

SYNTHÈSE

LES MUTATIONS DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD

OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE
DU GRAND PARIS EXPRESS

MAI 2019

Société
du Grand
Paris



21 % de la surface des quartiers de gare en projet, 6 millions de m² programmés dont 47 000 logements dans ces seuls projets

L'analyse des mutations s'appuie sur les connaissances de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express (GPE), enrichies d'informations sur les projets en cours réunies auprès des différents acteurs en janvier 2019. Ce récolement de 80 projets d'aménagement situés (pour tout ou partie) dans

les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud du GPE se veut précis même si, par nature, tous les projets connaissent des évolutions. Ces 80 projets représentent 1 138 hectares et 6 millions de m² de plancher dont 4,1 restent à bâtir. En moyenne, les projets recouvrent 21 % de la surface des quartiers de gare de

la ligne 15 sud mais cette part atteint 33 % aux Ardoines, 36 % à Villejuif IGR, 40 % au Pont de Sèvres et 66 % à Noisy-Champs.

D'autres projets sont à l'étude mais pas encore finalisés, comme par exemple des projets connexes à la gare d'Arcueil - Cachan et Chatillon - Montrouge.

PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

Grand Paris Express (GPE)

- Ligne du Grand Paris Express
- Périmètre de 800 m autour des futures gares

Autres projets de Transport en Commun (TC)

- - - RER : étude
- - - Métro : chantier/étude
- - - Tram - train : étude
- - - Tramway : chantier/étude
- - - TCSP - TZEN : chantier/étude

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- Projet connexe Société du Grand Paris
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)

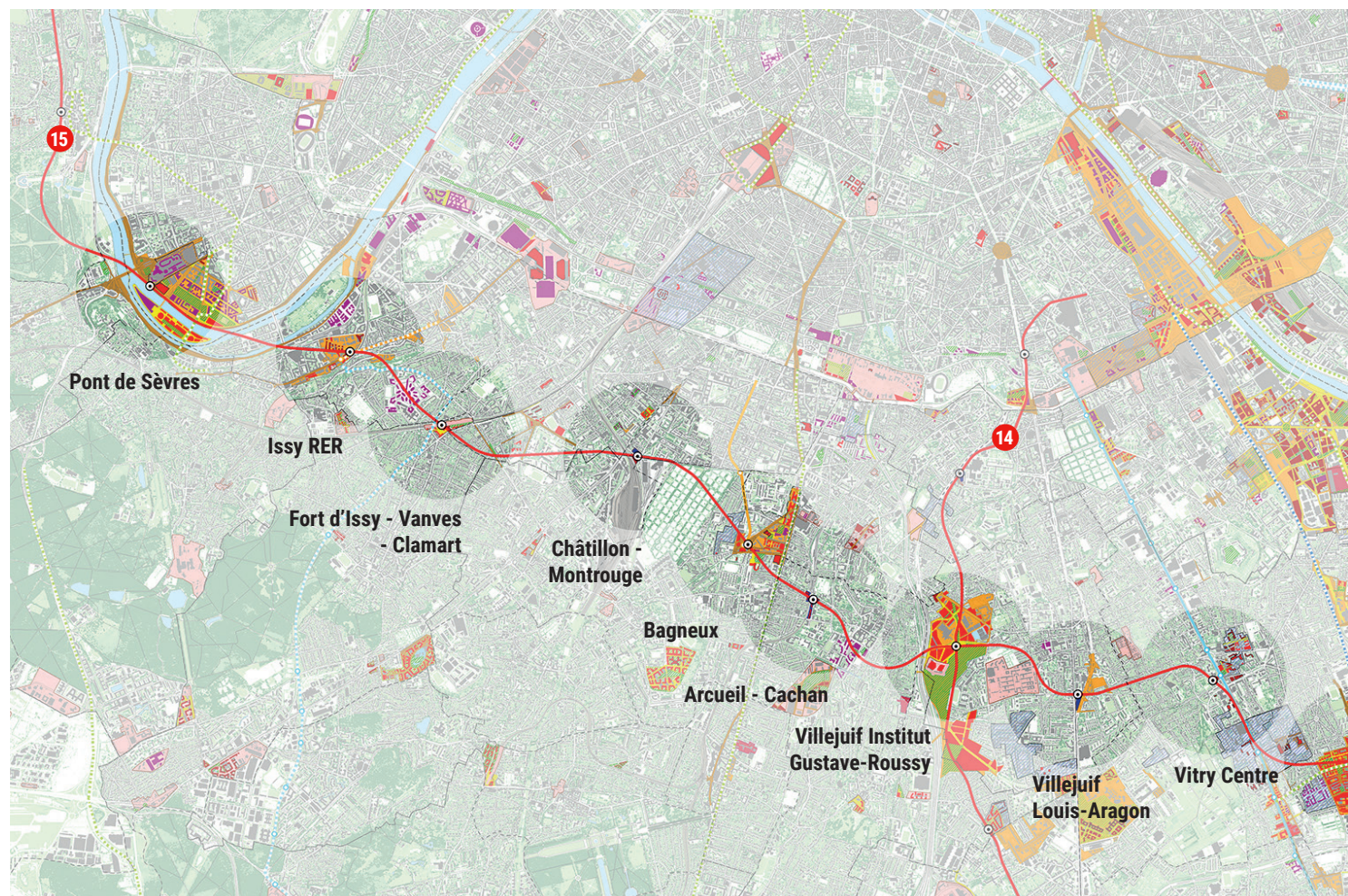
Bâti

- ◆ Bâti réalisé ou réhabilité depuis 2014
- Horizon avant 2025 :
 - ◆ Bâti créé
 - ◆ Bâti requalifié
- Horizon après 2025 :
 - ◆ Bâti créé
 - ◆ Bâti requalifié

Espace public et espace vert

- Création d'espace public
- Requalification de l'espace public existant
- Espace vert en projet
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités, Atlas des ZAC de l'UD92



80 projets qui recouvrent

1 138 hectares autour de la ligne 15 sud

5 910 544 m²

de surface de plancher totale programmés

dont 4 121 537 m² restant à bâtir

47 383 logements programmés

dont 32 789 logements restant à bâtir

3 010 406 m² de logements programmés

dont 1 884 477 m² de logements restant à bâtir

1 747 850 m² de bureaux programmés

dont 1 355 139 m² de bureaux restant à bâtir

469 030 m² d'équipements programmés

dont 409 755 m² d'équipements restant à bâtir

242 208 m² de commerces programmés

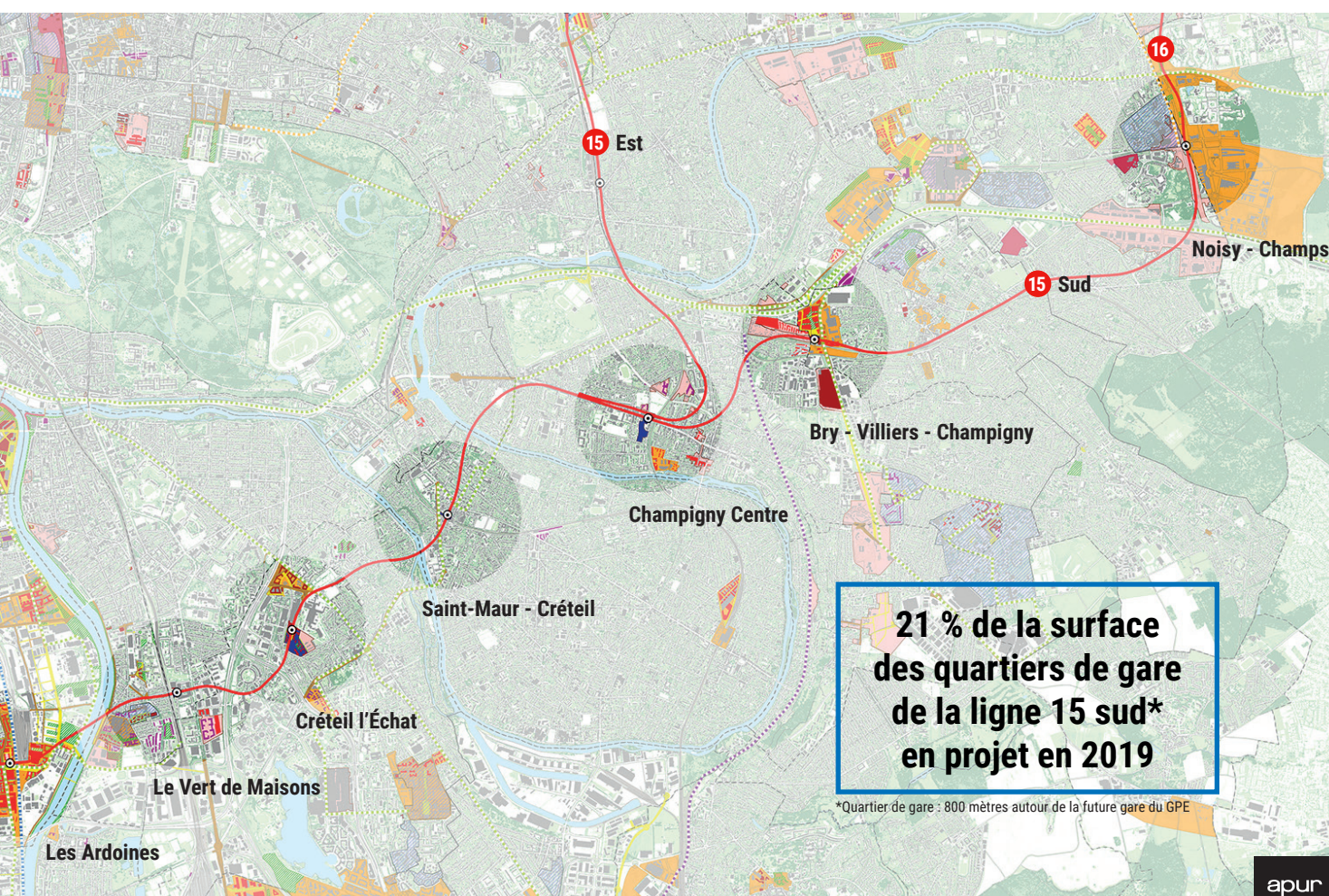
dont 148 277 m² de commerces restant à bâtir

79 601 m² d'hôtels programmés

dont 79 601 m² d'hôtels restant à bâtir

361 449 m² d'autres activités programmés

dont 237 488 m² d'activités restant à bâtir



Les mutations face aux enjeux de 5 grandes politiques publiques

Au delà du panorama des projets d'aménagement en cours ou à venir, l'étude développe une approche plus qualitative des mutations au travers de l'analyse de 5 enjeux des politiques publiques du Grand Paris :

- **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.**

1^{er} enseignement : des projets urbains qui densifient d'ores et déjà les quartiers de gare

Plusieurs facteurs expliquent les différences de densités bâties aujourd'hui constatées dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express : l'existence ou non d'une desserte par un mode de transport en commun structurant du quartier (5 gares sont nouvelles sur la ligne 15 sud, 11 sont en interconnexion avec une gare RER ou métro ou transilien), la présence de grands espaces naturels (parc, Seine ou Marne, espaces verts) ou de grands services urbains (cimetière, faisceau ferré, autoroutes, etc.), et enfin la distance vis-à-vis du cœur de la métropole : la gare de Noisy-Champs est ainsi trois fois plus éloignée du cœur de la métropole (17 km) que celle de Châtillon – Montrouge (5,8 km). Chaque situation est le fruit d'une longue histoire et de la géographie.

Aujourd'hui les quartiers de gare du GPE sont en majorité (11/16) plus

densément bâtis que leur(s) commune(s) de rattachement et que la petite couronne en moyenne (densité brute de 0,3).

L'arrivée d'un mode de transport en commun aussi structurant qu'un métro devrait entraîner une densification des quartiers de gare, sans pour autant qu'il soit pertinent d'attendre la même chose de tous les quartiers, compte tenu de la diversité des situations aujourd'hui constatées.

La densité brute des projets d'aménagement a été calculée en rapportant la surface totale programmée à la surface au sol du projet. Ces calculs montrent que les densités moyennes des projets dans les quartiers de gare sont assez proches, comprises entre 0,8 et 1,4. Par comparaison, la densité moyenne est de 0,3 en petite couronne et de 1,1 à Paris (densité bâtie brute).

Les résultats pour deux quartiers de gare, Saint-Maur Créteil et Châtillon – Montrouge, sont à commenter avec précaution car il s'agit de petits projets qui ne comportent pas de création d'espace public et apparaissent de ce fait artificiellement comme particulièrement denses. À l'inverse, les projets de Villejuif Institut Gustave Roussy ressortent comme assez peu denses en raison de la présence d'un vaste espace vert, le parc des Hautes Bruyères, autour duquel se développe la ZAC Campus Grand Parc. Leur densité doit s'apprécier au regard de ce cadre programmatique.

Des évolutions de densité ont été estimées en additionnant les surfaces bâties existantes et les surfaces programmées dans les projets urbains. Ces estimations théoriques et minimales ne tiennent donc pas compte de l'évolu-

tion des tissus urbains ordinaires (hors secteur de projets).

Dans 9 quartiers de gare de la ligne 15 sud, les projets développés vont faire progresser sensiblement la densité bâtie du quartier (supérieure à 0,1 point de densité) : Pont-de-Sèvres, Issy RER, Bagneux, Villejuif IGR, Les Ardoines, Créteil l'Échat, Bry – Villiers – Champigny et Noisy-Champs. Ces gains de densité sont à analyser au regard de la situation de départ, de la situation de chaque quartier dans la métropole et du niveau de desserte par les transports en communs.

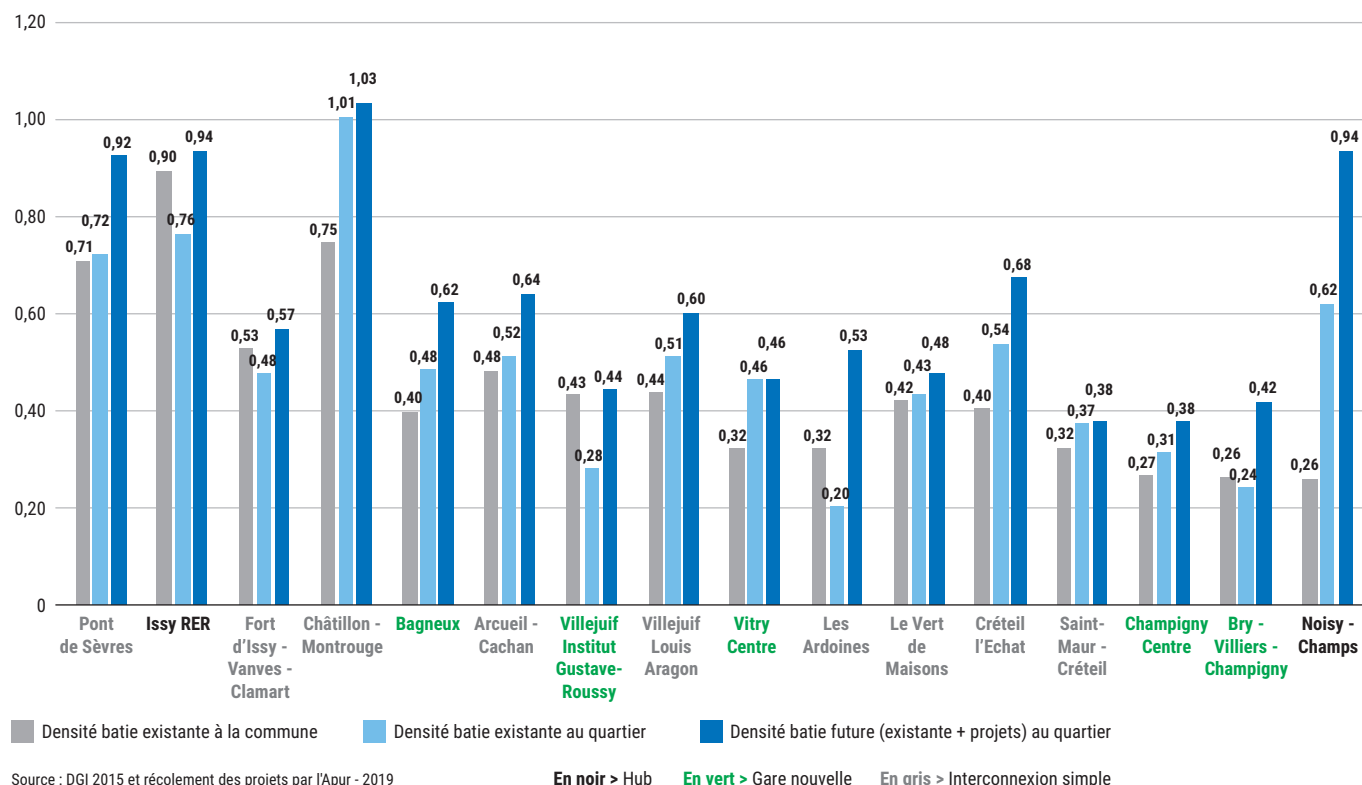
Les densités à terme au regard des projets connus seront toutes supérieures à la moyenne de la Métropole du Grand Paris sans pour autant atteindre la densité parisienne.

Analyser les données des permis de construire est une autre manière de mesurer l'accélération de la construction de logements dans les quartiers de gare du GPE.

En moyenne 2 385 logements ont été autorisés en moyenne dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud de 2015 à 2017 au travers des projets et surtout de l'évolution des tissus existants.

Rapporté au parc existant, ces logements autorisés correspondent à des taux de construction supérieurs à ceux observés dans la ou les commune(s) de rattachement des futures gares et à un niveau de construction supérieur à celui observé au cours des années précédentes (2010-2014).

DENSITÉ BÂTIE EXISTANTE ET FUTURE (m² habitat + autres m² bâtis)



Notes :

La densité bâtie existante a été calculée en rapportant les m² bâtis (habitat et autres types d'activités) à la surface de la ou les commune(s) de rattachement d'une future gare du GPE et du quartier de gare du GPE.

La densité des projets a été calculée de la même manière en rapportant la surface totale programmée à la surface au sol de ces mêmes projets. Une valeur moyenne a été calculée pour chaque quartier en sommant les projets lorsque plusieurs projets ont été identifiés (surfaces programmées et surfaces au sol).

L'estimation de la densité future des quartiers de gare a été calculée en rapportant la somme des surfaces bâties existantes et des surfaces programmées dans les projets à la surface du quartier de gare. Dans le cas où les périmètres de projet dépassent les limites du quartier de gare, seul un pourcentage (correspondant

au pourcentage de la surface au sol des projets située dans le quartier de gare) des surfaces programmées a été pris en compte dans le calcul. Cette estimation de la densité future des quartiers de gare ne tiennent pas compte de l'évolution des tissus existants. Ce dernier calcul ne porte que sur 50 des 80 projets recensés dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud car les OAP, les PRU et 7 projets non renseignés n'ont pas été pris en compte.

Liste des communes de rattachement par quartier de gare :

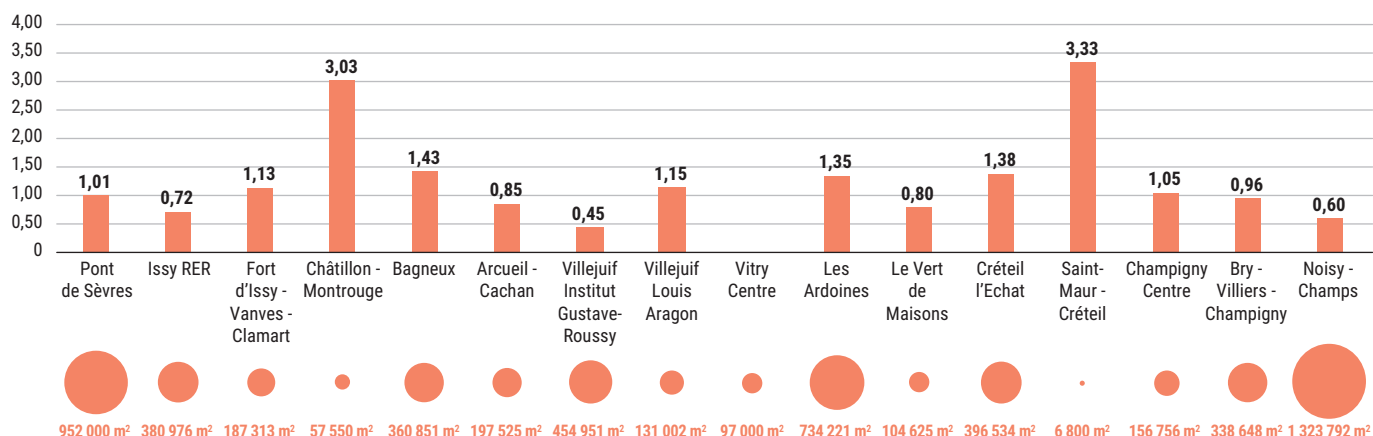
Pont de Sèvres : Sèvres, Boulogne-Billancourt ; Issy RER : Issy-les-Moulineaux ; Fort d'Issy - Vanves - Clamart : Malakoff, Issy-les-Moulineaux, Clamart, Vanves ; Châtillon - Montrouge : Châtillon, Malakoff, Montrouge ; Bagneux : Bagneux ; Arcueil - Cachan : Arcueil, Cachan ; Villejuif Institut Gustave-Roussy :

Villejuif, Cachan ; Villejuif Louis-Aragon : Villejuif ; Vitry Centre : Vitry-sur-Seine ; Les Ardoines : Vitry-sur-Seine ; Le Vert de Maisons : Maisons-Alfort, Créteil, Alfortville ; Créteil l'Echat : Maisons-Alfort, Créteil ; Saint-Maur - Créteil : Saint-Maur-des-Fossés ; Champigny Centre : Champigny-sur-Marne ; Bry - Villiers - Champigny : Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne ; Noisy - Champs : Champs-sur-Marne, Noisy-le-Grand.

Liste des projets comportant un grand espace vert (de plus de 1 hectare) :

ZAC Seguin-Rives de Seine (Pont de Sèvres), ZAC Bords de Seine (Issy RER), Campus Cachan (Arcueil - Cachan), ZAC Campus Grand Parc (Villejuif Institut Gustave-Roussy), ZAC Marne Europe (Bry - Villiers - Champigny).

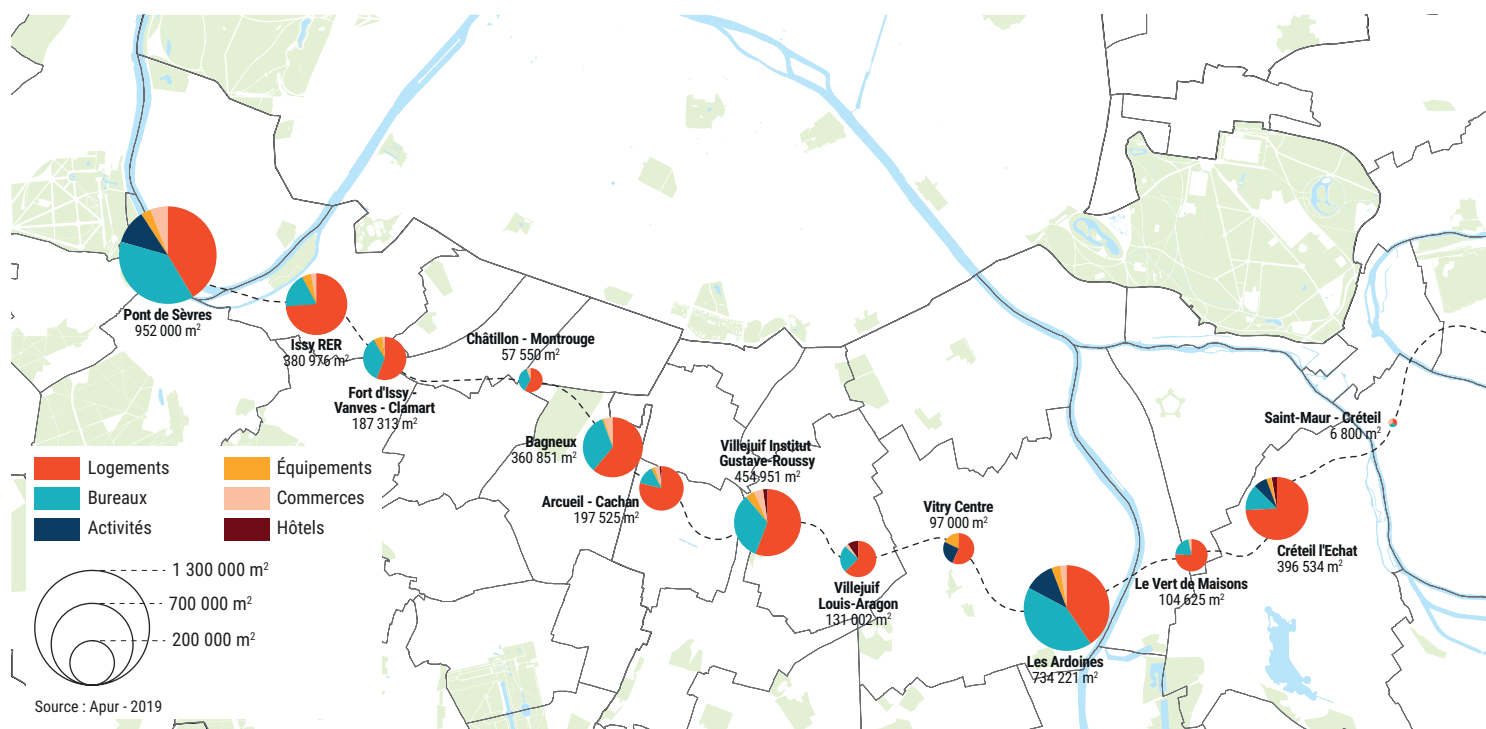
DENSITÉ ET SURFACE DES PROJETS LIÉS AUX QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



Source : Apur - 2019

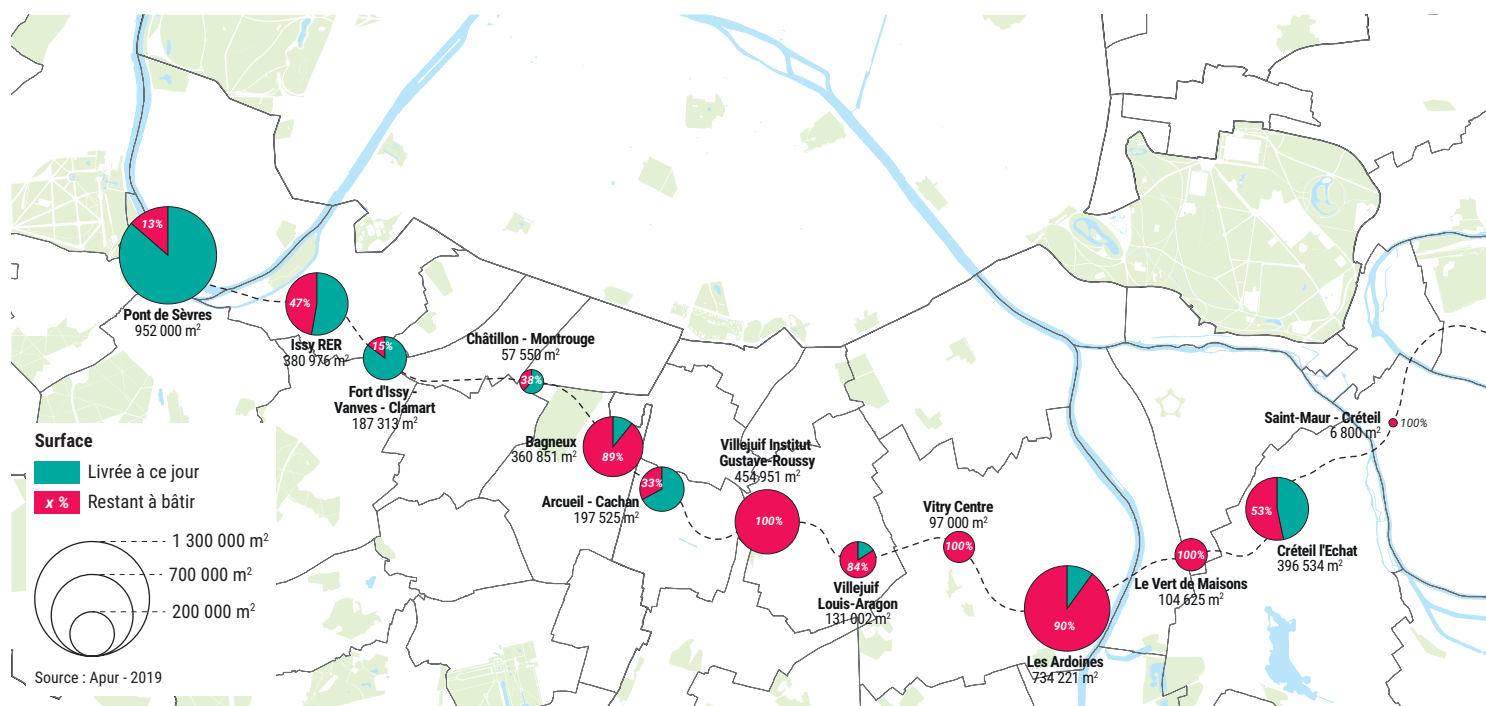
PROGRAMMATION DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD (Surface en m²)

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



LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD - ÉTAT D'AVANCEMENT DES SECTEURS DE PROJET (Surface en %)

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



2^e enseignement : davantage de logements dans les quartiers de gare et plus de mixité fonctionnelle

Plus de 4,1 millions de m² restent à réaliser parmi les 5,9 programmés dans les 80 projets en cours des quartiers de gare de la ligne 15 sud.

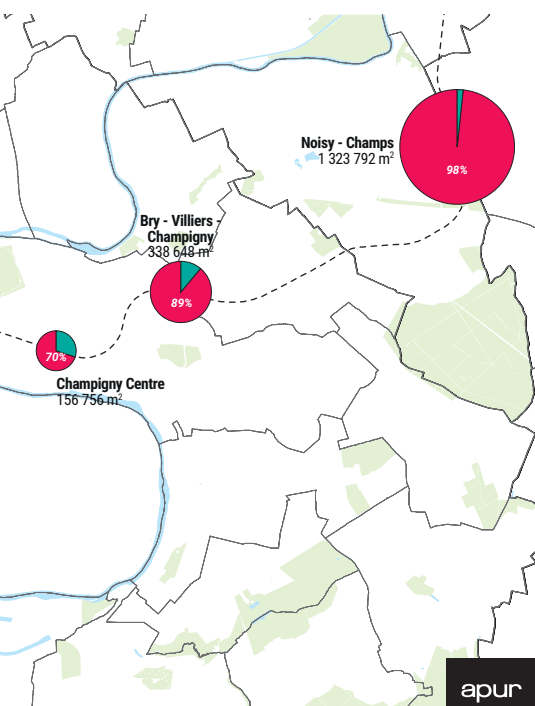
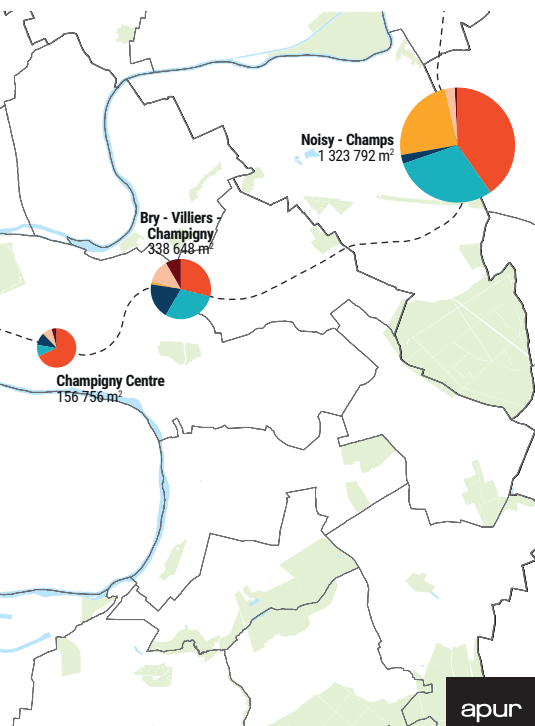
Ils participent à l'accélération de la construction de logements : au total 47 000 logements sont programmés dans ces projets, soit une augmentation substantielle de l'offre de logement dans ces quartiers (qui comptaient environ 150 000 logements en 2010).

L'ensemble des surfaces programmées et existantes pourraient conduire à un équilibre de 60 % logements, 40 % d'activités à terme dans ces quartiers contre 65 % – 35 % aujourd'hui. Par comparaison, la Métropole du Grand Paris (MGP) est plus résidentielle avec 63 % logements 37 % autres.

Enfin, si le rééquilibrage territorial est inscrit dans les programmations, le décalage de réalisation et l'analyse des calendriers des opérations montrent un très fort contraste aux deux extrémi-

tés de la ligne : à l'Ouest, le quartier Pont de Sèvres est très avancé dans sa mutation avec une forte densification, et à l'Est, le quartier Noisy – Champs porte la même ambition mais avec un décalage de réalisation. Cette analyse se confirme sur l'ensemble de la ligne et ce décalage comporte un risque réel de fragilisation des projets programmés.

De fait seuls environ 21 % de la surface de ces 16 quartiers sont concernés par les 80 projets engagés, un pourcentage inférieur de 5 points à la moyenne relevée dans les 68 quartiers de gares. **Les 80 % restants vont évoluer dans le cadre des documents réglementaires et au premier rang desquels les PLUI.** Si leur analyse montre un potentiel de densification satisfaisant le long des grands axes routiers proches des nouvelles gares, elle révèle peu d'anticipation dans les autres tissus urbains et en particulier les tissus pavillonnaires, très présents dans plusieurs des quartiers de gares. À l'instar du stationnement, les règles de constructibilité reposent sur plus de 130 règlements différents, rendant une harmonisation possible mais lente et difficile.



Le jardin linéaire au cœur du quartier du Trapèze, dans le quartier de gare de Pont de Sèvres



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

3^e enseignement : une augmentation et une diversification de l'offre de logements sociaux dans les quartiers de gare

12 quartiers de gare sur les 16 de la ligne 15 sud relèvent en partie de la politique de la ville. Le parc de logement social y est supérieur aux exigences de la loi SRU, dépassant 50 % dans 3 d'entre eux.

Les opérations en cours ont comme premier objectif de profiter de ces projets pour offrir de meilleures conditions de vie aux populations les plus modestes et assurer leur maintien sur place.

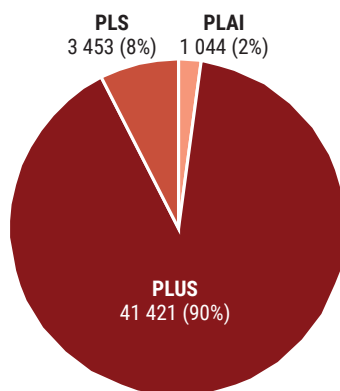
En outre, alors que le parc existant dispose de 90 % de logement PLUS, on note une part plus grande de financement PLS (38 %) et une part plus importante de logements très sociaux PLAI (31 % pour 2 % existants) dans les nouveaux logements financés de 2015 à 2017, permettant une diversification des profils des nouveaux habitants.

Il s'agit par ailleurs davantage de petits logements (logements étudiants et personnes âgées). Ces deux éléments tendent à un rééquilibrage progressif de la mixité sociale (petits logements, équilibre des catégories).

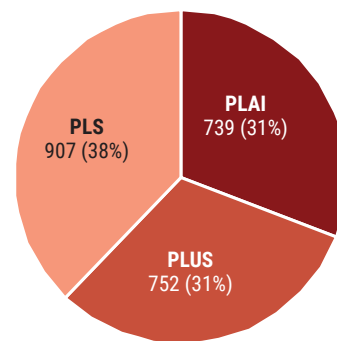
Concernant la réduction des inégalités, la nouvelle accessibilité et l'importance des surfaces d'activité, d'équipement et de service susceptibles d'être créés dans les projets situés dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, vont installer une réelle équité territoriale en offrant à chaque habitant la possibilité d'accéder à l'ensemble des services qui lui sont utiles, qu'ils soient d'échelle locale ou métropolitaine.

PARC SOCIAL ET LOGEMENTS SOCIAUX AGRÉÉS DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD EN 2015, 2016 ET 2017

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE FINANCEMENT :

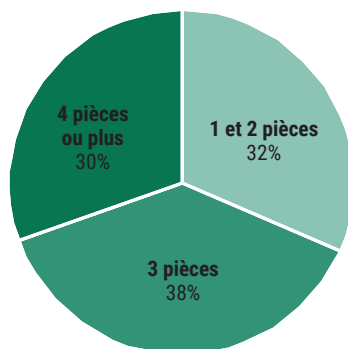


Ensemble du parc social = 45 900

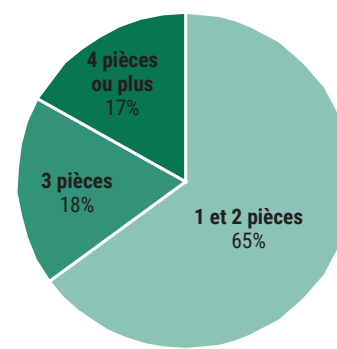


Logements sociaux agréés en 2015-16-17 = 2 400

RÉPARTITION PAR TAILLE DE LOGEMENT :



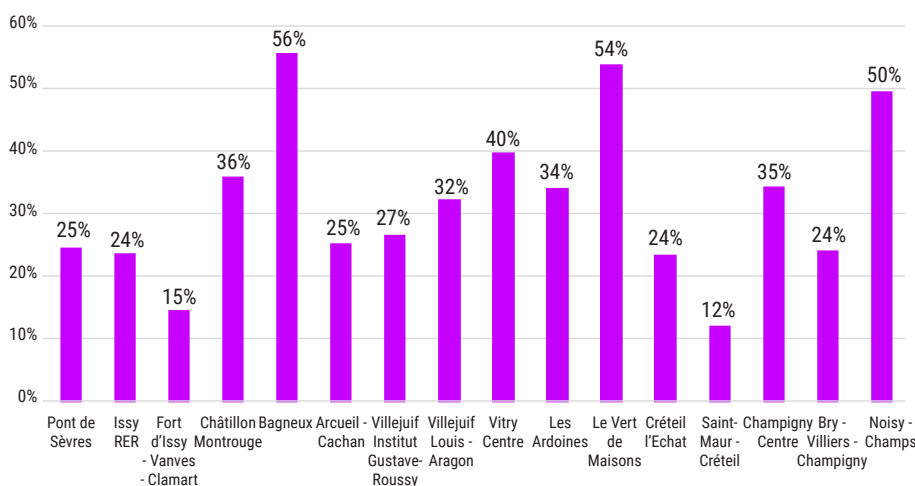
Ensemble du parc social = 45 900



Logements sociaux agréés en 2015-16-17 = 2 400

Sources : DRIHL, SISAL 2018, RPLS 2017

PART DES LOGEMENTS SOCIAUX ACTUELS DANS LE PARC DE LOGEMENT DANS LES QUARTIERS DE GARE DE LA LIGNE 15 SUD



Sources : DRIHL, SISAL 2018, DGI 2015

4^e enseignement : une programmation d'espaces verts insuffisante dans les projets

Les actions en faveur de l'environnement ou portées par des innovations sont le reflet de l'accélération de la prise de conscience collective et des ambitions traduites dans les normes environnementales pour la construction.

On peut noter par exemple le déploiement de plusieurs actions en faveur du **réemploi de terres excavées** (ZAC Campus Grand Parc à Villejuif Institut Gustave-Roussy et le projet de la colline verte à Noisy-Champs) ou liées aux énergies renouvelables et tournées vers la géothermie.

Concernant le bâti, les terrasses plantées, le solaire, le bois sont présents : le quartier de Marne Europe à Bry Villiers Champagne sera construit majoritairement avec des bâtiments en structure bois, dans la ZAC de la Haute-Maison à Noisy – Champs (Cité Descartes) une tour R + 11 avec une structure bois est en projet.

La gestion de l'eau et celle des déchets sont peu mentionnées malgré quelques projets emblématiques (la ZAC Chanteraine au Vert de Maisons, qui a obtenu le Grand Prix de l'Aménagement 2015, Les Ardoines).

Les sujets concernant la réversibilité, le réemploi, la déconstruction, voire la gestion collective de certains chantiers sont à peine cités.

Si la place réservée à la nature dans ses formes nouvelles est présente (l'hôtel logistique de la SOGARIS aux Ardoines avec sa toiture occupée par de l'agriculture urbaine), **les espaces verts ne font pas l'objet de mentions particulières et semblent assez peu présents dans les programmations.**

Ce bilan, certes partiel, permet néanmoins de constater que les projets à venir portent plus d'ambitions que ceux déjà réalisés, accentuant par là même la fragilité financière des opérations. Des échanges de bonnes pratiques et des actions menées de façon coordonnées et plus collectives permettraient déjà une accélération des mutations attendues et pourraient favoriser, par exemple, une structuration des filières dans les domaines du réemploi et des matériaux biosourcés.



© EPA Marne – Atelier Alfred Peter Paysagiste

Le projet d'une « Colline verte » réalisée dans le quartier de gare Noisy - Champs à partir des terres excavées issues des chantiers



© CHARTIERDALIX / DA+

10 hectares d'agriculture urbaine en toiture de l'hôtel logistique situé dans la ZAC des Ardoines, Les Ardoines

5^e enseignement : la qualité des espaces publics doit être une priorité

L'arrivée du métro va provoquer des rabattements à pied, à vélo et, dans de rares cas, en voiture, d'où un enjeu autour du dimensionnement des espaces publics et du stationnement pour les vélos notamment.

Plus de 90 % de métropolitains seront à moins de deux kilomètres d'une gare. Les nouvelles gares vont souvent doubler, voire davantage les flux piétons existants auxquels vont s'ajouter des contraintes liées à l'arrivée des nouveaux services, les réseaux de bus réorganisés, les mobilités douces et les véhicules partagés. Par ailleurs, des flux de rabattement d'automobiles supplémentaires sont attendus en particulier dans les gares reliées au réseau routier principal.

L'étude des 80 projets n'apporte pas toujours de réponse satisfaisante à la question de la qualité des espaces publics, qui sont créés dans les quartiers de gare du Grand Paris Express.

L'espace public, en raison de la multiplicité des acteurs concernés et de l'importance des financements nécessaires reste un des enjeux majeurs des mutations du GPE.

Les comités de pôles créés par la SGP qui ont vocation à apporter des réponses à cette complexité (dans la limite de leur rayon de 300 m) doivent trouver des liens avec une maille plus large (rayon de 800 m) et avec une trame viaire à l'échelle de la métropole.

L'arrivée du GPE pose aussi la question de la continuité de la trame des espaces publics. Dans plusieurs gares des aménagements sont nécessaires pour réduire les coupures urbaines par la création d'ouvrages de franchissement (présence d'infrastructures routières ou ferrées, vastes emprises closes d'activités ou d'équipements ou bien encore de la Seine).

Concernant le stationnement hors espace public, l'analyse fine des PLU montre peu d'anticipation et aucune stratégie collective face aux enjeux

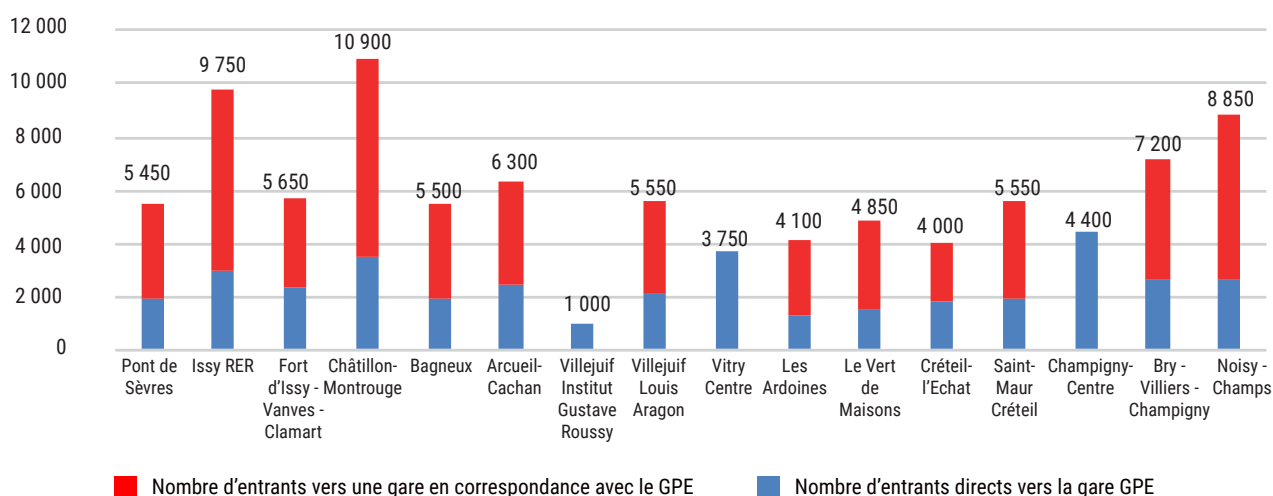
liés aux arrivées des gares. Le futur SCOT métropolitain et les PLUI devraient faire évoluer la situation.

Une première étape collective pourrait s'organiser autour d'une information précise et partagée sur les espaces publics à l'étude en lien avec les comités de pôles de la SGP, les travaux autour des centres-villes vivants.

Plusieurs pistes d'actions sont à poursuivre concernant cette thématique de l'amélioration et l'embellissement des espaces publics :

- la réalisation d'un réseau cyclable continu inter-quartier et la création de places de stationnement vélo sécurisée ;
- l'offre intelligente de bornes de recharges électriques ;
- l'embellissement avec la plantation d'arbres d'alignement ;
- l'installation d'un réseau sécurisant d'éclairage public ;
- sans oublier, les actions en faveur des rez-de-chaussée actifs participant à la qualité des parcours piétons.

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



Source : SGP 2015



4 400

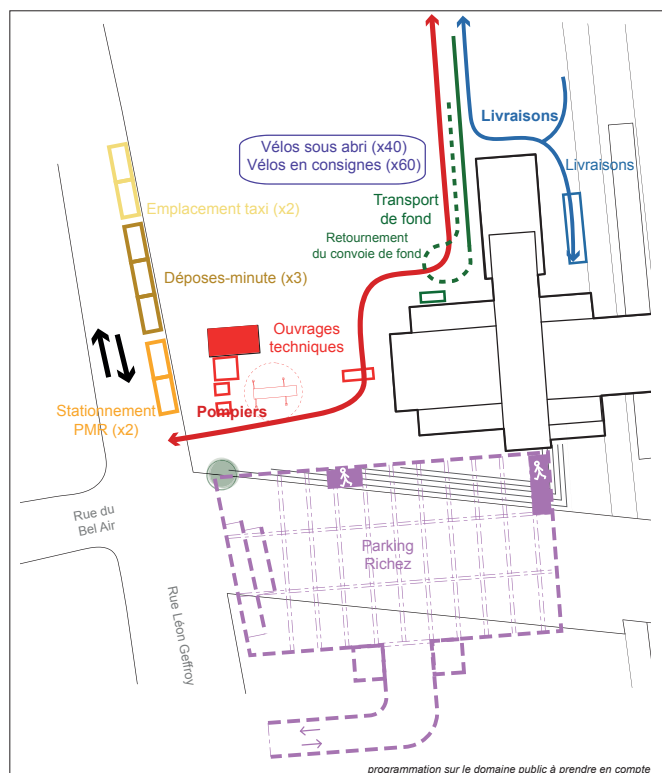
entrants dans la gare
de Champigny Centre
ou Vitry Centre
soit 1 piéton chaque
seconde à l'heure de
pointe du matin



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

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT : INTERMODALITÉ RENFORCÉE ET NOUVEAU FRANCHISSEMENT AU SUD DE LA GARE DES ARDOINES

Source : SGP - tgfip, Cotech du 14 octobre 2016



programmation sur le domaine public à prendre en compte



À l'heure
de pointe du matin

Gare des Ardoines



1 300

Nombre d'entrants
directs vers
la gare GPE



5 lignes en terminus

Desserte bus à terme

+



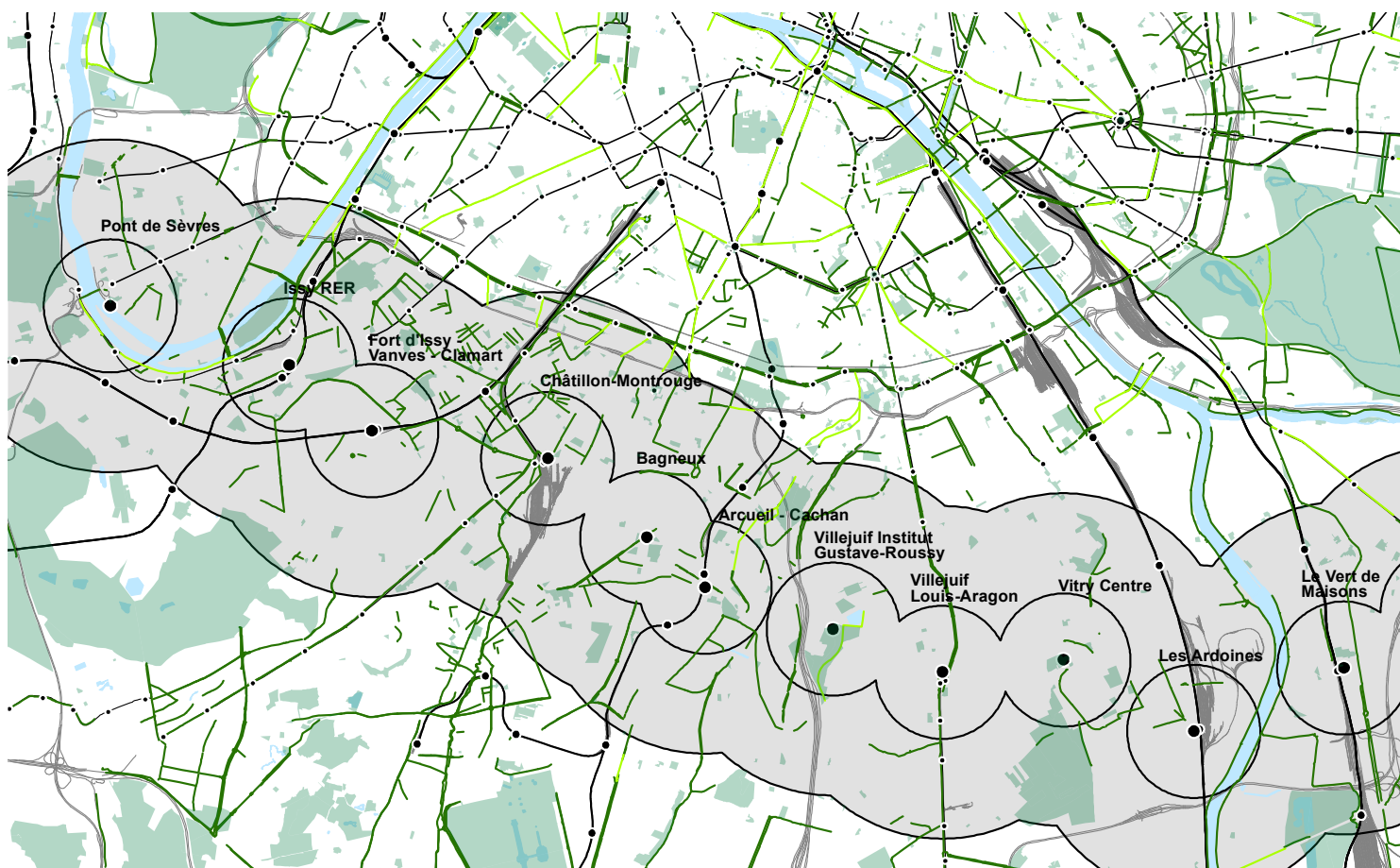
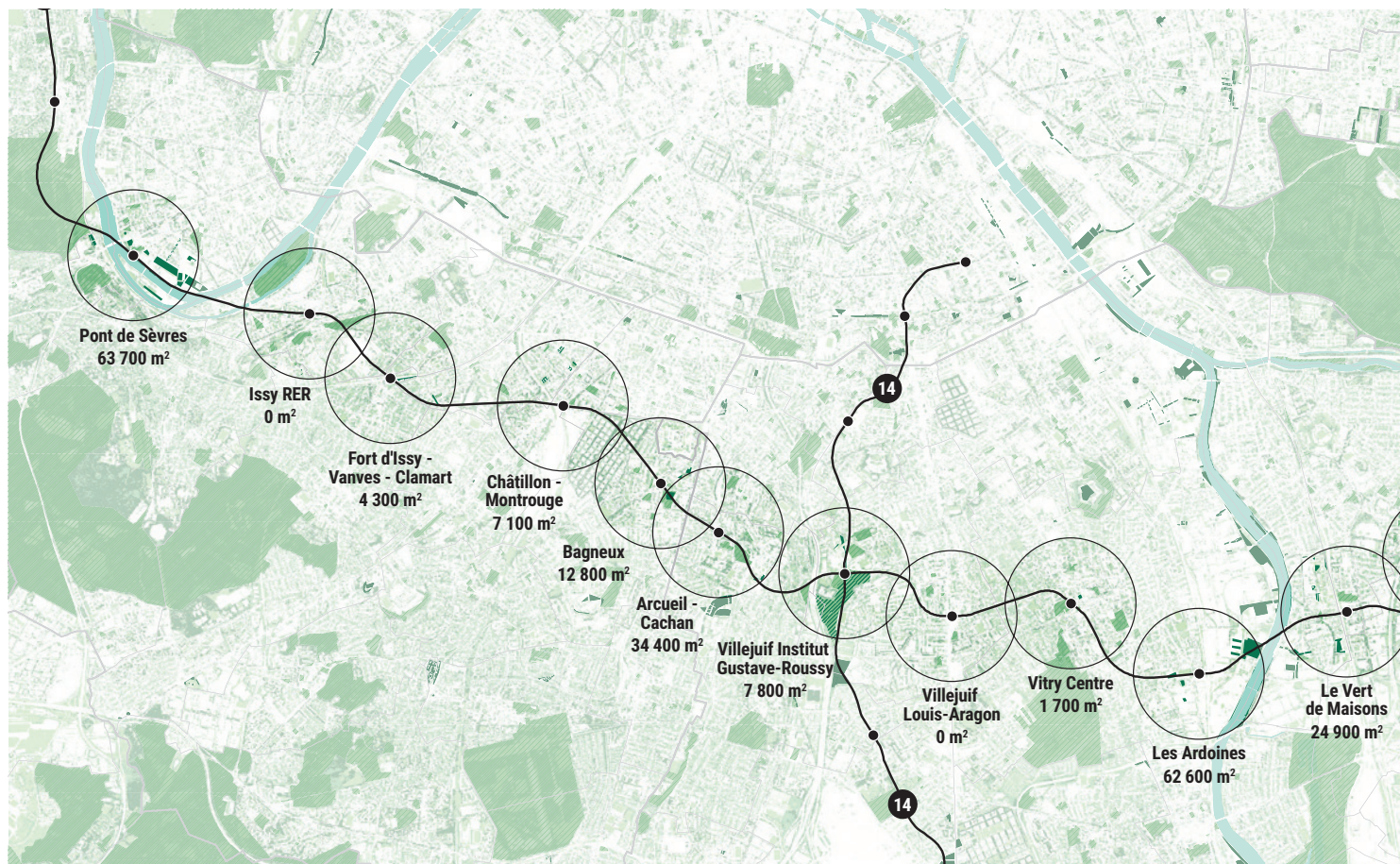
2 800

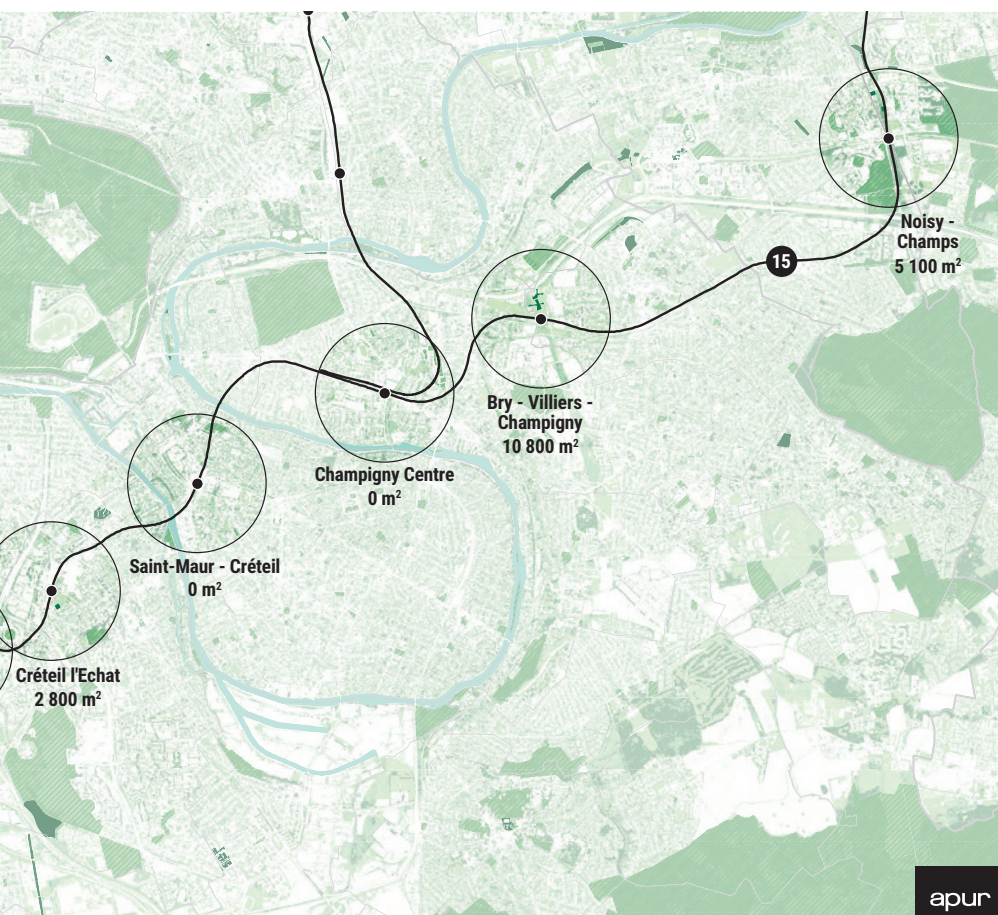
Nombre d'entrants
en correspondance
avec le GPE



2 lignes en passage

selon les scénarios
Desserte bus à terme





ESPACES VERTS EXISTANTS ET EN PROJET

Espaces verts publics

- Espace vert public existant
- Création d'espace vert public
- Requalification d'espace vert public

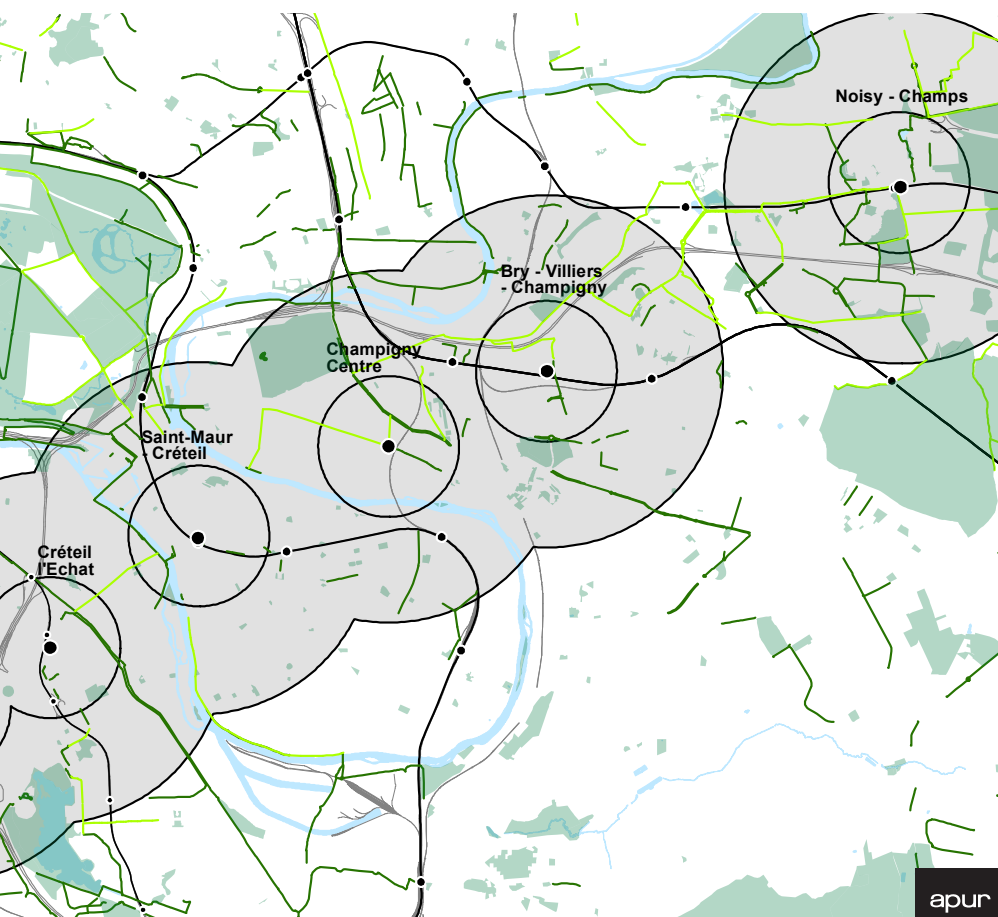
Noisy-Champs : 5 100 m² d'espaces verts publics en projet

Projets de transport en commun

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

Source : Apur, 2019

Peu de création d'espaces verts publics dans les projets des quartiers de gare de la ligne 15 sud.



MOBILITÉS DOUCES

Transport en commun existant

- Transilien, RER
- Métro - Tramway
- Transilien, RER
- Métro
- Tramway
- Piste ou bande cyclable en projet
- Piste ou bande cyclable existante
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Espace Vert
- Rayons de 800 m et de 2 km

Source : Apur/OSM 2018, Opendata département 92

Environ 60 km seulement de linéaires de piste ou bande cyclable dans le rayon de 800 m autour des futures gares de la ligne 15 sud et d'importantes discontinuités.

6^e enseignement : des nouveaux modes de faire à développer

Nouvelles méthodes : les projets dans les quartiers de gare s'ouvrent à de nouvelles façons de faire en lien avec la culture et l'apport de la SGP, mais aussi au travers de l'urbanisme temporaire, des appels à projets et des « Inventer », ou des démarches de co-construction avec les citoyens.

Mise en réseau : la cartographie des équipements en lien avec la nouvelle accessibilité montre des possibilités de mise en réseau dont les collectivités et, plus généralement, les acteurs publics (ARS, universités) ne se sont pas encore emparés. Cette mise en réseau va devoir s'articuler avec celles en cours au sein des territoires de la Métropole (équipements culturels, sportifs...).

Transition numérique : la mise en œuvre des nouvelles lignes du GPE intègre un réseau de fibre optique à forte capacité. Les fourreaux seront implantés dans le béton avec une durée de vie estimée à un siècle. Environ 260 points de sortie seront mis à la disposition des opérateurs, dans les gares et au niveau des puits de ventilation, au niveau desquels les fournisseurs d'accès pourront installer leurs équipements techniques.

Le nouveau réseau de fibre du GPE peut constituer une épine dorsale, sur laquelle s'appuyer. Il pourra sécuriser les réseaux, augmenter leur connectivité et faciliter de nouveaux déploiements. Cette infrastructure constitue aussi une réserve potentielle pour les besoins futurs.

Nouveaux outils : les nouveaux outils réglementaires tels que les permis d'innover, les dispositions pour limiter la création de places de parking dans les nouvelles constructions, ou bien encore les contrats de revitalisation commerciale (CRAC) etc. sont globalement assez peu cités et utilisés par les opérateurs



Installation artistique provisoire sur le chantier du Grand Paris Express dans la future gare d'Arcueil - Cachan

© Société du Grand Paris / Florence Joubert



Œuvre nomade, un belvédère installé en surplomb du chantier de la future gare de Noisy - Champs

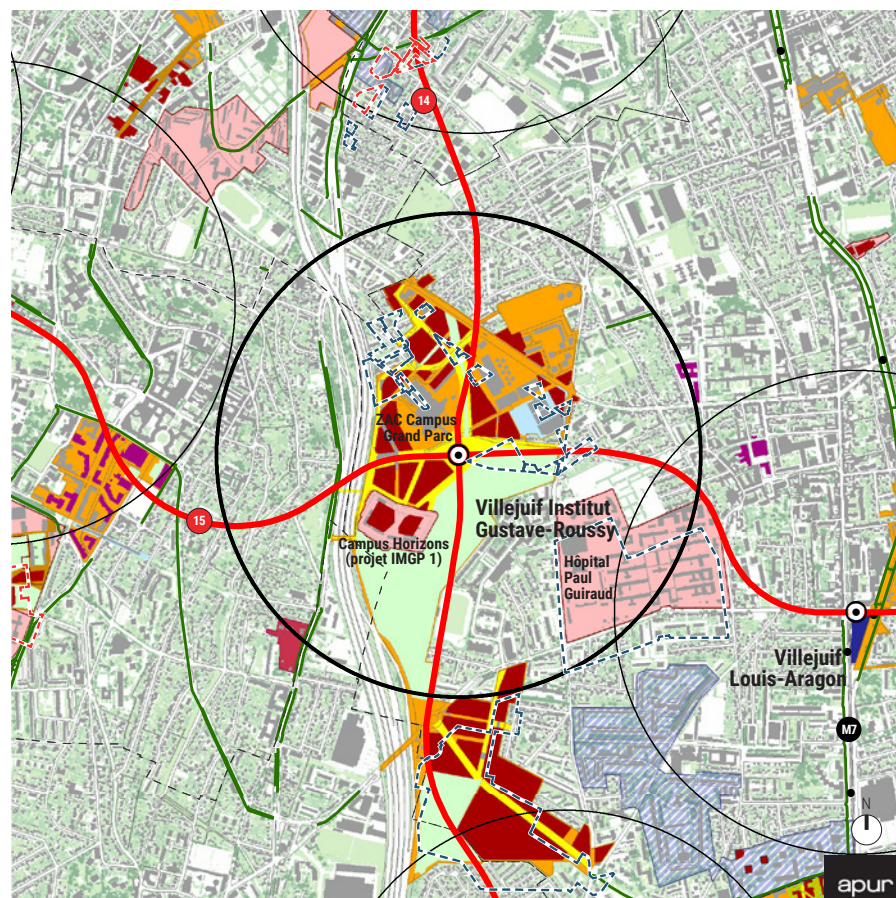
© Société du Grand Paris / Gérard Rollando

des projets qui se développent dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud.

Pour autant, les rez-de-chaussée actifs sont considérés comme essentiels pour accompagner la marche dans l'espace public. Ce sujet n'est guère mentionné par les opérateurs des projets alors même que les promo-

teurs soulignent ne pas dépendre des recettes fournies par ces surfaces dans leurs bilans d'opération. Le rez-de-chaussée actif demande par ailleurs, pour être polyvalent, une plus grande hauteur sous plafond qui peut nécessiter une dérogation au PLU pour ne pas perdre un étage courant.

L'exemple du recollement des projets dans le quartier de gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy



PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

Grand Paris Express (GPE)

- Ligne du Grand Paris Express
- Périmètre de 800 m autour des gares

Autres projets de Transport en Commun (TC)

- TC existant
- Tramway
- RER
- Tram - train
- Métro
- TCSP - TZEN

PROJETS URBAINS (janvier 2019)

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- Projet connexe Société du Grand Paris
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Bâti

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

Foncier de l'EPFIF

- Secteur de maîtrise foncière
- Secteur de veille foncière

Espace public et espace vert

- Création d'espace public
- Requalification de l'espace public existant
- Espace vert en projet
- Espace vert privé en projet
- Piste cyclable existante

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

	Hôpital Paul Guiraud	Campus Horizons	ZAC Campus Grand Parc
Communes de rattachement	Villejuif	Villejuif	Villejuif
Type de projet	Autre	IMGP 1	ZAC
Date d'achèvement	2019	2022	2027-2028
Surface au sol (ha)	20	3,5	82
Nombre de logements	579	439	4 300
Logements (m²)	39 951	11 940	215 000
dont logements sociaux (m²)	-	0	48 000
Bureaux (m²)	0	3 138	150 000
Activités (m²)	0	0	0
Equipements (m²)	0	4 163	20 000
Commerces (m²)	0	683	21 000
Surface totale (m²)	39 951	23 422	415 000
Densité bâtie du projet *	0,20	-	0,51
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Villejuif Opérateur : Vinci Immobilier	Legendre Immobilier	EPT 12/ SADEV 94 Opérateurs : Linkcity, La Française, Nacarat
Maîtrise d'oeuvre / architecte coordinateur	-	ANMA	TVK / TER

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



© TVK - EPT 12 - SADEV 94



ANMA - ©Edouard Maréchal

Pour conclure

L'analyse des projets d'aménagement en cours et à venir dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express montre **des mutations plutôt positives au regard du nombre de logements, de la diversité du parc social, de la mixité fonctionnelle, avec deux risques** :

- une **accentuation du décalage** dans le calendrier des mutations entre l'ouest et l'est (déjà 10 ans entre Pont de Sèvres et Noisy – Champs) ;
- un **développement de 80 % des tissus existants dans le cadre des PLU, aujourd'hui peu incitatifs** en termes de mixité et densité, d'où un enjeu pour les futurs PLUi et le SCOT.

Elle met aussi en évidence que les mutations sont à **accélérer sur les questions environnementales, l'innovation et l'espace public**. La prise en

compte insuffisante de ces questions pourrait trouver une réponse avec :

- une meilleure coordination des opérateurs. Ces opérateurs, ayant des champs de compétences limités, ne peuvent pas établir de projets transversaux ;
- l'utilisation optimisée des nouveaux outils à disposition (permis d'innover, loi Elan etc.) ;
- des ateliers d'échanges (revues de projets), l'édition des cahiers de recommandations collectifs, bonnes pratiques, qui pourront alimenter les PLU, PLUi, voire le SCOT ;
- une recherche de financements auprès des institutions telles que la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), l'Europe, la Métropole du Grand Paris (MGP) et l'inscription des lignes d'actions aux Contrats de plans portés par la Région et l'État.



La version complète de l'étude est en ligne sur le site de l'Apur :

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mutations-quartiers-gare-ligne-15-sud>

Directrice de la publication : **Dominique ALBA**

Étude réalisée par : **Luisa COPPOLINO, Clémence ESTRADA, Clément MARIOTTE**

Sous la direction de : **Stéphanie JANKEL et Patricia PELLOUX**

Cartographie et traitement statistique : **Christine DELAHAYE, Marie PHILIPPE, Laurent PLANCHOT, Sandra ROGER, Pascale SARAZIN, Anne SERVAIS, Gustavo VELA**

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

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

Avec le concours de :

- la **Société du Grand Paris** : Catherine BARBÉ, assistée par Noa BENHAIEM, Julien PEYRON, Ioannis VALOUGEORGIS
- la **DRIEA** : Éric CHOMETON
- **Grand Paris Aménagement** : Marie GHIRINGHELLI, Maxime IRAGNES, Damien ROBERT, Alexandra VERGUET
- l'**EPFIF** : Georges BEATON, François BERTRAND, Jean FOISIL, Julien PLACE

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 :

