

 ÉTUDE

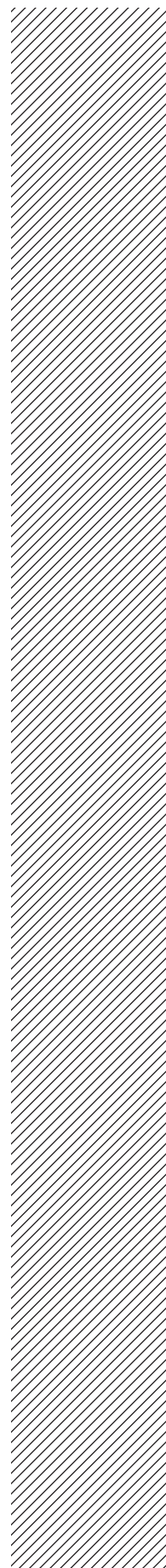
# QUATRE QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS ET LEURS CENTRALITÉS

RESTITUTION DES ATELIERS ÉTUDIANTS  
DE PARIS DAUPHINE - PSL 2019-2020

MARS 2021

**Dauphine** | PSL   
UNIVERSITÉ PARIS

Société  
du Grand  
Paris 



Ce travail, mené par les étudiants, s'insère dans le cadre du Master 2 « Politiques Urbaines et Gouvernance des Territoires » de l'Université Paris Dauphine - PSL et de la convention de partenariat Parcours 2019-2020 qui lie le Master 2 « PUGT » de l'Université Paris Dauphine - PSL et la Société du Grand Paris.

**Le groupe d'étudiants du Master 2 « Politiques Urbaines et Gouvernance des Territoires » :**

**Bérénice BEAUBE, Noa Ben HAIEM, Adrien DELACROIX, Brume DELAUNAY, Nicolas DUGUET, Faïza MOUGAMMAD, Camille PERRET, Loïs PICHEL, Rodolphe ROUYER et Iris SANDOZ**

**Encadrants :**

**François CUSIN, Marie PIGANIOL**

**Société du Grand Paris :**

**Catherine BARBÉ, Lola FAUCONNET, Alexandre HOLLEMAERT**

**Apur :**

Directrices de la publication : **Dominique ALBA, Patricia PELLOUX**

Étude suivie par : **Stéphanie JANKEL, Clément MARIOTTE**

Cartographie et traitement statistique : **Sandra ROGER, Anne SERVAIS et les étudiants du Master**

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

Mise en page : **Apur**

[www.apur.org](http://www.apur.org)

20P070402

# Sommaire

|                                                                                                          |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| INTRODUCTION .....                                                                                       | 4         |
| <b>1.   Arcueil-Cachan :</b>                                                                             |           |
| <b>un quartier résidentiel aux centralités éclatées</b> .....                                            | <b>6</b>  |
| Ajuster l'offre commerciale et améliorer la qualité des déplacements à Arcueil-Cachan .....              | 8         |
| <b>2.   Mairie de Saint-Ouen :</b>                                                                       |           |
| <b>une centralité ancienne en forte mutation</b> .....                                                   | <b>12</b> |
| Atténuer les coupures sociales et urbaines autour de la Mairie de Saint-Ouen .....                       | 14        |
| <b>3.   La Courneuve Six-Routes :</b>                                                                    |           |
| <b>un trait d'union entre des micro-centralités</b> .....                                                | <b>16</b> |
| Effacer les coupures urbaines et réduire la place de la voiture à La Courneuve Six-Routes .....          | 18        |
| <b>4.   Villejuif Institut Gustave-Roussy :</b>                                                          |           |
| <b>une centralité nouvelle autour de Gustave Roussy</b> .....                                            | <b>22</b> |
| Concevoir l'espace public dans la ZAC en anticipant la diversité des usages futurs à Villejuif IGR ..... | 24        |
| CONCLUSION .....                                                                                         | 27        |

---

# INTRODUCTION

---

Les aménagements dans les quartiers de gare devront permettre de renforcer des centralités urbaines ou d'en créer de nouvelles. **La conception des espaces publics autour des gares et l'implantation de commerces constituent un enjeu fort de l'aménagement de ces quartiers.**

L'étude des quartiers de gare d'Arcueil-Cachan (L15 Sud), de Mairie de Saint-Ouen (L14 Nord), de La Courneuve Six-Routes (L16-L17) et de Villejuif Institut Gustave-Roussy (L14 Sud), confirme que les contextes locaux varient d'un territoire à l'autre, tant du point de vue de leur morphologie spatiale et sociale, de leur dynamisme économique, de la densité des commerces ou de la qualité des espaces publics.

**L'étude s'appuie sur 4 quartiers de gare livrés à horizon 2025 : Arcueil-Cachan (ligne 15 Sud), Mairie de Saint-Ouen (ligne 14 Nord), La Courneuve Six-Routes (lignes 16 et 17) et Villejuif Institut Gustave-Roussy (lignes 14 et 15 sud). Elle confirme les différences d'un territoire à l'autre, tant du point de vue de leur morphologie spatiale et sociale, du dynamisme économique, de la densité des commerces ou de la qualité des espaces publics.**

Cette note propose une étude comparée des conditions d'animation de ces futurs quartiers. Après avoir présenté les spécificités des villes étudiées, **les conditions de l'attractivité de ces quartiers en cours d'aménagement sont analysées à travers trois grands thèmes :**

- l'offre commerciale ;
- l'accessibilité physique et sociale des quartiers de gare ;
- la qualité de leurs espaces publics.

Trois enjeux fondamentaux alors que les flux de personnes vont s'accroître lorsque les gares seront mises en service et que certains de ces quartiers vont connaître des évolutions importantes. Si ces enjeux se retrouvent dans les quatre quartiers étudiés, les spécificités socio-urbaines de ces quartiers montrent que les priorités ne s'y expriment pas de manière identique.

## MÉTHODE

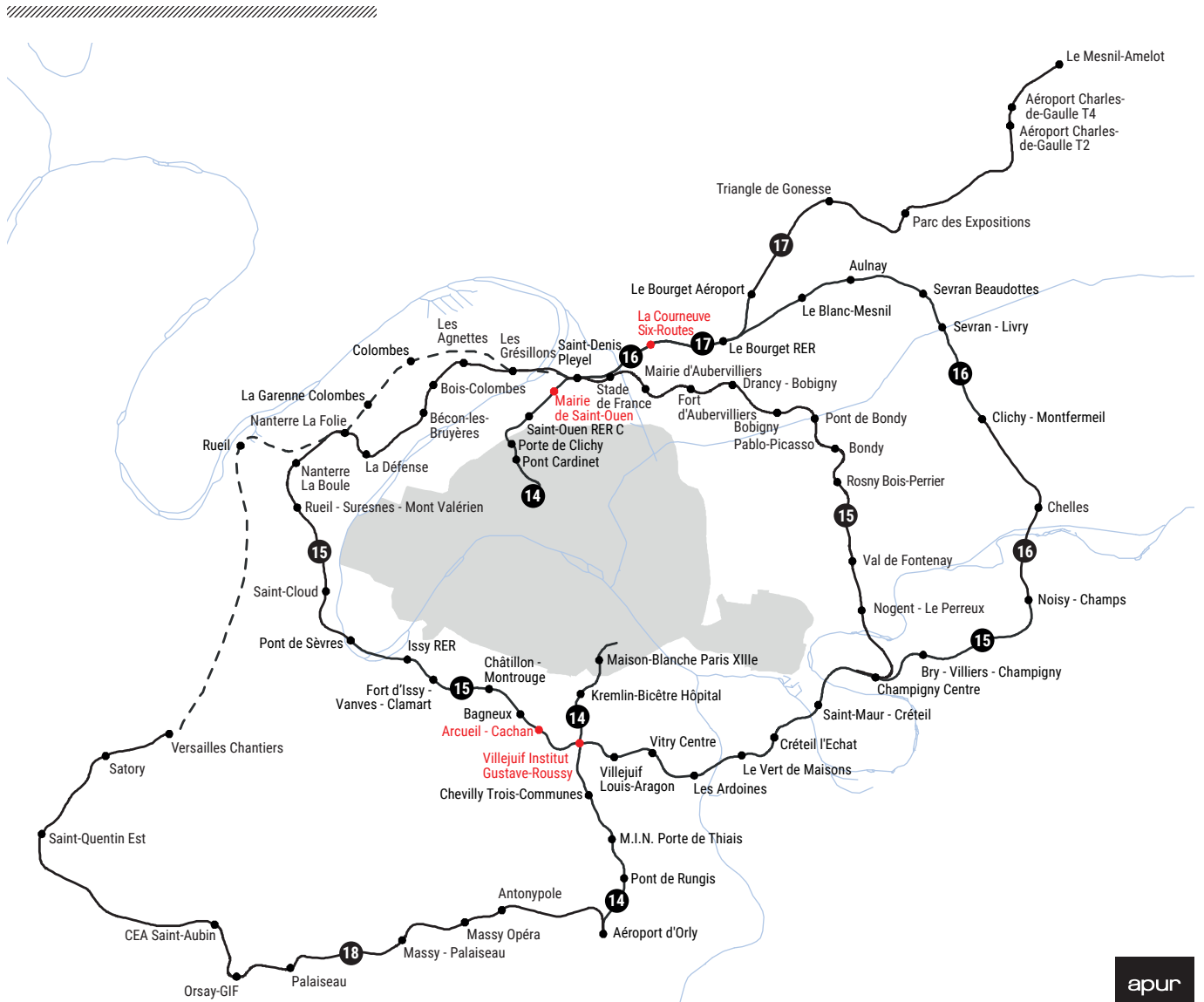
Ce travail s'appuie sur une enquête de terrain, combinant des méthodes qualitatives et quantitatives, réalisée de novembre 2019 à mars 2020. Elle a été conduite par des étudiants du Master 2 « Politiques urbaines et gouvernance des territoires » de l'Université Paris Dauphine - PSL et encadrée par deux enseignants du Master (François Cusin et Marie Piganiol). Des visites et observations dans les quartiers de gare et leurs alentours ont été réalisées à différentes heures et jours de la semaine (8 visites de 3h en moyenne par quartier). Des entretiens ont été effectués auprès des collectivités locales, des responsables des projets en cours (aménageurs et architectes notamment), des commerçants, des membres d'associations et auprès d'habitants et usagers (12 entretiens par quartier ont été réalisés en moyenne). Des revues de presse ont été systématiquement menées pour chaque site (à partir d'Europresse, de l'INA). Enfin, des données quantitatives provenant de l'INSEE et de l'Observatoire des quartiers de gare du GPE mis en œuvre par l'Apur ont été mobilisées pour dresser la sociographie des quartiers en question.

## QUARTIER DE GARE: DÉFINITION

Dans cette note, les étudiants ont repris la définition d'un quartier de gare utilisée dans les différentes publications de l'Observatoire des quartiers de gare du GPE depuis sa création en 2014.

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 10-15 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 mètres autour de la gare.

## LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS ET LES 4 QUARTIERS DE GARE ÉTUDIÉS (EN ROUGE)



# 1. Arcueil-Cachan : un quartier résidentiel aux centralités éclatées

Situées dans le Val-de-Marne à proximité de Paris, Arcueil et Cachan totalisent 51 800 habitants. Ces communes résidentielles relativement denses (10 200 hab./km<sup>2</sup>) ont vu le rythme de construction s'accroître durant ces dernières années. Le niveau de vie des habitants est un peu au-dessus de la moyenne de la Métropole du Grand Paris. Arcueil et Cachan comptent respectivement 47,5 % et 39 % de logements sociaux. Le nombre de commerces pour 1 000 habitants (11,2) est nettement inférieur à la moyenne de la Métropole (17,1).

La future gare du GPE reliée à la gare Arcueil-Cachan du RER B prendra place dans un environnement où les centralités commerciales sont peu affirmées.

Deux secteurs concentrent les commerces dans ce quartier. Le plus dynamique, à l'est, à proximité de la mairie de Cachan (10 minutes à pied de la gare), est doté d'une offre diversifiée (petits commerces d'alimentation, supermarché, banques et assurances, agents immobiliers, bar-tabac, etc.), de restaurants et d'un théâtre (Jacques Carat) et accueille un espace piétonnier (rue Guichard), plusieurs parkings et une station Vélib'.

À l'ouest de la gare, l'offre commerciale (services, cafés, restaurants) se répartit le long de l'avenue Aristide Briand bordée, côté Bagneux, d'immeubles de bureaux

(dont plusieurs sont en construction). Mais les espaces publics sont de piètre qualité : la largeur de la chaussée, la densité de la circulation et les nuisances sonores ne favorisent pas l'animation de cette artère, les trottoirs sont étroits et il n'y a pas de voies cyclables. Les abords de la future gare de Bagneux au nord constituent un espace plus attractif (commerces, théâtre, parc Robespierre).

Côté Arcueil, une centralité peine à émerger dans le quartier de la mairie : la densité des commerces est relativement faible et l'espace public peu attractif. Dans ce quartier excentré par rapport à la gare, la circulation est difficile tant pour les voitures (sens uniques, peu de places de stationnement), que pour les vélos et les piétons (chaussées et trottoirs en pente

et étroits). Les habitants sont donc incités à faire leurs achats dans les centres commerciaux à l'est de la commune (Vache noire, Forum 20).

Actuellement, dans le secteur de gare d'Arcueil-Cachan (RER B et future GPE), les commerces sont peu nombreux (deux brasseries, deux boulangeries et une pharmacie). Le principal élément de centralité est le nouveau marché couvert (37 commerçants), ouvert en 2014 en remplacement du marché Carnot situé sur l'emplacement de la future gare. Le samedi matin et le mercredi après-midi, il offre un cadre de convivialité apprécié par les Cachanais qui profitent des tables installées à l'extérieur pour s'y retrouver et échanger. Des événements y sont organisés par des associations de la commune. En s'appuyant sur cet équipement commercial, sur les flux générés par la gare, et sur le projet d'éco-quartier voisin de la gare, l'enjeu sera de créer et de faire vivre une centralité autour de la gare dans un espace relativement éloigné des lieux qui proposent aujourd'hui des aménités publiques et des commerces.

## CHIFFRES CLÉS

|                                                                   | Quartiers de gare<br>Arcueil - Cachan | Villes<br>d'Arcueil et de Cachan |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| Nombre d'habitants <sup>1</sup>                                   | 27 988                                | 51 800                           |
| Densité de population (au km <sup>2</sup> )                       | 13 927                                | 10 200                           |
| Part des ménages pauvres <sup>1</sup>                             | 14 %                                  | 14 %                             |
| Nombre d'emplois <sup>2</sup>                                     | 7 900                                 | 25 000                           |
| Densité d'emplois (au km <sup>2</sup> )                           | 3 931                                 | 5 000                            |
| Part des logements sociaux <sup>3</sup>                           | 25 %                                  | 48 %                             |
| Densité de commerces (au km <sup>2</sup> ) <sup>4</sup>           | 11,5                                  | 11,2                             |
| Part de la surface au sol en projet dans le quartier <sup>5</sup> | 12 %                                  | -                                |
| Surface totale programmée (m <sup>2</sup> de SDP) <sup>5</sup>    | 197 525                               | -                                |

1 – Insee, Filosofi 215 pour le quartier de gare, Insee, recensement population 2016 pour la commune

2 – Insee, Nombre d'emplois au lieu de travail, CLAP 2012

3 – RPLS 2017, DGI 2015 pour le quartier de gare, Insee, recensement population 2016 pour la commune

4 – Insee, BPE 2017

5 – Mutations dans les quartiers de gare du GPE, les 35 gares mises en service d'ici 2025, Apur 2019

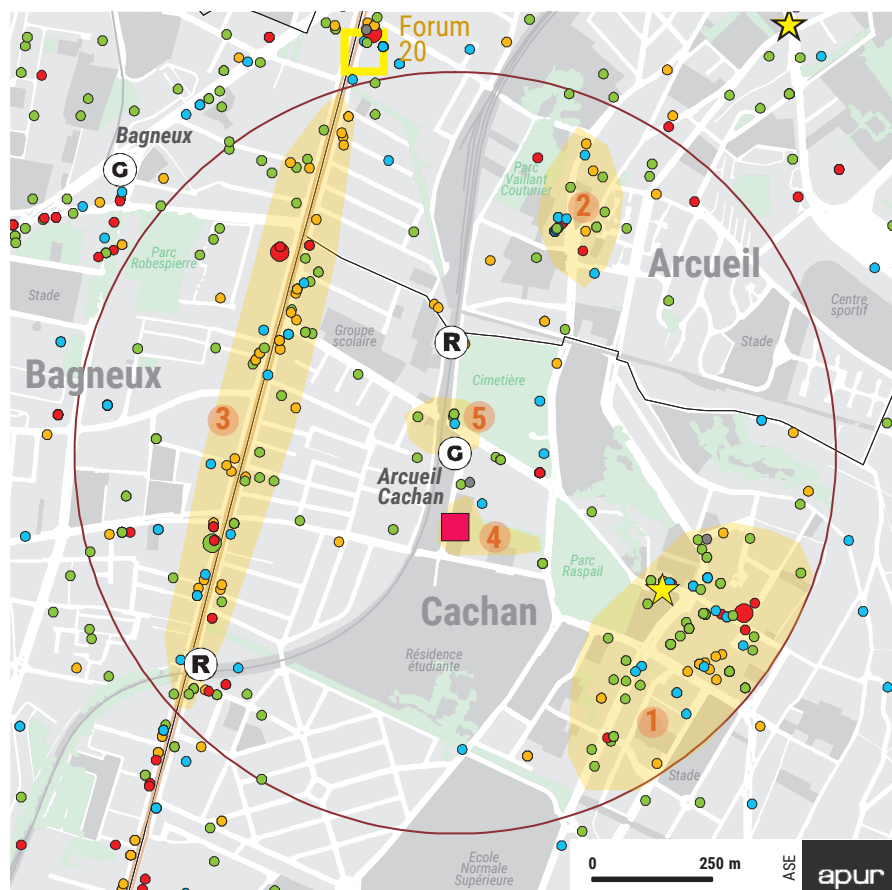
## COMMERCES ET CENTRALITÉS DANS LE QUARTIER DE GARE D'ARCEUIL - CACHAN

### Équipement commercial

- Alimentaire
- Non alimentaire
- Service commercial
- Café, restaurant
- Hôtel
- Marché
- Centre commercial
- ★ Mairie
- Centralités à renforcer
- Ⓜ Gare GPE en projet
- Ⓜ Métro existant
- Ⓜ RER existant
- Ⓜ Tramway existant
- Rayon de 800m
- Espace vert
- Grand équipement
- Voie ferrée
- Autoroute

Source : BPE (Insee) 2017, Apur 2019, IGN

- 1 Centre commerçant, rue piétonne Guichard et ZAC Camille Desmoulins
- 2 Centre commerçant rue Emile Raspail
- 3 RD920, axe de petits commerces et de bureaux
- 4 Marché avenue Léon Eyrrolles, très animé le samedi matin
- 5 Gare RER B et petits commerces de proximité



1 Rue Guichard – Cachan



2 Rue Émile Raspail – Arcueil



3 La D920 – Arcueil



4 Le marché de Cachan



5 La gare RER B Arcueil-Cachan

# Ajuster l'offre commerciale et améliorer la qualité des déplacements à Arcueil-Cachan

À Arcueil-Cachan, l'offre commerciale et la qualité des déplacements sont deux défis à relever pour rendre le quartier de gare plus attractif. La présence et la répartition des espaces verts à l'intérieur du quartier sont des atouts à valoriser en ce sens.

Un premier défi consiste à **créer une offre complémentaire aux commerces situés autour de la gare et dans le centre-ville de Cachan**. Pour faire vivre cette nouvelle centralité et éviter qu'elle n'affecte la fréquentation des centralités actuelles, il faudra ajuster la nouvelle offre à la nature des commerces existants et au nouveau marché couvert de Cachan. Au travers des concertations citoyennes amorcées à partir de 2012, les Cachanais ont fait part de leur demande de lieux pour rassembler les habitants et les usagers et créer du lien social, comme des locaux de quartier, des épiceries solidaires, des *repair cafés*, ou des Fab Lab, en plus des commerces de prêt-à-porter, actuellement peu présents dans le quartier de gare. Outre la future gare du GPE et les centres-villes de Cachan et Arcueil, il faudrait inclure dans le périmètre de réflexion l'avenue Aristide Briand (D920) qui, avec son linéaire de bureaux en construction, pourrait accueillir de nouveaux commerces ou services.

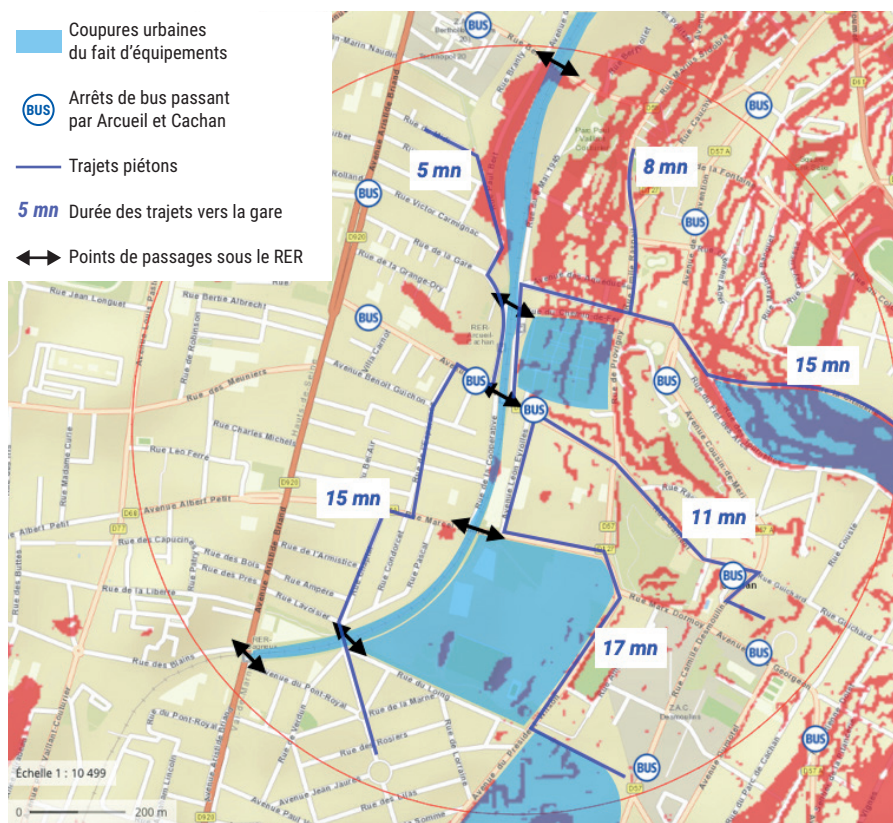
Un deuxième défi consiste à **améliorer la qualité des déplacements et l'accès aux commerces**. Plusieurs spécificités locales sont à prendre en compte : le dimensionnement et la qualité des espaces publics, la topographie en pente du quartier ainsi que la présence de coupures urbaines (voie ferrée, cimetière, emprise de l'École Supérieure des Travaux Publics) qui allongent les

cheminements et compliquent l'accès aux commerces, en particulier pour les piétons. Or, dans le quartier de gare d'Arcueil-Cachan, l'accès aux différents espaces commerciaux et les déplacements entre centralités se font beaucoup à pied ou en bus, même sur de courtes distances. En effet, l'usage de la voiture est contraint par les nombreuses rues pavillonnaires à sens unique, par le manque de parkings ainsi que par les tarifs de stationnement élevés. Il existe un seul parking mutualisé entre l'école des travaux publics de Cachan et le marché adjacent. Il y a donc un enjeu fort à requalifier les espaces publics et la voirie afin de rendre les cheminements piétons agréables et la zone de commerces attractive. Le quartier regorge de petites rues pavillonnaires étroites empruntées pour accéder aux différents espaces commerciaux. Or, l'étroitesse des trottoirs, l'éclairage insuffisant le soir, le foisonnement du mobilier urbain ainsi que la topographie en pente du quartier rendent difficiles les parcours piétons, plus encore pour les personnes à mobilité réduite. Ces contraintes de mobilité favorisent l'éclatement de la fréquentation des commerces, les habitants privilégiant les centralités auxquelles ils accèdent plus facilement. L'accès aux centralités commerciales pourrait donc être réaménagé afin de sécuriser la mobilité des piétons, des personnes à mobilité réduite et des vélos et, surtout, afin de développer la complémentarité de l'offre commerciale entre les différentes centralités. Une attention particulière pourrait être accordée aux cheminements vers le marché couvert, autour duquel on observe un manque de signalétique et un faible aménagement des rez-de-chaussée.

## PENTES ET COUPURES URBAINES À ARCUEIL-CACHAN

////////////////////

- Coupures urbaines du fait d'équipements
- Arrêts de bus passant par Arcueil et Cachan
- Trajets piétons
- 5 mn** Durée des trajets vers la gare
- Points de passages sous le RER



Les rails RER sont traversables tous les 400 mètres environ mais les grosses emprises d'équipements impliquent des détours d'une dizaine de minutes. Le relief pèse sur les déplacements à pied : 8 minutes pour aller jusqu'au centre d'Arcueil, une quinzaine pour remonter jusqu'à la gare RER.

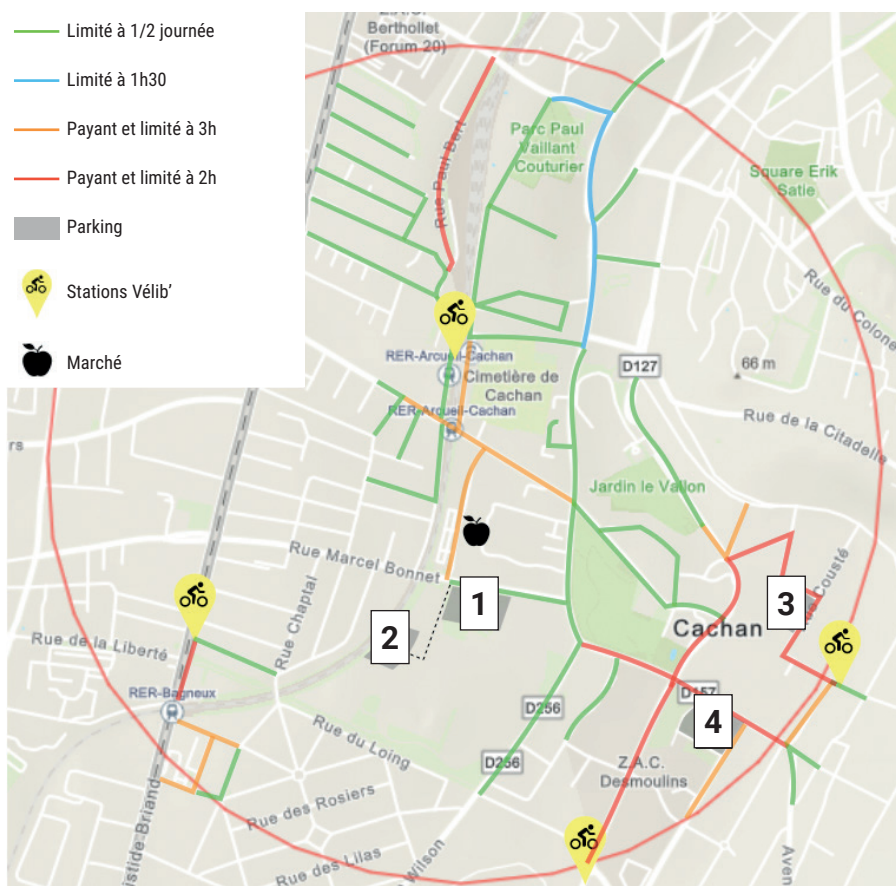


La rue des Anciens Combattants à Cachan est une rue pavillonnaire aux trottoirs étroits, inégaux, peu accessibles, encombrés et dépourvus d'éclairage. Un environnement peu adapté aux personnes vulnérables.



L'amélioration de l'accessibilité à Arcueil est complexe en raison du dénivelé et de la présence de nombreux escaliers. Peu d'alternatives sont proposées aux personnes à mobilité réduite, contraintes d'emprunter des chemins nettement plus longs pour contourner ces obstacles.

- Limité à 1/2 journée
- Limité à 1h30
- Payant et limité à 3h
- Payant et limité à 2h
- Parking
- 🚲 Stations Vélib'
- 🍏 Marché



## ZONES DE STATIONNEMENT, STATIONS VÉLIB' ET PARKINGS À ARCUEIL-CACHAN

- 1 Parking relai mutualisé avec l'ESTP  
Ouverture : 8h-19h / Gratuit 2 heures
- 2 Parking payant M. Bonnet mutualisé avec le marché  
Ouverture : 8h-19h / Gratuit le samedi matin
- 3 Parking Hénouille / Souterrain payant  
Ouverture : 8h-21h
- 4 Parking Dumontel / Souterrain payant  
Ouverture : 8h-21h

© Université Paris Dauphine - PSL

- Espaces verts et voies vertes
- Centralités piétonnes
- ..... Trajet piéton intuitif



## TRAMES VERTES ET PIÉTONNES À ARCUEIL-CACHAN

- 1 Parc Paul Vaillant-Couturier
- 2 Parc Robespierre
- 3 Parc Raspail
- 4 Jardin La Vallon
- 5 Jardin Simonnin
- 6 Promenade du Loing et du Lunain
- 7 Promenade de la Bièvre
- 8 Stade Dumotel
- 9 Stade Hardenberg
- 10 Stade de l'ESTP

© Université Paris Dauphine - PSL

### LES AMBITIONS PORTÉES PAR L'ÉTUDE DE PÔLE, ENCORE EN COURS, POUR LA GARE D'ARCUEIL-CACHAN

La société du Grand Paris a lancé un programme d'étude afin de réfléchir dès aujourd'hui sur les aménagements des espaces publics intermodaux autour de chaque gare du Grand Paris Express. 68 études de pôles d'échange sont donc en cours, financées par la Société du Grand Paris, en partenariat avec Île-de-France Mobilités et pilotées par des acteurs locaux. L'objectif de ces études est de définir un programme d'aménagement des espaces publics et de l'offre intermodale, dans un rayon de 300 m autour d'une gare, afin d'orienter leur conception future. Des études ont donc été lancées sur les 4 quartiers de gare étudiés, celle de La Courneuve « Six Routes » est aujourd'hui terminée, les autres sont en cours de finalisation.

**D'une manière générale, le GPE et les aménagements urbains accompagnant l'arrivée des gares vont constituer des éléments déclencheurs de commercialité pour ces quartiers qu'il est nécessaire dès aujourd'hui d'appréhender et d'anticiper.**

Dans le cas de la future gare d'Arcueil – Cachan, l'étude de pôle est aujourd'hui pilotée par la Ville de Cachan. Cette étude rassemble un grand nombre de partenaires (maîtres d'œuvre inclus) qui réfléchissent ensemble au programme d'aménagement autour de la gare du Grand Paris Express. On y retrouve la Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités la Ville d'Arcueil, l'établissement public territorial de Grand-Paris Seine Bièvre, le département du Val-de-Marne. Même si aujourd'hui aucun scénario n'a encore été retenu par l'ensemble des partenaires, de grandes orientations se dessinent déjà. Le scénario d'aménagement des espaces public sera structuré autour de la future gare mais aussi du grand projet urbain d'écoquartier. Autour d'une programmation mixte de logements, de bureaux et d'un hôtel d'environ 32 000 m<sup>2</sup> au total, ce projet se composera d'une nouvelle offre commerciale en rez-de-chaussée. Ce linéaire s'étendra notamment le long de l'avenue Léon Eyrolles et devra se construire en lien avec le marché et ses nouveaux espaces publics apaisés.

À ce stade les ambitions portées pour les espaces publics autour de la gare d'Arcueil Cachan sont les suivantes :

- optimisation du plan de circulation avec un objectif d'apaisement de la vitesse ;
- traitement de liaisons piétonnes de qualité, larges et sécurisées en particulier entre les différentes offres d'intermodalité ;
- offre d'aménagements cyclables structurants et continus ;
- valorisation de la trame verte avec une recherche de végétalisation importante.

**La présence de nombreux espaces verts, situés majoritairement à l'Est de la gare est un atout pour la qualité des espaces publics d'Arcueil-Cachan.** En effet, le périmètre de la future gare comprend cinq parcs, huit petits espaces verts, trois stades sportifs, un terrain agricole avec des vignes et deux coulées vertes. Totalement végétalisées, ces dernières proposent des balades piétonnes et des espaces de loisirs pour les enfants et les sportifs. Les vignes (dont les sommets offrent une perspective sur la ville) et l'espace boisé de l'ancien campus de l'École Normale Supérieure sont en cours de réaménagement pour que les habitants puissent s'y promener ou simplement les traverser. D'une superficie de trois hectares et situé juste derrière la mairie, le parc Raspail est le plus grand parc de Cachan. Il possède une bambouseraie et des jeux d'enfants. Le jardin Simonnin et le parc Raspail, séparés uniquement par l'Avenue du Président Wilson, permettent un accès végétalisé de la future gare du GPE jusqu'au centre de Cachan. Cependant, l'entrée de ce jardin donnant sur l'avenue Eyrolles devant la future gare est petite et cachée par le marché. Tous les arbres de l'avenue ayant été abattus, le cheminement vers l'entrée du parc n'est pas intuitif. Une re-végétalisation de cette avenue et du parking du marché permettrait d'améliorer la visibilité de cette entrée, tout en proposant un espace de vie agréable devant le marché. Ces idées ont été défendues par les Cachanais qui ont aussi suggéré une couverture végétale de la ligne RER, **qui pourrait inspirer l'aménagement de la nouvelle gare.** Ces sujets sont débattus dans le cadre du projet de l'écoquartier de la gare qui va être créé à cet endroit, mais aussi des comités de pôle.

## 2.

# Mairie de Saint-Ouen : une centralité ancienne en forte mutation

Limitrophe de Paris, Saint-Ouen est une commune de Seine-Saint-Denis peuplée de 49 700 habitants. La densité (11 500 hab./km<sup>2</sup>) est parmi les plus élevées des communes de la petite couronne, avec un habitat majoritairement collectif. Dans ce territoire à forte densité d'emplois (notamment productifs), le niveau de vie est plus faible que la moyenne de la Métropole du Grand Paris. Il connaît néanmoins une nette augmentation en raison de l'arrivée de cadres et professions intellectuelles supérieures. La densité de commerces est élevée (38,9 pour 1 000 habitants, environ 4 fois plus qu'à Arcueil-Cachan). Ce territoire à fort passé industriel et logistique connaît une reconversion tertiaire rapide et de vastes projets d'aménagement (ZAC des Docks de Saint-Ouen, accueil du futur village olympique). La commune compte 35 % de logements sociaux.

Toute proche de la **mairie de Saint-Ouen**, la gare du GPE prendra place dans un quartier bien pourvu en commerces. Ceux-ci sont également répartis le long des principaux axes routiers de la commune : l'avenue Gabriel Péri et le boulevard Jean-Jaurès. Des commerces en nombre moindre se situent dans les quartiers en politique de la ville : le **Cordon** et le **Vieux Saint-Ouen** (le futur village olympique sera construit au nord de celui-ci). Globalement, l'offre commerciale est relativement diversifiée malgré une surreprésentation des commerces de

restauration rapide par rapport aux commerces alimentaires, aux cafés et aux restaurants. Les locaux commerciaux sont souvent de faible standing, surtout au sein des deux quartiers de la politique de la ville (QPV). Lorsque l'on sort des grands axes, certains sont peu entretenus, voire abandonnés.

Au Nord-Ouest, la **ZAC des Docks** tranche avec le reste de la commune. Ses immeubles modernes attirent les classes moyennes et supérieures. L'image d'entre-soi est renforcée par l'offre commerciale qui, si elle

est encore limitée, est d'un standing plus élevé. La proximité du Conseil régional d'Île-de-France et de sièges d'entreprises (Alstom, Danone, etc.) est également un élément de valorisation de ce quartier. Mais l'élément le plus qualitatif de la ZAC est le Grand Parc des Docks de Saint-Ouen, récemment aménagé face à la Seine, avec ses nombreux équipements (jeux pour enfants, aires de pique-nique, jardins partagés, serre pédagogique, skate-park). Il offre une pause végétale dans cette ville dense et minérale. Il réunit des habitants de milieux et d'âges différents, ainsi que des actifs travaillant dans le quartier.

Entre le Saint-Ouen populaire, les secteurs en plein aménagement et les quartiers en cours de gentrification, le quartier de gare est un espace de contrastes. La gare du GPE et l'animation supplémentaire qu'elle va générer sont une opportunité de créer du lien entre ces différents secteurs.

### CHIFFRES CLÉS

|                                                                   | Quartiers de gare<br>Mairie de Saint-Ouen | Ville<br>de Saint-Ouen |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------|
| Nombre d'habitants <sup>1</sup>                                   | 30 673                                    | 49 700                 |
| Densité de population (au km <sup>2</sup> )                       | 15 263                                    | 11 500                 |
| Part des ménages pauvres <sup>1</sup>                             | 24 %                                      | 25 %                   |
| Nombre d'emplois <sup>2</sup>                                     | 22 332                                    | 36 025                 |
| Densité d'emplois (au km <sup>2</sup> )                           | 11 113                                    | 8 400                  |
| Part des logements sociaux <sup>3</sup>                           | 38 %                                      | 35 %                   |
| Densité de commerces (au km <sup>2</sup> ) <sup>4</sup>           | 12,5                                      | 38,9                   |
| Part de la surface au sol en projet dans le quartier <sup>5</sup> | 44 %                                      | -                      |
| Surface totale programmée (m <sup>2</sup> de SDP) <sup>5</sup>    | 941 910                                   | -                      |

1 – Insee, Filosofi 2015 pour le quartier de gare, Insee, recensement population 2016 pour la commune

2 – Insee, Nombre d'emplois au lieu de travail, CLAP 2012

3 – RPLS 2017, DGI 2015 pour le quartier de gare, Insee, recensement population 2016 pour la commune

4 – Insee, BPE 2017

5 – Mutations dans les quartiers de gare du GPE, les 35 gares mises en service d'ici 2025, Apur 2019

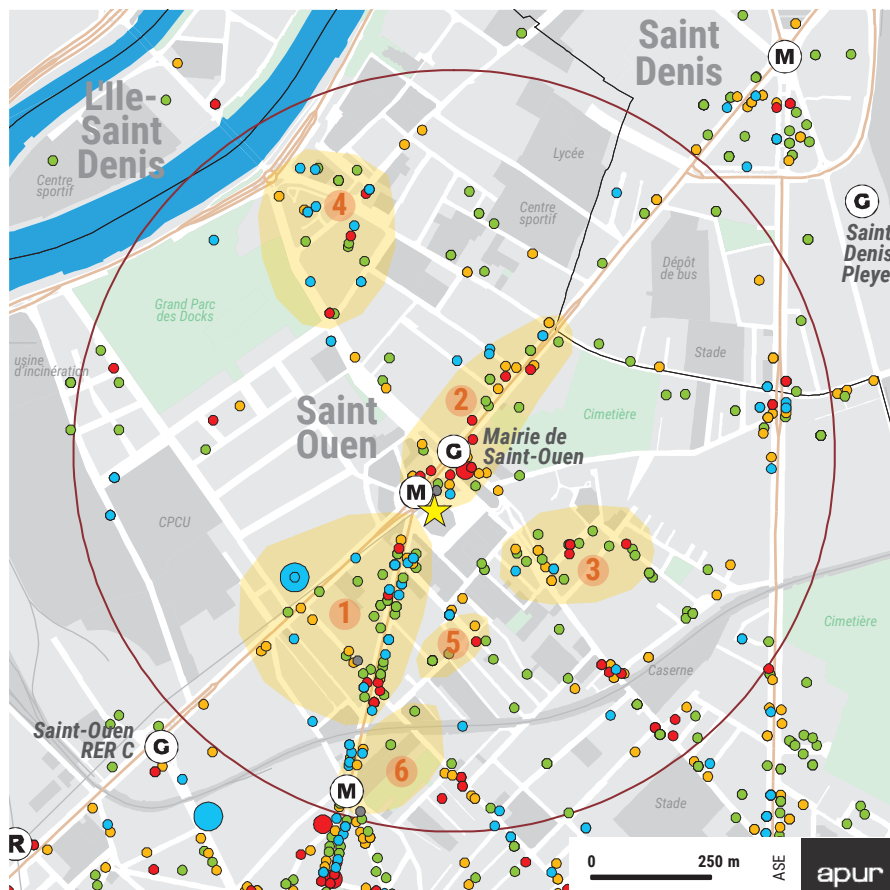
## COMMERCES ET CENTRALITÉS DANS LE QUARTIER DE GARE DE MAIRIE DE SAINT-OUEN

### Équipement commercial

- Alimentaire
- Non alimentaire
- Service commercial
- Café, restaurant
- Hôtel
- Marché
- Centre commercial
- ★ Mairie
- Centralités à renforcer
- ⓐ Gare GPE en projet
- Ⓜ Métro existant
- Ⓡ RER existant
- Ⓣ Tramway existant
- Rayon de 800m
- Espace vert
- Grand équipement
- Voie ferrée
- Autoroute

Source : BPE (Insee) 2017, Apur 2019, IGN

- 1 Boulevard Victor Hugo et avenue Gabriel Péri, axes commerciaux
- 2 Boulevard Jean Jaurès, axe commercial et place de la République, très fréquentée aux heures de pointe, lieu de passage et de rencontre
- 3 Quelques rues commerçantes dans le Cordon
- 4 Galerie commerciale et marché du Vieux Saint-Ouen, lieu de rencontre
- 5 Animation culturelle avec le centre culturel 1789 et le café associatif Joli Mai
- 6 Autour du métro Garibaldi (ligne 13) et du square Marmottan



1 Boulevard Victor Hugo – Saint-Ouen



2 Place de la République – Saint-Ouen



3 Le Cordon, rue du Docteur Bauer – Saint-Ouen



4 Le quartier du vieux Saint-Ouen



5 Café associatif Joli Mai, place du 8 mai 1945 – Saint-Ouen



6 Rue de la Clé des Champs, ZAC des Docks – Saint-Ouen

# Atténuer les coupures sociales et urbaines autour de la Mairie de Saint-Ouen

Entre le Saint-Ouen populaire, les secteurs en plein aménagement et les quartiers en cours de gentrification, le quartier de gare est un espace de contrastes. Les inégalités socio-spatiales observées à l'échelle de la ville sont renforcées par la présence de frontières entre les différents quartiers du secteur de la gare. Des initiatives associatives visent d'ores et déjà à renforcer les interactions entre les quartiers en organisant des événements. La future gare, avec ses espaces publics et ses commerces environnants, constitue une opportunité nouvelle d'articuler les différents quartiers adjacents et leurs populations. L'aménagement des espaces publics pourrait y contribuer, d'une part, en améliorant l'accès au quartier des Docks (la zone la plus favorisée de la ville) depuis les autres quartiers et, d'autre part, en requalifiant les espaces publics et les rez-de-chaussée commerciaux des quartiers les moins favorisés, en particulier le Vieux Saint-Ouen (au Nord) et le Cordon (à l'Est).

**Les frontières sont marquées entre la ZAC des Docks et les quartiers alentour.** Le quartier est délimité physiquement par trois grands axes routiers. Si la très passante rue Albert Dhalenne à l'Est, en bordure du quartier des Docks, a été réaménagée et dotée de larges allées piétonnes, les quais de Seine, au Nord, et le boulevard Victor Hugo, au Sud, très empruntés par les voitures et bordés d'étroits trottoirs, ne favorisent guère les cheminement et les franchissements piétons. À Saint-Ouen, l'accès au parc est plus aisé depuis le quartier des Docks qui l'entoure que du reste de la ville. Faciliter l'accès aux espaces verts de la ZAC est donc un enjeu fort pour la commune

qui est déficitaire en la matière<sup>1</sup>. Des circuits végétalisés depuis les autres quartiers pourraient être envisagés. La ville pourrait également profiter des friches dont elle dispose pour créer des espaces verts, même provisoires, en dehors du quartier des Docks.

À ces frontières matérielles s'ajoutent des frontières sociales et symboliques. Les commerces et restaurants qui se trouvent dans la ZAC, plus « haut de gamme » que dans le reste de la ville, sont inaccessibles à une grande partie des habitants de Saint-Ouen. De même, la forme architecturale du quartier qui se distingue radicalement du reste de la ville et la présence d'allées privées entre les lots des Docks ne favorisent pas la mixité sociale en dehors du parc. En intégrant les déplacements et les modes de vie des Audoniens des quartiers, l'aménagement du quartier de gare pourrait donc faciliter les circulations entre le quartier des Docks et le reste de la ville.

**Les quartiers situés au nord (le Vieux Saint-Ouen) et à l'est (le Cordon) du quartier de gare sont beaucoup moins animés et peu fréquentés par le reste des Audoniens et des usagers.** Outre leur bâti dégradé (qui fait l'objet de deux opérations d'amélioration de l'habitat), un certain nombre de locaux commerciaux se trouvent à l'abandon. Les équipements urbains présents dans les espaces publics sont moins nombreux et de moins bonne qualité que dans le reste de la ville : l'éclairage est défaillant, les poubelles (notamment de tri) sont bien moins nombreuses que dans le quartier des Docks, favorisant les dépôts sauvages. La présence du commerce de



Caméra de vidéosurveillance installée sur la façade d'un immeuble du quartier du Cordon où le commerce de drogue est important.

© Université Paris Dauphine - PSL

**1** — La commune est déficitaire en espaces verts selon le Schéma directeur régional d'Île-de-France, qui recommande en moyenne 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts accessibles par habitant. Saint-Ouen n'en compte que 5 m<sup>2</sup>.



© Apur

Rue des Bacheliers, ZAC des Docks – Saint-Ouen

drogue est connue. Or, si la plupart des habitants rencontrés dans ces quartiers lors des enquêtes réalisées par les étudiants disent ne pas s'y sentir en insécurité, nombre d'Audoniens des alentours évitent au contraire de traverser le Vieux Saint-Ouen et le Cordon. Afin d'enrayer la « désertion » des commerces, l'association du Joli Mai multiplie les activités visant à améliorer les espaces publics, notamment en les végétalisant et en mobilisant les habitants du quartier (bal de quartier, soutien scolaire, cours de cuisine, atelier théâtre, excursions...). En créant de nouveaux parcours, l'aménagement du quartier de gare du GPE pourrait contribuer à ouvrir davantage les quartiers du Vieux Saint-Ouen et du Cordon au reste de la ville.



© Apur

Place de la République – Saint-Ouen

Contrairement aux autres gares du Grand Paris express sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, la gare de Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, ne fait pas l'objet d'étude de pôle.

### 3.

## La Courneuve Six-Routes : un trait d'union entre des micro-centralités

Peuplée de 40 700 habitants, La Courneuve (Seine-Saint-Denis) affiche une densité de population (5 600 hab./km<sup>2</sup>) deux fois inférieure à celle d'Arcueil-Cachan et Saint-Ouen. Très touchée par la désindustrialisation, la commune est désormais peu pourvue en emplois (densité d'emplois dix fois inférieure à celle de Saint-Ouen). Marquée également par l'histoire des grands ensembles (43,5 % de logements sociaux), elle affiche un taux de pauvreté particulièrement élevé (43 %). Les commerces affichent une densité (par rapport à la population) supérieure à la moyenne de la Métropole du Grand Paris (le double d'Arcueil-Cachan et le triple de Villejuif) mais ils sont très inégalement répartis sur le territoire.

Contrairement à Cachan ou à Saint-Ouen, le quartier de la **mairie de La Courneuve**, situé à l'extrémité est du quartier de gare, ne constitue pas une centralité forte malgré d'importants équipements publics : un cinéma, une médiathèque et des services publics qui jouent néanmoins un rôle social important et des points d'attraction non négligeables dans une commune à la population majoritairement défavorisée.

Les commerces y sont en revanche peu nombreux et les espaces publics y sont peu attractifs. Le projet de reconversion du site industriel KDI permettra sans doute de renforcer l'attractivité de ce quartier. Toujours dans le même secteur, au nord de la ligne de Tramway (rue de la Convention), la cour des Maraîchers pos-

sède un petit supermarché et des commerces, mais cet équipement est enserré par un grand ensemble.

Une autre polarité commerciale se situe dans le quartier des **4000 Sud**, au pied des bâtiments les plus emblématiques de La Courneuve : la barre Fontenay et la Tour, derniers vestiges du grand ensemble. Le centre commercial de la Tour offre une diversité de petits commerces et de services. On compte par exemple un G20, un commerce d'alimentation générale type « discount », la Poste, un bar-restaurant, une pépinière d'entreprises, une école de la deuxième chance et un centre culturel. Le quartier des **4000 Nord** fait quant à lui l'objet d'un programme de renouvellement urbain depuis 2014. La Maison Pour Tous Cesaria Evora est un service social

essentiel pour les habitants du quartier. Alors que le centre commercial de la place Paul Verlaine a été démoli, seuls quelques commerces se sont implantés depuis. Situé à l'intersection de ces trois quartiers, le secteur de la **future gare du GPE** possède peu de commerces (à l'exception d'un Leader Price).

Ces polarités commerciales à faible rayonnement restent en dehors des flux générés par la **gare du RER B**. La véritable polarité commerciale de La Courneuve est très éloignée du périmètre du quartier de gare. Elle se situe à l'extrémité sud-est de la commune, dans le secteur des **Quatre-Routes** (place du 18 mai) où se trouvent de nombreux commerces et un marché très animé. La station de métro (ligne 7) et le Tramway y drainent une clientèle importante pour des commerces diversifiés et multi-ethniques. Le marché couvert a été reconstruit et inauguré en 2019. Il est aujourd'hui l'un des principaux marchés d'Île-de-France et il constitue un élément fort d'attractivité et d'animation de la commune, mais reste éloigné du quartier (plus de 2 km de la future gare du Grand Paris Express).

#### CHIFFRES CLÉS

|                                                                   | Quartiers de gare<br>La Courneuve Six-Routes | Ville<br>de La Courneuve |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------|
| Nombre d'habitants <sup>1</sup>                                   | 29 191                                       | 40 700                   |
| Densité de population (au km <sup>2</sup> )                       | 14 526                                       | 5 600                    |
| Part des ménages pauvres <sup>1</sup>                             | 36 %                                         | 37 %                     |
| Nombre d'emplois <sup>2</sup>                                     | 4 100                                        | 13 182                   |
| Densité d'emplois (au km <sup>2</sup> )                           | 2 040                                        | 1 750                    |
| Part des logements sociaux <sup>3</sup>                           | 57 %                                         | 44 %                     |
| Densité de commerces (au km <sup>2</sup> ) <sup>4</sup>           | 8,1                                          | 21,2                     |
| Part de la surface au sol en projet dans le quartier <sup>5</sup> | 49 %                                         | -                        |
| Surface totale programmée (m <sup>2</sup> de SDP) <sup>5</sup>    | 264 370                                      | -                        |

1 – Insee, Filosofi 2015 pour le quartier de gare, Insee, recensement population 2016 pour la commune

2 – Insee, Nombre d'emplois au lieu de travail, CLAP 2012

3 – RPLS 2017, DGI 2015 pour le quartier de gare, Insee, recensement population 2016 pour la commune

4 – Insee, BPE 2017

5 – Mutations dans les quartiers de gare du GPE, les 35 gares mises en service d'ici 2025, Apur 2019

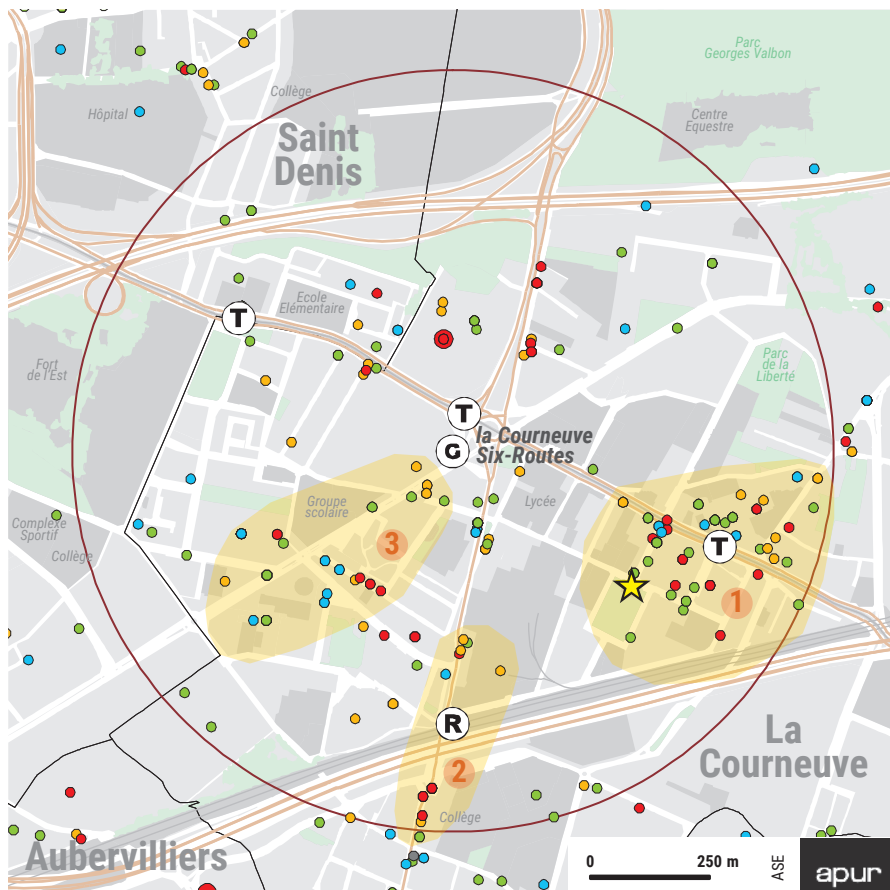
## COMMERCES ET CENTRALITÉS DANS LE QUARTIER DE GARE DE LA COURNEUVE SIX-ROUTES

### Équipement commercial

- Alimentaire
- Non alimentaire
- Service commercial
- Café, restaurant
- Hôtel
- Marché
- Centre commercial
- ★ Mairie
- Centralités à renforcer
- ⓐ Gare GPE en projet
- Ⓜ Métro existant
- Ⓡ RER existant
- Ⓣ Tramway existant
- Rayon de 800m
- Espace vert
- Grand équipement
- Voie ferrée
- Autoroute

Source : BPE (Insee) 2017, Apur 2019, IGN

- 1 Centre-ville commerçant, mairie et équipements
- 2 Gare RER B
- 3 Polarité commerciale de quartier



1 Centre-ville de La Courneuve



2 Carrefour des Six-Routes – La Courneuve



3 Polarité commerciale de quartier : centre commercial de la Tour – La Courneuve



La Maison pour Tous Cesaria Evora dans le quartier Verlainne Salengro – La Courneuve

# Effacer les coupures urbaines et réduire la place de la voiture à La Courneuve Six-Routes

L'aménagement du quartier de gare est crucial pour atténuer les coupures urbaines qui fragmentent le territoire et qui empêchent la commune de tirer profit de ses atouts locaux. La création d'une polarité commerciale incluant des cheminements alternatifs à la voiture pourra accroître l'accessibilité du parc départemental George Valbon, au Nord, et celle des équipements culturels et des activités économiques qui se développent au sud de la commune (centre administratif, médiathèque Aimé Césaire, cinéma de l'Étoile. L'enjeu de la polarité créée par la gare sera de reconnecter les quartiers des 4000 Sud, 4000 Nord, le parc George Valbon, le centre-ville et la gare du RER. Mais cette nouvelle centralité devra composer avec la faible densité de commerces et de lieux de restauration autour de la gare et la proximité d'une forte centralité locale, les Quatre-Routes, située aux confins de la commune et bien desservie en transports en commun.

**L'un des grands défis de ce quartier de gare concerne la gestion de ses coupures urbaines.** Conformément à son nom, le quartier est traversé par de grandes voies routières et ferroviaires : les six voies départementales et nationales qui rejoignent la place de l'Armistice sont elles-mêmes traversées par deux autoroutes (A86 et A1), les lignes du RER B et du tramway T1. La voiture occupe une place prépondérante dans le quartier, le carrefour des Six-Routes pouvant être traversé jusqu'à 3 000 voitures par heure. Outre ses effets sur la pollution de l'air et sur les nuisances sonores, l'omniprésence de la voiture diminue l'accessibilité physique du quartier de gare, rendant les circulations piétonnes difficiles en son sein. Des études et concertations citoyennes ont

été menées dans les dernières années afin de réduire les flux automobiles<sup>2</sup>.

**Deux types de coupures sont à distinguer, celles qui fragmentent le quartier de gare et celles qui l'isolent des quartiers alentour.** Les premières sont concentrées autour du carrefour des Six-Routes, à l'endroit même où se situera la gare du GPE. Malgré l'alternance de la circulation, les trajets à pied sont longs, peu qualitatifs et parfois dangereux sur certaines portions. Sur la N186, qui traverse le quartier de gare et la place de l'Armistice d'Est en Ouest, les piétons y sont de fait très peu nombreux : la signalisation est très limitée, les trottoirs sont étroits et en mauvais état, les rendant impraticables aux personnes à mobilité réduite, et le passage fréquent du tramway en bordure du trottoir interrompt la circulation piétonne.

Le deuxième type de coupures urbaines concerne les voies routières et ferroviaires situées en périphérie du quartier de gare. Ce dernier est nettement coupé au sud de la commune (où se trouvent notamment les anciennes usines Babcock devant être transformées en un grand équipement culturel) par les importantes infrastructures aériennes du RER B et de l'A86. Actuellement, la communication s'opère par un long tunnel au niveau du boulevard Pasteur. Cette coupure a fragmenté le territoire de façon visible puisque deux quartiers très différents se sont développés de part et d'autre des voies. Au Nord, l'autoroute A1 sépare elle aussi nettement le quartier de gare du reste de la commune et en particulier du parc George Valbon. S'étalant sur 410 hectares, ce parc départemental, classé Natura 2000, constitue le plus grand parc

**2** — En particulier le schéma de référence du pôle La Courneuve Six-Routes (22 mars 2019) pilotée par le département de Seine-Saint-Denis et financée par la Société du Grand Paris et le diagnostic citoyen réalisé à La Courneuve sur les pratiques de mobilité.

**3** — Voir étude de pôle La Courneuve Six-Routes SGP-CG93 (22 mars 2019).

**4** — Le diagnostic citoyen réalisé sur les pratiques de mobilité recommandait le développement de nouvelles voies cyclables autour du carrefour du Six-Routes (PLU de la Courneuve, Rapport de présentation, p. 69, 22 mars 2018).

**5** — Source : PLU de la Courneuve, Rapport de présentation, p. 67, 20 mars 2018.

**6** — Source : Données direction voiries et déplacements, CG 93, trafic sur le réseau de département de la Seine-Saint-Denis.

d'Île-de-France hors de Paris mais il est sous-valorisé en raison de ses difficultés d'accès. Pour rejoindre le parc depuis La Courneuve, les piétons doivent longer une route départementale très fréquentée par les voitures et emprunter l'unique tunnel présent sous l'auto-route. Le parc reste donc peu accessible, y compris pour les résidents des 4000 Nord, pourtant situés à proximité.

Un aménagement des espaces routiers et ferroviaires plus favorable aux **circulations piétonnes et aux mobilités douces permettrait donc d'améliorer la future centralité des Six-Routes**. Avec les lignes du RER, du métro, du tramway et de bus, l'offre de transport en commun s'est certes accrue et diversifiée. Elle le sera plus encore avec l'arrivée des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Mais l'intensité des déplacements en voiture dans le quartier ne diminuera qu'en agissant sur le partage de l'espace public entre les différents types de mobilités (douce, tramway, voiture)<sup>3</sup>. L'arrivée des nouvelles lignes du GPE désengorgera sans doute les autres transports en commun constamment surchargés, en particulier le tramway T1. À n'importe quelle heure de la journée, le nombre de passagers est très important au point qu'il n'est pas toujours possible d'emprunter le premier wagon qui se présente.

Les grands axes et les carrefours des Six-Routes pourront être réaménagés (à commencer par les trottoirs) afin de sécuriser les cheminements piétons et les mobilités douces<sup>4</sup> et accueillir les 2700 piétons entrants et les 2200 piétons sortants attendus à l'heure de pointe du matin. Si la nouvelle gare amène avec elle un nouveau dessin de la Rue de la Convention, qui sert d'axe au tramway T1, cela ne suffira probablement pas à encourager les modes de transports alternatifs à la voiture.

**Une diminution du trafic automobile dans le quartier des Six-Routes requiert d'agir sur les déplacements à l'échelle départementale** voire régionale. Le quartier est autant desservi que traversé : les déplacements en voiture sur la commune sont moins le fait des résidents de La Courneuve qui sont peu motorisés (moins de 50 %<sup>5</sup>) que des conducteurs extérieurs à la commune. En comparaison de la moyenne du département, le nombre de poids lourds apparaît important dans le quartier des Six-Routes, en particulier sur la rue de la Convention et sur la rue du général Leclerc<sup>6</sup>.

Le schéma de référence issu de l'étude de pôle, validé le 22 mars 2019, apporte des réponses concrètes à ces enjeux soulignés par le travail des étudiants.



À l'est de la future gare GPE de La Courneuve Six-Routes, la rue de la Convention est empruntée quotidiennement par des milliers de voitures. La circulation est dense et la vitesse des véhicules élevée.



Passage du tunnel sous les voies du RER B, très passant mais sombre, situé en limite sud du quartier de gare, à 15 minutes à pied de la future gare des Six-Routes.

[illegible]

© Vera Broez/Conseil départemental de Seine-Saint-Denis



20

### LE PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU À L'ISSUE DE L'ÉTUDE DE PÔLE DE LA GARE DE LA COURNEUVE SIX ROUTES

En dépit de son caractère routier, le secteur des Six Routes a fait l'objet, dès 2012, d'études urbaines lancées par l'EPT Plaine Commune en vue créer une nouvelle centralité urbaine, pour relier le centre-ville au sud et au nord le parc Georges Valbon et le grand ensemble de 4 000 nord, et ainsi préparer l'arrivée de la gare du Grand Paris Express.

L'arrivée des lignes 16 et 17 du GPE générera de nombreux flux d'intermodalité qu'il convenait d'organiser, notamment dans ce secteur où l'intermodalité, se limitant jusqu'ici à quelques transferts bus-tram ou bus-bus, s'effectue aujourd'hui de manière peu organisée et peu sécurisée tout autour du giratoire.

Une étude de pôle, pilotée par le Département de Seine-Saint-Denis, gestionnaire des Six-Routes, a donc été lancée en 2016 avec Île-de-France Mobilité et la Société du Grand Paris, en associant Plaine Commune, gestionnaire des espaces publics communaux et porteur de la ZAC, la SPL Plaine Commune Développement, aménageur de la ZAC, et la Ville de La Courneuve.

Cette étude, en définissant les espaces publics aux abords de la gare et au centre la ZAC, à la double ambition de réorganiser l'intermodalité dans le secteur et de participer à la création d'une nouvelle centralité urbaine. Les scénarii de l'étude de pôle ont ainsi alimenté le dossier de création de la ZAC en juin 2018.

Afin de répondre au mieux à ces deux enjeux d'intermodalité et urbains, le comité de pôle a fait le choix de modifier complètement la géométrie du carrefour en supprimant le giratoire à six branches pour un carrefour à quatre branches, géré par des feux, et en réduisant toutes les voies à 2x1 voies de circulation pour les véhicules particuliers.

Cette modification de la géométrie, combinée à la suppression des circulations de la voiture entre la gare et la station de tramway T1, a ainsi permis de compacter le pôle bus autour de la gare, simplifiant ainsi les liaisons bus-tram-métro. Mais cette modification a surtout permis de créer de grands espaces piétonniers tout autour du carrefour, destinés à devenir des lieux de vie.

Enfin, la réduction et l'apaisement des circulations ont pour ambition de participer au report modal des véhicules particuliers vers les transports en commun et les modes actifs.



#### La Courneuve Six-Routes :

**2 700** piétons entrants  
**2 220** piétons sortants

attendus à l'heure de pointe  
du matin (source : SGP)

# 4.

## Villejuif IGR : une centralité nouvelle autour de Gustave Roussy

Commune de proche couronne située dans le Val-de-Marne, Villejuif (55 500 habitants) est avec La Courneuve la commune la moins densément peuplée des quatre (6 850 hab./km<sup>2</sup>). Elle est en outre relativement peu pourvue en emplois. Le parc de logements est à trois-quarts du collectif et la commune compte 31 % de logements sociaux. Le niveau de vie des habitants est dans la moyenne, mais avec un taux de pauvreté (21 %) supérieur à celui de la Métropole du Grand Paris. La densité des commerces par rapport à la population est faible (cinq fois inférieure à celle de Saint-Ouen).

À Villejuif, les commerces sont très inégalement répartis. L'essentiel d'entre eux se localise le long de la D7 et de la rue Jean Jaurès qui traversent la ville du Nord au Sud et accueillent trois stations de métro (ligne 7). Ce secteur se situe à l'extrémité est de la ville, en dehors du quartier de gare. Hors de cet axe, la densité des commerces est faible.

Dans le quartier de gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy, les commerces et services sont peu présents. En limite nord du quartier, la rue Marcel Grosmenil comporte quelques commerces de proximité (restaurants, cafés, bars-tabacs, pharmacies, supermarchés) de petite taille mais l'offre n'est pas dimensionnée à l'échelle

du quartier. On trouve également quelques commerces en rez-de-chaussée sur l'avenue Paul Vaillant-Couturier et la rue Camille Desmoulins côté Arcueil. Néanmoins, les habitants doivent nécessairement se tourner vers une offre de services et commerces située en dehors du rayon de 800 m autour de la future gare. À noter qu'une partie du quartier de gare se trouve à Cachan à l'ouest : les habitants se tournent quant à eux probablement plus vers les commerces et services du centre-ville de Cachan, l'autoroute A6 constituant une coupure urbaine supplémentaire vers Villejuif et la future gare, une problématique à prendre en compte pour l'accessibilité de celle-ci pour ces habitants.

La future gare se situe à l'extrémité ouest de la commune, au pied de **Gustave Roussy**, premier centre européen de lutte contre le cancer (3 000 salariés, près de 500 chercheurs, 48 000 patients accueillis en 2018). Si l'hôpital bénéficie de la proximité du parc départemental des Hautes-Bruyères (23 ha), il compte très peu de commerces à proximité. La seule surface alimentaire est située dans le quartier Alexandre Dumas. L'arrivée des lignes 14 et 15 Sud du Grand Paris Express représente donc une occasion pour la création d'une centralité dans un quartier de gare particulièrement isolé où résident néanmoins 14 000 habitants.

### CHIFFRES CLÉS

|                                                                   | Quartiers de gare<br>Villejuif Institut Gustave-Roussy | Ville<br>de Villejuif |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------|
| Nombre d'habitants <sup>1</sup>                                   | 15 739                                                 | 55 500                |
| Densité de population (au km <sup>2</sup> )                       | 7 832                                                  | 6 850                 |
| Part des ménages pauvres <sup>1</sup>                             | 32 %                                                   | 18 %                  |
| Nombre d'emplois <sup>2</sup>                                     | 4 978                                                  | 22 128                |
| Densité d'emplois (au km <sup>2</sup> )                           | 2 477                                                  | 2 700                 |
| Part des logements sociaux <sup>3</sup>                           | 27 %                                                   | 31 %                  |
| Densité de commerces (au km <sup>2</sup> ) <sup>4</sup>           | 4,0                                                    | 7,1                   |
| Part de la surface au sol en projet dans le quartier <sup>5</sup> | 36 %                                                   | -                     |
| Surface totale programmée (m <sup>2</sup> de SDP) <sup>5</sup>    | 454 951                                                | -                     |

1 – Insee, Filosofi 2015 pour le quartier de gare, Insee, recensement population 2016 pour la commune

2 – Insee, Nombre d'emplois au lieu de travail, CLAP 2012

3 – RPLS 2017, DGI 2015 pour le quartier de gare, Insee, recensement population 2016 pour la commune

4 – Insee, BPE 2017

5 – Mutations dans les quartiers de gare du GPE, les 35 gares mises en service d'ici 2025, Apur 2019

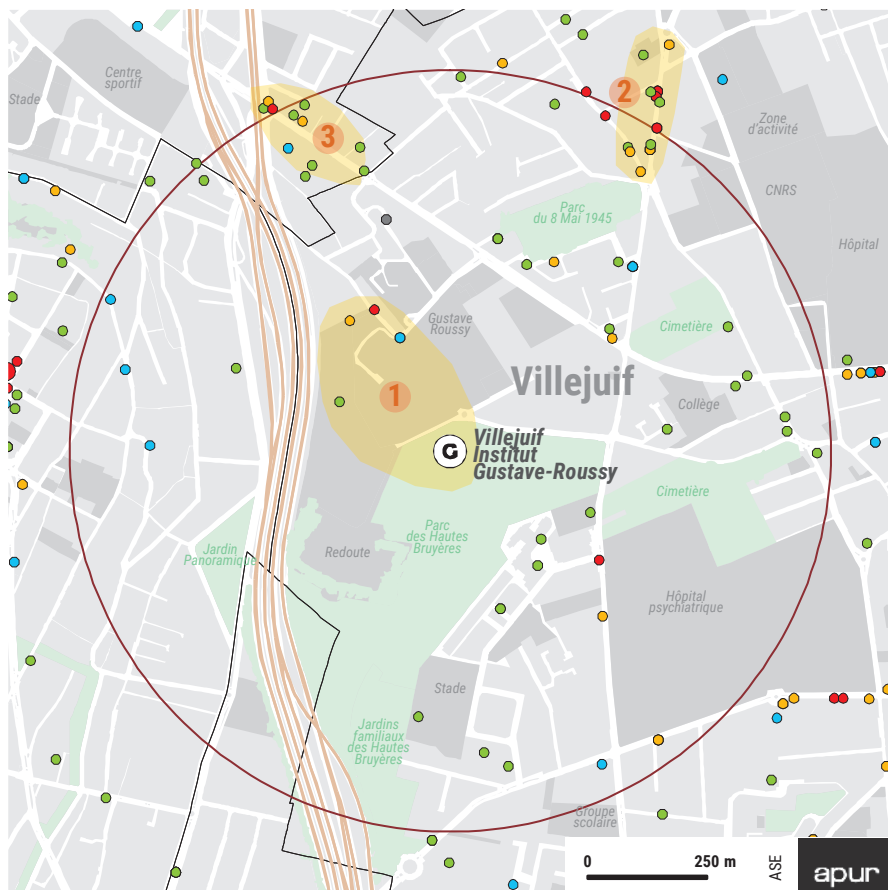
## COMMERCES ET CENTRALITÉS DANS LE QUARTIER DE GARE DE VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE-ROUSSY

### Équipement commercial

- Alimentaire
- Non alimentaire
- Service commercial
- Café, restaurant
- Hôtel
- Marché
- Centre commercial
- ★ Mairie
- Centralités à renforcer
- ⓐ Gare GPE en projet
- Ⓜ Métro existant
- Ⓡ RER existant
- Ⓣ Tramway existant
- Rayon de 800m
- Espace vert
- Grand équipement
- Voie ferrée
- Autoroute

Source : BPE (Insee) 2017, Apur 2019, IGN

- ① Gustave Roussy
- ② Rue Marcel Grosmesnil, petits commerces de proximité
- ③ Avenue Paul Vaillant Couturier, petits commerces de proximité



① Gustave Roussy – Villejuif



② Les commerces du quartier Alexandre Dumas – Villejuif



③ Avenue Paul Vaillant Couturier – Arcueil



Parc départemental des Hautes Bruyères – Villejuif

# Concevoir l'espace public dans la ZAC en anticipant la diversité des usages futurs à Villejuif IGR

À Villejuif Institut Gustave-Roussy, la création d'une nouvelle centralité pose un tout autre défi : malgré la présence d'un grand équipement et d'un parc, les espaces publics autour ne sont pas animés du fait de l'absence de commerces en rez-de-chaussée. Aussi, la ZAC prévoit une offre commerciale importante dans les rez-de-chaussée des futurs immeubles situés aux abords de la gare et de l'Allée du Parc, le long d'un axe traversant le quartier du Nord au Sud. Une grande surface alimentaire, des commerces de bouche, des restaurants et des terrasses ainsi que des commerces en lien avec la santé sont programmés. L'enjeu de l'aménagement sera de **créer une offre adaptée à la diversité des usagers et des habitants** du site, de leurs rythmes et de leurs budgets. À terme, le site rassemblera à la fois des professionnels de santé venant travailler quotidiennement, des patients et leurs familles, des résidents des hôtels du quartier, des étudiants et des porteurs de projets en lien avec l'innovation dans les biotechnologies qui cohabiteront avec les habitants déjà présents et ceux qui peupleront les 2000 logements neufs prévus dans la partie nord (dont 28 % de logements sociaux). La nouvelle centralité devra s'adresser au plus grand nombre afin d'assurer l'animation du quartier.

Dans le futur quartier, les **déplacements piétons devront être facilités**. En particulier, le large dimensionnement des

espaces publics et des venelles piétonnes est une condition indispensable pour que le futur quartier de gare puisse être accessible aux personnes à mobilité réduite fréquentant l'hôpital. Les abords de la gare pourraient être réaménagés pour mieux relier la future centralité aux habitants des quartiers résidentiels des Monts Cuchets au Nord, de Monsivry à l'Est et des Hautes Bruyères au Sud. Actuellement, la présence de voies de circulation hostiles aux piétons (comme la D161 et l'autoroute A6) et les importantes emprises foncières (hôpital, parking, réservoirs d'eau) créent des coupures urbaines et renforcent l'isolement du futur quartier de gare. L'aménagement de certains axes, comme l'avenue Salvador Allende (D161) et la rue Camille Desmoulins pourrait ainsi améliorer le rabattement vers la gare et la desserte des commerces aux quartiers alentour. Enfin, un aménagement plus lisible des espaces publics contribuerait à atténuer le sentiment d'insécurité mentionné par nombre de femmes travaillant de nuit à l'hôpital. En raison du nombre actuellement faible de commerces, de la présence d'un grand parking et de nombreuses voies sans issues, ainsi que du faible aménagement des cheminements piétons (notamment au niveau du franchissement de l'autoroute A6 depuis Arcueil), les trajets nocturnes sont anxiogènes. Le parc, qui est pensé comme un futur axe de circulation majeur, devra également offrir un cadre

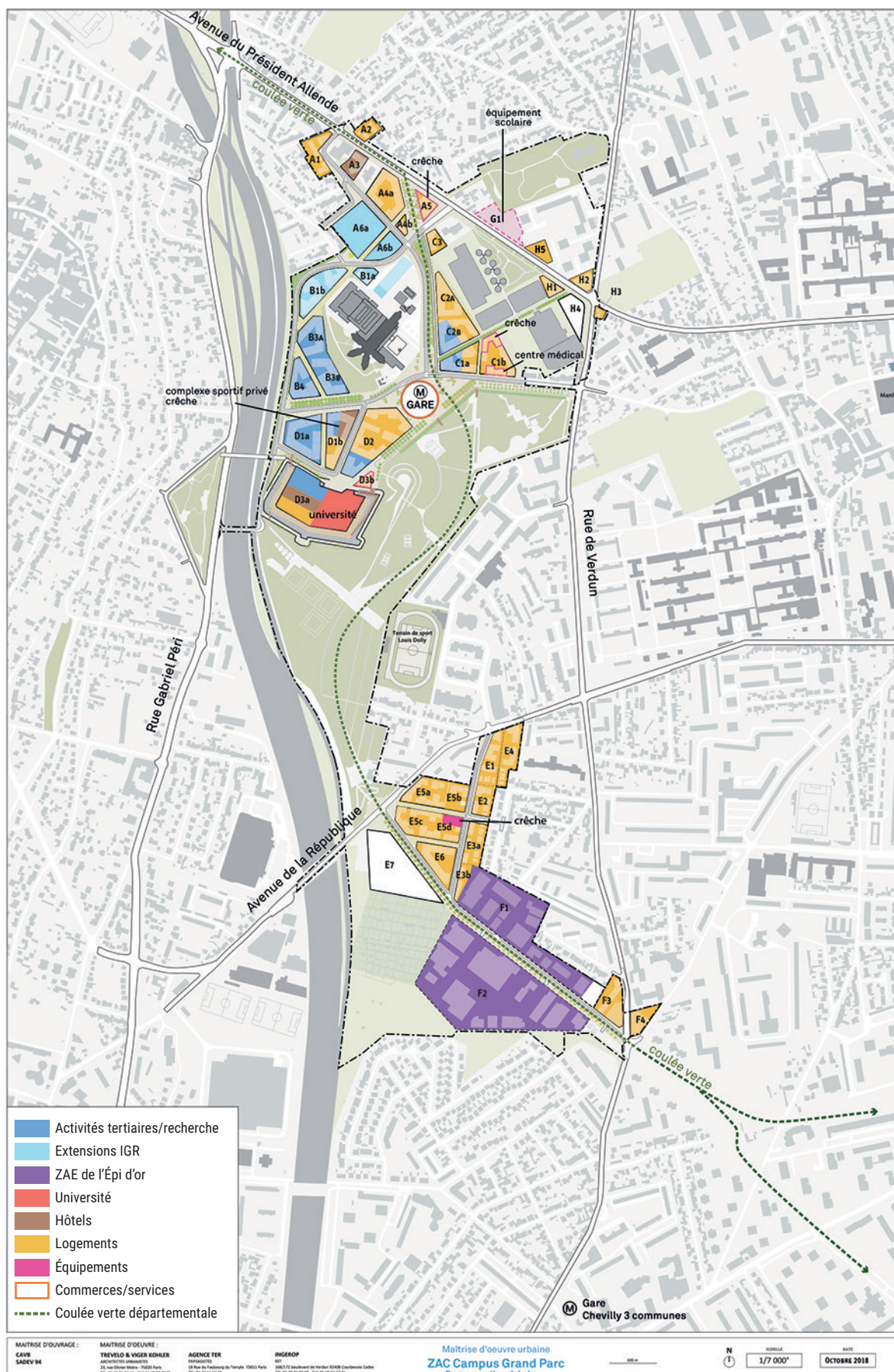


Villejuif IGR :

**1 000** piétons entrants

attendus à l'heure de pointe du matin (source : SGP)

## PLAN PROGRAMMATIQUE DE LA ZAC CAMPUS GRAND PARC PORTÉE PAR SADEV 94



sécurisant, notamment par du mobilier urbain et un éclairage adéquats. Pour accroître l'animation, le quartier de gare pourrait par exemple accueillir un équipement culturel ou tout autre espace de convivialité susceptible de faire vivre le quartier le soir et le week-end.

L'amélioration de l'**accessibilité du parc des Hautes-Bruyères**, véritable poumon vert de 23 hectares situé en proximité directe de la future gare, est également un enjeu pour l'animation du quartier et le bien-être des usagers. Comme pour Saint-Ouen et La Courneuve, la valorisation de ce parc est d'autant plus cruciale pour les habitants et usagers de Villejuif que la commune est elle aussi déficitaire en espaces verts<sup>7</sup>. Plusieurs chemine-

ments sont ainsi prévus pour améliorer la desserte du parc. Une nouvelle entrée devrait être créée sur le parvis de la gare. Les autres entrées devront être élargies afin de pouvoir accueillir davantage de flux depuis le pôle gare et rendre plus aisé l'accès pour les personnes à mobilité réduite (en particulier les patients de Gustave Roussy). La coulée verte départementale, qui fait la jonction entre le sud du quartier et la gare, et dont une partie se situe dans le Parc des Hautes Bruyères, ne sera pas toujours accessible en fonction des horaires d'ouverture du parc. En son sein, le parc pourrait être partiellement réaménagé afin de s'adapter à la diversité des attentes des futurs usagers (zone de repos, aires de jeux et de sport, balades écologiques par exemple).

#### LES AMBITIONS PORTÉES PAR L'ÉTUDE DE PÔLE, ENCORE EN COURS, POUR LA GARE DE VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE-ROUSSY

Le développement du projet urbain Campus Grand Parc, d'ici 2027, vise à faire de ce quartier la pièce maîtresse du cluster Sciences et Santé du Grand Paris. À terme, 150 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités scientifiques, 3 300 logements (dont 2 000 dans le quartier de gare) et 10 000 m<sup>2</sup> de commerces verront le jour, ainsi qu'un groupe scolaire et trois crèches. Gustave Roussy sera agrandi, avec notamment un hôpital de jour de 150 places et un Wellness Center de 900 m<sup>2</sup> destiné aux patients et à leurs familles.

Le projet de la ZAC Campus Grand Parc inclut dans son périmètre l'axe est-ouest structurant constitué de la rue Edouard Vaillant et de l'Avenue du Président Allende. Si le premier servira avant tout à faire le lien entre le quartier pavillonnaire et la gare, le second doit devenir une centralité forte.

L'offre commerciale en rez-de-chaussée d'immeubles, en particulier le long de l'Allée du Parc et de la Promenade des Horizons et du parvis de la Gare de Villejuif IGR, contribuera à un espace public animé. L'enjeu sera d'inscrire cette nouvelle polarité commerciale dans les évolutions des modes de vie et de consommation portées par l'émergence de ce nouveau quartier.

L'articulation du quartier en devenir et de la future gare est aujourd'hui pensée dans le cadre de l'étude de pôle, pilotée par l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre. Cette étude partenariale rassemble de nombreuses entités, à savoir : la ville de Villejuif, le département du Val de Marne, en tant que gestionnaire de voirie, Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, la SADEV 94 en tant qu'aménageur de la ZAC, la Société du Grand Paris en tant que maître d'ouvrage du GPE et financeur de l'étude, ainsi que Gustave Roussy.

Aujourd'hui, plusieurs propositions d'aménagement sont encore à l'étude. Ces propositions devront s'intégrer plus largement aux aménagements intégrés à la ZAC pour construire un projet d'espace public et d'intermodalité fonctionnel global et cohérent.



Le parking de Gustave Roussy est un parking aérien très utilisé de 750 places. Il contribue à isoler le site du reste du quartier et rend peu lisible les parcours piétons. Le projet Campus Grand Parc propose de le transformer en l'allée du Parc, voie de 50 m de large. Gustave Roussy conservera 200 places de parking, dans sa limite clôturée.

7 — Elle compte 6,2 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant accessibles au public, un ratio inférieur aux 10 m<sup>2</sup> recommandés par le SDRIF.

## CONCLUSION

L'étude croisée de quatre quartiers illustre la diversité des défis à relever localement pour renforcer l'attractivité future des gares du Grand Paris. Elle souligne d'abord **le rôle de couture urbaine que ces nouvelles centralités sont censées assurer**. Le réaménagement des espaces publics, des voiries et des rez-de-chaussée commerciaux doit permettre un meilleur partage des espaces urbains entre les habitants et les usagers quels que soient l'âge, le genre, la position sociale et la condition physique de ces derniers. Il doit aussi favoriser le franchissement des coupures urbaines qui demeureront à l'intérieur et en périphérie des quartiers de gare, comme à La Courneuve. Il doit enfin atténuer les divisions socio-spatiales qui se sont creusées à la faveur des évolutions sociologiques et parfois d'une gentrification des communes limitrophes de Paris, comme entre le vieux Saint-Ouen et le nouveau quartier des Docks.

L'étude rappelle également **l'importance d'une programmation commerciale attentive à l'offre existante localement**. Les futures gares doivent accueillir des commerces complémentaires à ceux des centralités proches afin de ne pas concurrencer les centres constitués et notamment des centres-villes. L'objectif est de mieux répondre aux besoins des habitants et des usagers en travaillant les parcours entre des centralités de destination et des micro-centralités de passage. Un tel enjeu est particulièrement saillant à Arcueil-Cachan, où de nouveaux commerces devraient voir le jour à proximité de la gare et dans le futur écoquartier, à la jonction de deux villes déjà bien dotées en commerces.

L'animation des futurs quartiers de gare passe ensuite par **l'intensification et la valorisation des espaces verts**. Nombre de gares du Grand Paris Express se trouvent dans des espaces minéralisés et dans des communes déficitaires en espaces verts, ces derniers étant pourtant jugés de plus en plus indispensables à la qualité de vie en ville et à la lutte contre le réchauffement climatique qui affecte particulièrement les urbains. Certaines villes, comme Saint-Ouen, ont récemment créé plusieurs hectares d'espaces verts pour y contribuer. D'autres communes, comme La Courneuve et Villejuif, disposent déjà de grands parcs non loin des futures gares mais leur fréquentation se heurte encore à leurs difficultés d'accès. La création de trames vertes et l'aménagement de parcours depuis les quartiers de gare, qui seraient utiles à tous (personnes âgées, parents avec poussettes, personnes à mobilité réduite, enfants...), permettraient de favoriser la diversité d'usages de ces poumons verts.

Les enjeux identifiés dans cette étude ne sont pas exhaustifs. Si les questions de coupures urbaines, de commerces et d'espaces verts se posent chacune avec plus ou moins d'acuité dans l'aménagement des quatre quartiers étudiés, elles ne résument pas la diversité des défis que rencontrent les villes pour accroître leur attractivité. Les expérimentations et les actions associatives menées localement pour piétonniser ou diminuer la circulation automobile, pour mobiliser les habitants dans l'espace public ou plus récemment pour étendre les terrasses sur les places de stationnement sont autant d'initiatives qui ont localement participé à l'amélioration des espaces publics et dont on pourrait tirer des enseignements à l'avenir pour renforcer l'animation des quartiers de gare.

# Quatre quartiers de gare du Grand Paris Express et leurs centralités

RESTITUTION DES ATELIERS ÉTUDIANTS DE PARIS DAUPHINE - PSL 2019-2020

Avec l'arrivée du Grand Paris Express à horizon 2025 pour les premières gares, les aménagements dans les quartiers de gare devront permettre de renforcer des centralités urbaines ou d'en créer de nouvelles. La conception des espaces publics autour des gares et l'implantation de commerces constituent un enjeu fort de l'aménagement de ces quartiers. Cette note propose une étude comparée des conditions d'animation des futurs quartiers de gare d'Arcueil-Cachan (ligne 15 Sud), de Mairie de Saint-Ouen (ligne 14 Nord), de La Courneuve Six-Routes (lignes 16 et 17) et de Villejuif Institut Gustave-Roussy (lignes 14 et 15 Sud) en tenant compte des contextes locaux propres à chacun d'entre eux, tant d'un point de vue spatial que socio-économique.

Il en ressort l'importance du rôle de couture urbaine que ces nouvelles centralités doivent assurer, en proposant des aménagements résorbant les coupures physiques et un partage de l'espace public incluant tous les publics et usages et atténuant les divisions socio-spatiales. L'étude rappelle également l'importance d'une programmation commerciale attentive à l'offre existante localement, en travaillant notamment sur les parcours entre les centralités et les commerces de destination et les micro-centralités de passage. Elle souligne également l'importance des espaces verts qui, par leur valorisation et leur accessibilité, participent à l'animation et la qualité des futurs quartiers de gare.

Ce travail a été mené en 2020 par les étudiants du Master 2 « Politiques Urbaines et Gouvernance des Territoires » de l'Université Paris Dauphine - PSL, suivis par la Société du Grand Paris et l'Apur.

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

