

SYNTHÈSE

L'Observatoire des quartiers de gare du métro du Grand Paris, les études sur le tissu économique, les prix du foncier et l'évolution de l'immobilier, la santé, la culture ainsi que les impacts du Grand Paris sur le trafic, la mobilité et l'emploi. Voici les thèmes qui ont été abordés lors de la séance d'information sur les quartiers de gare du Grand Paris Express le 15 janvier dernier.

Préambule

Le Grand Paris Express, c'est :

- 200 km de lignes de métro automatique créées ;
- l'amélioration des déplacements de quelque 8,5 millions de voyageurs qui empruntent quotidiennement les transports en commun en région parisienne ;
- 68 nouvelles gares reliant les pôles du Grand Paris, les trois aéroports et les gares TGV, et des quartiers de gare compris dans un rayon de 800 m autour de ces nouvelles gares, soit une superficie de 200 hectares ;
- 270 lieux culturels accessibles à moins de 10 min à pied d'une future gare ;
- le développement à terme des connexions et les possibilités de collaboration entre les grands équipements de santé ;
- actuellement, 140 000 emplois autour des 16 quartiers de gare de la future ligne 15 sud ;
- un constat : entre 2013 et 2014, des transactions foncières dans les quartiers de gare stables en volume mais en hausse de 15 % en valeur.

1- Évaluer les effets directs et indirects des politiques publiques autour des quartiers de gare (dynamique de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité aux gares) est une nécessité. C'est ainsi que l'observatoire des quartiers de

gare est né de la volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France et de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur).

Il répond donc aux objectifs suivants :

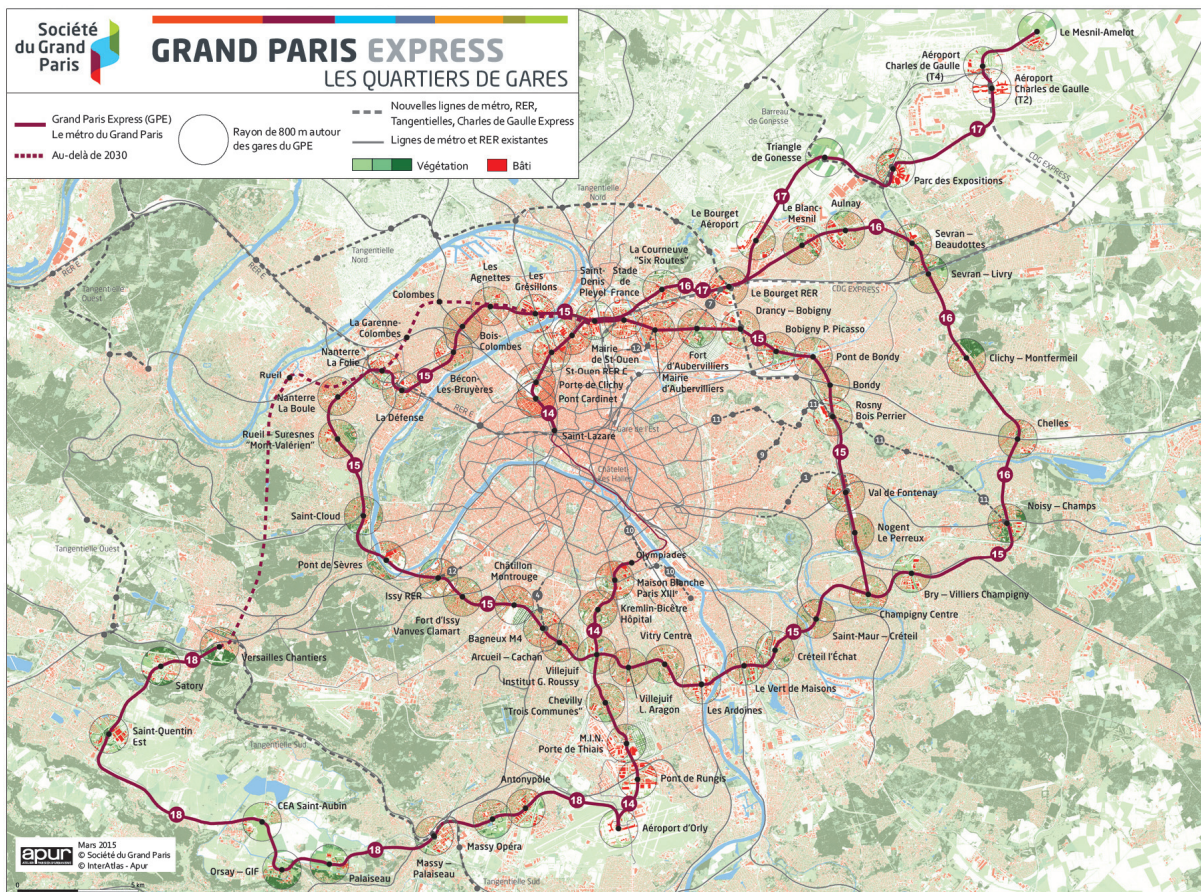
- se doter d'un outil de connaissance et d'analyse pour caractériser la situation actuelle des quartiers de gare et suivre leur évolution ;
- constituer à la fois une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers et une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.

2- Cinquante indicateurs ont été sélectionnés, organisés selon six thématiques : densités de population et d'emplois et mixité fonctionnelle ; centralités ; cadre urbain et paysager ; évolutions démographiques, familiales et sociales ; mobilités ; dynamiques de construction et projets urbains. Ils répondent à la fois à des critères de robustesse et de fiabilité pour alimenter le débat public, de pérennité sur le long terme et de disponibilité à une échelle géographique fine (adresse, parcelle, carreaux de 200 m sur 200 m, Iris) permettant d'approcher au mieux le rayon de 800 m, base de la définition des quartiers de gare.

En l'absence de données issues de la statistique publique, des relevés de terrain sur les équipements de chaque quartier, leur nature, les linéaires commerciaux, les espaces verts, les grands services urbains ont été réalisés pour identifier les centralités et qualifier les fonctions urbaines dominantes à la parcelle de chaque quartier.

L'observation des quartiers de gare a été menée en deux temps :

- Une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de six gares qui permet de comparer la situation des quartiers de gare



les uns par rapport aux autres. D'où il ressort une grande diversité des situations autour de ces quartiers de gare.

- Des monographies par quartier qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de les resituer dans la commune concernée, le département ou la petite couronne.

Publications à découvrir de façon dynamique et interactive grâce à l'outil de datavisualisation mis au point par l'Apur (<http://www.apur.org/article/datavisualisation-observatoire-quartiers-gare-grand-paris>).

Interventions : [Société du Grand Paris](#), [DRIEA Ile-de-France](#) et [Apur](#)

3- À ces publications, s'ajoutent des études thématiques complémentaires : l'analyse du tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 sud (à venir celles des autres lignes), l'évolution du prix du foncier et de l'immobilier, la culture et la santé.

3.a- Ainsi, les 16 quartiers de gare de la future ligne 15 sud accueillent actuellement 140 000 emplois. La moitié d'entre eux est concentrée dans quatre quartiers : Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon-Montrouge et Créteil l'Échat.

Des quartiers de gare aux profils différents :

- à dominante de fonctions tertiaires supérieures : c'est le cas de Pont de Sèvres ;
- à dominante d'activités relevant des services publics comme Noisy-Champs ;
- d'autres encore, comme les Ardoines où les fonctions industrielles et de support dominant ;
- enfin, des quartiers de gare comme Saint-Maur-Créteil où le tissu économique est diversifié.

Autres enseignements de cette étude : un tiers des actifs occupés résidant dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud travaillent à Paris et six emplois sur dix des quartiers de gare sont occupés par des actifs résidant hors d'une commune rattachée à ces quartiers.

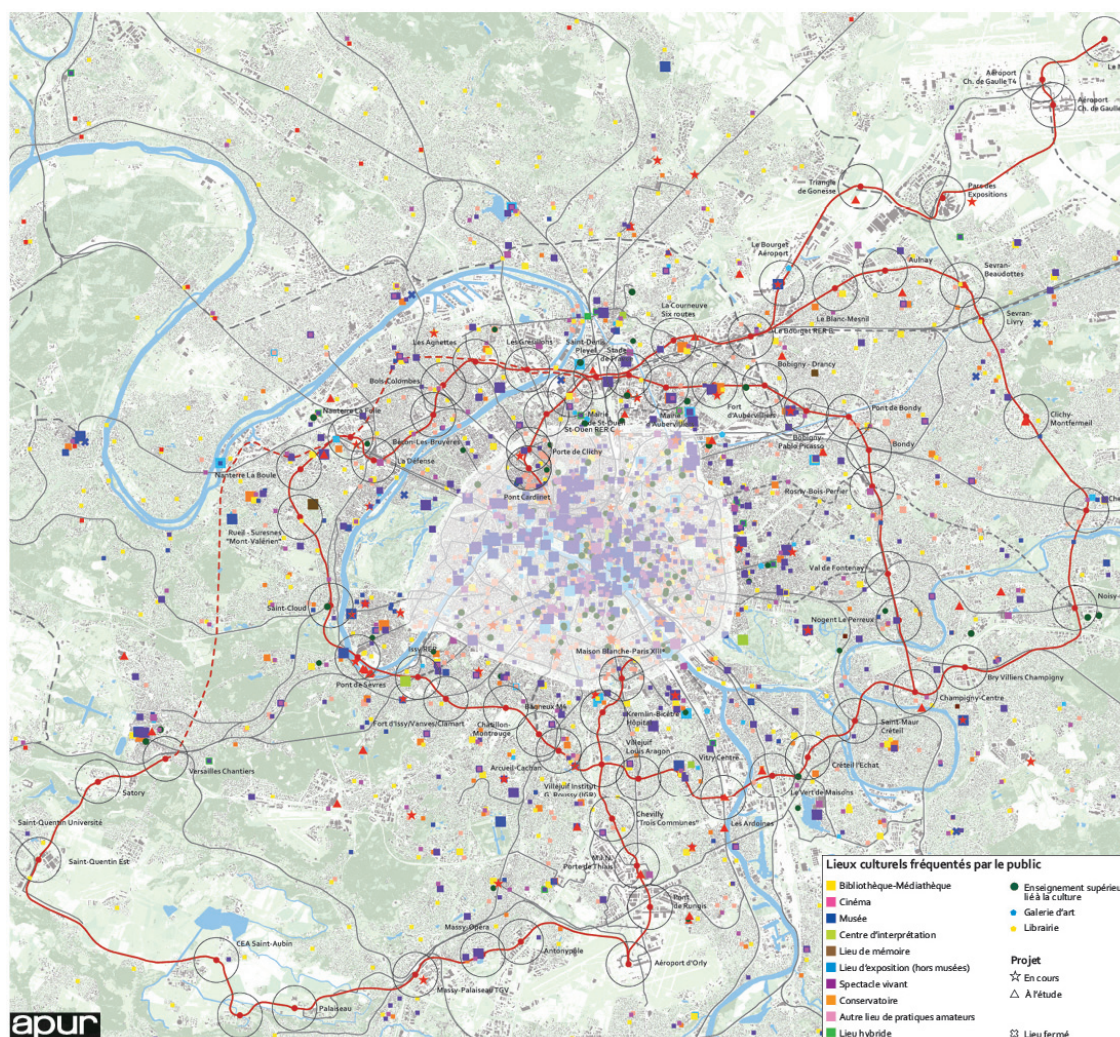
Intervention : [Insee Ile-de-France et Apur](#)

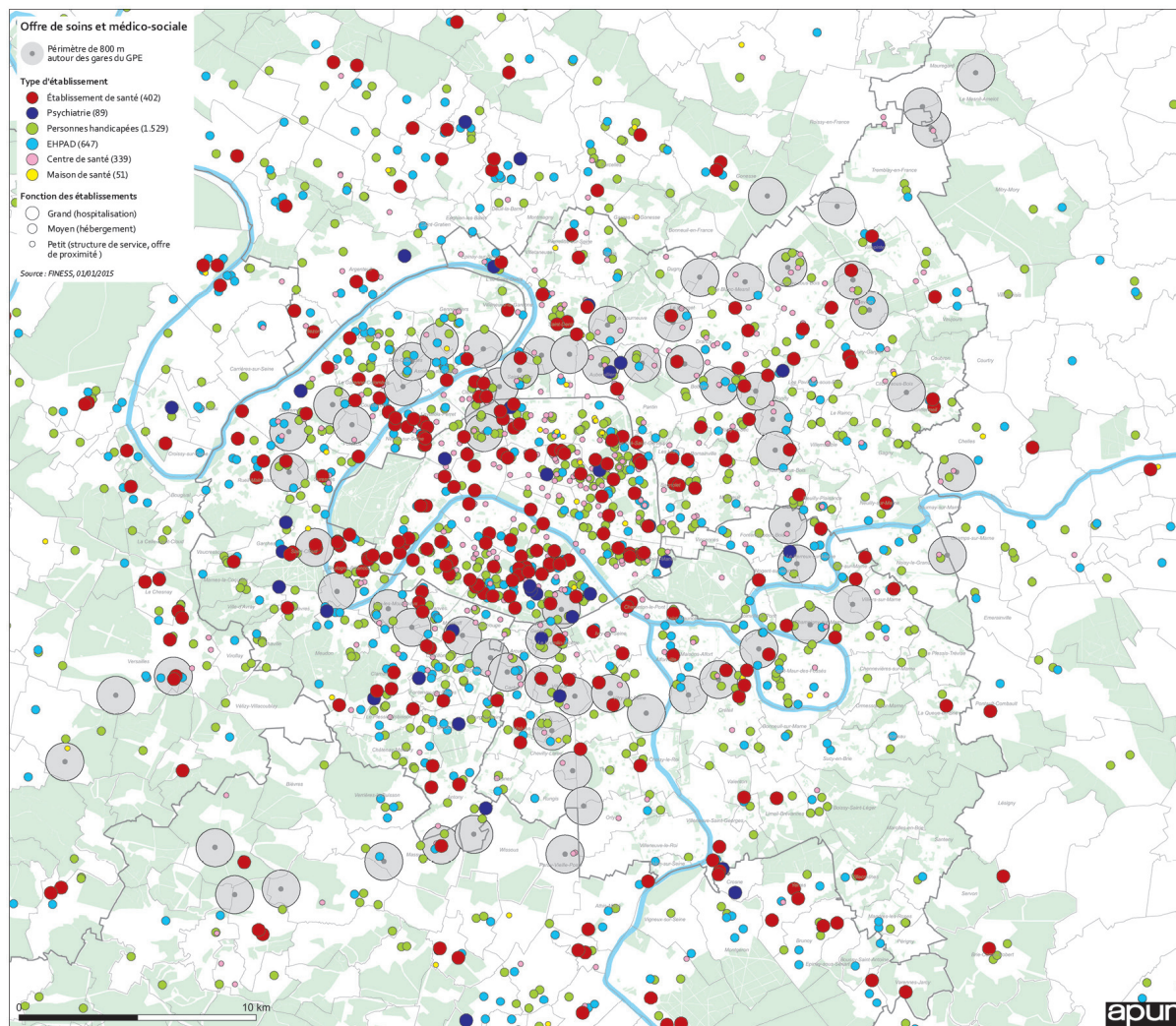
3.b- L'arrivée du Grand Paris Express n'a pas encore eu d'effet notable sur les marchés fonciers. Entre 2013 et 2014, le nombre de transactions foncières est stable autour des quartiers de gare, à l'instar du marché régional. En revanche, en valeur, une hausse de 15 % est observée contrairement à la stabilité affichée au niveau régional.

Cette augmentation semble refléter les premières opérations de transformation autour des quartiers de gare. Logiquement, avec un peu plus de 1 000 transactions en 2014, la ligne 15 concentre la plupart d'entre elles, en particulier le tronçon sud, là où les premiers permis de gare sont en cours d'instruction.

En 2014, plus des trois quarts des transactions foncières sont des biens d'habitation, 9 % concernent des terrains nus et, à parts égales (6 %), des transactions comportant une construction de type industriel et/ou commercial et des ventes dites « mixtes ». Mais ces dernières représentent la moitié des volumes financiers.

44 % de la propriété foncière des quartiers de gare est publique, 30 % appartient à des personnes physiques (ce taux est de 60 % pour la région) et 26 % à des personnes morales privées. À noter cependant que cette typologie de propriétaires peut varier d'un quartier à un autre et donc influencer sur les volumes annuels de ventes.





Sur les 70 quartiers de gare, 17 quartiers sont dits dynamiques. Ils concentrent 60 % des transactions de logements avec des prix moyens entre 4 000 et 6 000 euros le m². 34 sont considérés comme peu actifs. Ils cumulent seulement 10 % des ventes avec des prix moyens d'appartements entre 2 000 et 4 000 euros du m².

Autre point : dans 40 % des quartiers de gare, les prix moyens des logements sont inférieurs au prix moyen constaté dans la commune.

Treize quartiers de gare ont des prix supérieurs dont neuf témoignent d'une augmentation de l'attractivité. Elle résulte de programmes immobiliers en cours de livraison et envisagés avant l'arrivée des gares. En particulier, autour des gares de Nogent-Le Perreux sur la ligne 15, Massy Palaiseau (ligne 18), Clichy-Montfermeil (ligne 16) et Maison Blanche (ligne 14).

Intervention : [Observatoire Régional du Foncier](#)

3.c- Le repérage des lieux culturels, complété par une typologie de ces derniers et par une appréciation sur leur rayonnement du point de vue du public, a permis de recenser 270 lieux culturels qui se situeront à moins de 10 min à pied d'une future gare. Parmi ces lieux culturels, une vingtaine rayonne déjà à l'échelle métropolitaine et internationale, comme le Château de Versailles, le Domaine national de Saint-Cloud ou l'Opéra de Massy...

Le Grand Paris Express peut être une opportunité pour renforcer l'accessibilité et la visibilité de ces lieux et les densifier. D'ailleurs, 26 autres grands projets sont actuellement à l'étude dans les quartiers de gare, pour intensifier le dynamisme culturel.

Intervention : [Direction Régionale des Affaires Culturelles](#)

3.d- Du point de vue de la santé, le Grand Paris Express va permettre une nouvelle accessibilité pour de grands équipements d'envergure métropolitaine (exemple : le centre Gustave Roussy), une amélioration des temps de déplacement pour rejoindre les établissements de santé et médico-sociaux, le développement de connexions, de collaborations entre les grands équipements. L'étude recommande la vigilance dans l'aménagement de certains territoires du Grand Paris afin de ne pas accentuer les inégalités sociales et territoriales dans l'accès aux soins et dans l'offre de premier recours, déjà faible voire déficiente dans certains quartiers appelés à connaître un fort développement urbain au cours des prochaines années.

Autre point : l'aménagement des quartiers de gare pourrait être pensé pour influencer positivement sur la pratique de l'activité physique et la santé des populations. Ceci par un environnement favorable à la marche à pied et la pratique du vélo et par la définition d'espaces et de mobiliers urbains favorables à la pratique d'une activité sportive et récréative.

Interventions : [Agence Régionale de Santé](#) et [Apur](#)

4- Les perspectives pour la suite des travaux de l'observatoire sont posées :

- Fréquence de mise à jour des indicateurs ?
- Quelles études thématiques complémentaires pourraient être faites ?
- Au-delà des quartiers de gare du Grand Paris Express, d'autres quartiers doivent-ils faire l'objet d'une observation similaire ?

5- Les effets du Grand Paris Express et plus généralement de l'ensemble des projets constitutifs du Nouveau Grand Paris en matière de trafic, de mobilité et de créations d'emploi (liées aux chantiers) ont été présentés.

5.a- En 2010, chaque Francilien passe en moyenne chaque jour 1h32 à se déplacer pour des motifs variés. On compte ainsi 41 millions de déplacements quotidiens tous modes confondus. 70 % se font en dehors de Paris et c'est là que les déplacements se sont fortement accrus durant les dernières décennies. Les déplacements des Franciliens s'effectuent pour 37,8 % d'entre eux en voiture contre 20,1 % en transports collectifs.

Toutefois, entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements en transports collectifs a augmenté fortement (+ 21 %) alors que celui des déplacements en voiture a stagné (+ 0,6 %).

C'est en grande couronne que l'usage de la voiture a continué à progresser.

D'ici 2030, la population francilienne va augmenter de 15 % et les emplois de 9 %. Entre 2010 et 2020, on estime que les déplacements vont croître de 7 %.

Un premier objectif fixé par le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France est à l'horizon 2020 de réduire les déplacements en modes individuels motorisés (- 2 %) au profit de ceux en transports collectifs (prévision de + 20 %) et des modes actifs (+ 10 %). Cet objectif a été établi afin de diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre durant la même période.

En termes de développement des transports collectifs, le Nouveau Grand Paris liste les projets à réaliser d'ici 2030 : la création du Grand Paris Express avec 200 km de lignes de métro automatique et 60 projets qui étaient déjà inscrits au plan de mobilisation pour les transports établi en 2010 (prolongement de lignes de métro, ouvertures et améliorations des lignes de tramways, RER, tangentiels...).

Le STIF poursuit aussi une politique d'offre supplémentaire de bus qui assurent les déplacements de proximité et l'accès au réseau ferroviaire. L'accroissement des déplacements en transports collectifs passe aussi par une meilleure intermodalité et donc par un aménagement de gares routières, de stations Véligo, de parcs relais aux abords des gares.

En 2030, un quart des Franciliens devrait atteindre, en moins d'1 heure, 1 million d'emplois de plus qu'actuellement. Dans le secteur des quartiers de gare, la part des déplacements en transports collectifs devrait évoluer fortement, allant jusqu'à 30 points de plus par rapport à 2010.

En facilitant les déplacements en banlieue, l'ensemble des projets du Nouveau Grand Paris permettra aussi de résorber la surcharge actuelle de tronçons tels que la ligne 13, le T2 et le RER A.

Intervention : [STIF](#)

5.b- Pour les chantiers du Nouveau Grand Paris (transport et projets immobiliers), entre 2015 et 2020, le besoin évalué est de 29 000 emplois, qui se répartissent comme suit :

- près de 22 000 emplois devront être pourvus d'ici 2020 pour la construction des nouvelles lignes et le prolongement des lignes actuelles ;

- près de 1 000 emplois pour les travaux liés aux chantiers générés par les neuf Contrats de Développement Territorial (CDT) se rapportant aux projets immobiliers neufs, résidentiels et non résidentiels (bureaux, locaux d'activités et commerciaux, entrepôts, hébergements hôteliers) ;

- 6 500 recrutements liés au renouvellement, au départ à la retraite, à l'évolution professionnelle ou au départ dans d'autres régions des salariés actuels du secteur des travaux publics.

À l'horizon 2020, 10 métiers sur les 19 métiers analysés des travaux publics seront particulièrement amenés à se développer, avec un besoin en équivalent temps plein (ETP) supérieur à 200 : canalisateur, constructeur d'ouvrage d'art béton, poseur de voies, mineur-boiseur, ouvrier soudeur, monteur de réseau, conducteur d'engins, chef d'équipe et chef de chantier.

Présentée en 2013, l'étude initiale portait sur la période 2013-2018. Elle avait mis en évidence un besoin évalué à 18 500 emplois.

Interventions : [Direccte Ile-de-France](#) et [FRTP Ile-de-France](#)

