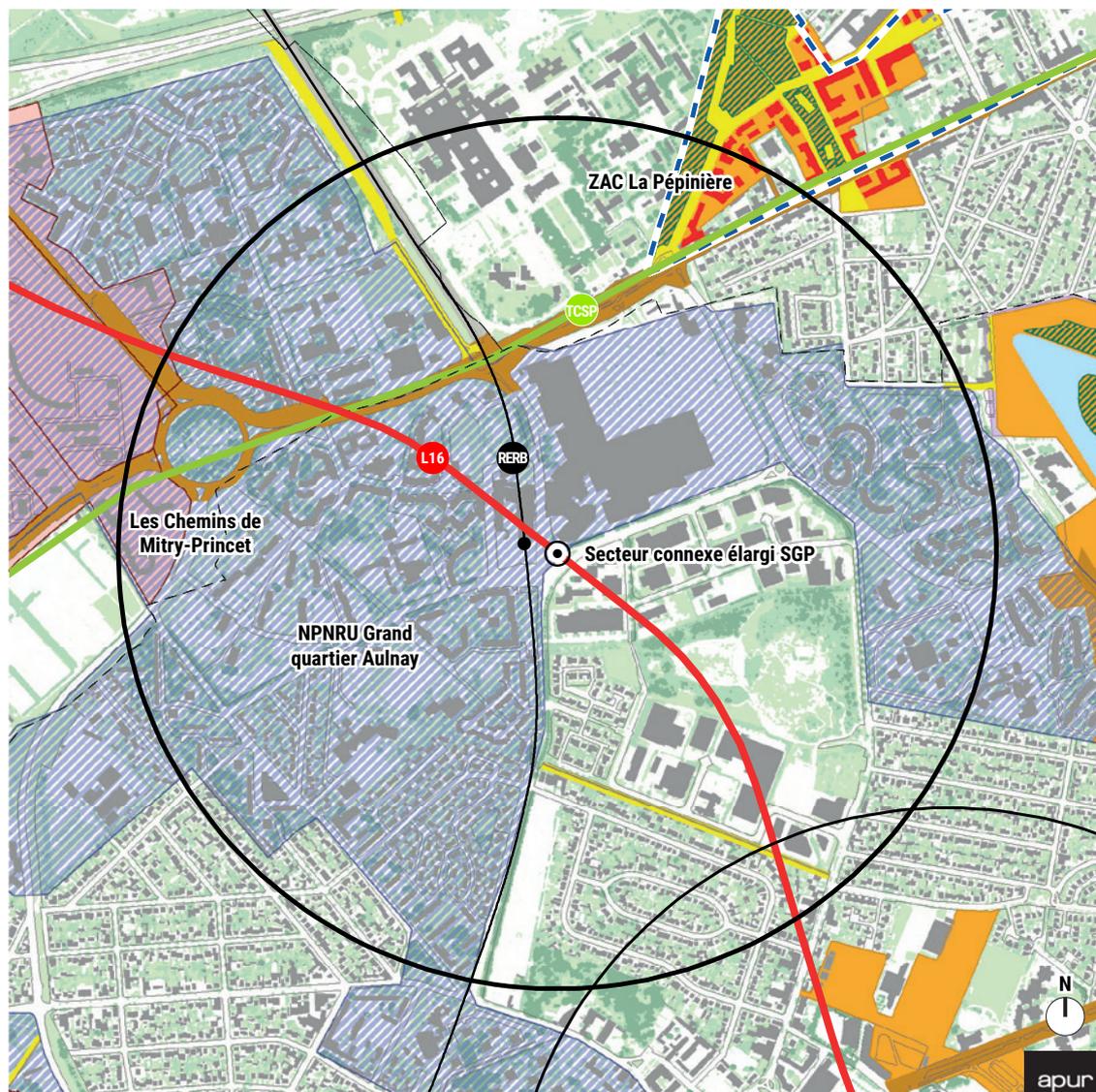
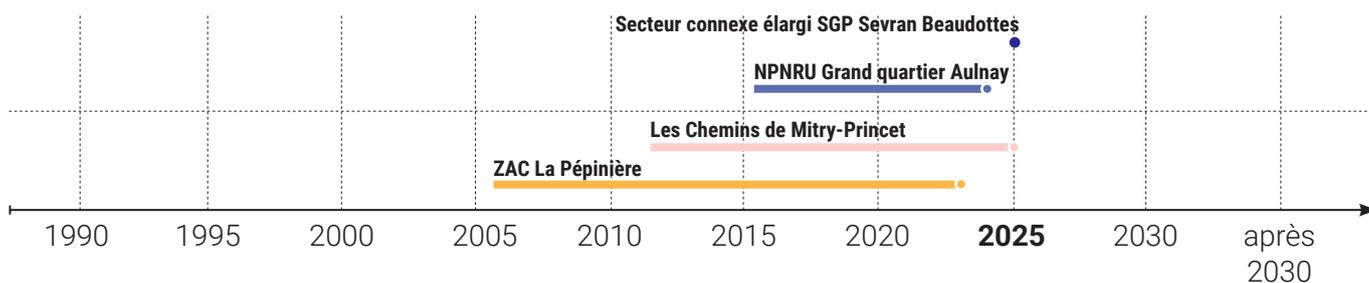
16

378 ha de surface de projets
dont 112 ha strictement dans le quartier de gare
soit 56 % de la surface du quartier de gare

123 983 m² de logements
dont 111 080 m² de logements restent à bâtir

132 383 m² de surface de plancher
totale

4 450 m² d'équipements
dont 4 450 m² d'équipements restent à bâtir



3 950 m² de commerces
dont 3 950 m² de commerces restent à bâtir

83 134 m² d'espaces verts publics
dont 83 134 m² d'espaces verts restent à livrer



© Société du Grand Paris - Agence Duthilleul

	ZAC La Pépinière	NPNRU Grand quartier Aulnay	Secteur connexe élargi SGP Sevrans Beaudottes	Les Chemins de Mitry-Princet
Communes de rattachement	Villepinte	Sevrans	Sevrans	Aulnay-sous-Bois
Type de projet	ZAC	PRU	Projet connexe SGP	Autre
Date d'achèvement	2023	2024	2025	2025
Surface au sol (ha)	13,4	296	NC	69
Nombre de logements	700	187	145	667
Logements (m²)	55 080	12 903	10 000	46 000
dont logements sociaux (m²)	17 240	NC	0	NC
Bureaux (m²)	0	NC	0	0
Activités (m²)	0	NC	0	0
Équipements (m²)	3 000	NC	0	1 450
Commerces (m²)	2 450	NC	0	1 500
Hôtels (m²)	0	NC	0	0
Surface de plancher totale (m²)	60 530	12 903	10 000	48 950
Surface d'espaces publics (m²)	90 000	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	54 000	NC	NC	29 134
Nombre de places de stationnement	120	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	0,5	-	NC	0,1
Maîtrise d'ouvrage	Grand Paris Aménagement	NC	SGP	Sequano Aménagement
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	Architecte-urbansite : Duterte et associés Paysagiste : Sébastien Sosson	NC	NC	NC

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet {
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

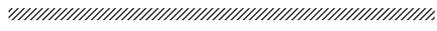
- Secteur de maîtrise foncière
- Secteur de veille foncière

Espace public et espace vert

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

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Sevrans - Livry



16

3 PROJETS

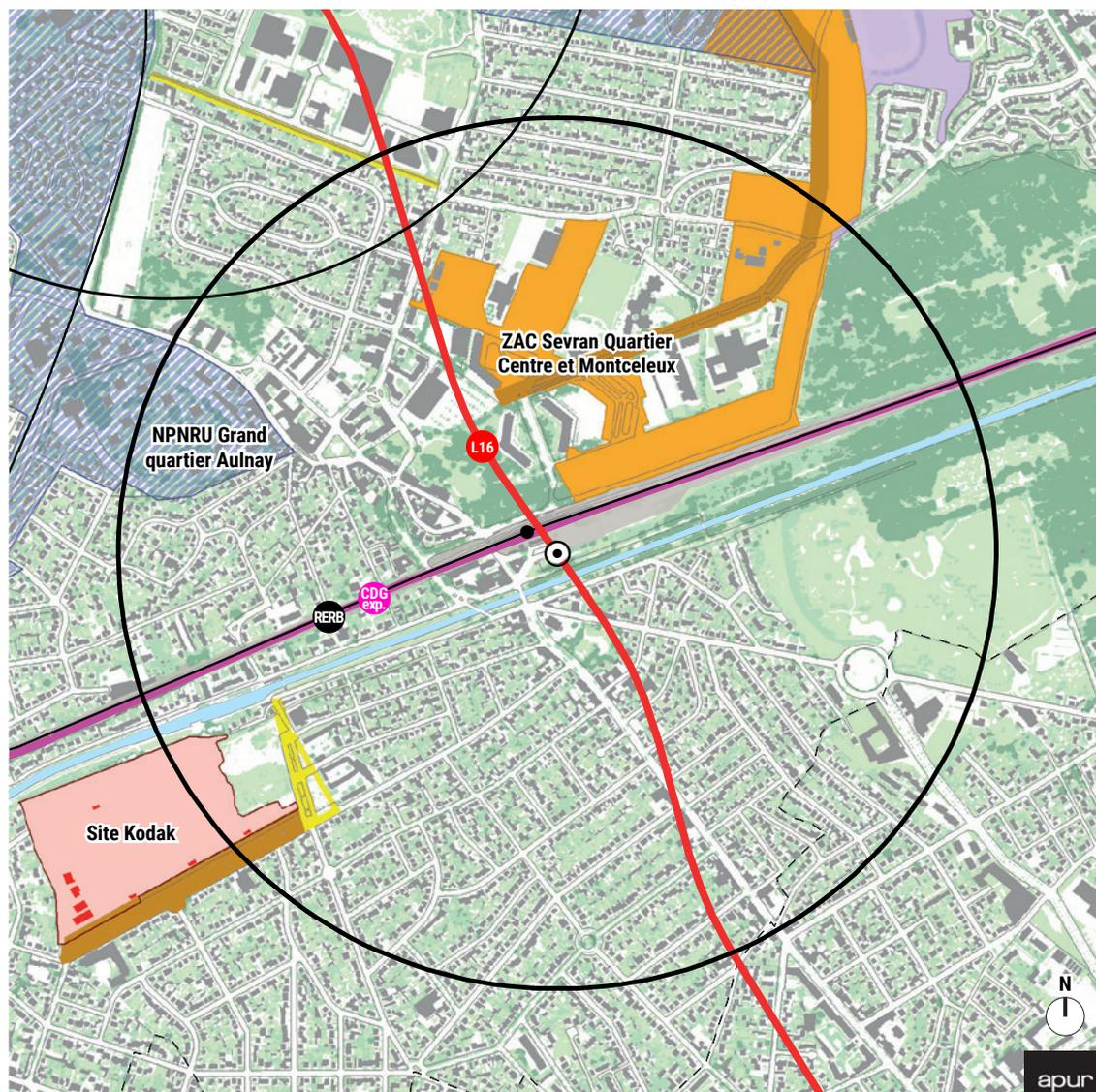
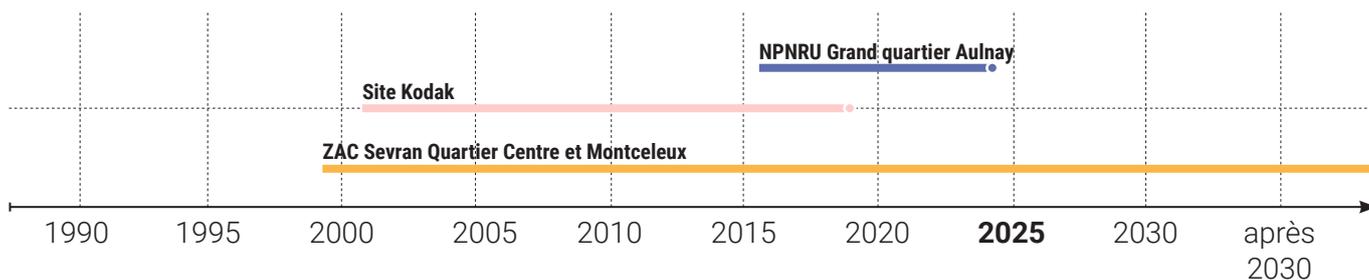
359 ha de surface de projets
dont **22 ha** strictement dans le quartier de gare
soit **11 %** de la surface du quartier de gare

277 000 m² de surface de plancher
totale

3 387 logements
dont **3 200** logements restent à bâtir

225 000 m² de logements
dont **225 000 m²** de logements restent à bâtir

10 000 m² de bureaux
dont **10 000 m²** de bureaux restent à bâtir



10 000 m² d'activités
dont 10 000 m² d'activités restent à bâtir

18 000 m² d'équipements
dont 18 000 m² d'équipements restent à bâtir

10 000 m² de commerces
dont 10 000 m² de commerces restent à bâtir

4 000 m² d'hôtels
dont 4 000 m² d'hôtels restent à bâtir

90 000 m² d'espaces verts publics
dont 90 000 m² d'espaces verts restent à livrer



© Société du Grand Paris - Agence Duthilleul

	Site Kodak	NPNRU Grand quartier Aulnay	ZAC Sevrans Quartier Centre et Montceaux
Communes de rattachement	Sevrans	Sevrans	Sevrans
Type de projet	Autre	PRU	ZAC
Date d'achèvement	2019	2024	2035
Surface au sol (ha)	11	296	52
Nombre de logements	0	187	3 200
Logements (m ²)	0	12 903	225 000
dont logements sociaux (m ²)	0	NC	45 000
Bureaux (m ²)	0	NC	10 000
Activités (m ²)	0	NC	10 000
Equipements (m ²)	0	NC	18 000
Commerces (m ²)	0	NC	10 000
Hôtels (m ²)	0	NC	4 000
Surface de plancher totale (m ²)	0	12 903	277 000
Surface d'espaces publics (m ²)	NC	NC	149 207
Surface d'espaces verts publics (m ²)	90 000	NC	NC
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	0	-	0,5
Maîtrise d'ouvrage	EPA Plaine de France	NC	GPA
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	NC	NC	NC

* 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet {
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Villejuif Institut Gustave-Roussy

14 SUD 15 SUD

3 PROJETS

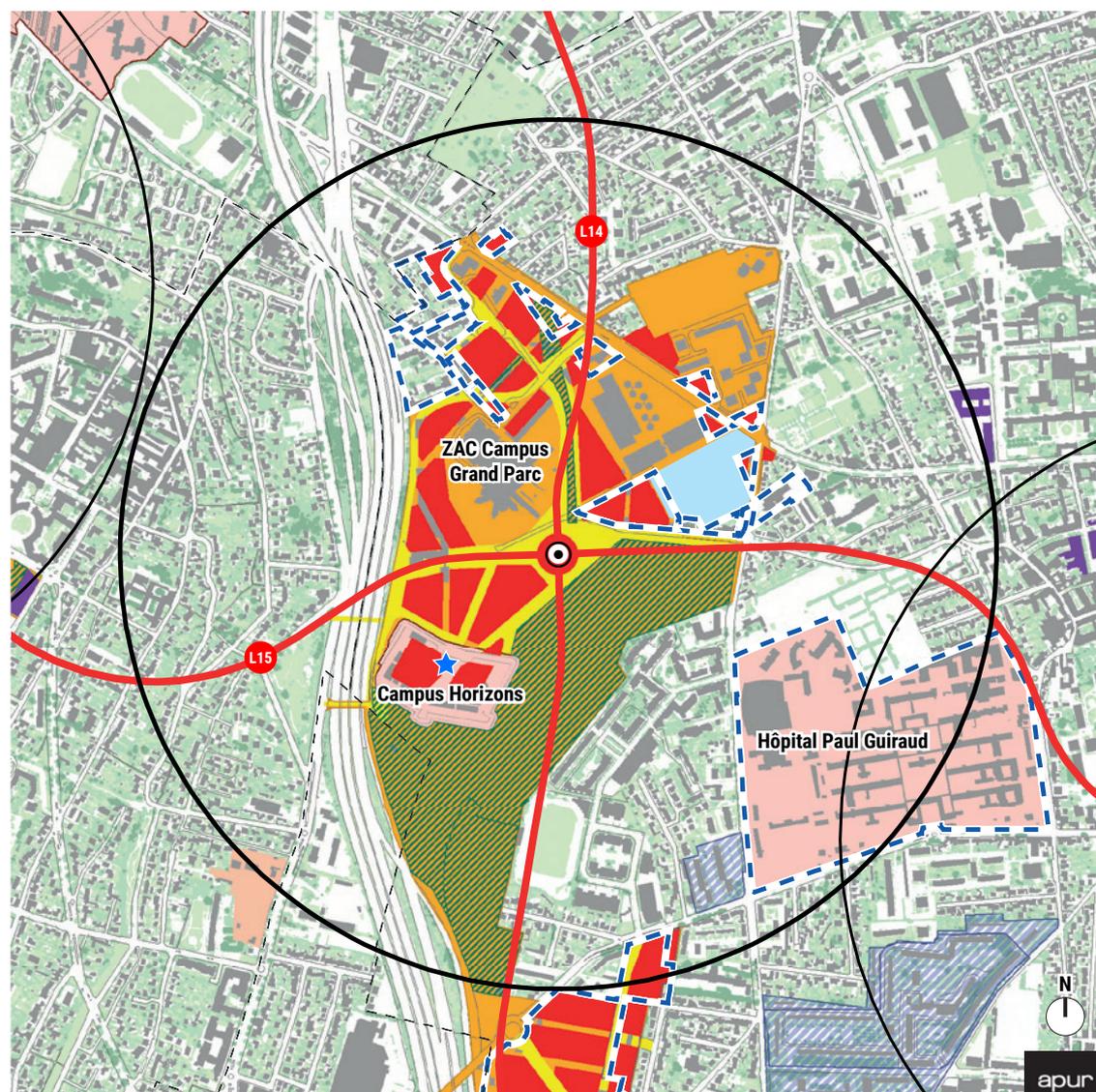
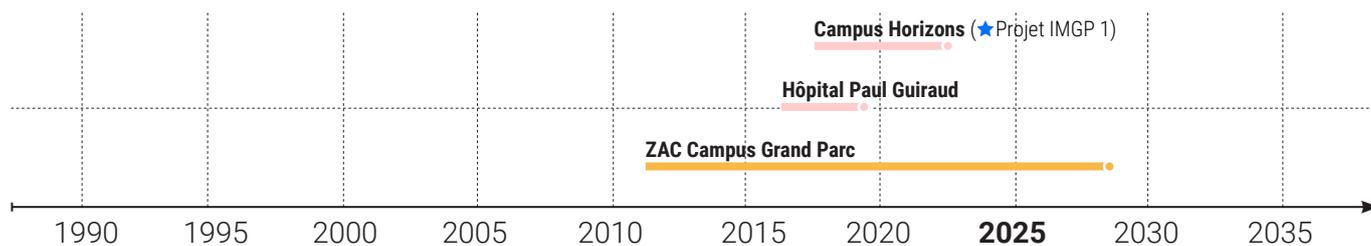
102 ha de surface de projets
dont 73 ha strictement dans le quartier de gare
soit 36 % de la surface du quartier de gare

454 951 m² de surface de plancher
totale

4 879 logements
dont 4 879 logements restent à bâtir

254 951 m² de logements
dont 254 951 m² de logement restent à bâtir

150 000 m² de bureaux
dont 150 000 m² de bureaux restent à bâtir



20 000 m² d'équipements
dont 20 000 m² d'équipements restent à bâtir

9 000 m² d'hôtels
dont 9 000 m² d'hôtels restent à bâtir

21 000 m² de commerces
dont 21 000 m² de commerces restent à bâtir

30 000 m² d'espaces verts publics
dont 30 000 m² d'espaces verts restent à livrer



© 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)	NC	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
Hôtels (m²)	NC	3 498	0
Surface totale (m²)	39 951	23 422	415 000
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	0	0
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	0,2	0,7	0,5
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	NC	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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet {
 - Bâti créé
 - Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Villejuif Louis-Aragon

15 SUD

5 PROJETS

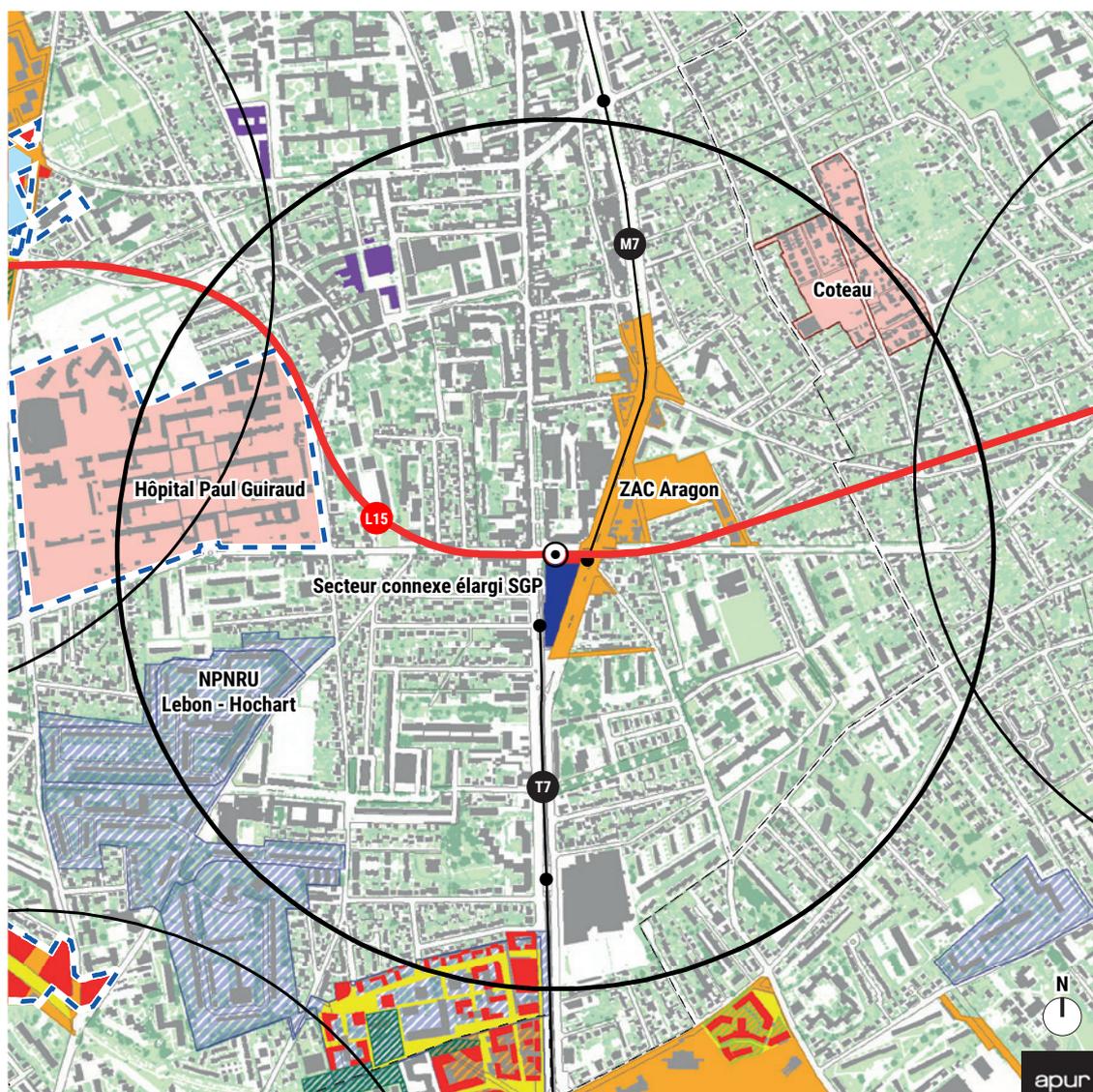
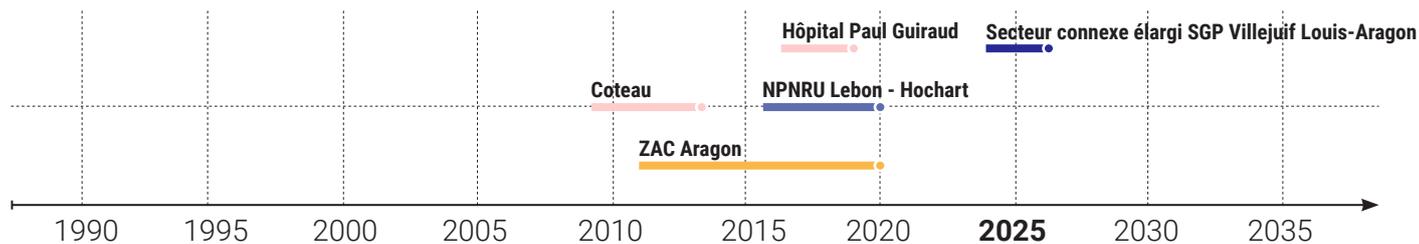
65 ha de surface de projets
dont 29 ha strictement dans le quartier de gare
soit 14 % de la surface du quartier de gare

170 953 m² de surface de plancher
totale

1 977 logements
dont 1 669 logements restent à bâtir

122 553 m² de logements
dont 101 301 m² de logement restent à bâtir

32 000 m² de bureaux
dont 32 000 m² de bureaux restent à bâtir



3 900 m² de commerces
dont 3 900 m² de commerces restent à bâtir

12 500 m² d'hôtels
dont 12 500 m² d'hôtels restent à bâtir



© Société du Grand Paris

	Coteau	Hôpital Paul Guiraud	NPNRU Lebon - Hochart	ZAC Aragon	Secteur connexe élargi SGP Villejuif Louis-Aragon
Communes de rattachement	Vitry-sur-Seine	Villejuif	Villejuif	Villejuif	Villejuif
Type de projet	Autre	Autre	PRU	ZAC	Projet Connexe SGP
Date d'achèvement	2013	2019	2020	2020	2024 - 2026
Surface au sol (ha)	5	20	3,4	5,6	0,7
Nombre de logements	308	579	NC	700	390
Logements (m²)	21 252	39 951	NC	36 000	25 350
dont logements sociaux (m²)	NC	NC	NC	7 714	5 850
Bureaux (m²)	NC	0	NC	32 000	0
Activités (m²)	NC	0	NC	0	0
Equipements (m²)	NC	0	NC	0	0
Commerces (m²)	NC	0	NC	3 100	800
Hôtels (m²)	NC	NC	NC	12 500	0
Surface totale (m²)	21 252	39 951	NC	83 600	26 150
Surface d'espaces publics (m²)	NC	NC	NC	NC	NC
Surface d'espaces verts publics (m²)	NC	NC	NC	0	0
Nombre de places de stationnement	NC	NC	NC	NC	NC
Densité bâtie du projet *	0,4	0,2	NC	1,5	3,7
Maîtrise d'ouvrage	NC	Ville de Villejuif Opérateur : Vinci Immobilier	MOA : EPT Grand-Orly Seine Bièvre	SADEV 94 / Commune Opérateurs : Groupement Promo Gerim et Legendre	SGP
Maîtrise d'œuvre / architecte coordinateur	NC	NC	NC	TVK / Agence d'architecture Lanctuit	NC

* 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé
- Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités

Vitry Centre

15 SUD

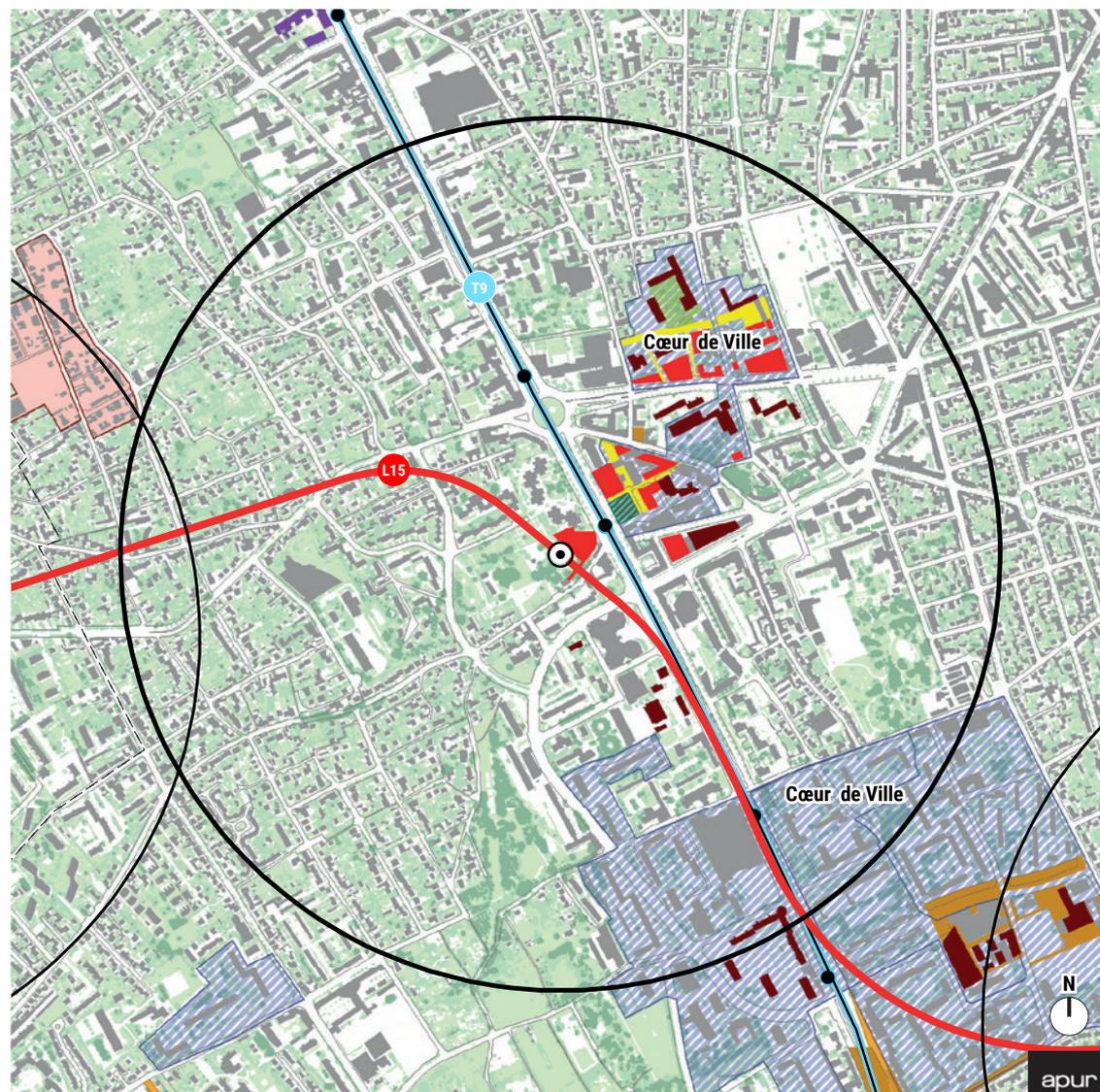
1 PROJET

165 ha de surface de projets
dont 27 ha strictement dans le quartier de gare
soit 14 % de la surface du quartier de gare

696 logements
dont 696 logements restent à bâtir

55 000 m² de logements
dont 55 000 m² de logement restent à bâtir

97 000 m² de surface de plancher
totale



25 000 m² d'activités
 dont 25 000 m² d'activités 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
Hôtels (m ²)	0
Surface totale (m ²)	97 000
Surface d'espaces publics (m ²)	NC
Surface d'espaces verts publics (m ²)	non défini
Nombre de places de stationnement	NC
Densité bâtie du projet *	-
Maitrise d'ouvrage	EPT Grand-Orly Seine Amont / Ville de Vitry-sur-Seine
Maitrise 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
- 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
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Bâti

- Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- En projet { Bâti créé, Bâti requalifié

Foncier de l'EPF Île-de-France

- 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 ou réalisé récemment
- Espace vert privé en projet

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**, « **Balcon sur Paris** », **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**, « **Ôm** », **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 Adelakom 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 Chantereine**, **ZAC Chantereine**
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 Pfertzel et Ioannis Valougeorgis

le 19.11.2018 :

Quartier de gare : Créteil l'Échat

Commune de rattachement : Créteil

Projet concerné : **ZAC du Triangle de l'Échat**

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

le 17.05.2019 :

Quartier de gare : Clichy - Montfermeil

Communes de rattachement : Clichy-sous-Bois, Montfermeil

Projets concernés : **ZAC Cœur de Ville Clichy-sous-Bois, NPNRU Bas Clichy et Bois du Temple**

Acteur rencontré : **Ville de Clichy-sous-Bois**, Laurent Acélor

le 17.05.2019 :

Quartier de gare : Sevran Beaudottes

Communes de rattachement : Villepinte, Aulnay-sous-Bois

Projet concerné : **ZAC de la Pépinière**

Acteur rencontré : **Grand Paris Aménagement**, Guillaume Bigot

le 22.05.2019

Quartier de gare : La Courneuve Six-Routes

Communes de rattachement : La Courneuve

Projet concerné : **ZAC de La Courneuve Six-Routes, ZAC de la Mairie**

Acteur rencontré : **Ville de La Courneuve**, Sandrine Chenuet et Soizic Larpent

le 24.05.2019

Quartier de gare : Saint-Denis Pleyel, La Courneuve Six-Routes

Communes de rattachement : Saint-Denis, La Courneuve

Projet concerné : **Les lumières Pleyel, ZAC Pleyel**

Acteur rencontré : **SEM Plaine Commune Développement**, David Cocheton

le 04.06.2019

Quartier de gare : Pont de Rungis

Communes de rattachement : Paray-Vieille-Poste

Projet concerné : **Cœur d'Orly**

Acteur rencontré : **Groupe ADP**, BADI Najia, POLLET Luc, SCHMIT Murielle, TIS-SIER Jean

le 04.06.2019

Quartier de gare : tous les quartiers des gares mises en service à horizon 2025

Projet concerné : **la stratégie de veille et de maîtrise foncière de l'EPF Ile-de-France liée aux quartiers de gare du Grand Paris Express**

Acteur rencontré : **EPF Ile-de-France**, François Bertrand et Jean Foisil

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, *Les déploiements de la fibre optique dans la Métropole du Grand Paris – Une approche urbaine*, Juin 2019

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/approche-urbaine-deploiement-fibre-metropole-grand-paris>

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, depuis 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 par ligne publiées par l'Apur, de Juillet 2014 à Décembre 2016

Apur, *Étude d'opportunité d'un vélib' métropolitain*, Décembre 2015

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/etude-opportunit-e-un-velib-metropolitain>

Apur, *Approche urbaine du déploiement de la fibre dans la Métropole du Grand Paris*,

Juin 2019

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/approche-urbaine-deploiement-fibre-metropole-grand-paris>

Apur, *Vers un réseau de stations (de) services urbains, état des lieux et capacité d'évolution*, Avril 2019

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/vers-un-reseau-stations-services-urbains-lieux-capacite-evolution>

Bureau D., Quinet E., Prager J.-C., *Le Grand Paris Express, les sept clés du succès*, Ed. Economica, Janvier 2019

CCI Paris Île-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 Île-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 – tgftp, Cotech du 14 octobre 2016

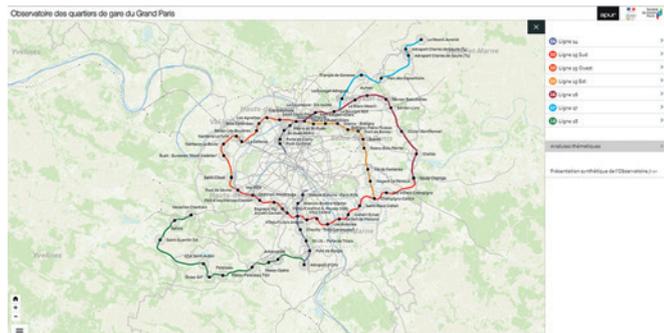
Urbanova, *Kit de survie au pays des APUI*, juillet 2018

<http://urba-nova.com/lab/>

LES PUBLICATIONS DE L'OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GPE

LA CARTE INTERACTIVE

https://www.apur.org/dataviz/observatoire_des_gares/

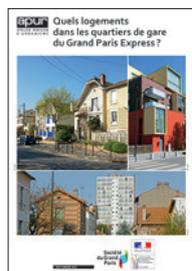
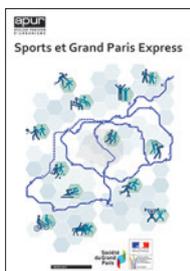


LES DONNÉES EN OPEN DATA

opendata.apur.org



LES ÉTUDES THÉMATIQUES : LIEUX CULTURELS, SANTÉ, SPORTS, HABITAT, TISSU ÉCONOMIQUE, ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR



SYNTHÈSE 2014-2017



LES MUTATIONS : LA LIGNE 15 SUD



NOTE



LES BROCHURES DE PRÉSENTATION DE L'OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS (FRANÇAIS/ANGLAIS)



OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

186 projets urbains sont engagés dans les 35 quartiers du Grand Paris Express entourant les gares à livrer d'ici 2025 (couvrant 28 % de la superficie de ces quartiers). Ces projets entraîneront d'ici 10 ans la réalisation de 84 000 logements, 2,5 millions de m² de bureaux, et plus de 2 millions de m² d'autres surfaces d'activités.

5 axes de politiques publiques ont été retenus comme guide de l'analyse des mutations en cours :

- 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.

L'analyse quartier par quartier souligne une tendance au rééquilibrage en matière de mixité fonctionnelle et sociale. Elle met en évidence une ambition environnementale, plus forte pour les projets à venir que dans ceux déjà réalisés, même si les engagements énoncés ne permettent pas de relever tous les défis de la ville inclusive et zéro carbone. L'étude décrit la place réservée aux espaces publics dans les futurs quartiers de gares du Grand Paris, insiste sur l'importance des actions à mener pour faciliter le rabattement aux gares mais aussi la nécessité de prévoir des franchissements, une place pour de nouveaux services de mobilité, une réduction du stationnement automobile et une attention accrue portée à l'animation des rez-de-chaussée.

Une lecture plus globale alerte sur le fort contraste entre l'Ouest et l'Est de la métropole. Les projets des quartiers de gare situés à l'Ouest de la ligne 14 (comprise) se développent beaucoup plus vite que ceux situés à l'Est. L'ensemble des acteurs doit se mobiliser pour accélérer le rééquilibrage territorial en valorisant les potentiels et les atouts, notamment environnementaux, des quartiers de gare situés à l'Est de la métropole.