

LES MUTATIONS DANS LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

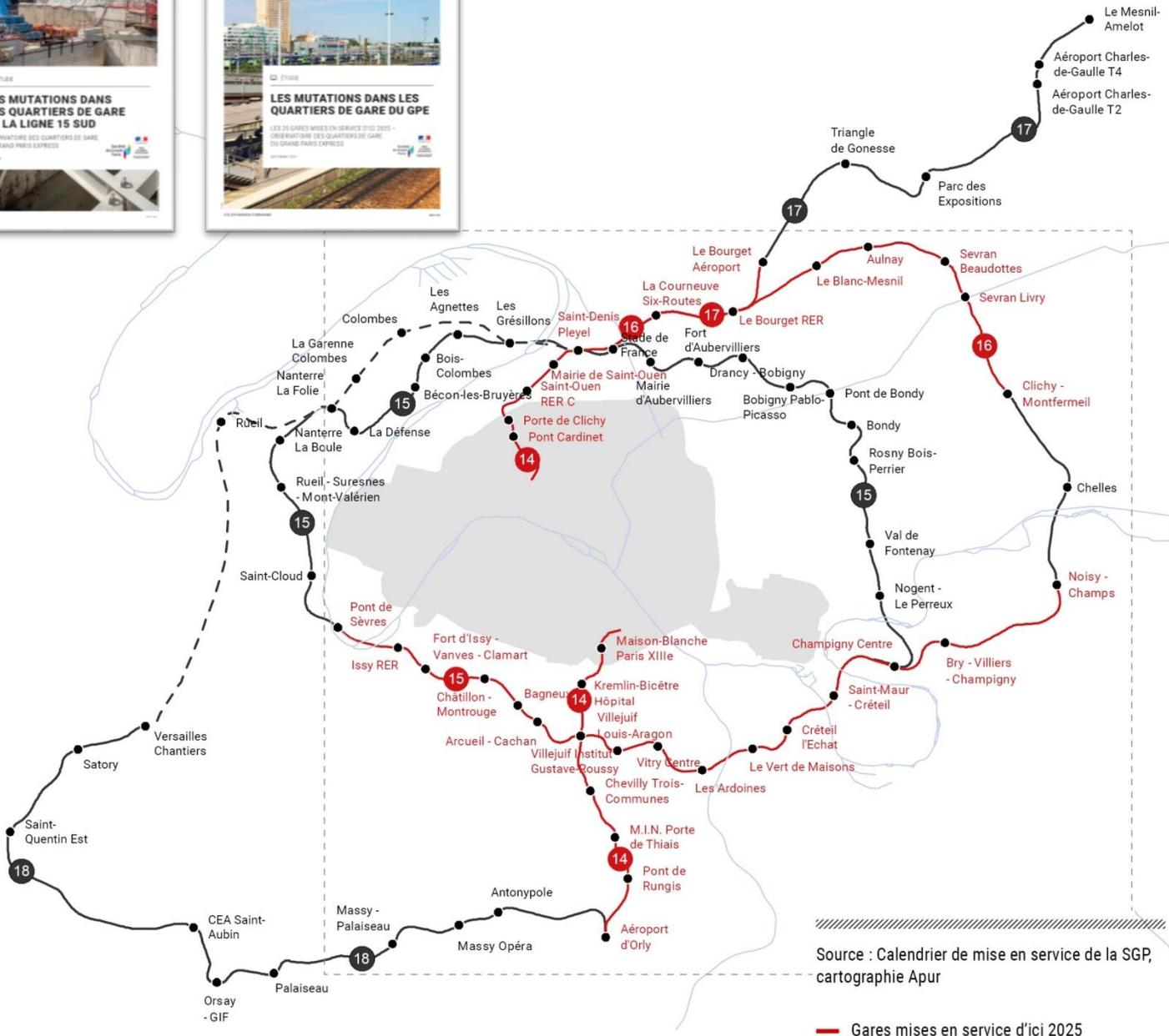
LES 35 GARES MISES EN SERVICE D'ICI 2025 -
OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GPE

8 OCTOBRE 2019





Le Réseau du Grand Paris Express Horizon 2025



35 gares seront mises en service d'ici 2025 :

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

Premières évaluations face aux enjeux de 5 politiques publiques :

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

Les projets d'aménagement et de transports du Grand Paris

LES 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, la Seine
Reinventing cities
Inventons la Métropole du Grand Paris 1 et 2

Projet de transport

-  Rayon de 800 m autour des gares du GPE mises en service d'ici 2025
-  Rayon de 800 m autour des gares du GPE
-  Réseau existant (Transilien, RER, Métro, Tramway)
-  En cours
-  À l'étude / en réflexion
-  Future gare / station
-  Métropole du Grand Paris (MGP)
-  Établissement Public Territorial (MGP) et intercommunalité (hors MGP)



186 projets et secteurs d'aménagement dans les 35 quartiers de gare de la séquence 2025

Résultats en cours de consolidation avec les aménageurs et les collectivités interrogés

186 projets qui recouvrent **3 044 hectares** autour des gares qui seront mises en service d'ici 2025.

Dans les 35 quartiers de gare qui représentent 7 094 ha, **1 996 hectares** sont concernés par un projet, soit **28%** de la surface des quartiers de gare

62 ZAC

28 PRU

13 APUI

22 Projets connexes SGP

10 OAP

51 Autres projets

14

15 sud

16

17

14 239 297 m² de surface de plancher totale programmés

dont 5 910 544 m² sur la ligne 15 sud (16 quartiers)

dont 5 747 485 m² sur la ligne 14 (12 quartiers)

dont 3 838 219 m² sur les lignes 16 et 17 (9 quartiers)

109 609 logements programmés

dont 47 383 sur la ligne 15 sud

dont 40 357 sur la ligne 14

dont 31 348 sur les lignes 16 et 17

7 197 838 m² de logements programmés

dont 3 010 406 m² sur la ligne 15 sud

dont 2 544 461 m² sur la ligne 14

dont 2 139 742 m² sur les lignes 16 et 17

7 041 459 m² d'activités programmés

dont 2 900 138 m² sur la ligne 15 sud

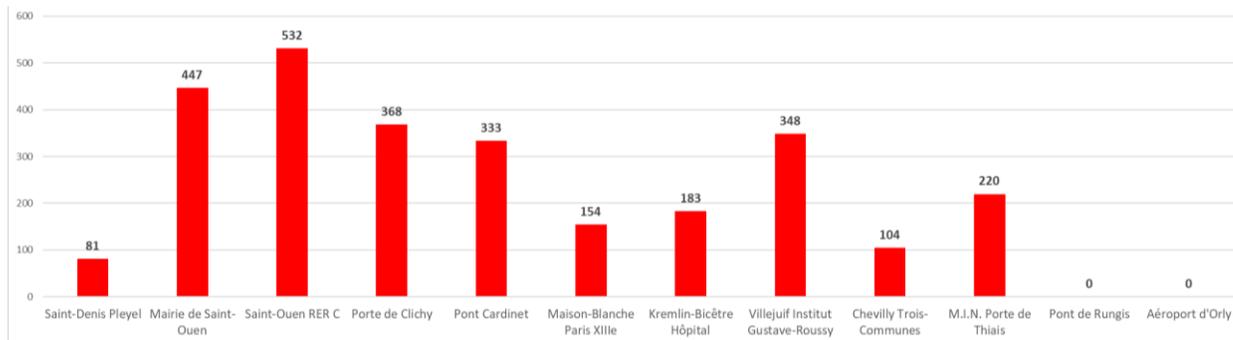
dont 3 203 024 m² sur la ligne 14

dont 1 698 477 m² sur les lignes 16 et 17

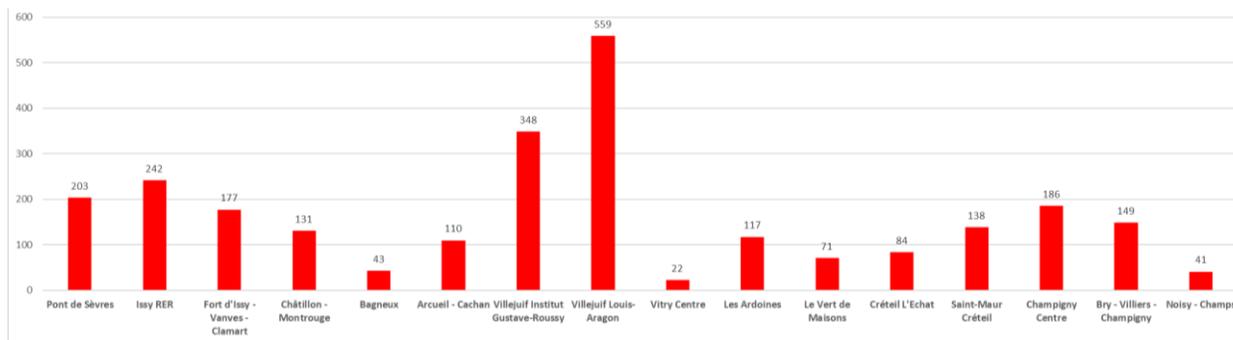
Note de lecture : Les surfaces programmées dans le quartier de Villejuif IGR sont comptabilisées à la fois pour les lignes 14 et 15 sud et celles de Saint-Denis Pleyel pour les lignes 14,16 et 17. Les totaux pour les 35 quartiers de gare sont en revanche sans double-compte.

Une programmation 50% habitat / 50% activités, qui devrait faire progresser la mixité fonctionnelle dans des quartiers, aujourd'hui majoritairement résidentiels. Les équilibres habitat et activités existants sont de 60% - 40% pour les 35 quartiers de gare du GPE.

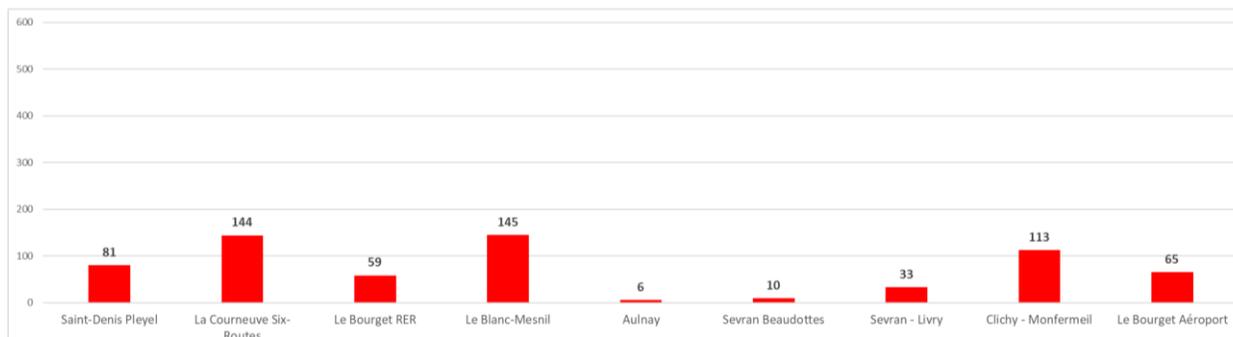
LIGNE 14



LIGNE 15 SUD



LIGNES 16 ET 17



L'accélération de la construction de logements

Un rythme soutenu dans les quartiers de gare de la ligne 14 et de la ligne 15 sud et une dynamique qui s'amorce seulement sur les lignes 16 et 17.

NOMBRE MOYEN ANNUEL DE LOGEMENTS AUTORISES (2015 – 17) DANS LES QUARTIERS DE GARE

LIGNE 14

2 052 logements par an en moyenne entre 2015 et 2017, avec des écarts qui vont de 1 à 7 entre Saint-Denis Pleyel et Saint-Ouen RER C (et des quartiers où il n'y a pas de construction de logements : Pont de Rungis et Orly).

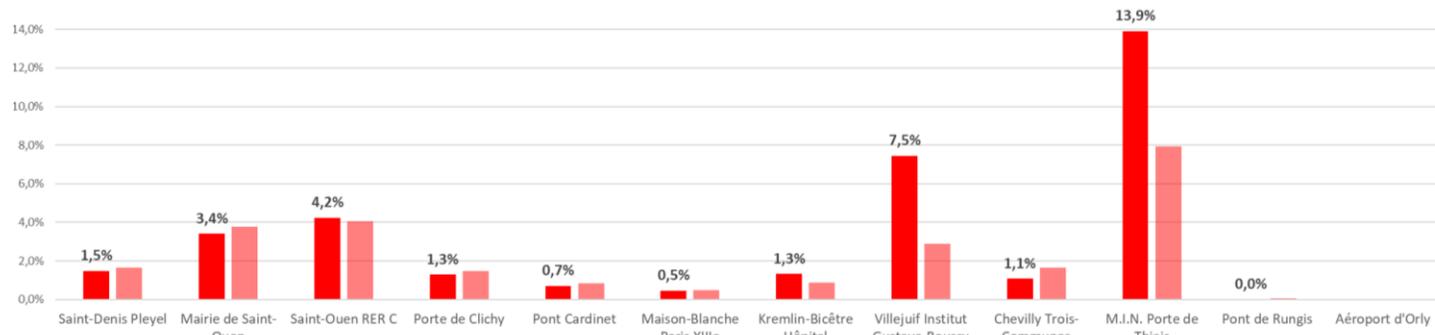
LIGNE 15 SUD

2 332 logements par an en moyenne entre 2015 et 2017, avec des écarts qui vont de 1 à 20 entre Vitry Centre et Villejuif Louis Aragon.

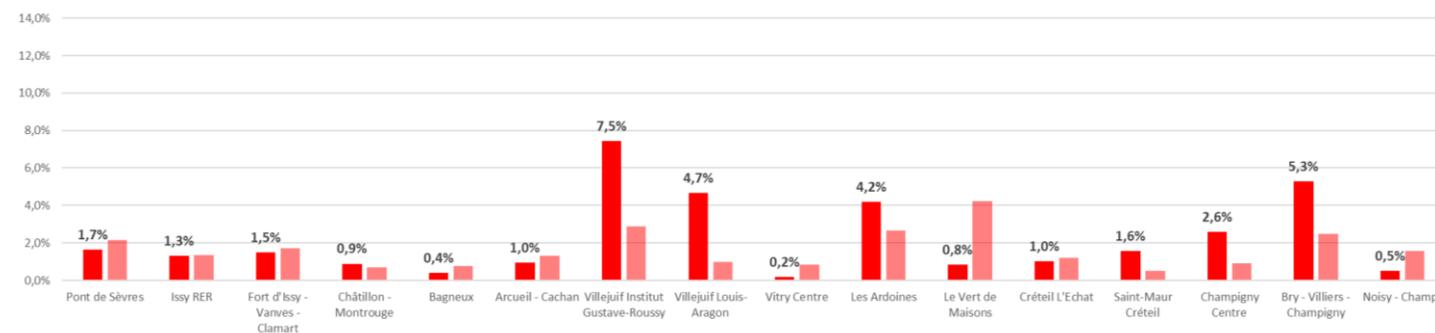
LIGNES 16 ET 17

656 logements par an en moyenne entre 2015 et 2017, avec des écarts qui vont de 1 à 20 entre Aulnay et La Courneuve Six-Routes ou Le Blanc-Mesnil.

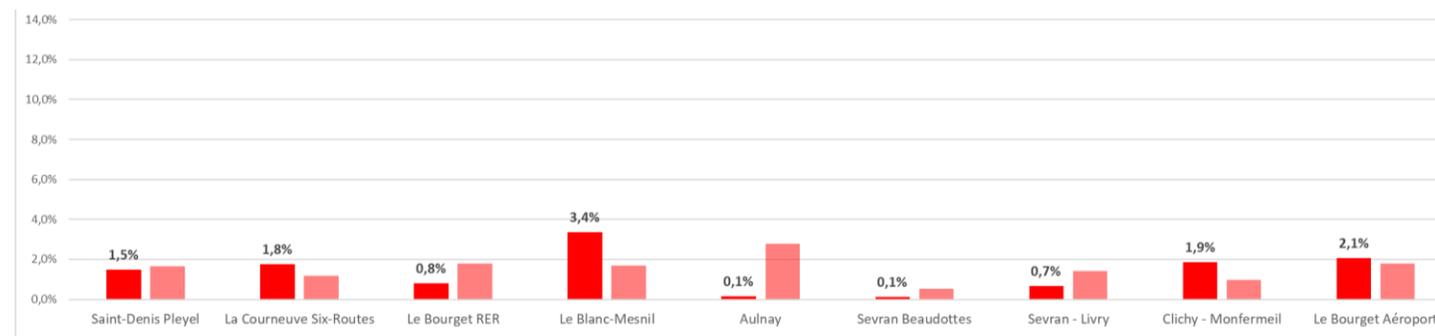
LIGNE 14



LIGNE 15 SUD



LIGNES 16 ET 17



L'accélération de la construction de logements

Des taux de construction de logements plus élevés sur la ligne 15 sud et l'extension nord de la ligne 14.

TAUX DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LES QUARTIERS DE GARE COMPARAISON ENTRE 2015-17 ET 2010-14

LIGNE 14

Un taux de construction moyen de 1,4% (parc de logements = 150 000 logements soit 12 500 logements par quartier de gare).

LIGNE 15 SUD

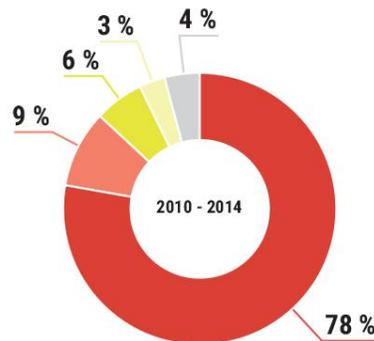
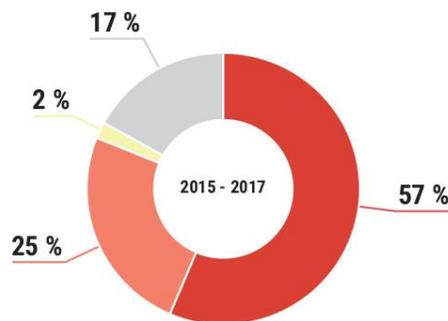
Un taux de construction moyen de 1,6% (parc de logements = 148 000 logements soit 9 300 logements par quartier de gare).

LIGNES 16 ET 17

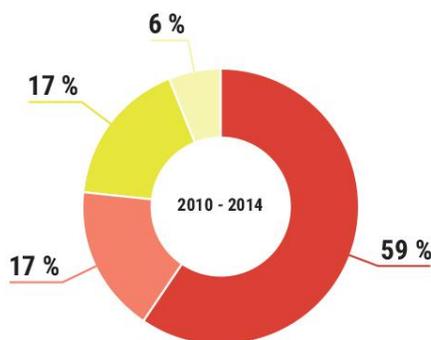
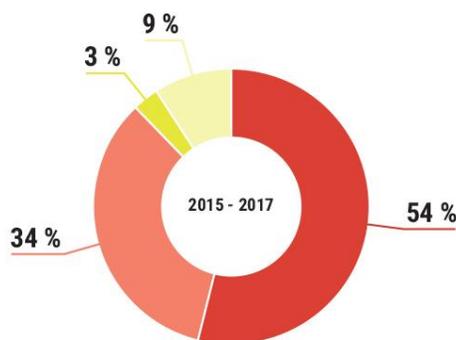
Un taux de construction moyen de 1,3% (parc de logements = 51 100 logements soit 5 700 logements par quartier de gare).

Des dynamiques souvent semblables à celles observées à l'échelle des communes de rattachement.

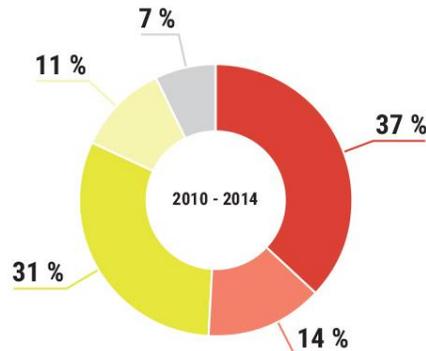
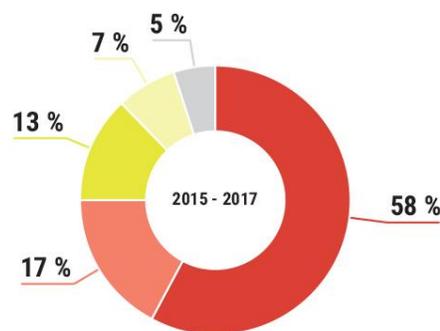
LIGNE 14



LIGNE 15 SUD



LIGNES 16 ET 17



Mixte dense Semi-dense Collectif Pavillonnaire Autres

L'accélération de la construction de logements

Près de 8 logements sur 10 autorisés en zonage mixtes denses et semi-dense.

REPARTITION DES LOGEMENTS AUTORISES PAR TYPE DE ZONAGES DANS LES QUARTIERS DE GARE

Des objectifs atteignables avec une évolution des zonages vers plus de mixité (enjeux des PLUi et du SCOT);

LIGNE 14

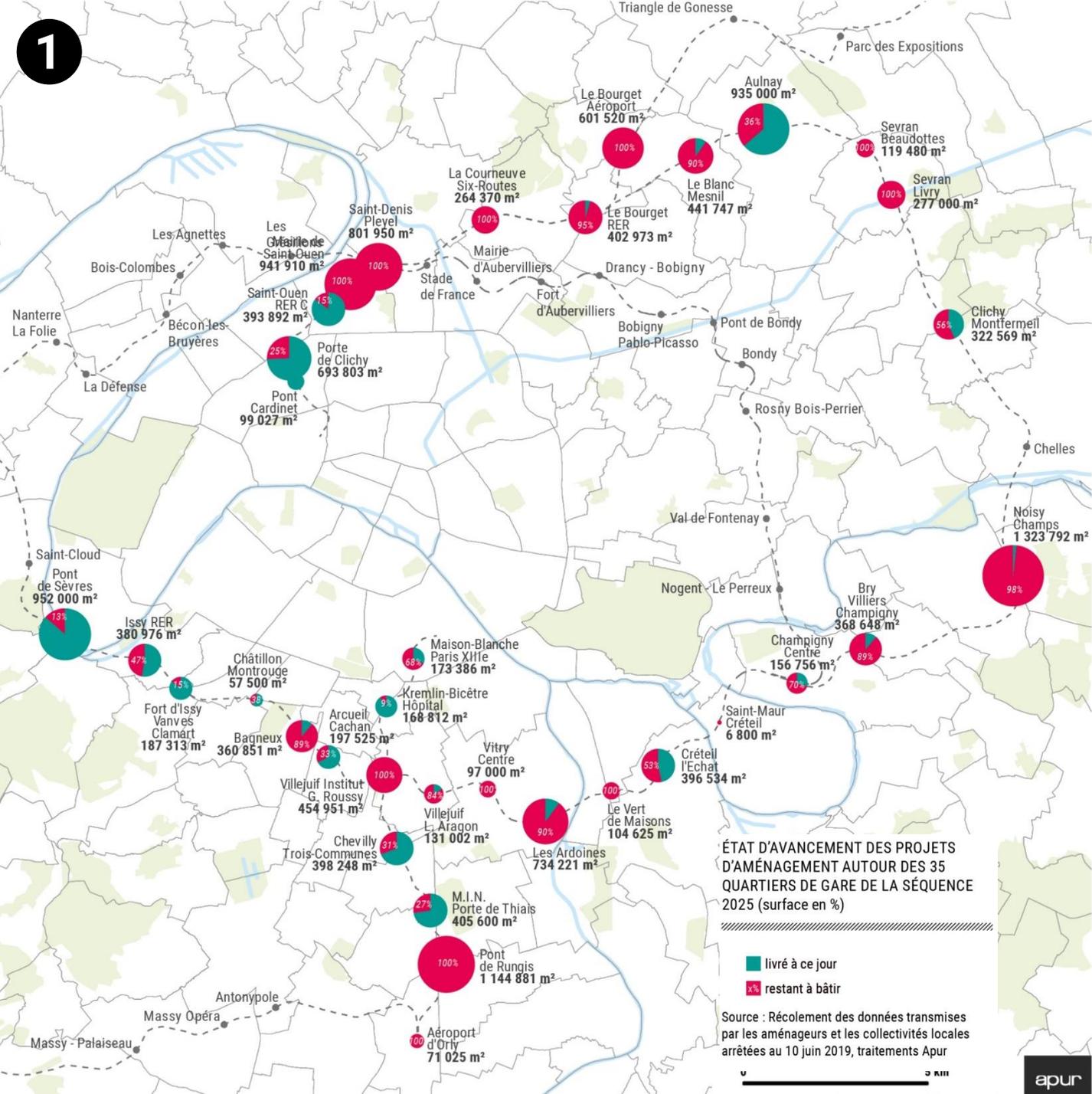
82 % des logements autorisés entre 2015 et 2017 l'ont été en zonages mixtes denses et semi-denses
Ces zonages couvrent **41 %** des quartiers de gare de la ligne en moyenne.

LIGNE 15 SUD

85 % des logements autorisés entre 2015 et 2017 l'ont été en zonages mixtes denses et semi-denses
Ces zonages couvrent **45 %** des quartiers de gare de la ligne en moyenne.

LIGNES 16 ET 17

75 % des logements autorisés entre 2015 et 2017 l'ont été en zonages mixtes denses et semi-denses
Ces zonages couvrent **30 %** des quartiers de gare de la ligne en moyenne.



Un rééquilibrage territorial en panne ?

Si le rééquilibrage territorial est inscrit dans les programmations, le décalage de réalisation demande de trouver des accélérateurs pour l'Est et le Nord-Est métropolitains.

Sur la ligne 15 sud, à l'Ouest, le quartier Pont de Sèvres est très avancé dans sa mutation avec une forte densification, alors qu'à l'Est, le quartier Noisy -Champs qui porte la même ambition doit encore engager son développement

Cette analyse se confirme sur l'ensemble de la ligne.

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

186 projets et secteurs d'aménagement qui recouvrent **28%** de la surface des 35 quartiers de gare du GPE

14 239 297 m² de surface de plancher totale
109 609 logements

7 197 838 m² de logements
7 041 459 m² d'activités

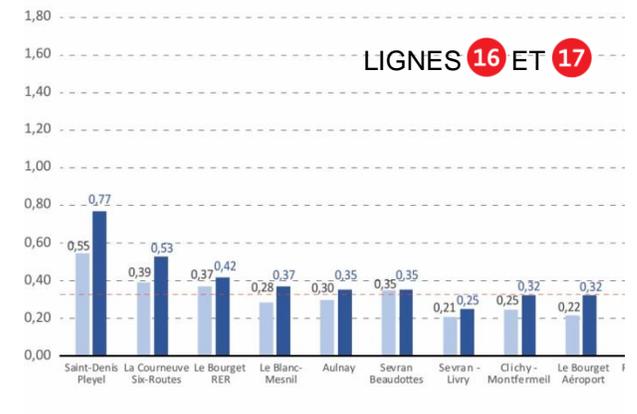
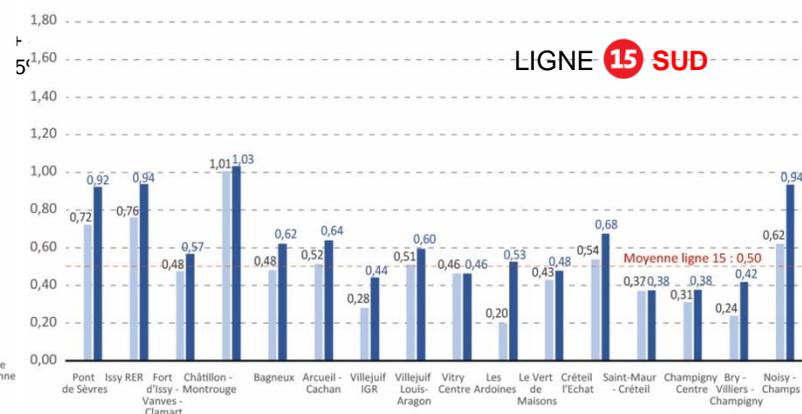
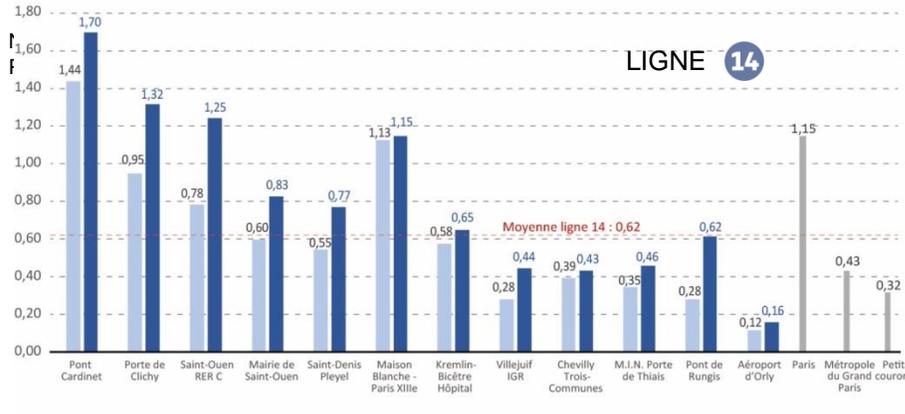
Un rythme soutenu dans les quartiers de gare de la ligne 14 et de la ligne 15 sud et une dynamique qui s'amorce seulement sur les lignes 16 et 17.

D'ici 2030, la mise en œuvre des seuls projets d'aménagement devrait entraîner une augmentation de la densité bâtie supérieure ou égale à 20% dans 23 des 35 quartiers de gare analysés. Pour 7 quartiers de gare, elle entrainera une augmentation de la densité bâtie inférieure 20%, et pour 5 autres quartiers, elle n'engendrera qu'une faible augmentation (inférieure à 5%).

DENSITE BATIE EXISTANTE (M² D'HABITAT ET M² D'ACTIVITES) ET ESTIMATION DES DENSITES FUTURES DANS LES QUARTIERS DE GARE

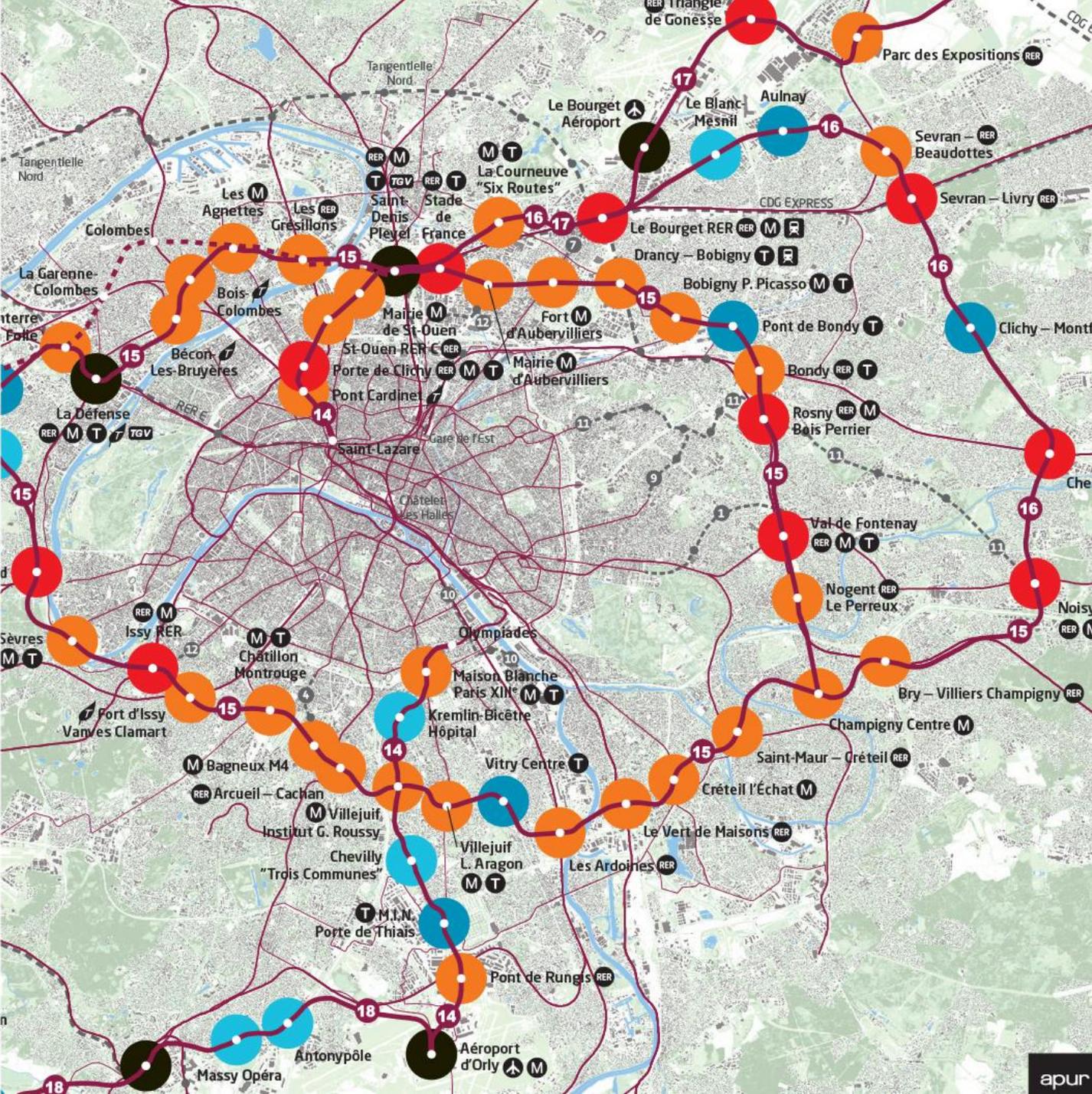
Source : traitement Apur à partir DGI 2015 et récolement des projets par l'Apur au 01.01.2019

■ Densité bâtie existante au quartier
■ Densité bâtie future (existante + projets) au quartier



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

Des contextes urbains très différents d'un quartier à l'autre en termes de niveau de desserte par les transports en commun aujourd'hui et demain...



TYPLOGIE DES GARES PAR NIVEAU DE CORRESPONDANCES À L'HORIZON 2030

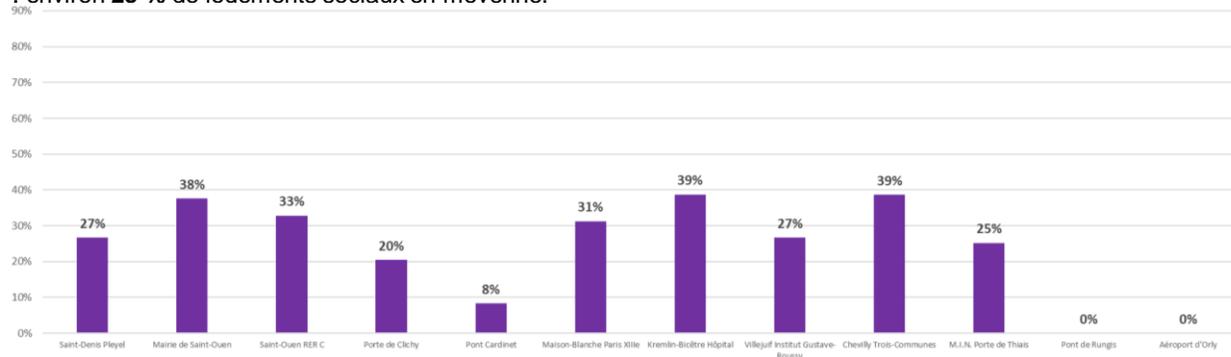
- Aéroports / gares TGV
- Correspondance avec au moins 2 TC lourds*
- Correspondance avec au moins 1 TC lourd*
- Correspondance avec Tramway ou TCSP uniquement
- Correspondance bus uniquement
- Réseau GPE
- Réseau GPE au-delà de 2030
- - - Métro (projet)
- - - Tangentielle / RER (projet)
- Transport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

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

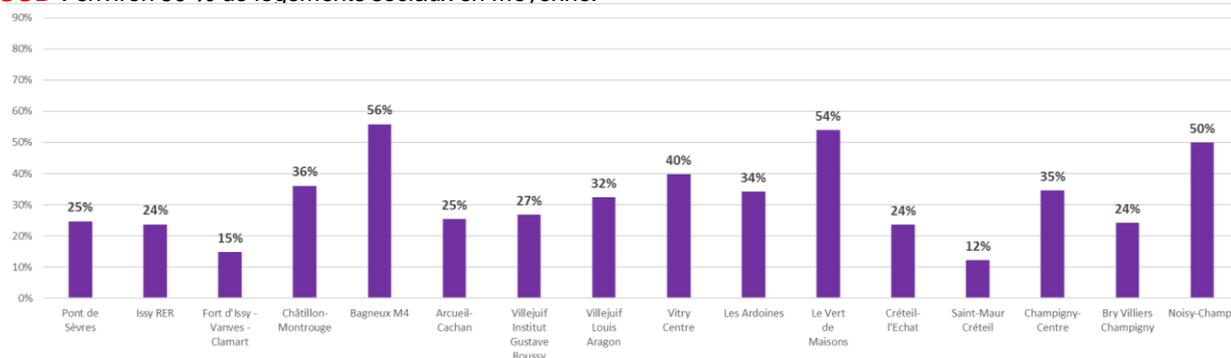
Sources : SGP 2015, Nouveau Grand Paris 2013, SDRIF 2013, PDUIF 2013, InterAtlas

2 La mixité sociale et la réduction des inégalités

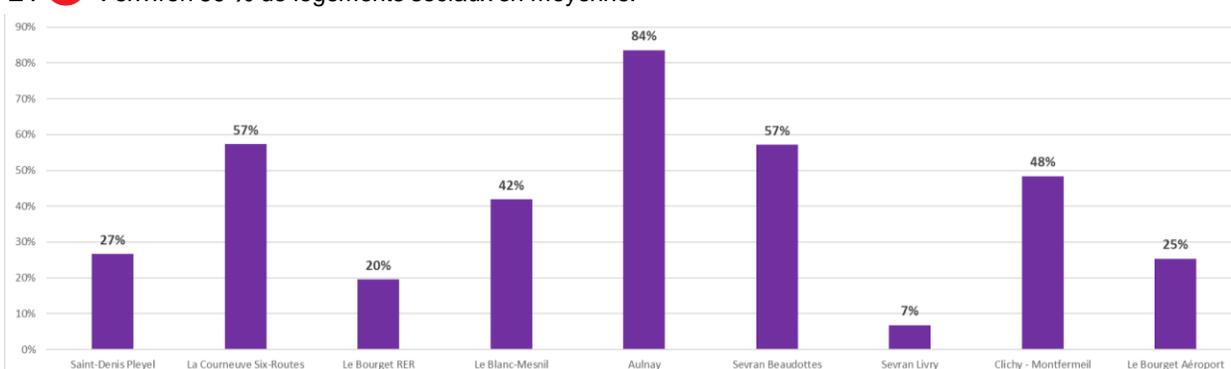
LIGNE 14 : environ 25 % de logements sociaux en moyenne.



LIGNE 15 SUD : environ 30 % de logements sociaux en moyenne.



LIGNES 16 ET 17 : environ 50 % de logements sociaux en moyenne.



La mixité sociale et la réduction des inégalités

Dans tous les quartiers de gare, une situation de départ caractérisée par une présence significative de logements sociaux.

Mais 6 quartiers avec moins de 20% :

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

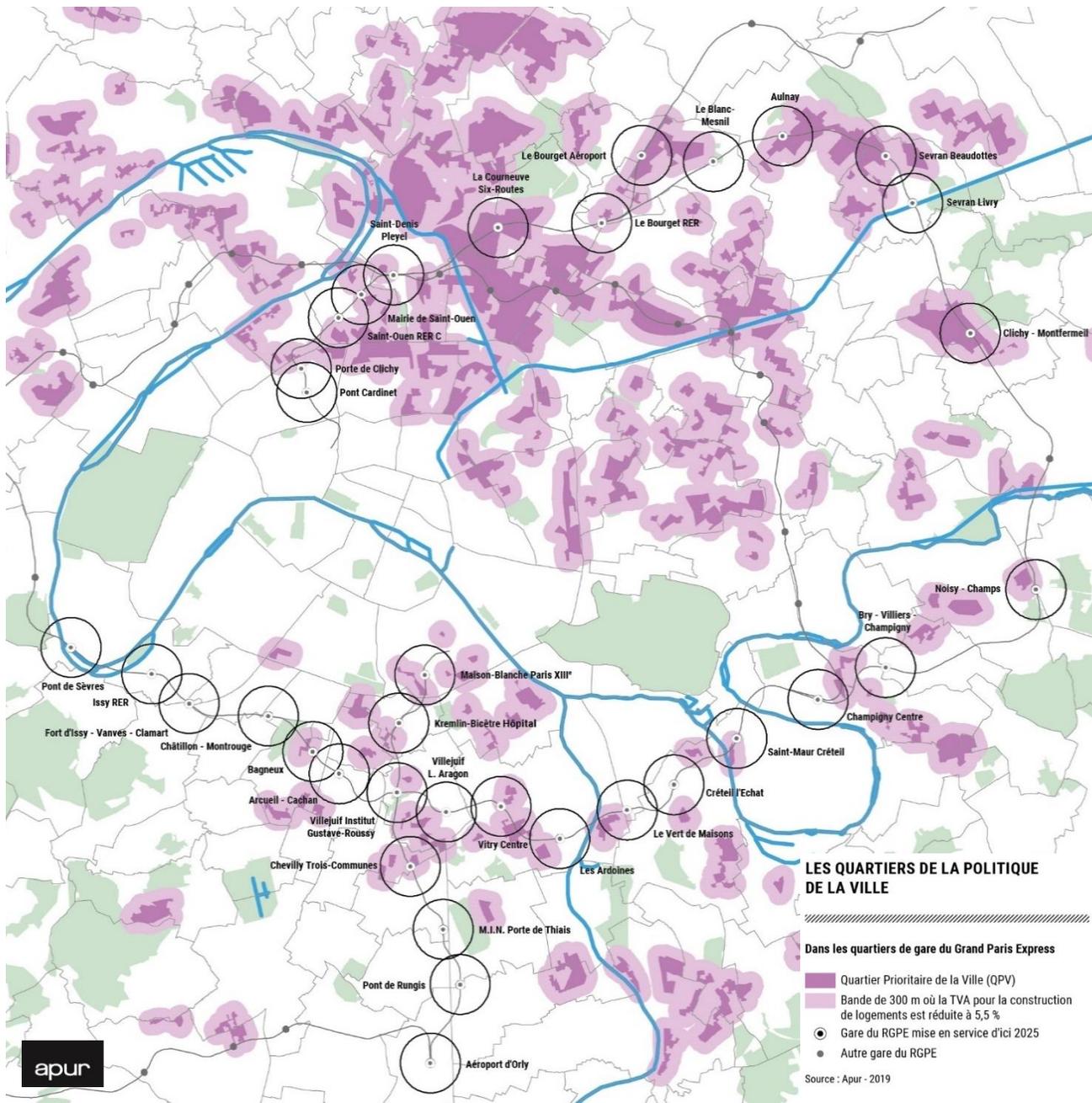
Et 4 quartiers sur les lignes 16 et 17 avec plus de 50% :

La Courneuve Six Routes, Aulnay, Sevran Beaudottes, Clichy-Montfermeil.

PART DES LOGEMENTS SOCIAUX AU SEIN DES RESIDENCES PRINCIPALES DANS LES QUARTIERS DE GARE

Source : DRIHL - RPLS 2017, DGI 2015

2 La mixité sociale et la réduction des inégalités



CATEGORIE DE FINANCEMENT DES LOGEMENTS SOCIAUX

PARC EXISTANT



LOGEMENTS SOCIAUX AGRÉÉS 2015-2017



La production de logements sociaux récente dans les quartiers de gare du Grand Paris Express va dans le sens **d'une plus grande diversité de catégorie de financement et de taille de logements**, avec notamment des petits logements (1 ou 2 pièces) offrant pour les jeunes ménages un début de parcours résidentiel.

Les périmètres PRU couvrent 27% de la surface des quartiers de gare des lignes 16 et 17, 4% sur la ligne 14 et 3% sur la ligne 15 sud.

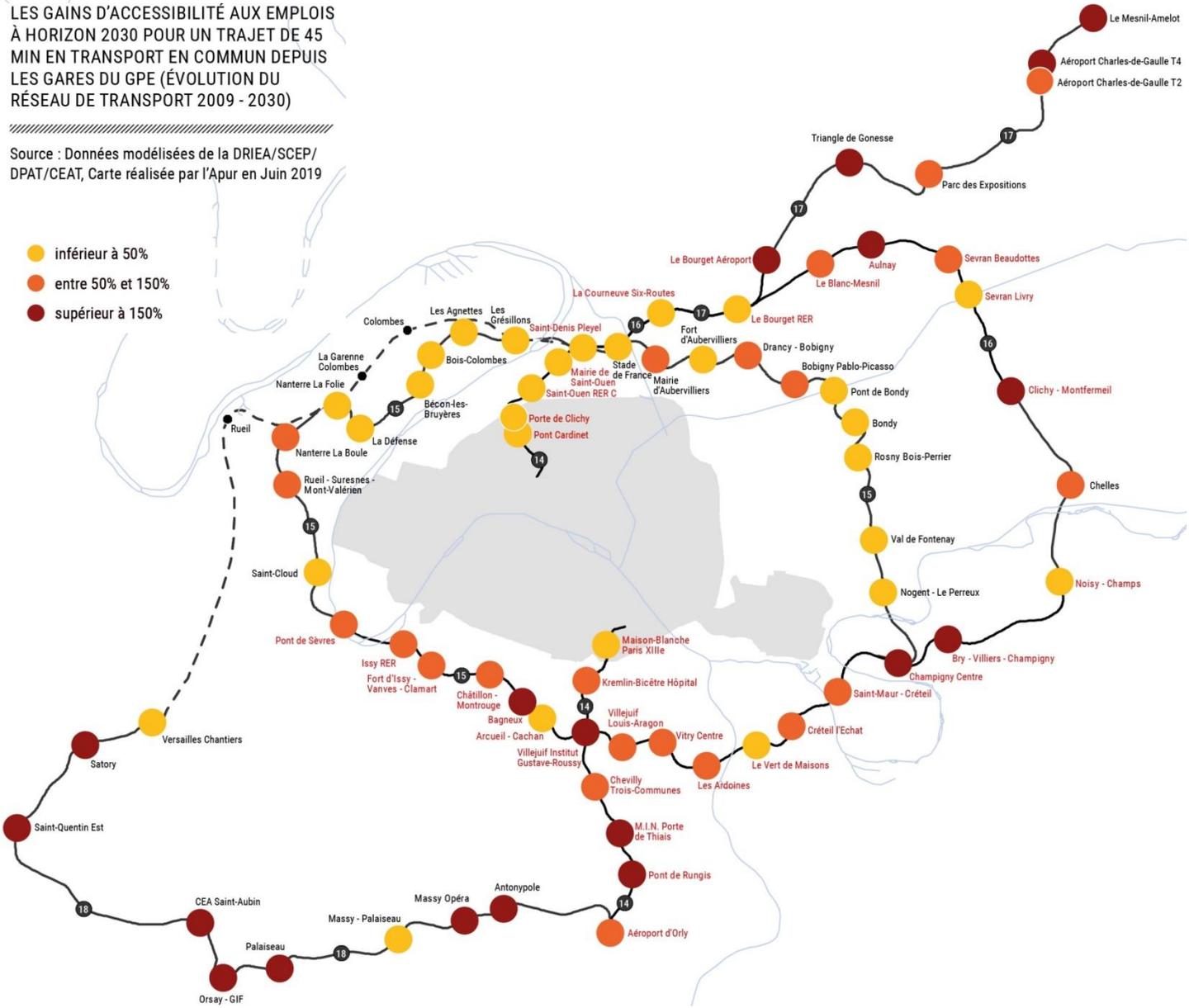


2 La mixité sociale et la réduction des inégalités

LES GAINS D'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS À HORIZON 2030 POUR UN TRAJET DE 45 MIN EN TRANSPORT EN COMMUN DEPUIS LES GARES DU GPE (ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT 2009 - 2030)

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

- inférieur à 50%
- entre 50% et 150%
- supérieur à 150%



L'analyse des nouvelles accessibilités confirme le rôle majeur du nouveau réseau Grand Paris Express pour une réduction des inégalités territoriales :

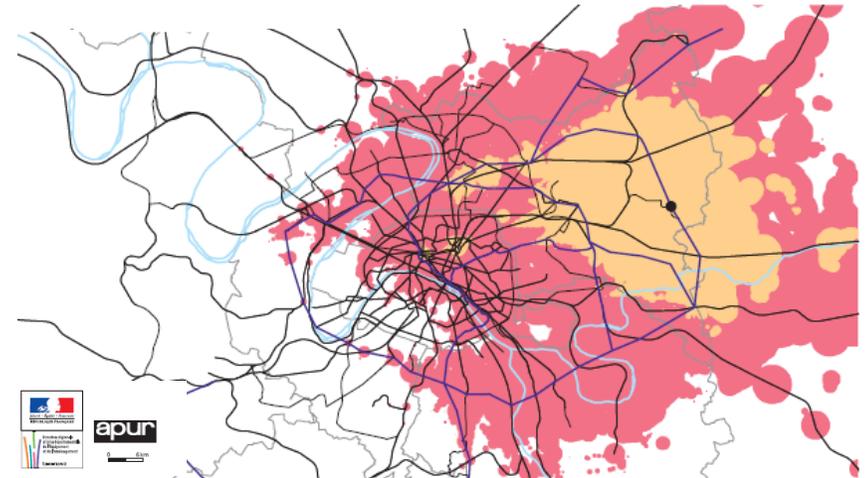
- Des gains d'accessibilités vers les zones d'emplois et les équipements existants , en particulier les universités et la santé;
- Des possibilités de mise en réseau qui vont faciliter l'augmentation de l'offre (culture, sport, etc.),

— RGPE
— autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
● gare de départ

Aire atteignable en moins de 45 min depuis la gare de départ
 2013
 horizon 2030

Source : DRIEA - SCEP 2014

Clichy - Montfermeil



+ 990% emplois accessibles

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



Objectifs: Plus de nature, plus de désimperméabilisation des sols, arrivée de la construction en bois, favoriser le réemploi des matériaux, développer la performance énergétique....

Au sein des 186 projets urbains des quartiers de gare, à ce stade de développement :

Peu d'espaces verts

Un effort de désimperméabilisation des sols intégré au stade de conception.

Quelques projets exemplaires dans la construction bois et le réemploi.

Pas d'innovation programmatique

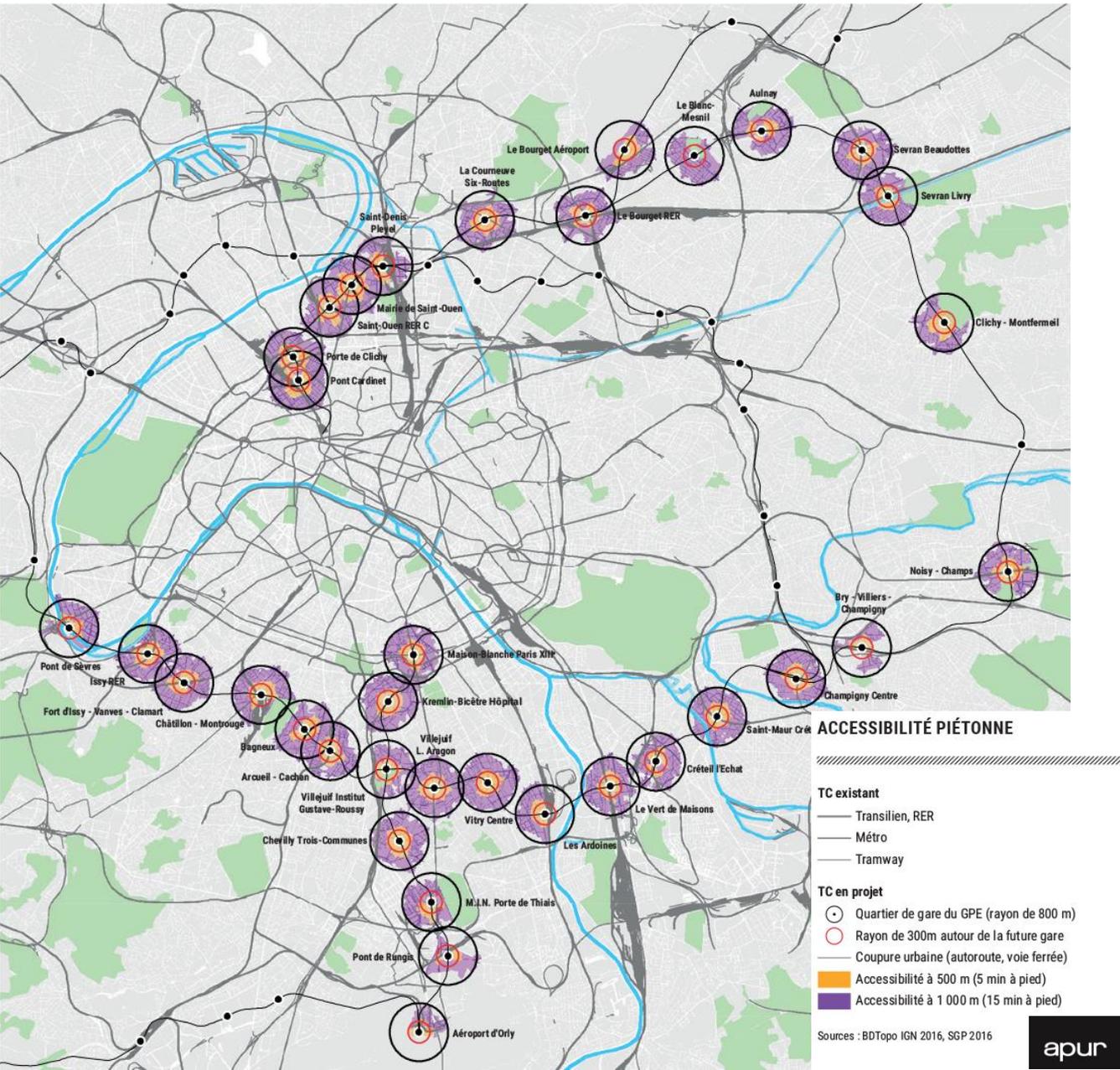
Plusieurs quartiers sont exposés à des risques et des contraintes pour la construction (inondations, sols pollués, ligne à haute tension, plan d'exposition au bruit), ce qui est un facteur de fragilité économique mais pourra inciter à des innovations futures.



Exemples:

1. Le parc de la ZAC des Docks dans le quartier de gare Saint-Ouen RER C
2. Les jardins en creux de la ZAC Chanteraine dans le quartier de gare du Vert de Maisons
3. Les constructions en bois de la ZAC Marne Europe dans le quartier de gare de Bry – Villiers – Champigny
4. Le Village Olympique dans le quartier de gare de Saint-Denis Pleyel

4 L'accessibilité et l'embellissement des espaces publics



Des enjeux à échelles multiples.

Pour les piétons, (objet des comités de pôles) : continuité de la trame viaire, confort des aménagements pour améliorer la marchabilité, plantations d'arbres, embellissement, animation des espaces publics, équipements pour les nouvelles mobilités, etc.

Pour les cyclistes, développer un réseau cyclable continu et de proposer des services en gare.

Pour tous, la réduction des coupures urbaines

Pour les gares de rabattement, la gestion des flux automobiles.

Exemples des coupures urbaines majeures dans 7 quartiers :

- **Saint-Denis Pleyel** : financement du franchissement des voies ferrées dans le cadre des aménagements JO.
- **Villejuif Institut Gustave-Roussy** : le tunnel sous l'autoroute A6 entre Cachan et Villejuif (Parc des Hautes Bruyères) existe mais est très étroit.
- **Les Ardoines** : le franchissement au-dessus des voies ferrées (vers la Halle et Sanofi) est financé dans le cadre de la ZAC des Ardoines mais celui de la Seine vers Alfortville ne l'est pas.
- **Pont de Rungis** : le financement du franchissement des voies ferrées permettant la liaison entre la ZA Senia et la gare est à clarifier.
- **Bry – Villiers – Champigny** : le projet de passerelle envisagé pour le franchissement de l'autoroute A4 n'est pas financé.
- **Aulnay** : l'accessibilité directe depuis la gare et le franchissement de l'ex RN2 est à travailler.
- **Le Bourget RER** : le faisceau ferroviaire et l'ex-RN2 ne sont pas aisément franchissables.



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

Déjà engagés :

- les appels à projets, un programme événementiel et culturel pour gérer le temps du chantier,
- la co-construction des projets avec les habitants.

D'autres possibilités:

- Plus d'urbanisme temporaire ou transitoire,
- Plus d'usages de rez-de-chaussée actifs, des lieux partagés, des nouveaux programmes
- Des cadres pour faire ensemble, les ateliers
- Des outils, le permis de faire ou d'innover etc.

Exemples :

Des appels à projets lancés par la Métropole du Grand Paris comme « Inventons la métropole du Grand Paris » et « Centres-villes vivants » :

1. Champigny-sur-Marne, lauréat de l'Appel à projets « Centres-villes vivants »
2. Le projet IMGP 1 du Pôle gare des Ardoines
3. Le projet IMGP 2 « La Molette - Incubateur culturel », au Bourget RER

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

4. Le bâtiment provisoire des Ateliers Médicis en attendant la future gare, dans le quartier de gare de Clichy - Montfermeil
5. L'événement festif KM6 organisé par la Société du Grand Paris – Chantier ouvert sur la friche Arrighi à Vitry-sur-Seine