MUTATIONS DANS LES 68 QUARTIERS DE GARE DU GPE EN 2021

NOTE n°196
MAI 2021

PROJETS URBAINS ET GRAND PARIS EXPRESS

© Société du Grand Paris / Cyrus Cornut

32 millions

de m² programmés dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express

En 2021, plus de 353 projets d'aménagements situés dans les 68 quartiers de gare accompagnent l'arrivée du Grand Paris Express. Cela représente plus de 32 millions de m² programmés, dont environ 20 millions restent à bâtir.

Installé en 2014, l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, piloté par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), avec la Société du Grand Paris (SGP), la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) d'Île-de-France, a pour objet de décrire les quartiers de gare et de suivre leurs mutations au regard de l'investissement très important que représente la construction de ces 6 nouvelles lignes de métro. Au travers de plus de 90 études produites, l'observatoire décrit finement chacun des 68 quartiers, en insistant sur leurs spécificités au sein des communes et des territoires. L'analyse des mutations en cours est une nouvelle fois l'occasion d'insister sur la diversité de situations que recouvrent les 68 quartiers.

À partir des données actualisées en 2021, cette note fait la synthèse des 2 études en ligne sur le site de l'Apur, l'une publiée en novembre 2019 consacrée aux 35 quartiers dont les gares seront livrées d'ici 2025 et l'autre, publiée en février 2021, consacrée aux 33 quartiers dont les gares seront livrées à horizon 2030.

Plus de 350 projets dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express

Une nouvelle étape de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express a démarré en 2018 avec l'analyse des mutations en cours et à venir dans les quartiers de gare. Le Grand Paris Express représente un investissement public sans précédent et il est important d'en accompagner les effets sur le territoire et pour les populations, à l'heure où les premières gares sont livrées (la ligne 14 nord est en service depuis décembre 2020).

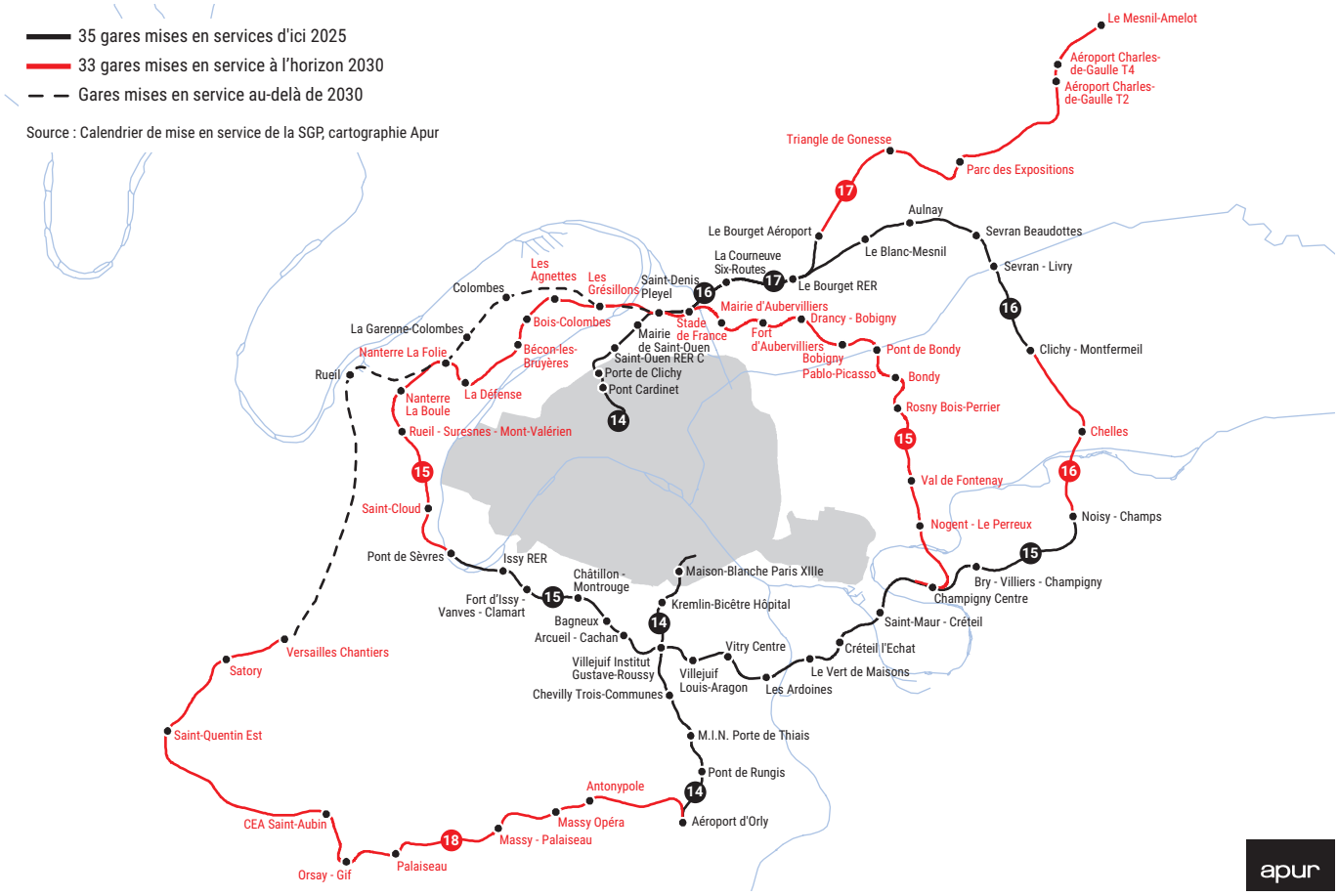
Cette analyse cherche à **évaluer l'impact du nouveau réseau de transport à l'aune des attentes des politiques publiques prioritaires pour le Grand Paris**. 5 grands axes ont été retenus pour établir cette analyse :

- 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.

L'étude porte sur les 68 quartiers de gare du GPE, définis par un rayon de 800 mètres depuis la gare, distance que l'on parcourt en 10 minutes à pied. Si ce périmètre a des limites évidentes liées à son caractère systématique et non géographique, il correspond néanmoins à la zone d'attractivité couramment admise autour de ce type de desserte. Il rend aussi possible des comparaisons entre des quartiers situés dans des contextes urbains très variés, en termes de géographie, de densité, ou d'occupation. 57 gares constitueront ensemble 6 nouvelles lignes (lignes 15 Est, 15 Ouest, 15 Sud, 16, 17 et 18), tandis que les 11 autres viendront prolonger la ligne 14 au nord et au sud. À l'exception des gares du nord de la ligne 14, déjà livrées, **les mises en service des lignes s'échelonneront entre 2025 et 2030**.

Les informations sur les 353 projets dans ces quartiers ont été fournies par les aménageurs et les collectivités territoriales concernés. Elles permettent de décrire de façon quantitative les transformations engagées au travers des projets d'aménagement, d'estimer leur état d'avancement et de développer une approche plus qualitative des mutations urbaines, en les confrontant aux 5 principaux enjeux des politiques publiques retenues pour l'analyse.

LES 68 GARES DU GRAND PARIS EXPRESS



68 quartiers de gare du Grand Paris Express

353 PROJETS*

139 Autres projets

126 Zone d'aménagement concerté (ZAC)

59 Programme de renouvellement urbain (PRU)

29 Appels à projets urbains innovants (APUI)

33 %

de la surface des quartiers de gare en projet, soit **7 000** hectares

19 675 000 m²

de surface de plancher totale programmés restant à bâtir

*sur **31 990 000 m²** programmés au total*

240 ha

d'espaces verts programmés restant à créer

*sur **360 ha***

7 860 000 m²

de logements programmés restant à bâtir

*sur **12 990 000 m²***

5 590 000 m²

de bureaux programmés restant à bâtir

*sur **9 290 000 m²***

1 580 000 m²

d'équipements programmés restant à bâtir

*sur **2 760 000 m²***

660 000 m²

de commerces programmés restant à bâtir

*sur **980 000 m²***

127 000

logements programmés restant à bâtir

*sur **196 000***

2 520 000 m²

d'autres activités programmés restant à bâtir

*sur **4 240 000 m²***

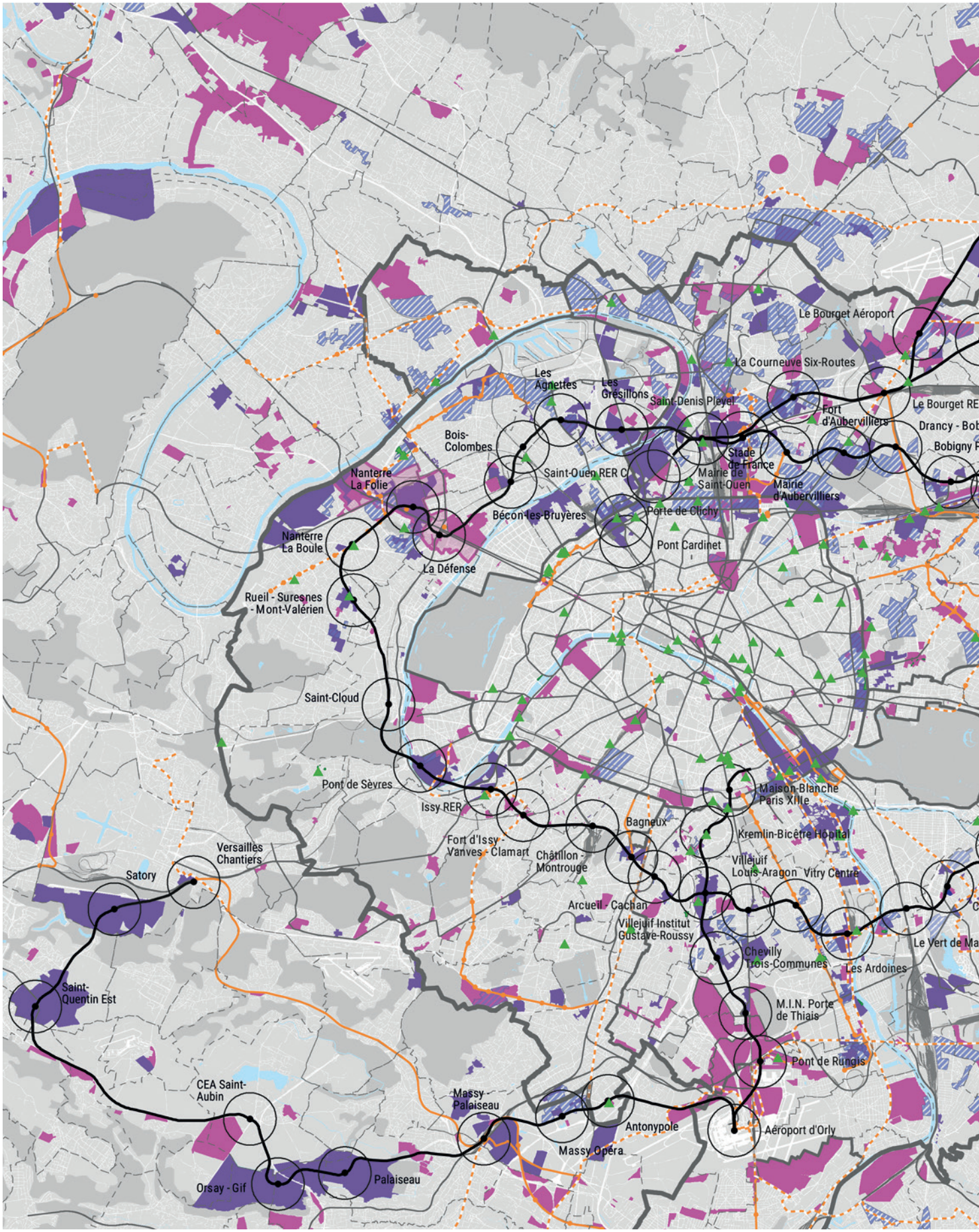
400 000 m²

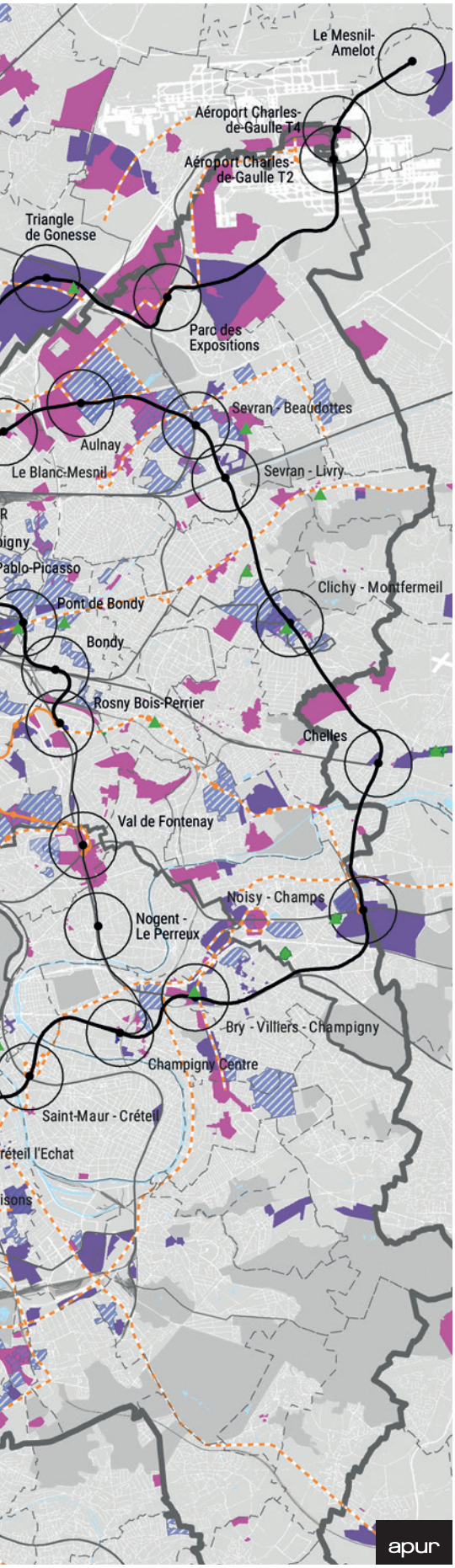
d'hôtels programmés restant à bâtir

*sur **660 000 m²***

Source : Apur, récolement des projets actualisé en mars 2021.

* Les projets pris en compte sont ceux en cours de réalisation, qui ont été livrés depuis 2013 et dont l'emprise au sol est supérieure à 2 hectares (à l'exception des projets immobiliers menés par la Société du Grand Paris et des sites des APUI). Les informations ont été collectées auprès des aménageurs, des collectivités locales (communes, territoires, EPCI, Métropole du Grand Paris) et arrêtées au 1er mars 2021.


Le Bourget Aéroport
La Courneuve Six-Routes
Les Agnettes
Les Grésillons
Saint-Denis Pleyel
Fort d'Aubervilliers
Le Bourget RE
Drancy - Bob
Bobigny P
Bois-Colombes
Stade de France
Saint-Ouen RER C
Mairie de Saint-Ouen
Mairie d'Aubervilliers
Nanterre La Folie
Bécon-les-Bruyères
Porte de Clichy
Nanterre La Boule
Pont Cardinet
La Défense
Rueil - Suresnes - Mont-Valérien
Saint-Cloud
Pont de Sèvres
Issy RER
Maison-Blanche Paris XIIIe
Bagneux
Kremlin-Bicêtre Hôpital
Fort d'Issy - Vanves - Clamart
Châtillon - Montrouge
Villejuif Louis-Aragon
Vitry Centre
Versailles Chantiers
Satory
Arcueil - Cachan
Villejuif Institut Gustave-Roussy
Chevilly Trois-Communes
Les Ardoines
Le Vert de Ma
Saint-Quentin Est
M.I.N. Porte de Thiais
Pont de Rungis
CEA Saint-Aubin
Massy-Palaiseau
Antonypole
Aéroport d'Orly
Massy-Opéra
Orsay - Gif
Palaiseau



Un tiers de la surface des quartiers de gare concerné par des projets

Des projets dans tous les quartiers de gare

Les 353 projets entraîneront la construction de 32 millions de m², dont 13 millions de m² correspondent à des opérations livrées entre 2013 et 2021, et 19 millions de m² qui restent à bâtir.

Ces chiffres soulignent **la dynamique pré-existante** des territoires qui accueilleront le nouveau métro entre 2025 et 2030, comme c'est le cas dans le quartier de Pont de Sèvres ou de Porte de Clichy, Mairie de Saint-Ouen. Elle traduit aussi **l'attractivité nouvelle** générée par celui-ci, comme par exemple à Bry-Villiers-Champigny ou à Sevran. Plus encore que le nombre de projets, le total des mètres carrés programmés dans ces projets souligne l'importance des mutations en cours, qui s'ajouteront aux opérations en diffus, menées parcelle par parcelle, au gré d'initiatives privées, émanant de particuliers ou de promoteurs.

Les 353 projets identifiés représentent un total de plus de 12 000 hectares de surface, dont 7 000 hectares se trouvent dans le périmètre des quartiers de gare, soit en moyenne environ un tiers de la surface de chaque quartier de gare. Les lignes 15 Sud, Est et Ouest, dessinées en rocade à travers la petite couronne, comptent ainsi plus de 200 projets à elles trois, mais les lignes plus éloignées ne sont pas en reste, la ligne 16 comptant par exemple près de 50 projets et la ligne 18 plus de 30.

Plus de 120 ZAC et 60 PRU

De nombreux projets, compte tenu de leur envergure et de leur complexité, sont mis en œuvre au travers de ZAC, qui reste l'outil d'aménagement privilégié marquant l'importance de l'initiative publique dans les mutations en cours dans ces quartiers : **126 ZAC sont à l'œuvre dans les 68 quartiers de gare**. Les Projets de Renouvellement Urbain (PRU) sont également très présents : **59 PRU et 40 quartiers de gare dans lequel se trouve au moins un périmètre de Quartier Politique de la Ville**.

Les quartiers de gare du GPE sont aussi des laboratoires de transformation de la ville, à travers par exemple les **29 sites d'Appels à Projets Urbains Innovants** (Inventons la Métropole du Grand Paris, « Réinventer la Seine », C40 - Reinventing Cities). La 3e édition de l'appel à projets inventons la Métropole, lancée le 6 mai 2021, portera notamment sur l'aménagement des quartiers de gare du Grand Paris Express et devrait déclencher de nouveaux projets sur des sites complexes (transformation de bureaux en logement, reconversion de friches urbaines).

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

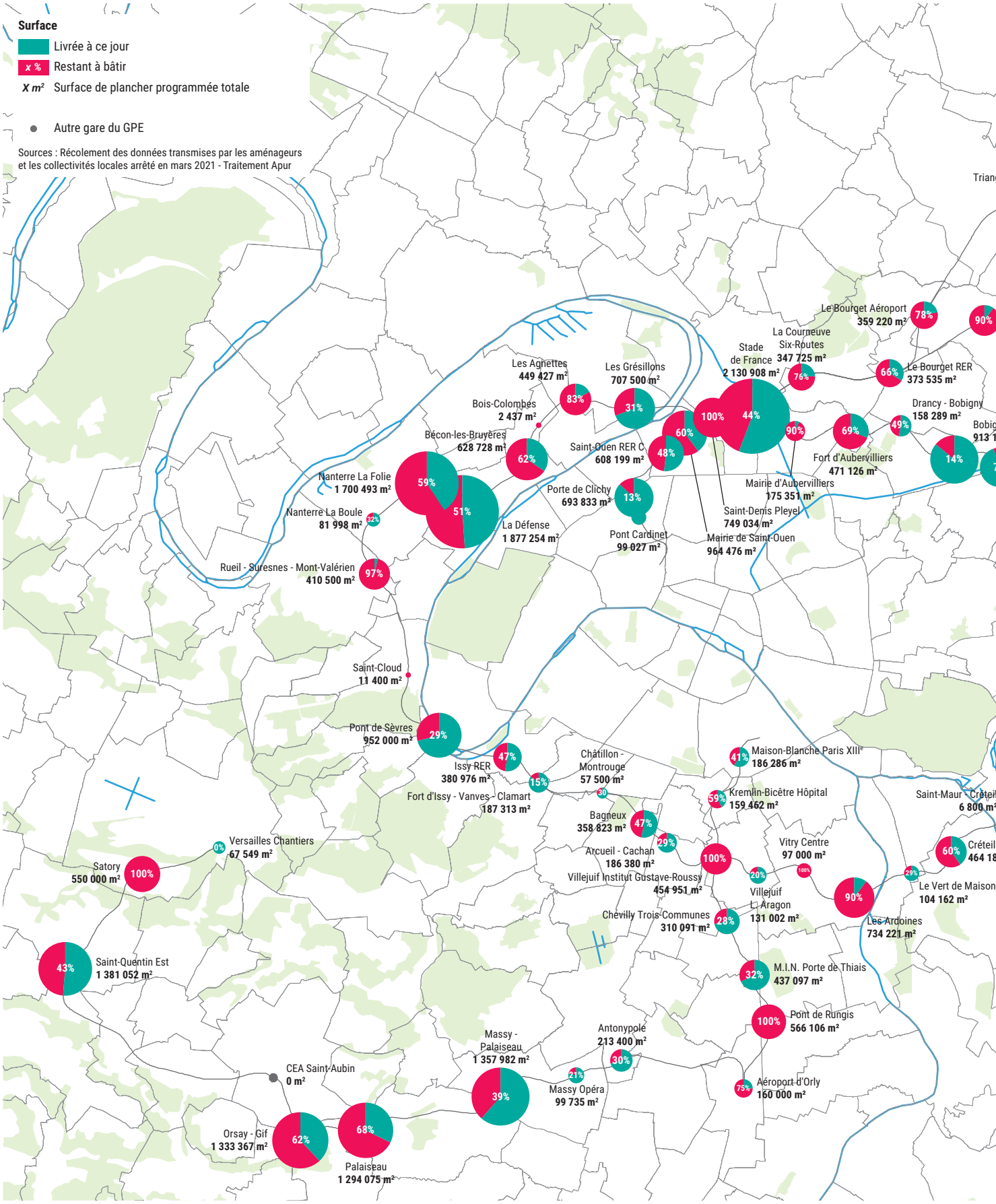
Projet de transport

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

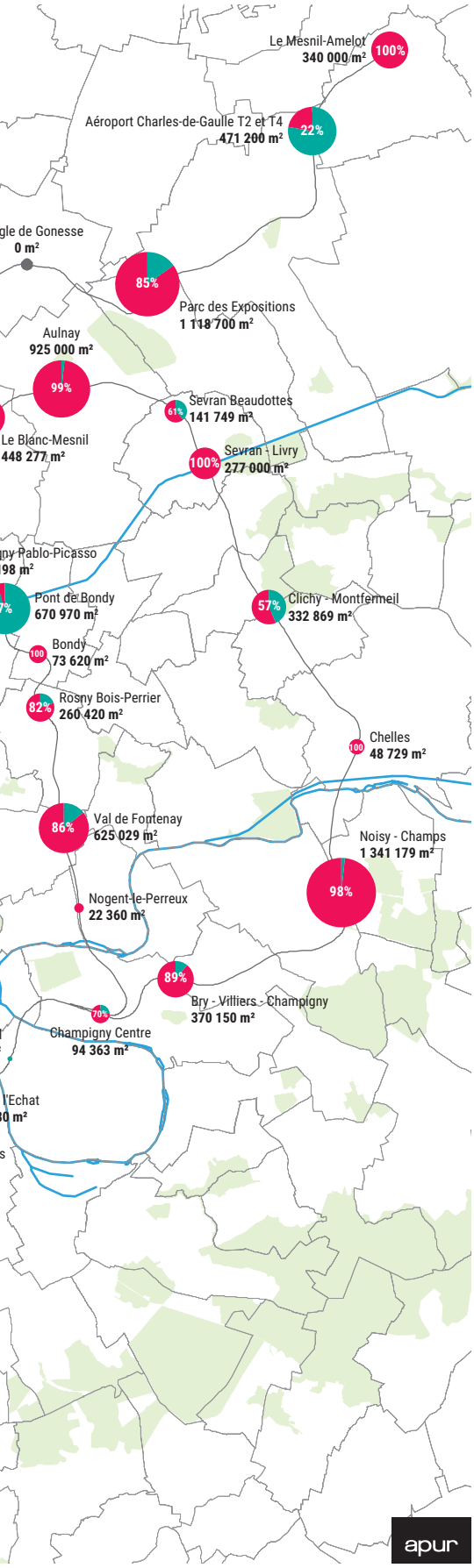
- Métropole du Grand Paris (MGP)
- Établissement Public Territorial (MGP) et intercommunalité (hors MGP)

Sources : Récolement des données transmises par les aménageurs et les collectivités locales arrêtées en mars 2021 - Traitement Apur

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DANS LES 68 QUARTIERS DE GARE DU GPE (SURFACE EN %)



38 % des surfaces programmées déjà livrées



Dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express, 38 % de 32 millions de m² programmés sont d'ores et déjà livrés, soit près de **13 millions de m²**. Les situations sont toutefois contrastées d'une ligne à l'autre : si la ligne 15 Ouest correspond à cette moyenne, plus de la moitié des m² programmés sont en revanche déjà livrés le long de la ligne 14, notamment grâce à la livraison de la ZAC Clichy-Batignolles à Pont Cardinet / Porte de Clichy. C'est pratiquement le cas également pour les projets de la ligne 15 Est (livrés à hauteur de 47 %), en raison de l'avancement des projets autour du Stade de France et du canal de l'Ourcq, et pour ceux de la ligne 18 (livrés à hauteur de 48 %), dont le projet urbain Massy Atlantis est aujourd'hui très avancé dans sa réalisation. À l'inverse, **il reste encore près de 3/4 des surfaces programmées à livrer pour les projets situés le long des lignes 15 Sud, 16 et 17**.

65 quartiers de gare s'étendent sur au moins 2 communes

65 des 68 quartiers s'étendent sur au moins 2 communes différentes, rendant nécessaire **la coopération intercommunale pour créer une dynamique d'aménagement des quartiers de gare et optimiser les effets de l'arrivée du métro**. Seuls 3 quartiers, définis par le rayon de 800 m autour de la future gare du GPE, se trouvent entièrement dans une seule commune. 10 quartiers sont à cheval sur au moins 2 communes, 12 sur 3 communes et 9 sur 4 communes ou plus.

Des projets qui sont le reflet de dynamiques métropolitaines

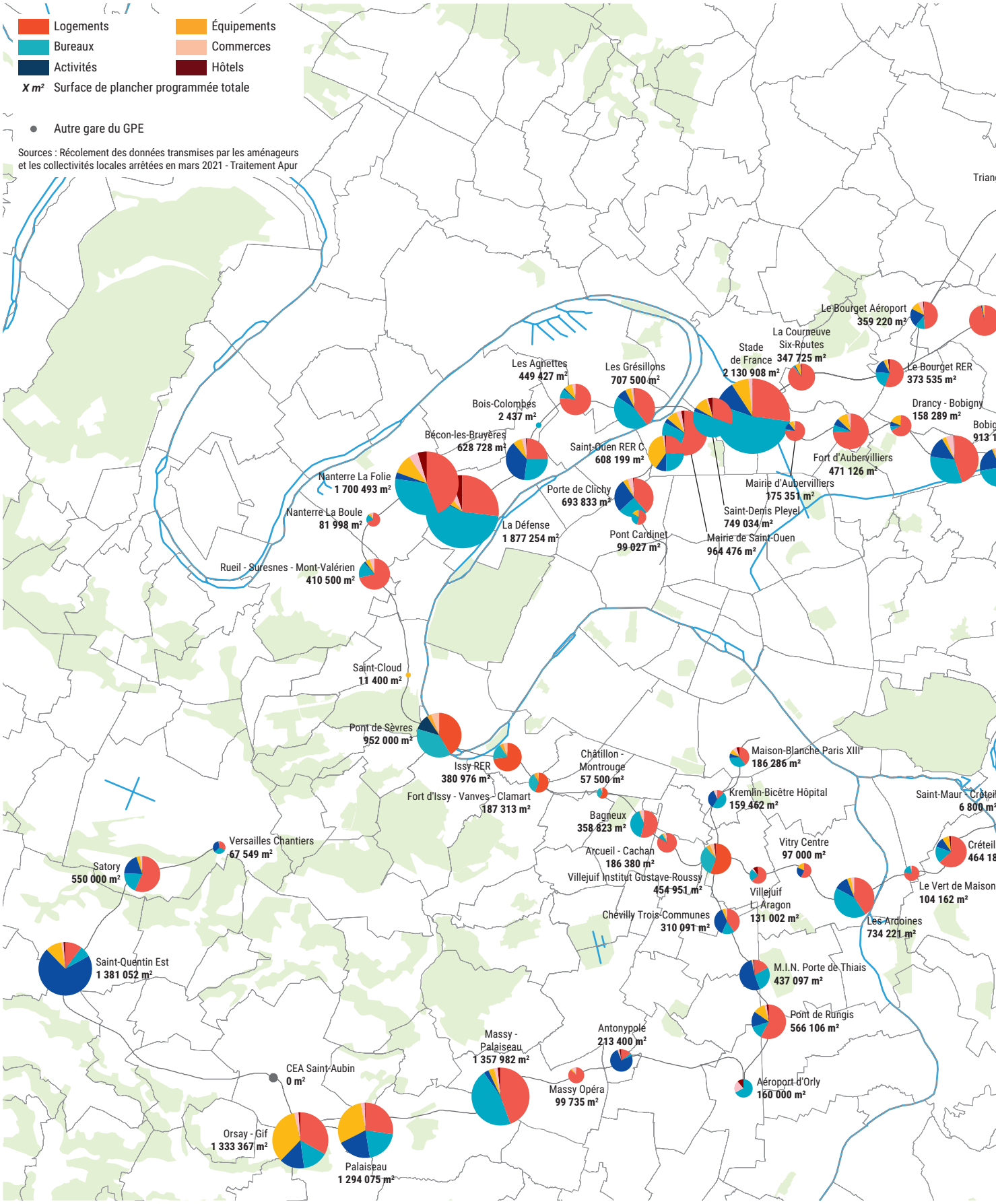
Tout comme il n'y a pas d'effet automatique entre l'arrivée d'un mode de transport en commun et une dynamique de projets d'aménagement, la carte montre qu'il n'y a **pas de corrélation systématique entre l'état d'avancement des projets et les horizons de mise en service des gares du GPE** : les projets des lignes qui seront mises en service à l'horizon 2030 sont pour l'essentiel aussi avancés que ceux des lignes mises en service d'ici 2025. Le nombre de projets, de m² programmés et l'avancement de ces chantiers se relient à des **dynamiques territoriales**, parfois anciennes, autant qu'à l'effet levier généré par le Grand Paris Express. Par exemple, le long de la ligne 18, les projets sont bien engagés, bien que le métro ne soit pas attendu avant 2027. À Pont de Sèvres sur la ligne 15 Sud (à 71 % livré) ou Chevilly Trois-Communes sur la ligne 14 (à 72 % livré), les projets sont aussi très avancés alors que les échéances sont plus proches.

Depuis le printemps 2020, on observe un ralentissement de la construction en lien avec la crise sanitaire et économique liée à la Covid-19 qui affecte certains projets, voire entraîne leur remise en cause. Les quartiers de gare situés dans des territoires où l'attractivité est plus fragile pourraient être les premiers à en pâtir.

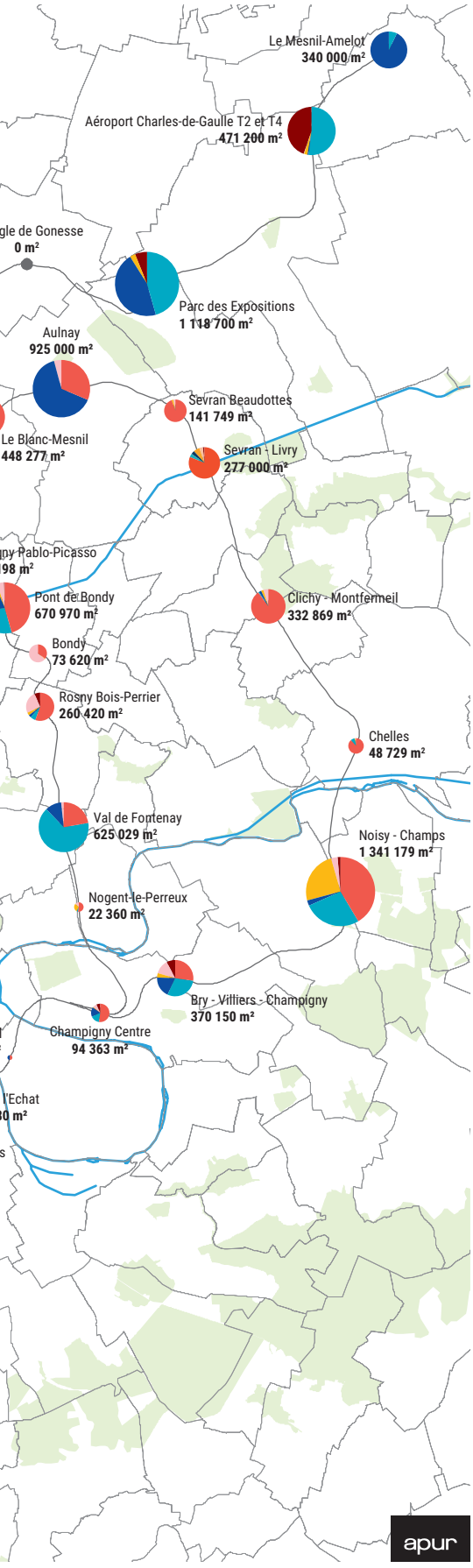
Des projets moins avancés à l'est qu'à l'ouest

L'analyse de la carte de l'état d'avancement des projets d'aménagement dans les 68 quartiers de gare est révélatrice d'un déséquilibre est-ouest, qui se lit dans l'inégal avancement des projets. Parmi les quartiers situés dans la moitié ouest du réseau du GPE, Pont de Sèvres (plus de 70 % des surfaces déjà livrées), Massy - Palaiseau (61 %), Les Grésillons (69 %), Porte de Clichy (87 %) se caractérisent, par exemple par des projets dont la mise en œuvre est déjà bien engagée. À l'inverse, de nombreux quartiers de la moitié est du réseau sont moins avancés : aux Ardoines, à Pont Rungis, Noisy - Champs et Val de Fontenay, ce sont moins de 10 % des surfaces qui sont déjà livrées.

PROGRAMMATION DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DANS LES 68 QUARTIERS DE GARE DU GPE



32 millions de m² : 13 M de logement et 18 M de surface d'activités



Aujourd'hui, des quartiers à dominante résidentielle

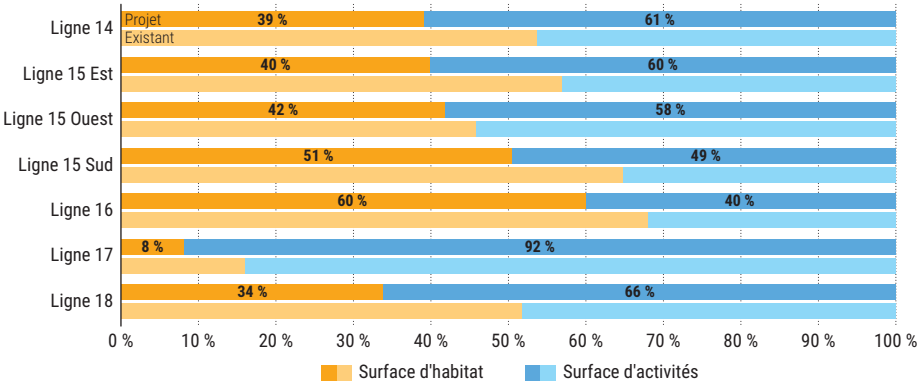
Alors que, dans la Métropole du Grand Paris, l'équilibre entre habitat et activités (exprimé en m² bâti) est de l'ordre de 60 % pour l'habitat et 40 % pour les surfaces d'activités, dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express, **les surfaces dédiées à l'habitat** sont un peu moins importantes aujourd'hui, représentant **55 % de l'ensemble des surfaces bâties** (45 % pour les surfaces d'activités). Les situations d'une ligne à l'autre sont évidemment très variables. D'un côté, certaines lignes présentent une prédominance de l'habitat dans les surfaces bâties, comme les lignes 14 (55 %), 15 Est (53 %), 16 (58 %) et, de manière encore plus forte, la ligne 15 Sud (65 %). De l'autre, les lignes 15 Ouest (56 %) et 18 (52 %) et surtout la ligne 17 (68 %) se caractérisent par **une prédominance des surfaces dédiées à l'activité**, avec d'importantes surfaces de bureaux le long de la ligne 15 Ouest, de vastes zones d'activités économiques et aéroportuaires sur la ligne 17 et de nombreux équipements universitaires et de recherche sur le plateau de Saclay le long de la ligne 18.

Une majorité de projets plus mixtes que les quartiers dans lesquels ils se développent

L'analyse des 32 millions de m² à bâtir dans les quartiers de gare permet d'évaluer dans quelle mesure les 353 projets pourraient participer au rééquilibrage ou bien conforter ces (dés) équilibres en termes de mixité fonctionnelle. Ainsi, à l'échelle des 68 quartiers, **les surfaces d'habitat programmées représentent 42 % du total (13 millions de m²) auxquelles s'ajoutent 30 % de surfaces consacrées au bureau** (9,3 millions de m²), **9 % aux équipements publics** (2,8 millions de m²) **et 14 % à d'autres surfaces d'activités** (4,2 millions de m²), incluant les activités industrielles par exemple.

Sur les lignes 15 Ouest d'une part et 15 Sud d'autre part, les programmations vont maintenir les déséquilibres fonctionnels déjà existants, pour la première en faveur de l'activité et pour la seconde en faveur de l'habitat. Sur les lignes 17 est 18, les surfaces d'activités vont être renforcées. Sur les lignes 14 et 15 Est, les projets d'aménagement tendent vers un rééquilibrage de la mixité fonctionnelle, avec plus de surfaces dédiées à l'activité.

PART DES SURFACES DE LOGEMENTS ET D'ACTIVITÉS EXISTANTES ET EN PROJET



Source : DGI 2019, Apur, récolement des projets arrêtés en mars 2021

Note de lecture : À titre d'exemple, 39 % des surfaces programmées dans les projets de la ligne 14 sont dédiées à l'habitat alors que l'habitat représente 54 % des surfaces bâties existantes dans ces quartiers.

Une augmentation significative de la densité bâtie en 15 ans

Dans 38 quartiers de gare, les 353 projets, à eux seuls, augmenteront la densité bâtie d'au moins 20 %

Pour mesurer l'impact des 353 projets d'aménagement à venir, les m² programmés ont été additionnés aux m² bâtis déjà présents dans chaque quartier, ce qui permet d'avoir une idée de l'évolution des densités bâties brutes. Cette évolution est représentée sur le nuage de points ci-contre. Le niveau de densité bâtie actuel dans les quartiers de gare se lit en abscisse, les quartiers les plus denses étant situés plus à droite (jusqu'à 2,70 pour La Défense), tandis que l'évolution attendue de cette densité bâtie liée à la réalisation des projets urbains se lit en ordonnée, ceux qui connaîtront une évolution plus forte se situant plus haut dans le graphique.

Premier constat, les 68 quartiers de gare présentent une densité bâtie brute moyenne de 0,63 (m² bâtis rapportés à la surface du quartier) alors que la densité bâtie brute dans la Métropole du Grand Paris (MGP) s'élève à 0,43, celle de la petite couronne à 0,32 et celle de Paris à 1,15. **Dans 2/3 des quartiers de gare du Grand Paris Express, la densité bâtie est déjà supérieure à celle de la MGP** : à titre d'exemple, 0,66 à Bobigny Pablo-Picasso (ligne 15 Est), 1,03 à Issy RER (ligne 15 Sud), et même 2,70 pour La Défense.

Deuxième constat, 38 quartiers de gare vont voir leur densité bâtie brute augmenter de plus 20 %, et ce, uniquement en considérant les surfaces programmées dans les opérations d'aménagement, alors même que l'on sait que les constructions qui vont s'opérer dans le « diffus », parcelle par parcelle, seront à terme au moins aussi importantes que celles des projets d'aménagement.

Certains quartiers de gare du Grand Paris Express, partant d'une densité très faible, vont connaître une densification bien supérieure à 20 %. C'est le cas des quartiers de gare du campus urbain de Saclay (Orsay - Gif, Palaiseau, ligne 18), mais aussi des quartiers qui étaient occupés par de vastes emprises d'activités, comme Les Ardoines (ligne 15 Sud) ou Pont de Rungis (ligne 14). Mais d'autres quartiers, déjà densément bâtis, vont continuer à se densifier, à l'image de Bécon-les-Bruyères (ligne 15 Ouest) ou Stade de France (ligne 15 Est).

Pour mémoire, le SDRIF fixe comme objectif général, dans la zone dense de l'Île-de-France, une augmentation de 15 % de la densité humaine (population + emploi) à proximité des gares à horizon 2030.

Une construction de logements qui s'accélère

L'analyse des permis de construire autorisés récemment dans les quartiers de gare permet de constater que **ces quartiers témoignent déjà d'une dynamique de construction forte et qu'elle va en s'accélérant à l'image du mouvement qui s'observe dans toute la Métropole**. En ce qui concerne la production de logements par exemple, on dénombre plus de 10 000 logements autorisés à la construction chaque année entre 2015 et 2017 dans les 68 quartiers de gare (d'après les données Sitadel), soit une moyenne d'environ 300 nouveaux logements par an et par quartier. **Pour la moitié des quartiers de gare, le rythme de construction de logements observé sur cette période est plus soutenu que par rapport à la période précédente (2010-2014)**, période qui peut être considérée comme antérieure au début du projet du GPE.

Cette dynamique ne doit pas cacher néanmoins de très forts écarts entre les quartiers de gare. Si l'on exclut déjà 10 quartiers à dominante économique et industrielle non pourvus en logements : 7 quartiers de gare ont ainsi autorisé plus 400 logements par an entre 2015 et 2017, comme par exemple Massy - Palaiseau (ligne 18), Saint-Ouen RER C (ligne 14) ou Mairie d'Aubervilliers (ligne 15 Est), alors que plus de la moitié des quartiers (30) en ont autorisé moins de 150.

L'autre enseignement de cette analyse est que dans la moitié des cas, **le taux de construction est supérieur dans les quartiers de gare par rapport aux communes de rattachement** (hors quartiers n'accueillant pas de nouveaux logements), comme par exemple à Villejuif Institut Gustave-Roussy, (ligne 15 Sud), Les Grésillons (ligne 15 Ouest) ou Pont de Bondy (ligne 15 Est). À l'inverse, à Sevran Beaudottes ou Sevran - Livry (ligne 16), Nanterre La Boule (ligne 15 Ouest) ou Fort d'Issy - Vanves - Clamart (ligne 15 Sud), le taux de construction est supérieur dans les communes de rattachement par rapport aux quartiers de gare.

ESTIMATION DE L'ÉVOLUTION DE LA DENSITÉ BÂTIE LIÉE AUX 353 PROJETS D'AMÉNAGEMENT DANS LES QUARTIERS DE GARE DU GPE À L'HORIZON 2030

Source : Apur à partir des données DGI 2019 et du récolement des projets arrêté en mars 2021

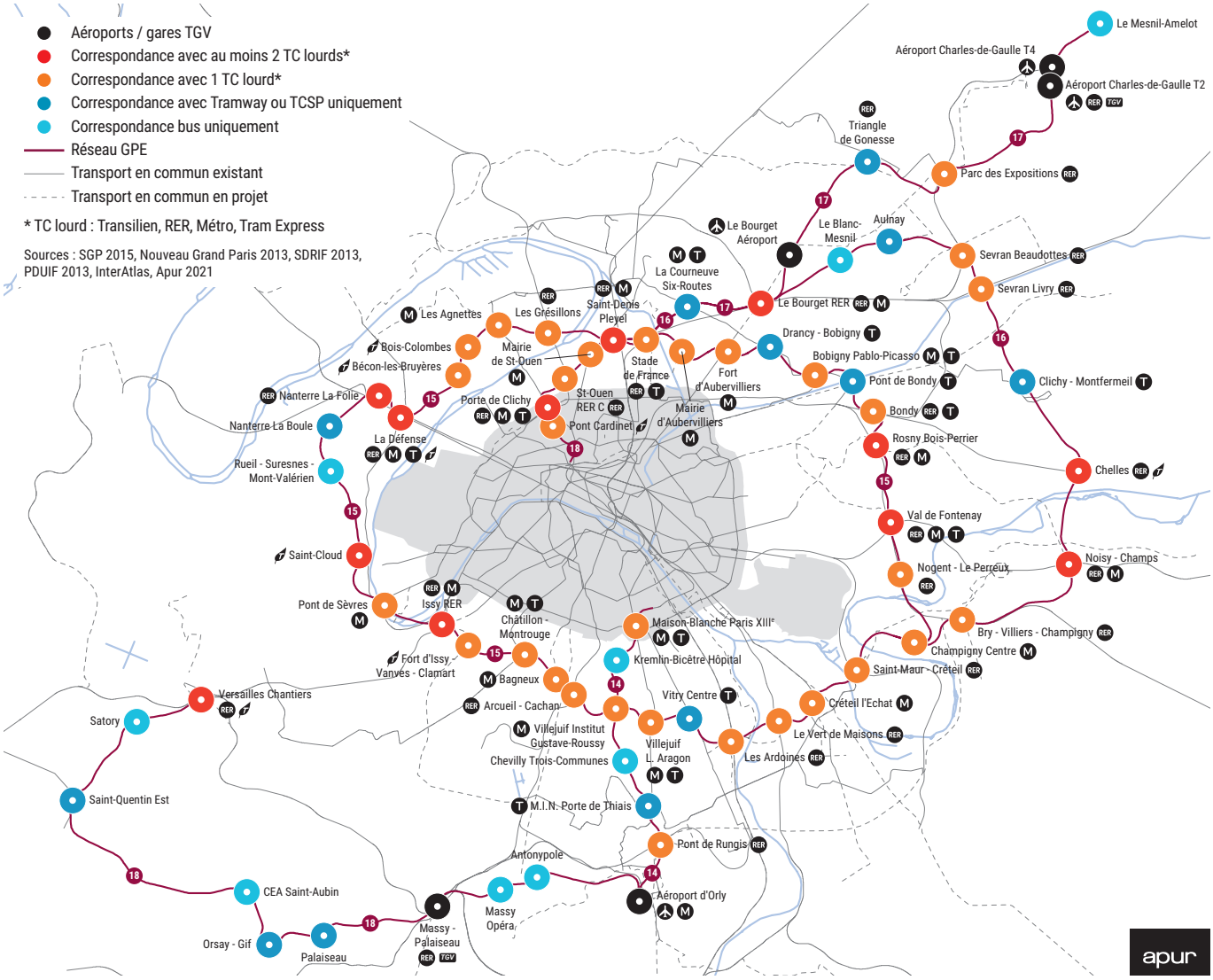
La mixité sociale et la réduction des inégalités

Le Grand Paris Express, de par la nouvelle desserte en transports en commun qu'il offrira, sera un des leviers pour réduire les inégalités sociales constatées dans la métropole. **Le GPE desservira en effet 53 Quartiers Politique de la Ville (QPV)**, dont certains n'étaient pas desservis par le réseau de transport en commun ferré, comme par exemple Clichy - Montfermeil, La Courneuve « Six-Routes » ou Vitry Centre.

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, mais également liées à la santé, le sport et la culture, contribuant ainsi à créer une dynamique de développement dans les quartiers de la politique de la ville. Par exemple, d'ici 2030, **les habitants de 25 quartiers de gare auront accès à un nombre d'emplois**, par un trajet de 45 minutes en transport en commun, **en augmentation de plus de 150 %**. Dans 30 quartiers, le gain sera compris entre + 50 % et + 150 % (cf. carte ci-contre).

Toutefois, l'amélioration de l'accessibilité n'aura pas d'effet automatique sur le développement social et urbain des quartiers. Seule une dynamique associant la mise en service de la gare, les aménagements de l'espace public autour et les projets engagés dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (PRU et QPV) est à même de garantir la dynamique de revalorisation attendue.

NIVEAU DE DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN À L'HORIZON 2030



LES QUARTIERS DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

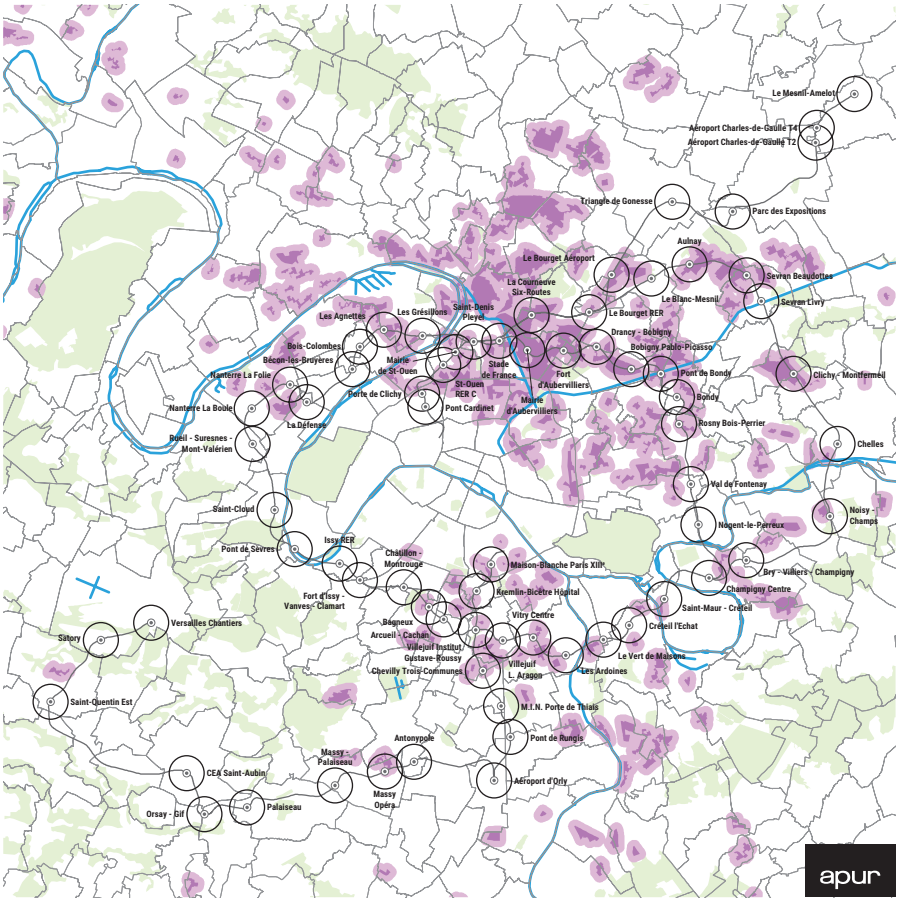
Quartier Prioritaire de la Ville (QPV)

Bande de 300 m où la TVA pour la construction de logements est réduite à 5,5 %

Gare du GPE

Autre gare du GPE

Source : Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, Apur - 2019



LES GAINS D'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS À HORIZON 2030 POUR UN TRAJET DE 45 MINUTES EN TRANSPORT EN COMMUN DEPUIS LES GARES DU GPE

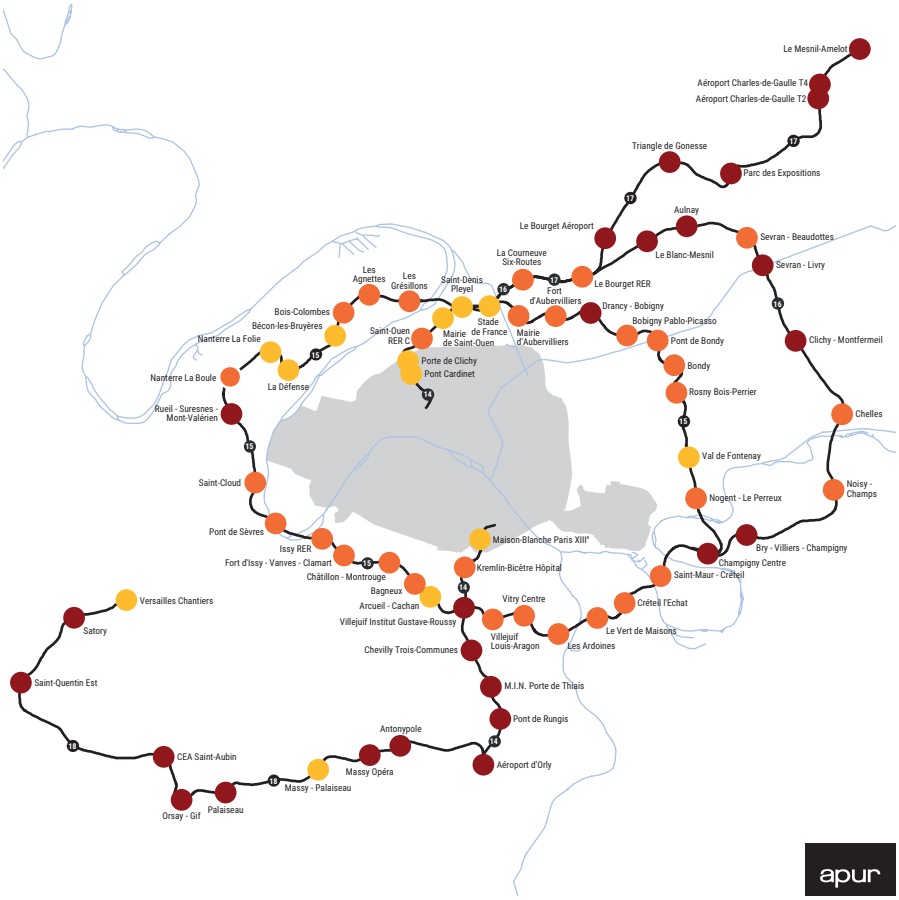
Inférieur à 50 %

Entre 50 % et 150 %

Supérieur à 150 %

Sources : Données modélisées de la DRIEA/SCEP/ DPAT/CEAT, Carte réalisée par l'Apur en mars 2021

Note de lecture : À titre d'exemple, par un trajet de 45 minutes en transports en communs, les habitants du quartier de gare d'Aulnay auront accès à un nombre d'emploi en forte hausse, de plus de 150 % à l'horizon 2030 par rapport à 2012, grâce à la mise en service du Grand Paris Express et les autres projets de transport.



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

Moins d'une quinzaine de grands espaces verts publics créés dans les 353 projets

Le récolement des 353 projets dans les 68 quartiers de gare met en évidence **le faible nombre de grands jardins publics ou grands parcs créés dans ces quartiers de gare, en comparaison avec les 32 millions de m² qui y seront développés à terme**.

On compte en effet **360 ha d'espaces verts publics en projet dans les 68 quartiers de gare**. Mais ce chiffre est en trompe-l'œil car les **2/3 de ces surfaces ne concernent qu'une quinzaine de projets seulement**, parmi lesquels le parc urbain des Docks de Saint-Ouen (Mairie de Saint-Ouen, Saint-Ouen RER C), mais aussi des projets qui s'inscrivent dans une logique de grand territoire et de paysage à grande échelle, à l'image des espaces verts du campus urbain du plateau de Saclay (Orsay - Gif et Palaiseau). Or la présence d'espaces verts publics est déterminante pour la qualité de vie des futurs habitants des quartiers de gare à plus d'un titre : permettre la promenade et les usages récréatifs pour tous, contribuer à la beauté du paysage, créer des espaces de fraîcheur en été. D'autres **grands parcs publics se trouvent dans les projets développés dans les quartiers de gare** : le Parc Martin Luther King (Pont Cardinet et Porte de Clichy), le Parc de Billancourt et le Jardin de l'Île Seguin (Pont de Sèvres), le Parc paysager de la friche Kodak (Sevran - Livry), le parc de la ZAC Satory Ouest, les parcs Ampère et Commandant Cousteau (Massy - Palaiseau), ou encore les terrasses à Nanterre.

Ces 360 ha d'espaces verts publics sont aussi à relativiser parce qu'ils intègrent la requalification de parc qui existaient déjà, comme c'est le cas pour le parc Robespierre à Bagneux. Ils correspondent aussi parfois à des plantations dans des espaces privés, en cœur d'îlots, ce qui ne permet pas les mêmes usages qu'un jardin ou parc public.

Plusieurs projets proposent des espaces publics végétalisés

Dans plusieurs quartiers de gare **de grands espaces verts publics ont été « rognés »** pour permettre le développement de projets. Dans le cas du Fort d'Aubervilliers, des jardins ouvriers du Fort vont disparaître pour laisser place à un complexe aquatique olympique. Ils seront pour partie reconstitués sur des espaces boisés au sud-est du fort et le reste sera réinséré au sein des jardins actuels. À Aulnay, le projet Val Francilia est développé sur une petite partie du parc Robert Ballanger. Le parc Marcel Rosette à Vitry Centre et les Hautes Bruyères à Villejuif IGR sont quant à eux réaménagés pour accueillir les gares. Dans 4 autres quartiers, les projets entrainent **la disparition de friches, parfois boisées**, qui n'étaient pas toujours des espaces verts accessibles au public, mais jouent souvent un rôle important pour le paysage et la biodiversité. Citons les exemples des délaissés de voirie dans le quartier de gare d'Aulnay ou des friches à Fort d'Issy - Vanves - Clamart et Rosny Bois-Perrier ou les 6 ha de bois rognés à Noisy - Champs. Enfin à Bry - Villiers - Champigny, les espaces verts perdus correspondent essentiellement à des friches et un golf, qui prenait place sur un terrain pollué. Enfin, dans 5 des quartiers de gare du GPE les plus éloignés du cœur de la métropole, les projets entraînent la **disparition de terres agricoles** : Le Mesnil Amelot, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Orsay - Gif, et Palaiseau.

Souvent, les projets d'espaces végétalisés identifiés dans les 353 projets se rapprochent plus d'une conception hybride, entre parc et espaces publics, à la fois « promenades » et lieux dispensant des services écologiques. On citera par exemple la plupart des espaces verts programmés dans l'écoquartier de l'Arsenal (Rueil - Suresnes - Mont-Valérien), organisé autour d'un mail est-ouest et d'un parc nord sud traversants, la promenade plantée des Groues à Nanterre la Folie ou des requalifications importantes d'espaces publics comme l'esplanade de la Défense (La Défense). D'autres projets font une place à des formes **d'agriculture urbaine**, à l'image de l'exploitation maraîchère proche de l'ouvrage de la SGP à Chelles ou l'AgroCité de Gennevilliers au sein du NPNRU des Agnettes.

Des projets plus innovants dans le ré-emploi et le choix des matériaux

Les nombreux chantiers font face à des problématiques de désimperméabilisation des sols, de dépollution et de gestion des terres, de servitudes et de risques et proposent des solutions innovantes. Par exemple, la ZAC Chanteraine (Le Vert de Maisons) ou la ZAC des Ardoines (Les Ardoines) intègrent le risque inondation dans le projet. Les terres végétales issues des chantiers du campus urbain de Saclay sont stockées pour un réemploi sur place, par exemple, et, à Noisy - Champs, une « colline verte » sera créée à partir des terres excavées du GPE.

Enfin, les projets intègrent des objectifs de performance énergétique et environnementale, dans le respect de la réglementation en cours. Certains se montrent plus ambitieux, grâce à une utilisation plus massive de matériaux biosourcés comme le bois, une conception globale et des équipements permettant une meilleure efficacité énergétique.

© Apur - Michaël Silva Gori

« Le Parc », 6 hectares d'espaces paysagers sur l'esplanade de La Défense (ligne 15 Ouest)

© Agence TER

Parc des Docks de Saint-Ouen (Saint-Ouen RER C / Mairie de Saint-Ouen, ligne 14)

© Apur, août 2020

Agriculture urbaine à l'« Agrocité » aux Agnettes (ligne 15 Ouest)

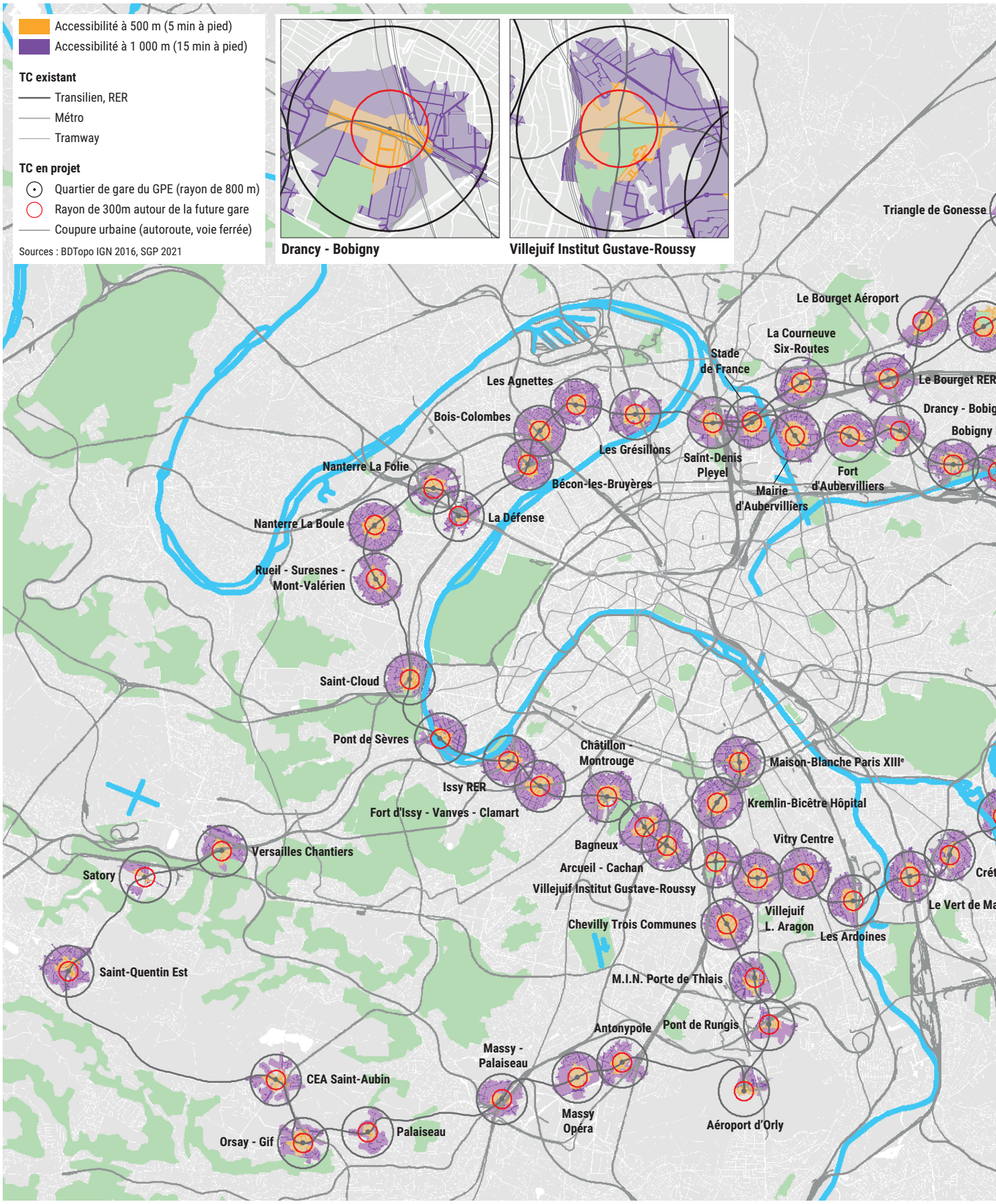
© EPA Paris-Saclay

Stockage de terres végétales en andains à Palaiseau (ligne 18)

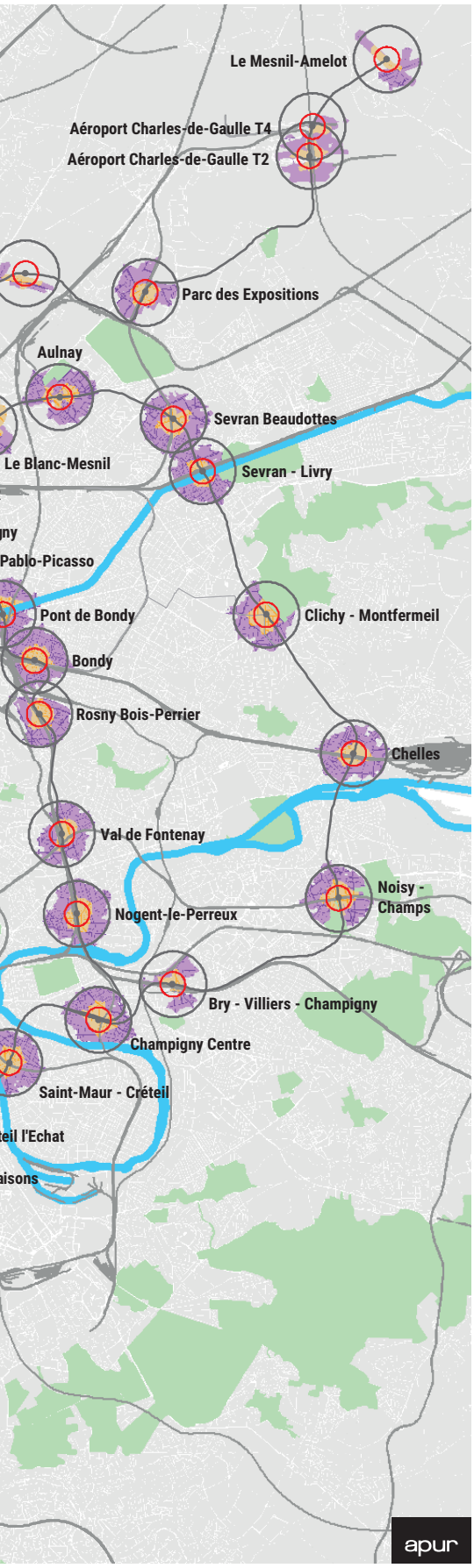
© Solideo, Dominique Perrault architecte, ADAGP

Les futures constructions en bois du Village Olympique et Paralympique dans le quartier de Saint-Denis Pleyel (lignes 14, 15, 16 et 17)

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE



L'accessibilité et l'embellissement des espaces publics



Une majorité d'interconnexion et 17 nouvelles gares

D'ici 2030 et dès 2025, le Grand Paris Express viendra compléter le réseau de transports en commun du Grand Paris. **Sur les 68 gares, 40 d'entre elles seront en interconnexion avec des transports en commun ferrés existants, et 17 créeront en revanche une toute nouvelle desserte de transport** (Vitry Centre, Champigny Centre, Clichy - Montfermeil, La Courneuve « Six Routes », Nanterre La Boule, Saint-Quentin Est, cf. les quartiers figurant en bleu sur la carte page 12). Ce sont plus de 85 000 voyageurs en moyenne qui fréquenteront chacun des 68 pôles gares, avec des fortes variations entre, par exemple, les 200 000 voyageurs environ attendus à Noisy - Champs ou Issy RER et 50 000 à Vitry Centre ou 20 000 à Kremlin-Bicêtre Hôpital.

Aussi, il est nécessaire de penser les espaces publics aux abords des gares et dans les projets d'aménagement pour **faciliter les déplacements des piétons et notamment les trajets de tous les jours entre le domicile et la gare (en bus, à vélo et à pied)**. Les abords de la gare (300 m autour) sont traités dans le cadre des comités de pôle, réunissant les élus locaux, Île-de-France Mobilités, la SGP et les autres acteurs locaux concernés. **En mai 2021, 6 comités de pôle ont donné lieu à un projet d'aménagement des abords de la gare validé et 21 sont en cours de finalisation**. Il s'agit de permettre par de nouveaux aménagements les multiples usages qui devront partager l'espace public (trottoirs, bancs, bornes de recharge électriques, station de bus et de taxi, stationnements, etc.) tout en veillant à embellir ces espaces (notamment en les plantant) et à les animer par l'installation de commerces ou d'activités en rez-de-chaussée.

8 grandes coupures urbaines problématiques

Du point de vue du piéton, une attention particulière devra être portée d'ici la mise en service du métro à **la résorption de coupures urbaines importantes**, insuffisamment traitées ou subsistant dans certains quartiers de gare, compliquant l'accès au métro d'habitants pourtant proches à vol d'oiseau. Souvent liées à la présence de vastes infrastructures de transports, autoroutes et voies ferrées, à l'image du tunnel sous l'A6 à Villejuif Institut Gustave-Roussy (ligne 15 Sud) ou le franchissement des autoroutes à Rosny Bois-Perrier (ligne 15 Est), la résolution de toutes ces coupures n'est pas encore financée dans le cadre de projets d'aménagement. On peut aussi citer le franchissement le faisceau ferré aux Ardoines (ligne 15 Sud), celui de l'autoroute A4 à Bry - Villiers - Champigny (ligne 15 Sud), celui de la RN2 au nord de Sevran - Beaudottes (ligne 16), celui des infrastructures routières et ferrées à Drancy - Bobigny (ligne 15 Est) et de la voie ferrée à Val de Fontenay (ligne 15 Est), et enfin la connexion de la dalle de l'esplanade de La Défense en surplomb des quartiers environnants (ligne 15 Ouest).

920 km de pistes et bandes cyclables et 88 km de « coronapistes »

Les plus de 920 km de pistes et bandes cyclables, auxquelles s'ajoutent près de 90 km d'aménagements temporaires déclenchés au moment de la crise sanitaire de la Covid-19 à partir du printemps 2020, n'offrent **pas encore une continuité, une sécurité et un confort suffisants pour faciliter le report modal** (du bus et de la voiture particulière) vers le vélo pour les trajets de rabattement à la gare. **L'offre de services, en particulièrement de stationnement sécurisé**, jouera aussi un rôle essentiel dans le développement du vélo dans les quartiers de gare.

© Apur

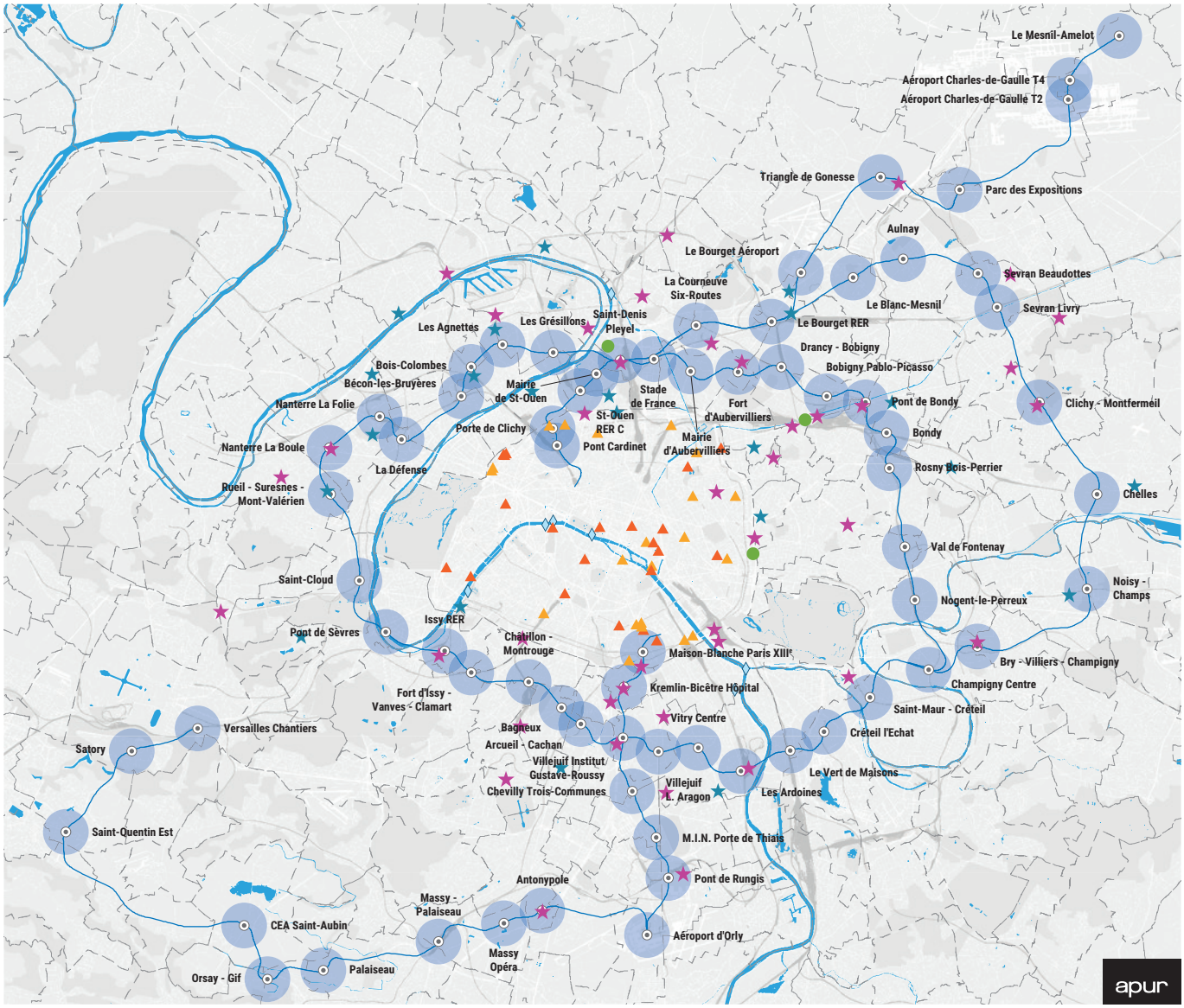
Vive les Groues, Nanterre La Folie
(ligne 15 Ouest)

© CAWA + JAAG + Martin Brunelle

Cité du voyage et de l'entrepreneuriat,
Bois-Colombes (ligne 15 Ouest)

© Sogelym Dixence - Snohetta - Baumschlager Eberle Architekten - Chaix&Morel et Associés - Ateliers 2/3/4/ - Mars arch. - M. Caubet Arch. - Moreau Kusunoki

Les Lumières Pleyel, IMGP 1, Saint-Denis Pleyel
(lignes 14, 15, 16, 17)



© Société du Grand Paris / Claire-Lise Havet

«KM 6», friche Arrighi, Les Ardoines
(ligne 15 Sud)

© Société du Grand Paris / Laurent Villeret

«KM 8», Villejuif Institut Gustave-Roussy
(ligne 15 Sud)

© Jérômine Derigny pour Enlarge your Paris

Tour du Grand Paris à pied, avec Enlarge Your Paris,
Les Grésillons (ligne 15 Ouest)

Les nouveaux modes de faire

SITES DE PROJETS IMMOBILIERS ET URBAINS ISSUS D'APPELS À PROJETS URBAINS INNOVANTS

Sites des appels à projets innovants

- IMGP 1
- IMGP 2
- Réinventer Paris 1
- Réinventer Paris 2
- Réinventer la Seine
- Reinventing Cities

Projets de transports en commun

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

Source : Apur - 2021

Note de lecture : L'acronyme IMGP correspond à « Inventons la Métropole du Grand Paris ». Le site IMGP 2 Ancien Hôpital Gilles de Corbeil à Corbeil-Essonnes ne figure pas sur la carte.

29 projets issus d'appels à projets urbains innovants

Parmi les divers dispositifs de mise en œuvre des projets identifiés dans les quartiers de gare du GPE, les Appels à Projets Urbains Innovants (APUI) se distinguent des outils d'aménagement classiques, tels que les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC). Dans les 68 quartiers de gare, 29 projets sont issus des APUI « Inventons la Métropole du Grand Paris » 1 et 2, « Réinventer la Seine » et « Reinventing cities ». Les quartiers de gare sont des laboratoires de ces nouveaux dispositifs de production de la ville, comme en témoigne la 3e édition d'« Inventons la Métropole du Grand Paris » lancée le 6 mai 2021 autour du thème de l'aménagement des quartiers de gare, la transformation de bureaux en logement et la reconversion de friches urbaines.

De plus en plus de projets d'urbanisme transitoire

D'autres nouveaux modes de faire prennent une place de plus en plus importante dans les quartiers de gare du GPE, comme l'urbanisme transitoire qui parvient plus facilement à se concrétiser autour des gares dont la mise en service est prévue pour 2030. En réponse au temps long des chantiers impliqués par ces grands projets de transport et d'aménagement, **l'urbanisme transitoire est un outil de plus en plus utilisé par les maîtres d'ouvrage pour maintenir une activité et une vie de quartier, voire pour mettre à profit cette période de transition en préfigurant de futurs usages**. Les projets d'urbanisme transitoire développent des activités culturelles, artistiques, sociales, d'agriculture, d'artisanat, ou encore festives. Ils permettent de développer des usages dans des espaces en friche, comme aux Groues à Nanterre La Folie (ligne 15 Ouest) ; d'anticiper des usages pour répondre rapidement à des besoins comme au Fort d'Aubervilliers où les espaces verts de l'ancien fort militaire restent ouverts pendant la construction du futur quartier (ligne 15 Est) ; d'occuper temporairement des locaux commerciaux pour faire émerger des initiatives locales comme à Massy Opéra (ligne 18) ; ou d'activer dès aujourd'hui des quartiers qui seront enclavés jusqu'à l'arrivée du futur métro comme à Paris-Saclay où l'installation d'un pavillon provisoire et de mobiliers urbains est prévue pour animer les espaces publics du campus (ligne 18).

© Jérômine Derigny pour Enlarge your Paris

En août 2020, 12 promenades urbaines ont été guidées par Enlarge Your Paris le long du tracé du Grand Paris Express pour parcourir à pied les 200 km du futur métro

Avant l'arrivée du métro, des événements culturels autour des futures gares

Dans cet esprit de préfiguration, la Société du Grand Paris met en place une politique culturelle et artistique pour accompagner le temps du chantier et les transformations liées à l'arrivée des futures gares. Les projets culturels se développent sous **différents formats** : des événements marquant les moments forts liés au chantier, des œuvres nomades qui se déplacent de chantier en chantier, des appels à projets « Génération express » tournés vers la jeune création ou encore des balades urbaines sur le tracé du Grand Paris Express guidées par Enlarge Your Paris.

Les quartiers de gare du GPE au cœur des dynamiques de transformation du territoire métropolitain

Le nouveau métro, qui reliera près de 120 communes, s'accompagne de projets menés par des acteurs très divers. **353 projets d'aménagement ont été recensés autour des 68 gares du GPE, ces projets représentent une surface au sol de 12 000 hectares, dont 7 000 hectares sont situés dans les périmètres de 800 mètres**. Les projets couvrent en moyenne un tiers de la surface de l'ensemble des quartiers, ce qui traduit la profonde transformation engagée dans le Grand Paris. **L'étude des mutations révèle aussi de fortes différences entre tous ces quartiers**, entre des quartiers entièrement nouveaux comme sur le plateau de Saclay, ou connaissant des transformations majeures comme Nanterre La Folie, Saint-Denis Pleyel, Bry - Villiers - Champigny, Villejuif Institut Gustave-Roussy, ou bien encore des quartiers d'habitat social en cours de transformation, comme Bagneux, Les Agnettes ou Clichy - Montfermeil. Dans quelques cas plus rares, le seul grand projet est la construction de la gare, les transformations se faisant alors à bas bruit, en dehors des opérations d'aménagement et de l'action publique.

En 2021, dans ces 353 projets, environ 20 millions de m² restent à construire d'ici 2030 sur les 32 millions de m² programmés. Cela représente au total, la construction de près de **200 000 logements et 14 millions de m² de surfaces d'activités, 2,7 millions de m² d'équipements, et près d'1 million de m² de commerces.**

L'analyse des projets montre que les 68 quartiers de gare du Grand Express sont au cœur **d'une dynamique de construction importante qui anticipe les gains d'accessibilité liés à l'arrivée du métro** dans la majorité des quartiers. L'analyse montre aussi que les quartiers de gare de l'Est se développent moins vite que ceux situés dans une grande moitié Ouest, allant de la plaine Saint-Denis au plateau de Saclay en passant par La Défense, toujours davantage prisée des acteurs de l'immobilier.

Au-delà de la diversité de situation observée entre les 68 quartiers de gare et 353 projets analysés, le point commun réside dans la limite de ces projets, portés par des acteurs différents : la place insuffisante des espaces publics et de la nature et la nécessité de renforcer les liens à tisser avec ce qui est déjà là, voire avec les autres projets qui se développent autour.

Cette note fait la synthèse des études suivantes, accessibles sur le site de l'Apur (et dont les données ont été actualisées en mars 2021) :
Tome 1 - https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mutations-quartiers-gare-grand-paris-express-35-gares-mises-service-2025
Tome 2 - https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mutations-quartiers-gare-grand-paris-express-33-gares-mises-service-2030

Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

Directrices de la publication :
Dominique ALBA
Patricia PELLOUX
Note réalisée par : **Clémence ESTRADA, Clément MARIOTTE**
Sous la direction de : **Stéphanie JANKEL**
Avec le concours de : **Luisa COPPOLINO**
Cartographie et traitement statistique :
Marie-Thérèse BESSE, Christine DELAHAYE, Laurent PLANCHOT, Anne SERVAIS
Photos et illustrations :
Apur sauf mention contraire
Mise en page : **Apur**
www.apur.org

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 :