



# Métropole du Grand Paris étude de la Trame viaire et Observatoire des quartiers de gare du nouveau réseau du Grand Paris

Dominique Alba

DG Apur

Toulouse le 23 septembre



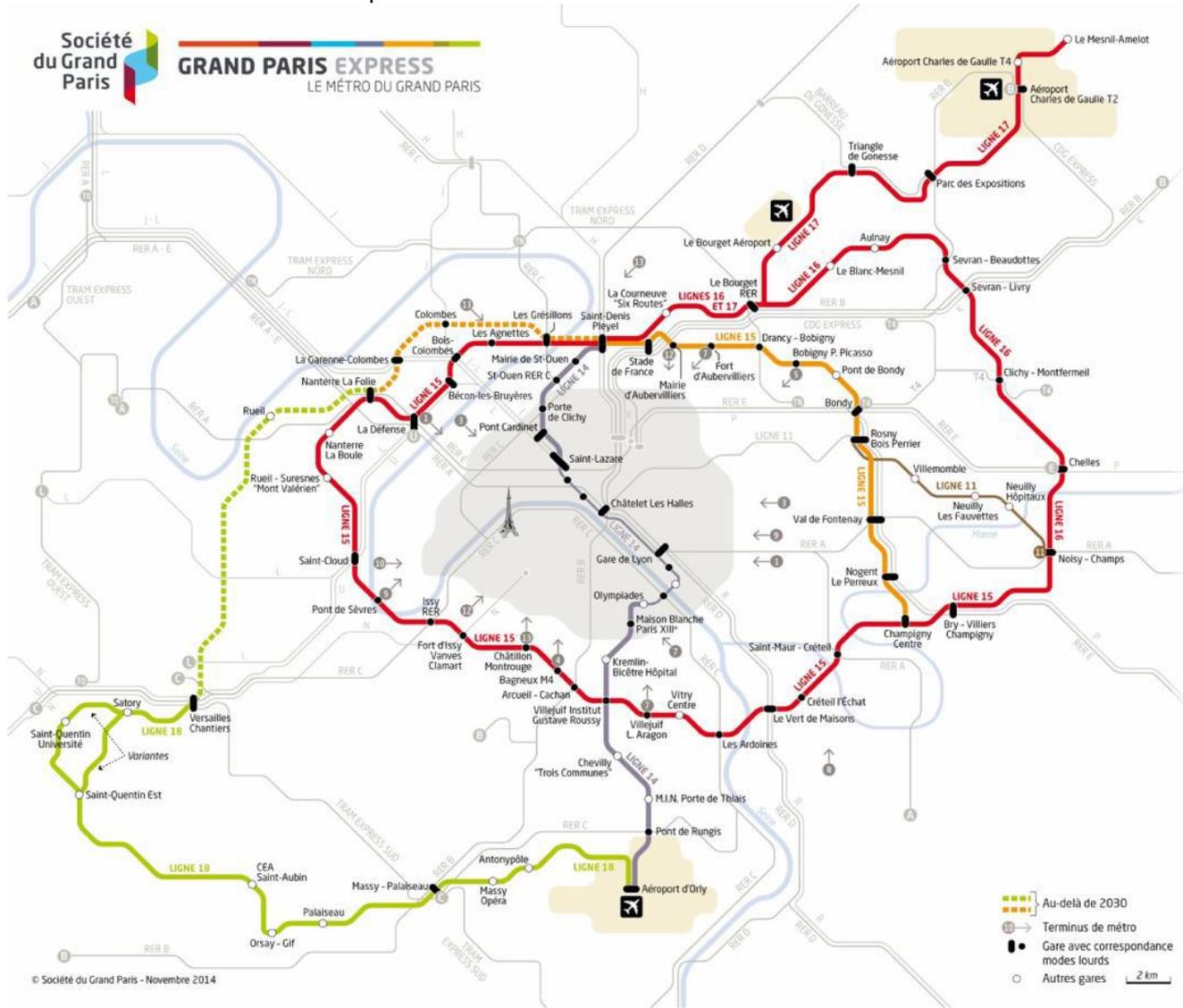
17 bd Morland- 75 004 Paris  
tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - fax : + 33 (0)1 42 76 24 05  
<http://www.apur.org>



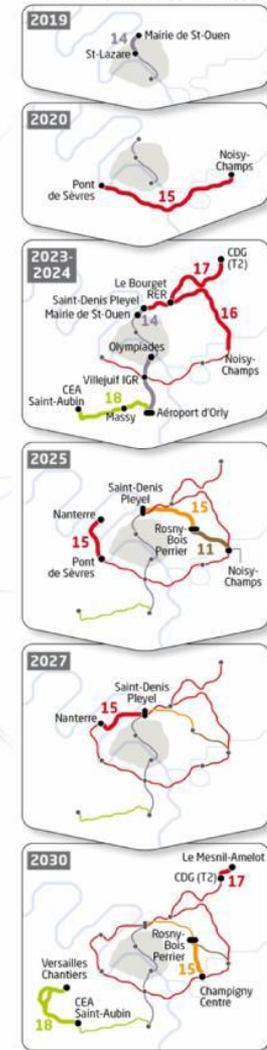
# Le Réseau du Grand Paris Express



**GRAND PARIS EXPRESS**  
LE MÉTRO DU GRAND PARIS



## Horizons de mises en service



**195 km** de ligne de métro automatique pratiquement entièrement en souterrain  
**4 lignes nouvelles, 69 gares** dont 80% en correspondance  
**2 millions** de voyageurs par jour

# Un projet exceptionnel qui articule une nouvelle offre de transport et des projets de développement territorial

Les objectifs sont définis dans la **loi relative au Grand Paris** de juin 2010 et les décrets d'application et sanctuarisés dans le Schéma directeur régional IdF (SDRIF)

Le métro du Grand Paris (RGPE) s'inscrit dans le **Nouveau Grand Paris des transports** qui comporte 2 volets : modernisation et extension des réseaux existants en IdF, portée notamment par la Région et le STIF, d'une part et la création des 69 gares du RGPE mis en œuvre par la Société du Grand Paris.

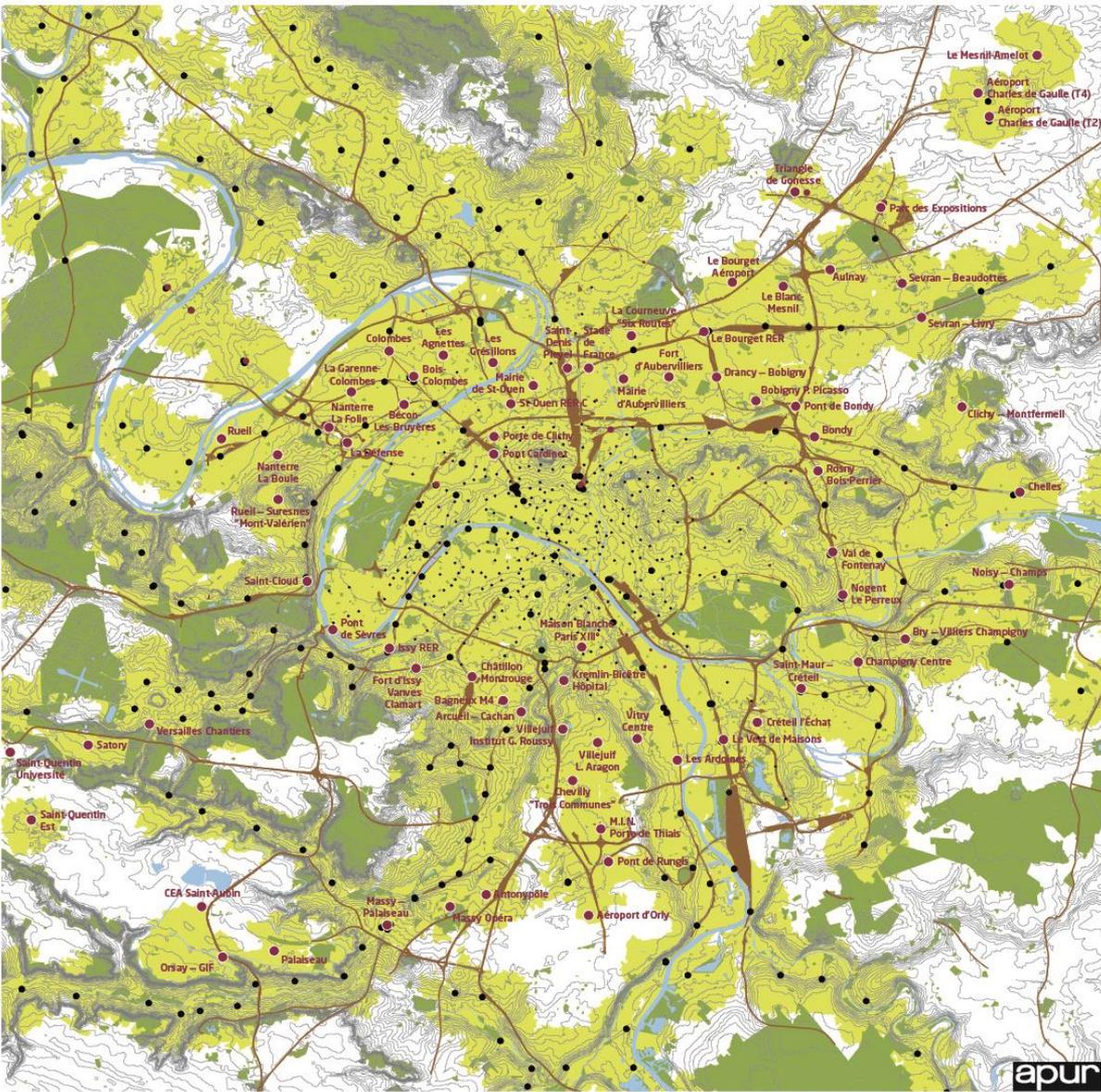
A l'échelle régionale l'objectif est de créer **70 000 logements par an**. Les quartiers de gare sont ciblés comme territoires de développement prioritaires de l'offre de logements.

Le projet de transport est aussi une composante des **contrats de développement territorial** qui articulent le développement urbain, économique et social en lien avec la nouvelle offre de transport, comme par ex dans le CDT Campus Sciences et Santé ou bien encore Paris Saclay.

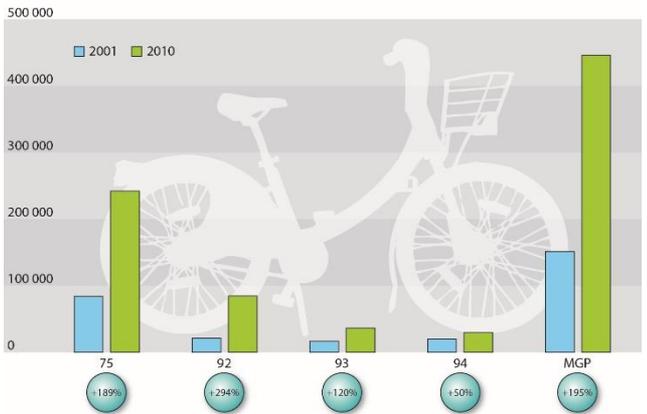




# et une nouvelle accessibilité



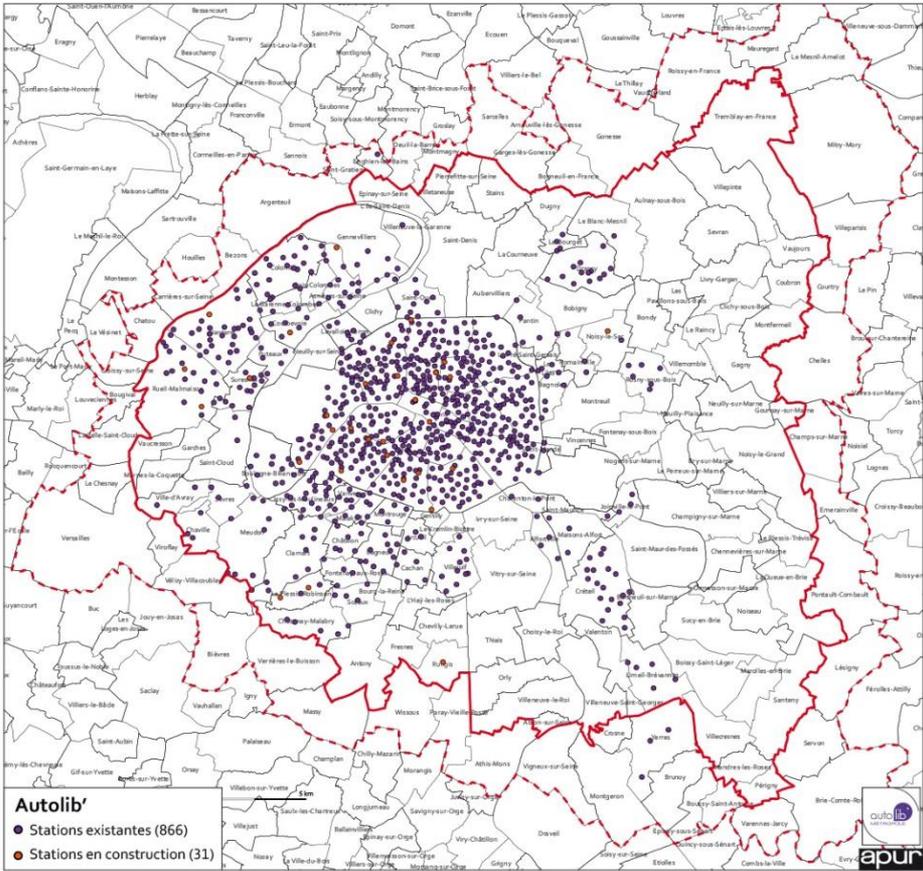
L'évolution de nombre de déplacements en vélo entre 2001 et 2010



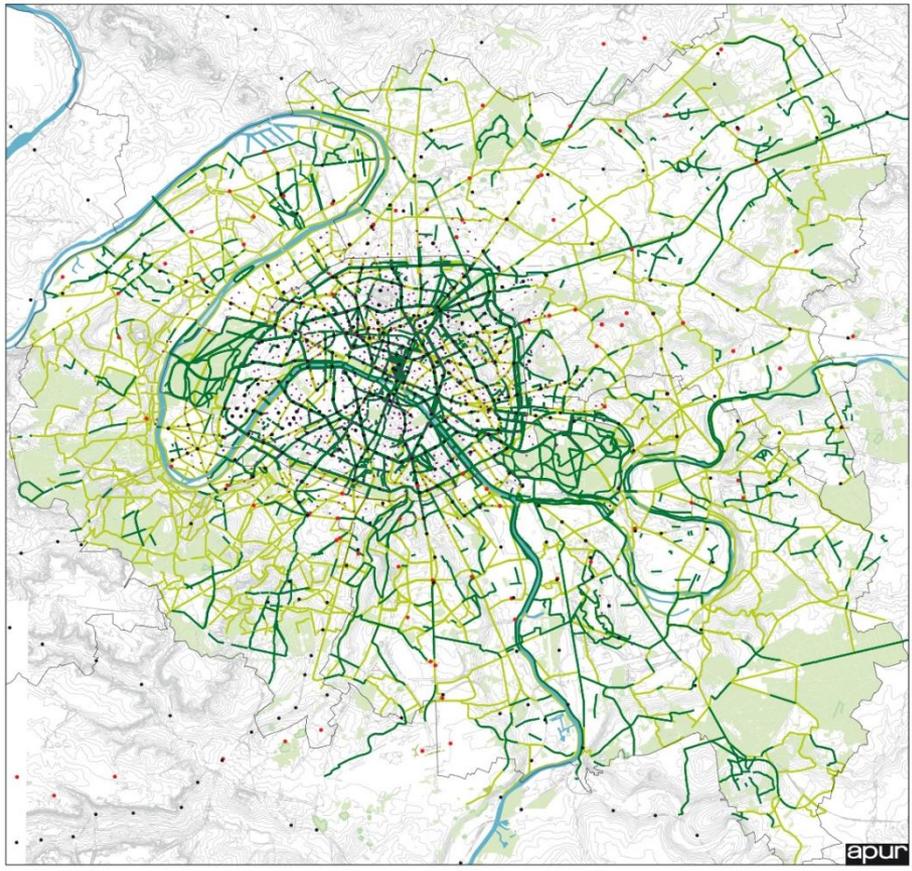
Source : STIF-DRIEA, Enquête Globale de Transport 2001 et 2010



Les nouvelles mobilités : Autolib', auto-partage, covoiturage...



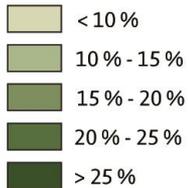
L'usage croissant du vélo



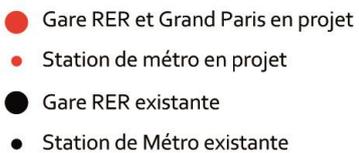
# à organiser dans une trame viaire incomplète

Les espaces de voirie rapportés  
à un carroyage de 500 m

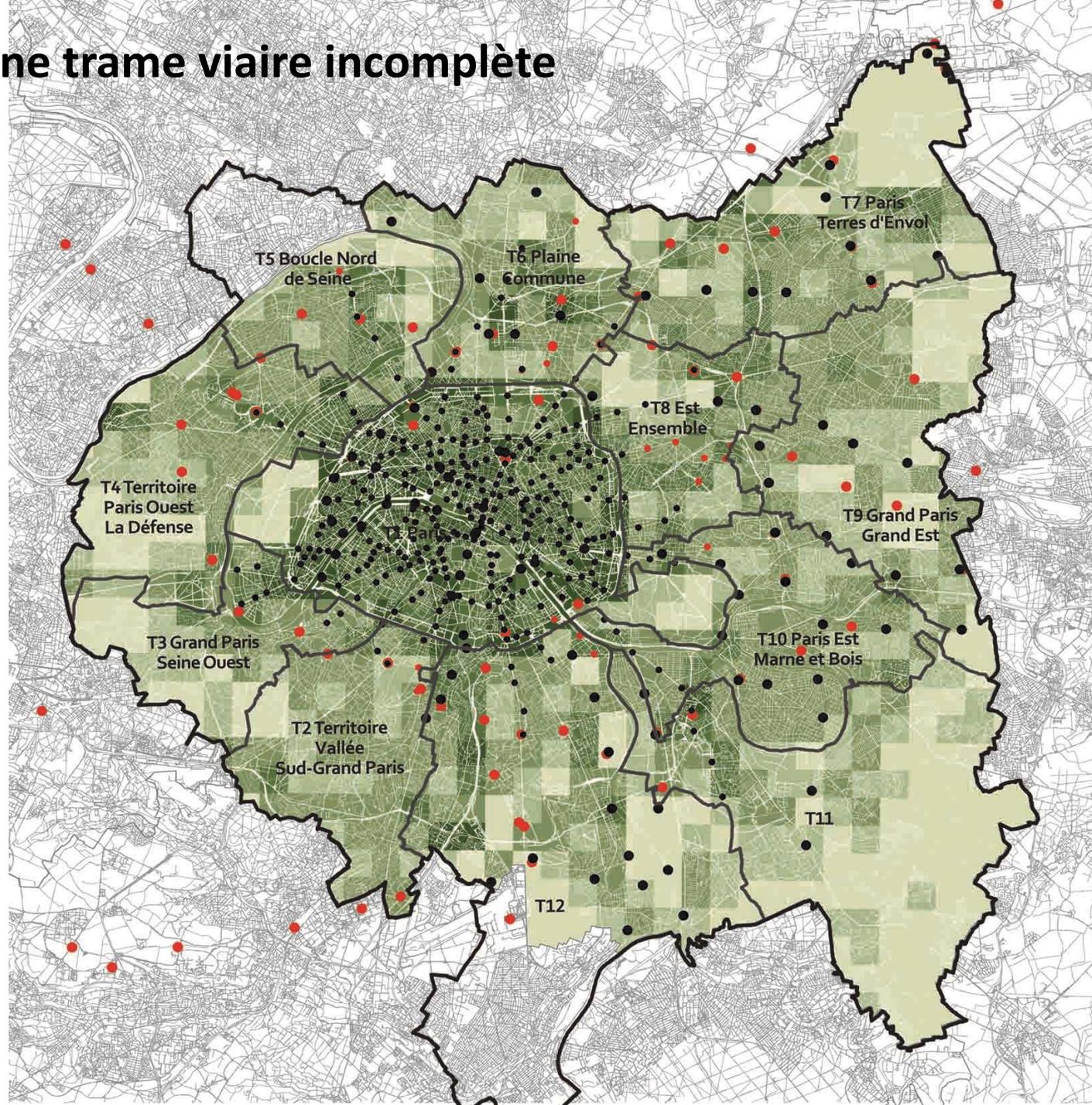
Ratios des espaces de voirie



Gares ou stations de transport ferré

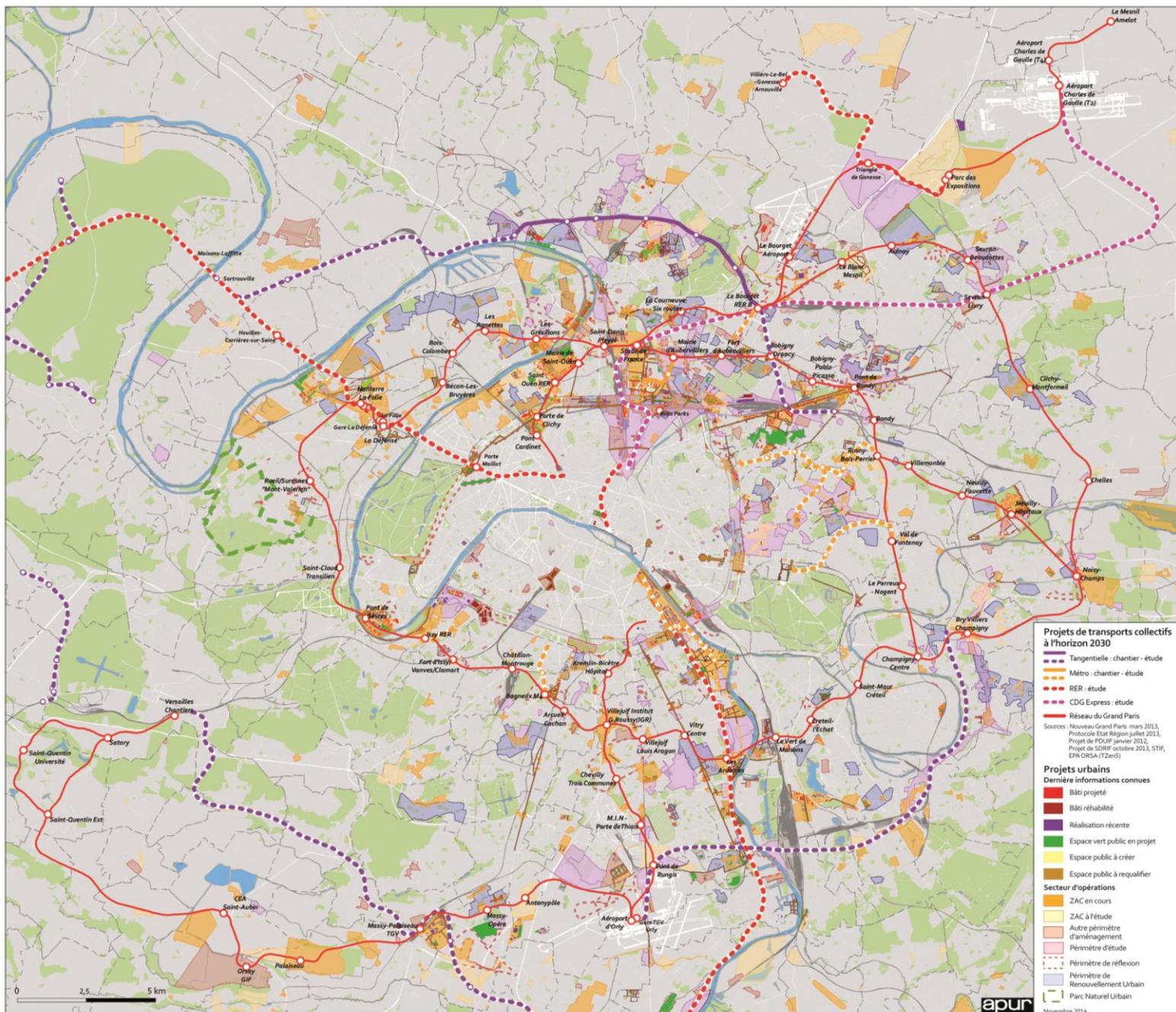


Source : Apur/BdRef  
Février 2013





# Les projets d'urbanisme et de transport



# L'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Un outil partenarial mis en œuvre par l'Apur avec la SGP et de la DRIEA.

**Pour la SGP**, il s'agit de disposer d'un diagnostic urbain partagé sur chaque quartier et son environnement et pouvoir comparer les quartiers entre eux.

**Pour la DRIEA**, il s'agit de disposer d'un outil d'observation pour appuyer son suivi de la mise en œuvre des politiques publiques, de l'évolution des documents de planification (PLU, PLH) et des projets d'aménagement.

**Pour l'Apur**, il s'agit d'approfondir sa connaissance de la métropole du Grand Paris e d'apporter son expertise prospective .

## Une méthode progressive

2013 : Réalisation d'une préfiguration de l'observatoire sur 6 quartiers de gare tests

2014 : Lignes 15 sud et 16,

2015 : Lignes 14, 15 ouest, est et nord,

2016 : Lignes 17 et 18.

# Une présentation de l'observatoire à deux échelles

## Analyse croisée des quartiers de gare

Pour comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres

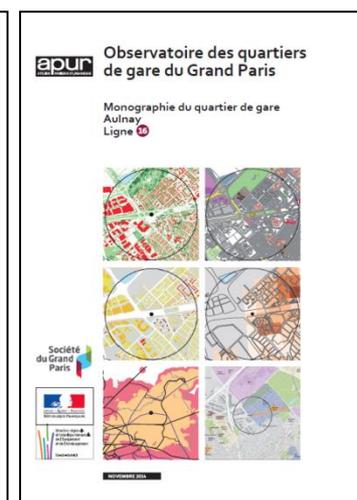
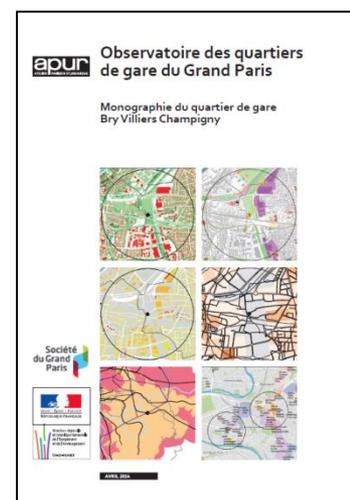
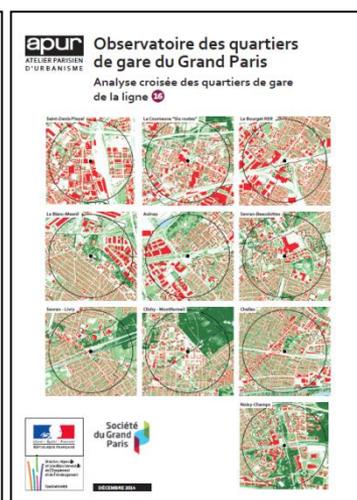
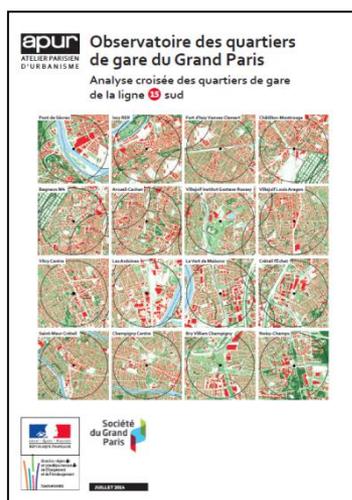
Pour commencer à construire des typologies des quartiers de gare

## Monographies de chaque quartier de gare

Pour détailler les caractéristiques de chaque quartier

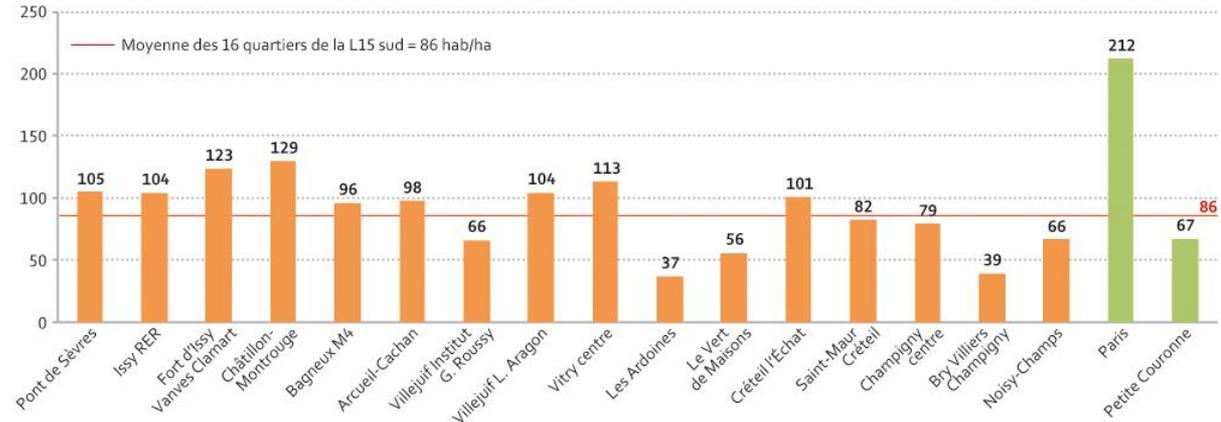
Pour resituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, par rapport à la commune / au département / à la Petite couronne

→ Une base de données fine et factuelle, partagée avec les acteurs locaux, la DRIEA et la SGP qui peut servir de point de départ aux discussions à venir



# 1. Les densités de population

Les densités de population dans les quartiers de gare en 2010 **15**  
(nombre d'habitants par hectare)



Sources : Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

**Des densités de population élevées :**

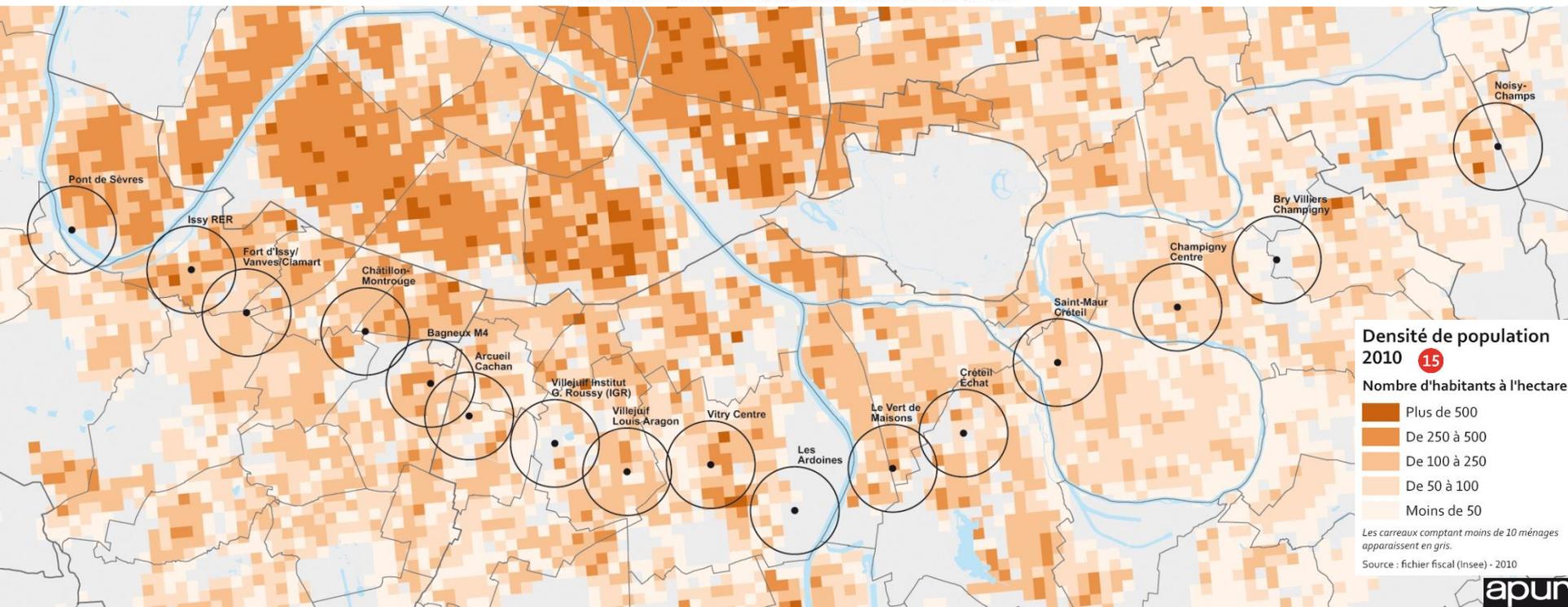
Fort d'Issy Vanves Clamart, Châtillon-Montrouge, Vitry Centre

**Des densités intermédiaires :**

Noisy-Champs, Villejuif IGR

**Des quartiers de gare actuellement peu peuplés :**

Les Ardoines, Bry Villiers Champigny

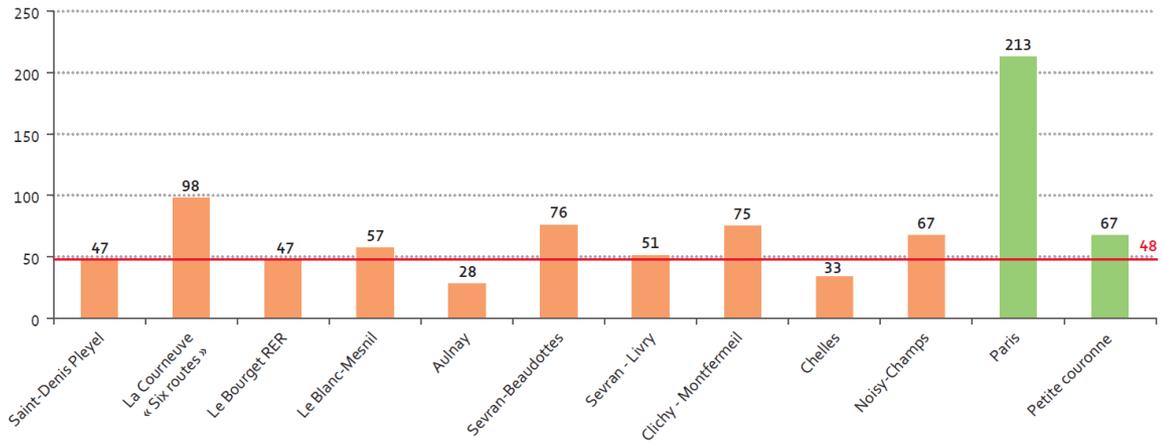


# 1. Les densités de population

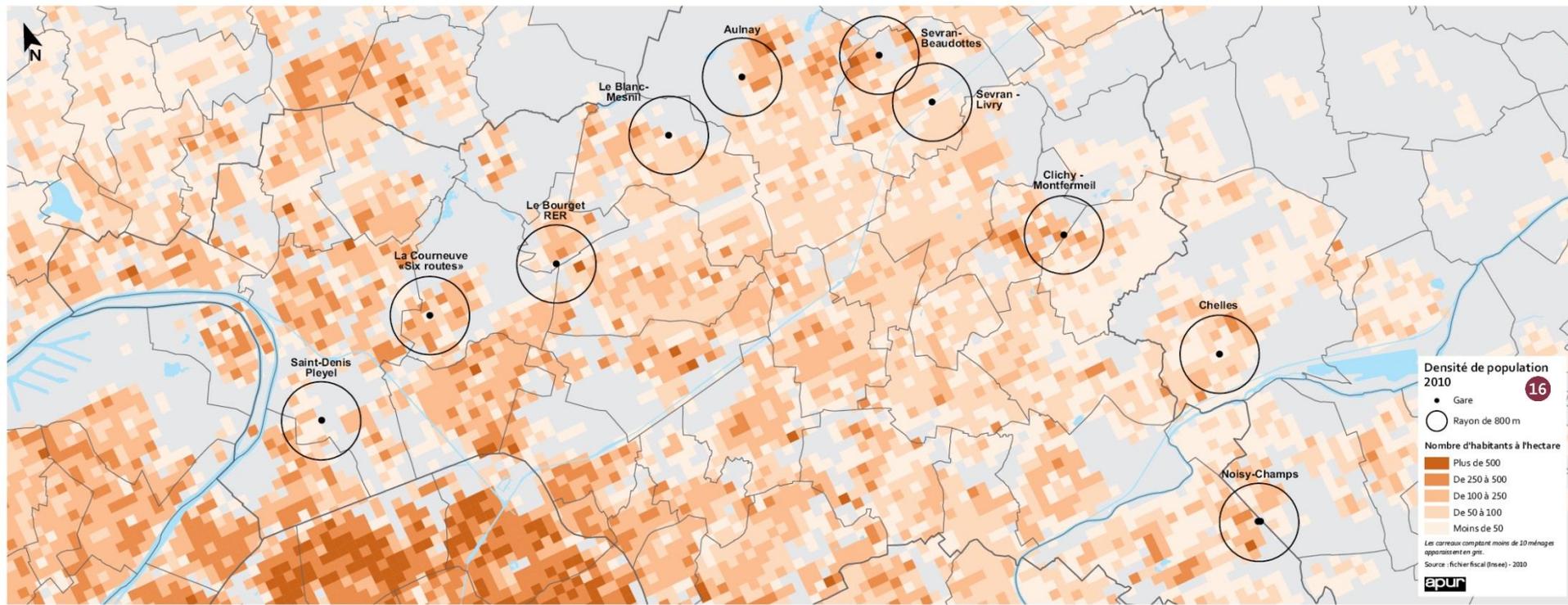
Des densités de population proche de celle de la petite couronne :  
Sevrans-Beaudottes, Clichy-Montfermeil

Des densités faibles :  
Aulnay, Chelles

La densité de population dans les quartiers de gare (nombre d'habitants par hectare) **16**

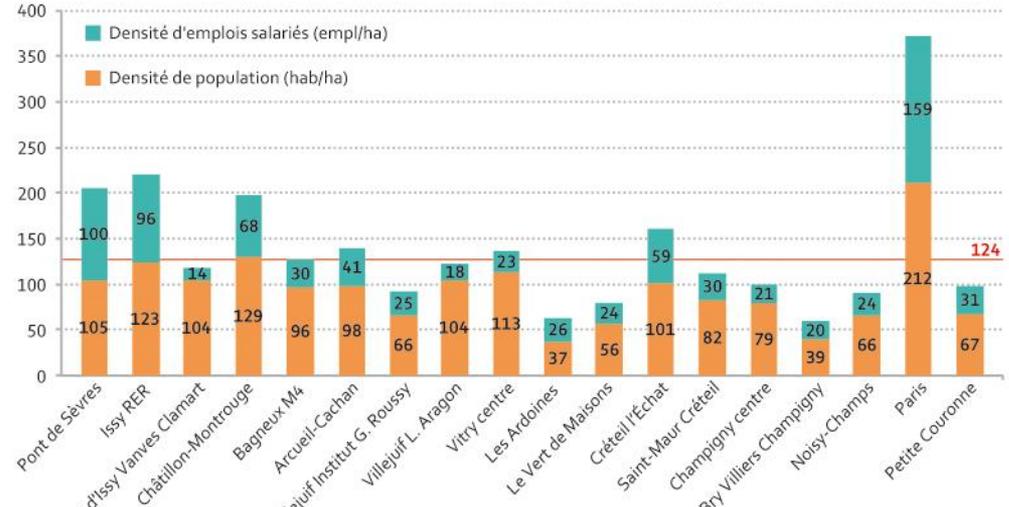


Source : Insee, recensement 2010



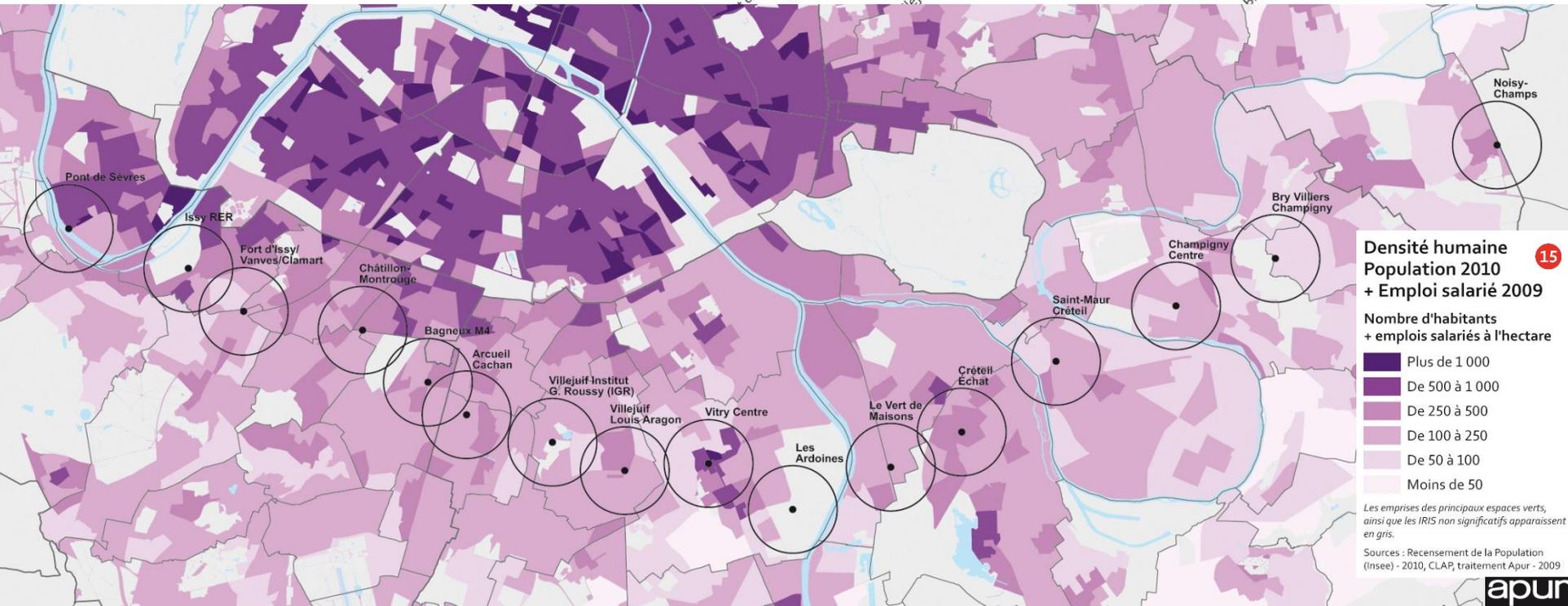
# 1. Les densités d'emplois et la mixité fonctionnelle

Les densités cumulées d'habitants et d'emplois <sup>15</sup>  
(population + emplois salariés à l'hectare)



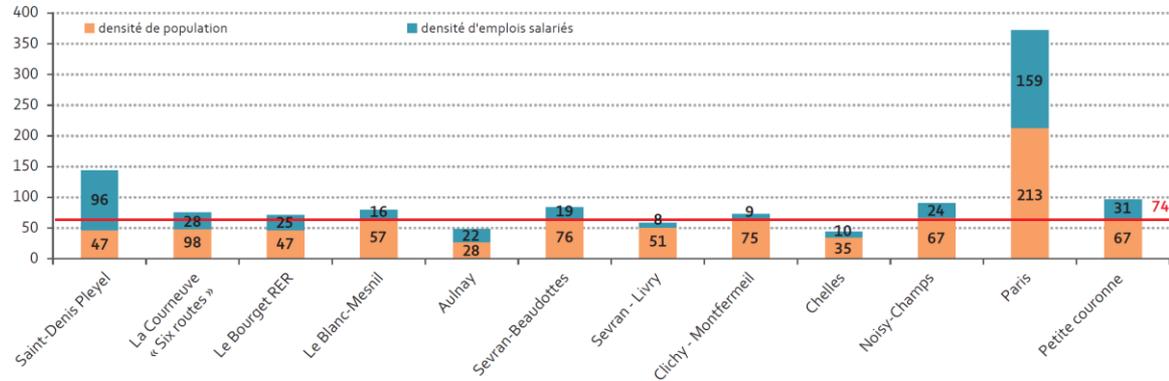
Des quartiers pour la grande majorité à dominante résidentielle

Trois quartiers plus mixtes :  
Pont de Sèvres, Issy RER, Les Ardoines



# 1. Les densités d'emplois et la mixité fonctionnelle

Les densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés par hectare) <sup>16</sup>

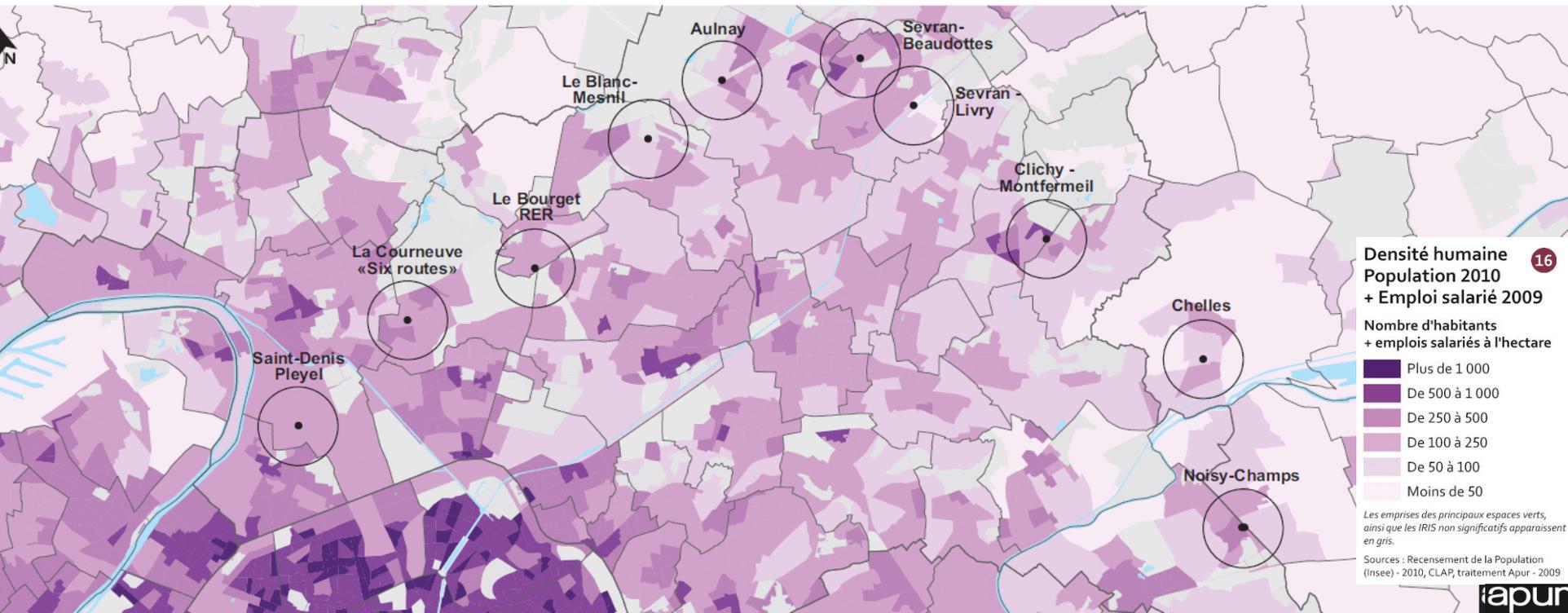


Source : Insee, Recensement 2010, Clap 2009

Des quartiers résidentiels, très moyennement denses, au taux d'emploi compris entre 0,5 et 1.

Des quartiers à très forte dominante résidentielle : Sevran - Livry, Clichy-Montfermeil

Des quartiers mixtes, au taux d'emploi élevé : Saint-Denis Pleyel, Aulnay, Le Bourget RER



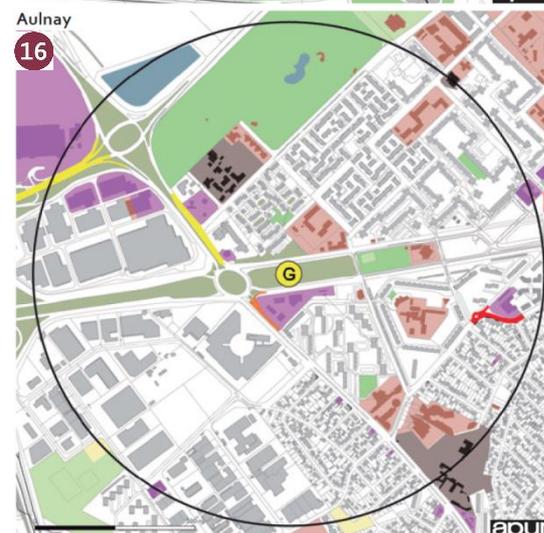
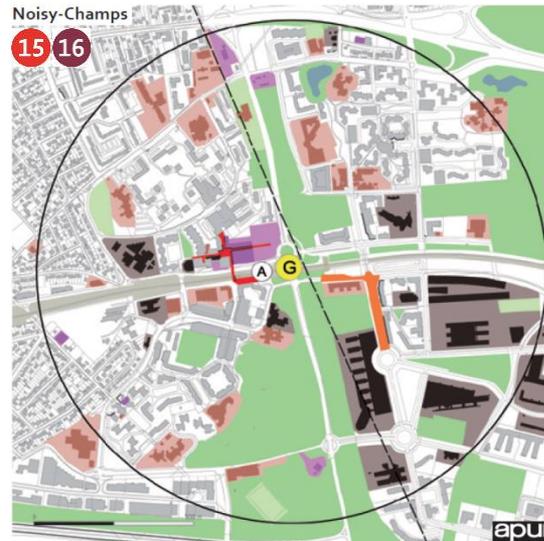
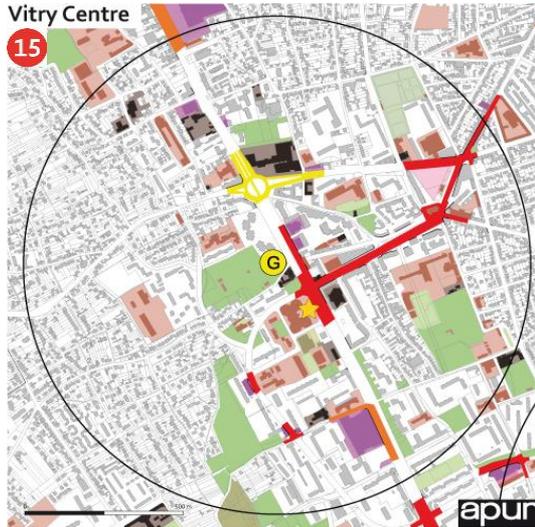
# 2. Les centralités

Des quartiers avec des centralités globales (Vitry Centre) ou des équipements à rayonnement métropolitain (Noisy – Champs)

Des centralités locales fortes : Villejuif Louis Aragon

Des quartiers proches de centralités locales qui pourraient se prolonger jusqu'à la gare: Champigny Centre

Des quartiers sans centralité : Aulnay



## Éléments de centralités

### Centralités

- Locale
- Mixte
- Globale

### Équipement

- Local (de proximité)
- Global (métropolitain)
- ★ Mairie, hôtel de ville
- Station RER et métro
- G Nouvelle gare
- Gare RATP et SNCF

### Commerce et animation

- Linéaire commercial
- Grande emprise commerciale
- Marché

### Grande emprise végétalisée

- Espace vert (parcs, institutions, friches)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain agricole

### Grande emprise et infrastructure

- Service urbain
- Grande infrastructure de transport
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau autoroutier
- Réseau hydrographique

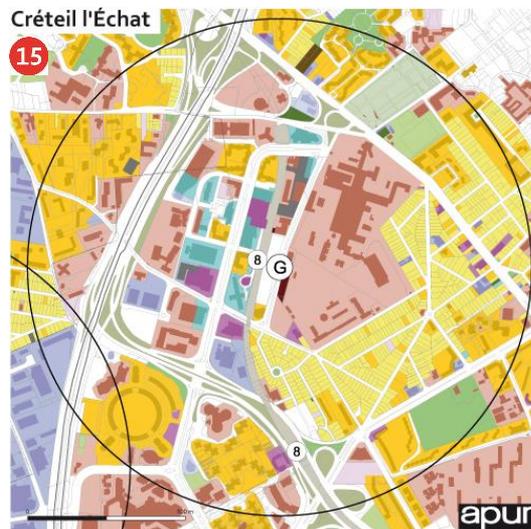
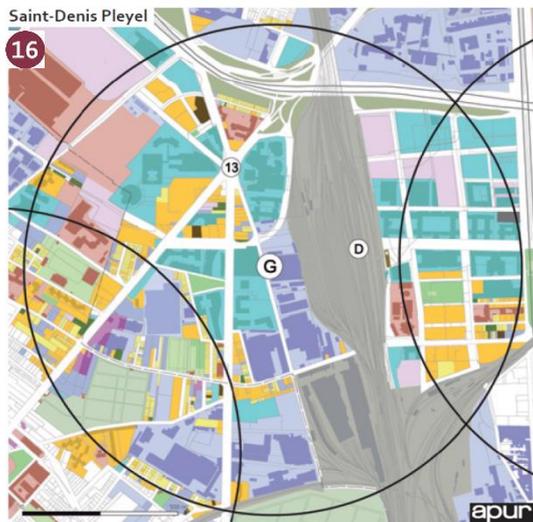
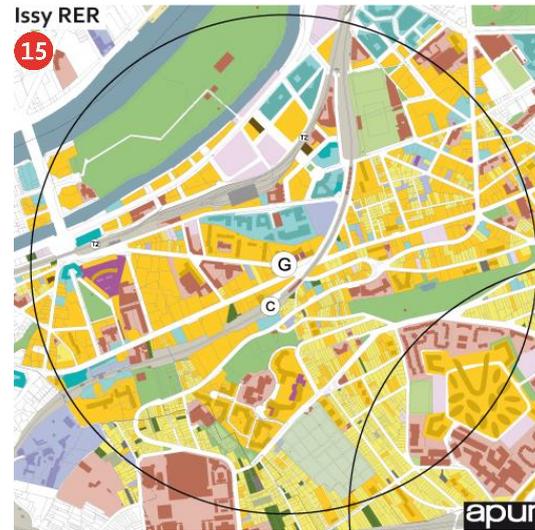
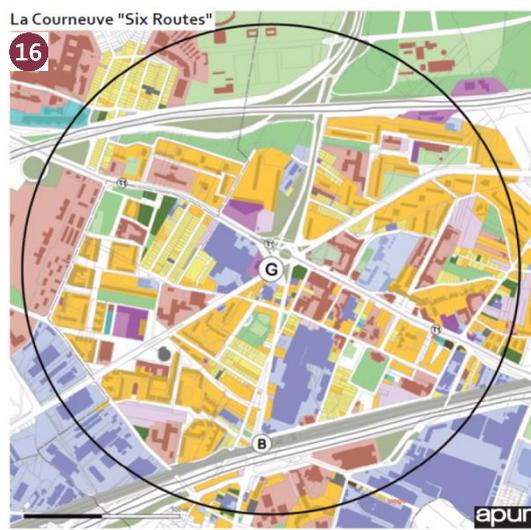
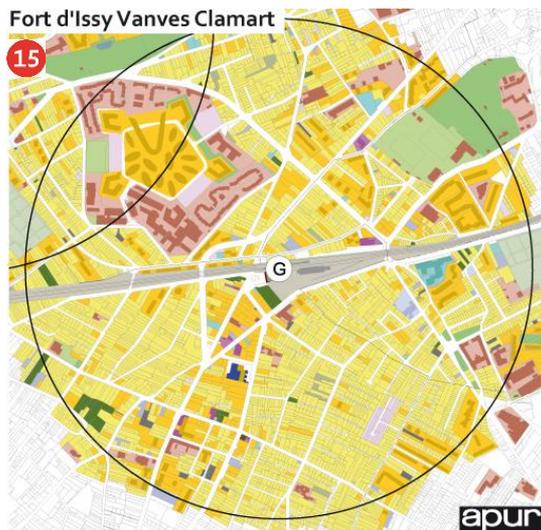
Source : Apur octobre 2013

# 3. Le cadre urbain à travers les fonctions urbaines

Des quartiers résidentiels à dominante pavillonnaire : Fort d'Issy Vanves Clamart

Des quartiers résidentiels à dominante d'habitat collectif : La Courneuve « Six Routes »

Des secteurs d'activités : Issy RER (tertiaires), Saint-Denis Pleyel (industrielles et tertiaires), Créteil l'Échat (équipements)



## Fonctions dominantes

### Logement

- Discontinu collectif
- Continu collectif
- Individuel
- Hôtel

### Équipement

- Public ou privé
- Emprise commerciale
- Marché couvert
- Station RER, métro et/ou tramway existante
- Station du RGPE
- Parking / local technique

### Emprise d'activité

- Activité tertiaire
- Activité économique et/ou industrielle

### Emprise non bâtie

- Espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain non bâti
- Ruine, friche ou terrain nu

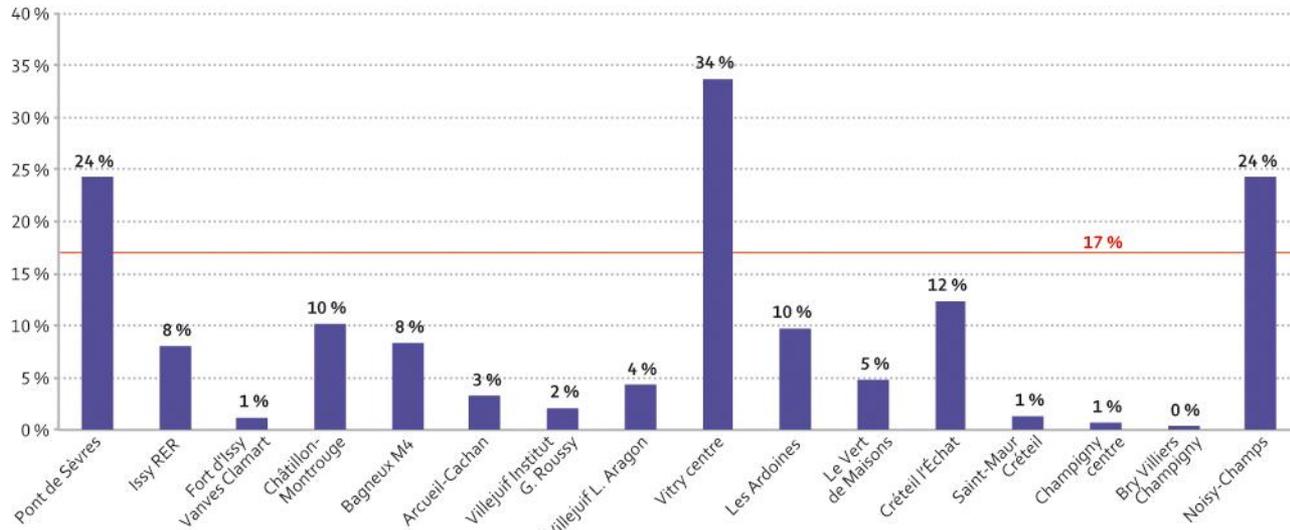
### Emprise en travaux

- Chantier en cours

Source : Apur mars 2014

# 3. Le cadre urbain à travers les hauteurs de bâti

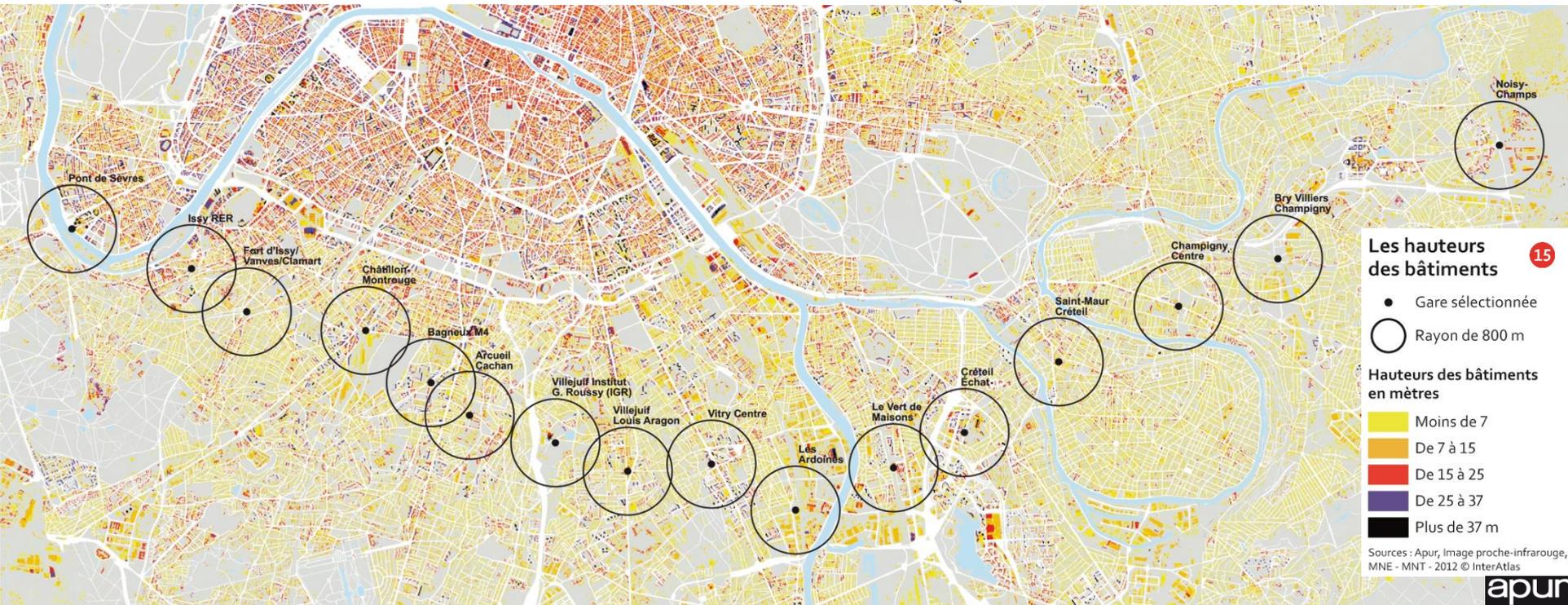
Part des surfaces bâties dans les bâtiments de plus de 25 m



**Des immeubles de grande hauteur :**  
Pont de Sèvres, Vitry Centre, Noisy-Champs

**Des quartiers où se mêlent les immeubles de grande hauteur et de petite échelle :**  
Châtillon-Montrouge, Bagneux M4

**Des quartiers de tissus de petite échelle, avec quelques bâtiments hauts :**  
Saint-Maur Créteil

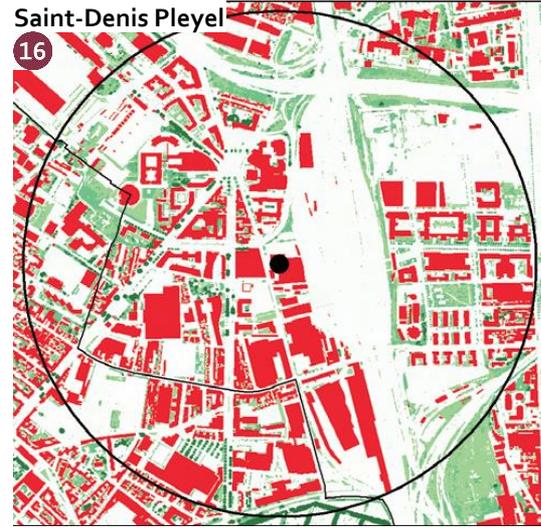
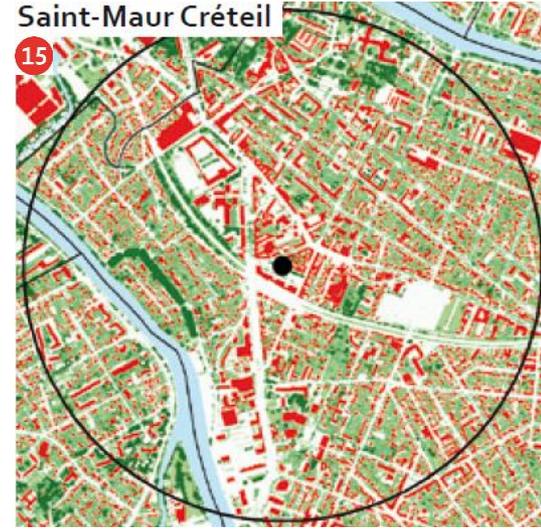
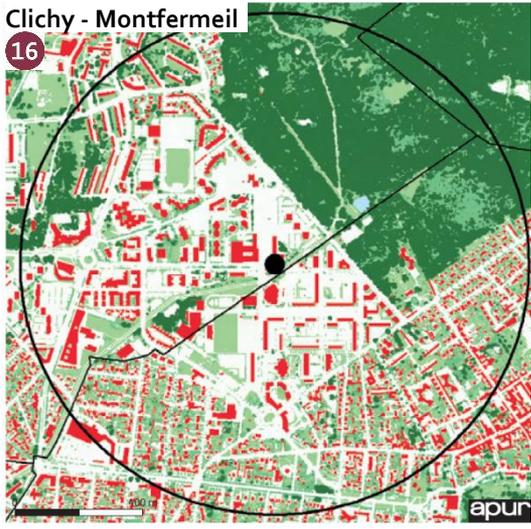


# 3. Le cadre végétal des quartiers

Des quartiers au **couvert végétal très important** : Clichy – Montfermeil (52 %)

Des quartiers où l'importance du couvert végétal est due aux **nombreux jardins privés** : Saint-Maur Créteil (42 %)

Des quartiers avec un **moindre couvert végétal** : Saint-Denis Pleyel (16 %)



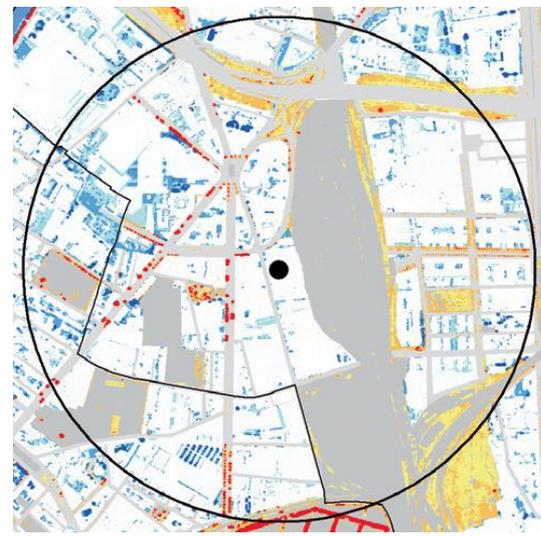
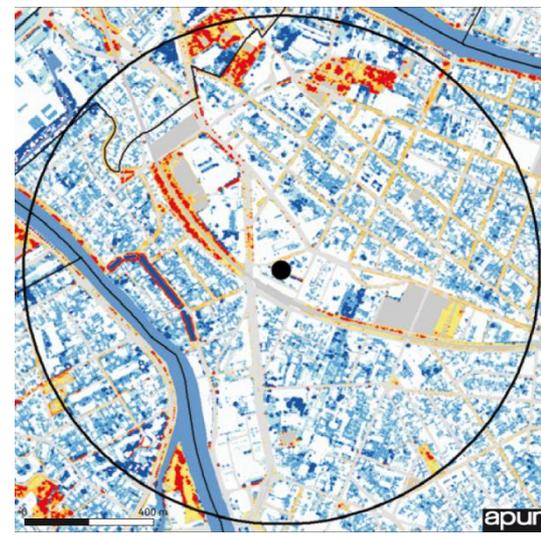
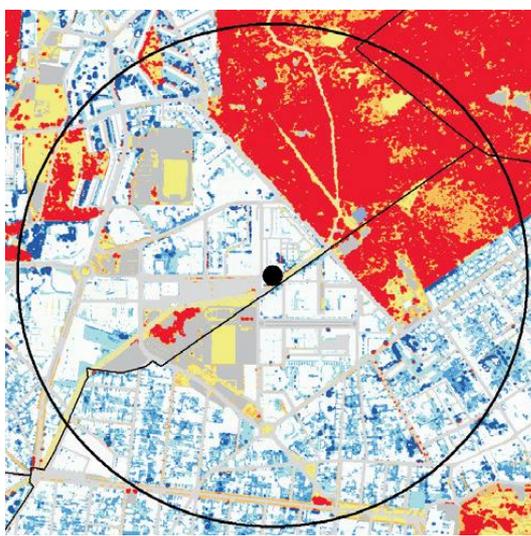
Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m
- bâtiments

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



Hauteurs de la végétation dans le domaine public et les espaces privés

- gare
- périmètre 800m

Espaces privés

Hauteurs de la végétation

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

Domaine public

Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

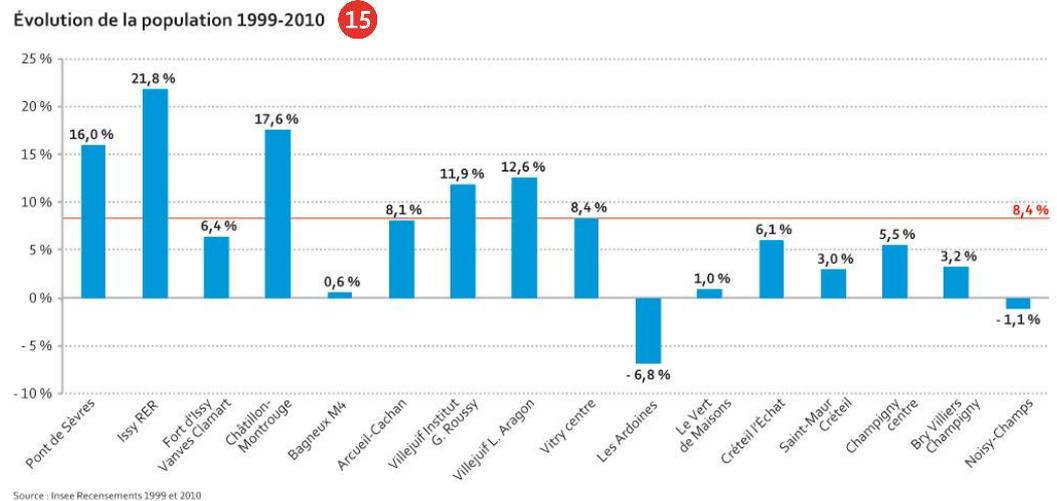
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas

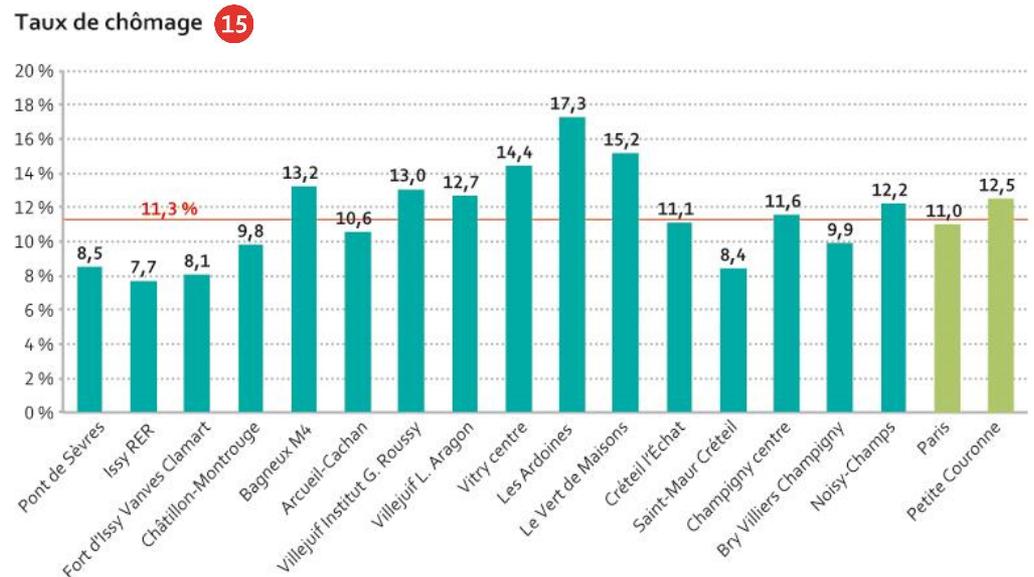
# 4. Les évolutions démographiques

**Des quartiers en forte croissance :**  
Issy RER (+ 21,8%)

**Des quartiers stables ou en légère décroissance :**  
Noisy-Champs (-1,1%), Les Ardoines (-6%)



**Un taux de chômage plus élevé en « milieu de ligne » :**  
Villejuif IGR, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre,  
Les Ardoines, Le Vert de Maisons



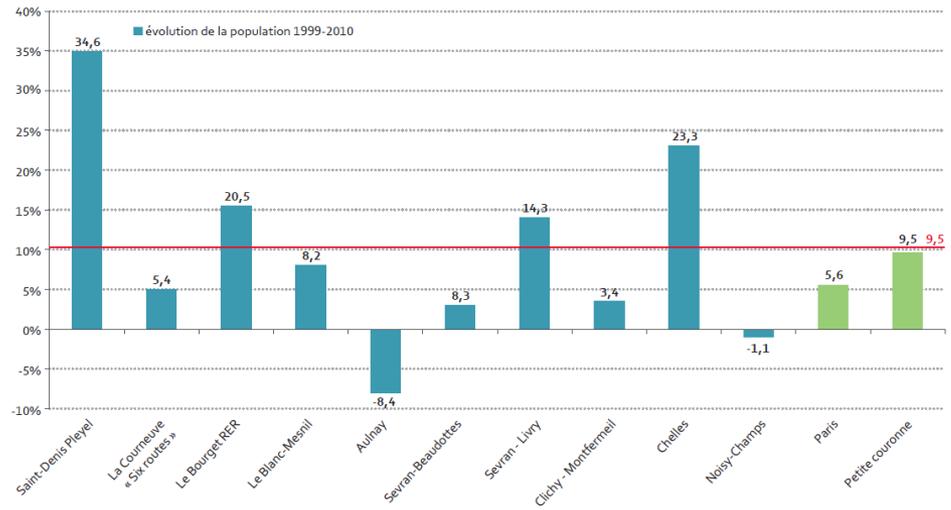
# 4. Les évolutions démographiques

**Des quartiers en forte croissance :**  
 Saint-Denis Pleyel (+ 34,6%), Chelles (+23,3%)

**Des quartiers stables ou en légère décroissance :**  
 Noisy-Champs (-1,1%), Aulnay(-8,4%)

Évolution de la population 1999-2010

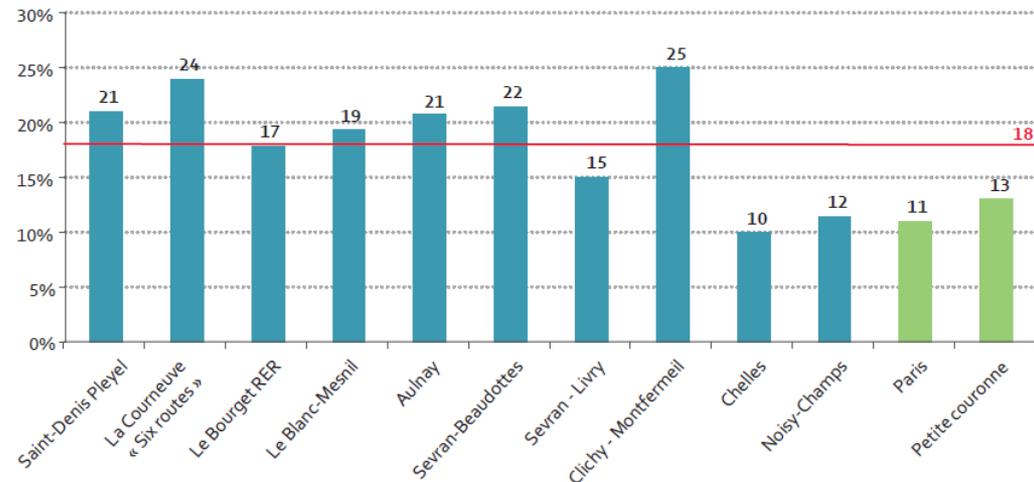
16



**Un taux de chômage partout élevé sauf à l'extrémité est de la ligne :**  
 Chelles (10%) et Noisy – Champs (12%)

Taux de chômage

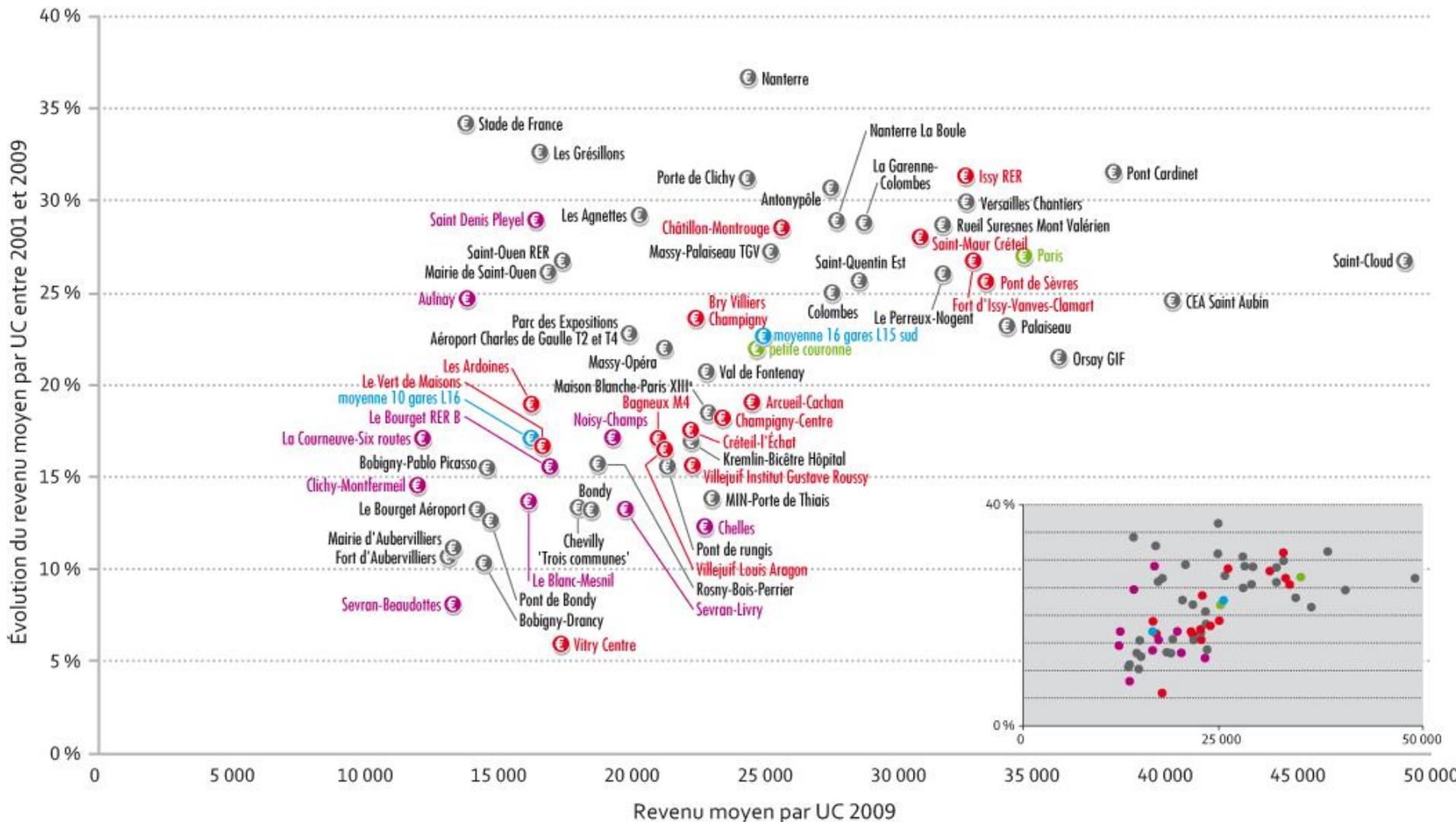
16



Source : Insee, Recensement 2010

# 4. Les évolutions sociales

Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009

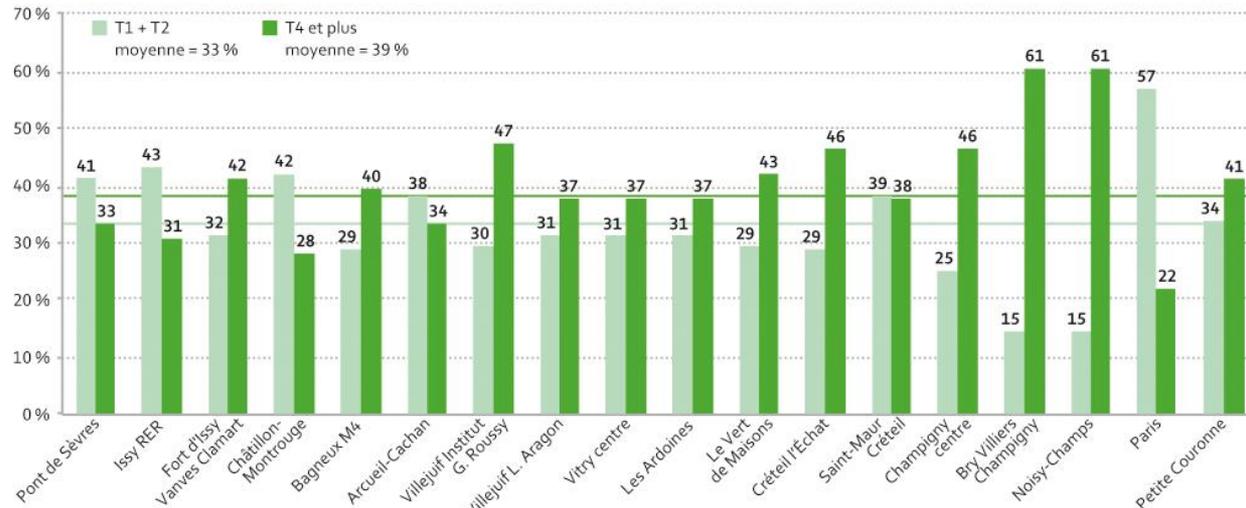


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Le Mesnil Amelot et Triangle de Gonesse.

# 4. La structure de l'habitat

Part des petits et des grands logements dans le parc total de logements **15**



**Des quartiers avec un poids important des grands logements :** Villejuif IGR, Bry Villiers Champigny, Noisy-Champs

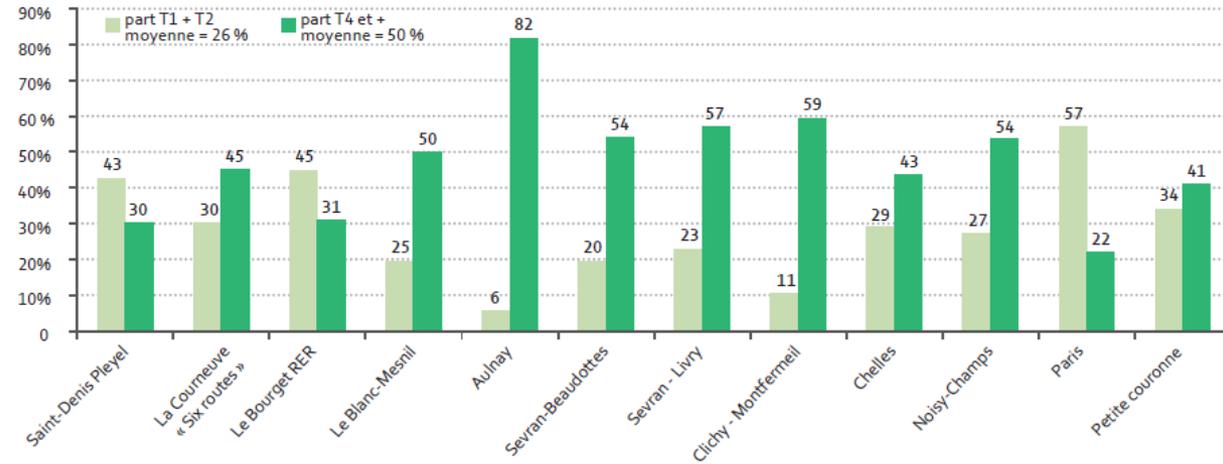
**Des quartiers avec un parc de petits logements très développé :** Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon-Montrouge

**Des quartiers avec un parc social important :** Bagneux M4, Vitry Centre, Le Vert de Maisons



# 4. La structure de l'habitat

Part des petits et des grands logements dans le parc total de logements **16**



Source : DRIEA, fichier des propriétés bâties et non bâties, DGI au 01.01.2011

**Des quartiers avec un poids important des grands logements :**

Aulnay, Clichy-Montfermeil, Sevran-Livry

**Des quartiers avec un parc de petits logements très développé :** Le Bourget RER, Saint-Denis Pleyel

**Des quartiers avec un parc social important (plus de la moitié du parc de logements) :**

La Courneuve « Six routes », Le Blanc-Mesnil, Aulnay et Sevran-Beaudottes



# 5 . La mobilité et les espaces publics

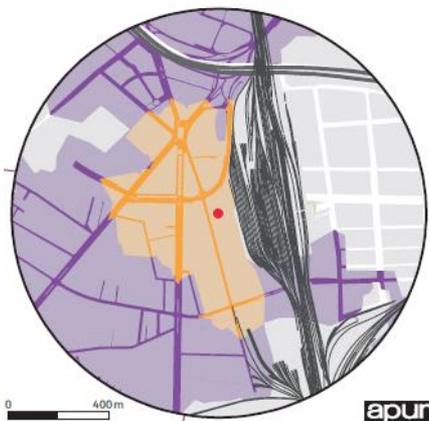
Une accessibilité à améliorer pour le confort des piétons

Une accessibilité très limitée par des coupures urbaines fortes,  
D'où des enjeux de création ou de restructuration de trame viaire : Saint-Denis Pleyel, Bry Villiers  
Champigny, Créteil L'Echat, Les Ardoines, Pont de Sèvres, Le Blanc-Mesnil

Villejuif Louis Aragon 15



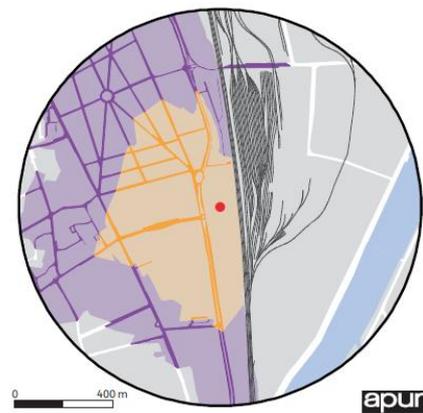
Saint-Denis Pleyel 16



Bry Villiers Champigny 15



Les Ardoines 15



Pont de Sèvres 15



Le Blanc-Mesnil 16



## Accessibilité à pied

### TC existant

- Train - RER
- Métro - Tramway
- Fer - RER
- Métro
- Tramway
- Coupure urbaine (autoroute)

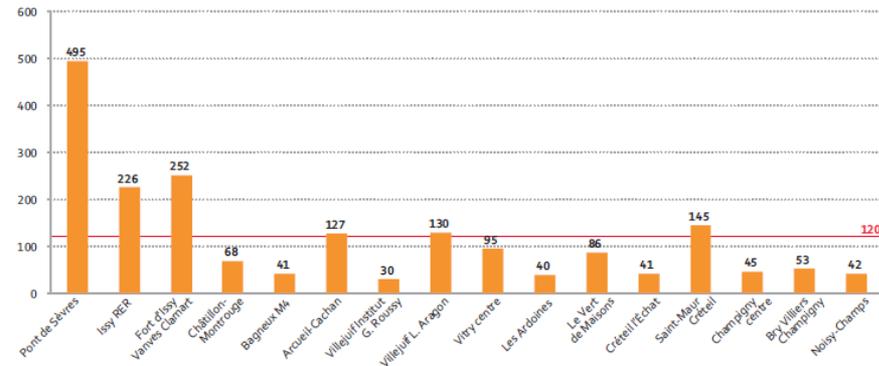
### TC en projet

- Gare GPE
- Accessibilité à 500 m
- Accessibilité à 1000 m

Source : Apur 2013

# 6 . Les dynamiques de constructions récentes

Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2012



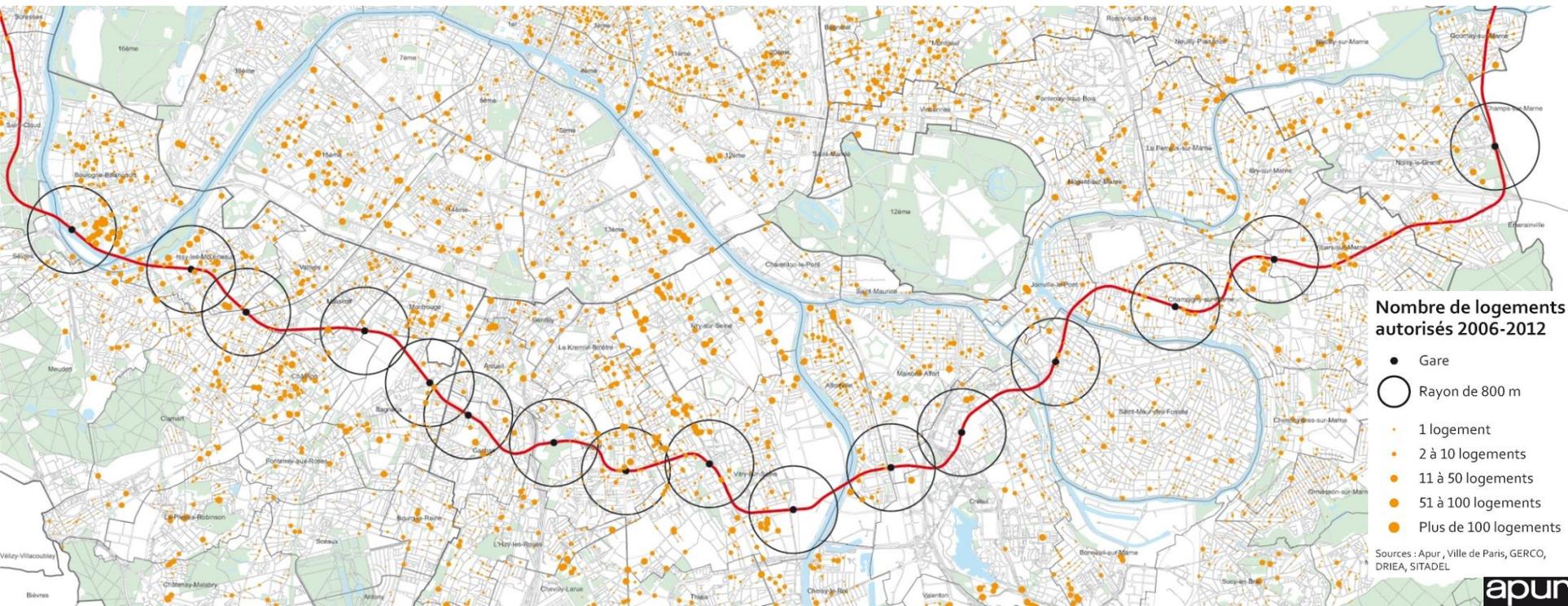
Source : DRIEA - SITADEL 2013

Note de lecture : Les périmètres des quartiers de gare se recouvrant en partie, les totalisations comportent des doubles comptes.

**Des quartiers ayant accueilli de nombreuses opérations de construction de logements et d'activités : Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon-Montrouge, Arcueil-Cachan**

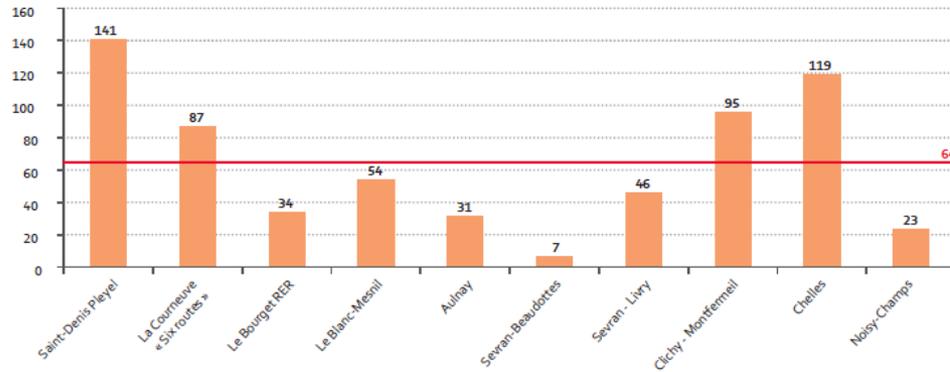
**Des quartiers qui ont développé leur parc de logements : Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif Louis Aragon**

**Dans les autres quartiers, peu d'opérations de construction de + de 10 logements.**



# 6 . Les dynamiques de constructions récentes

Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2012

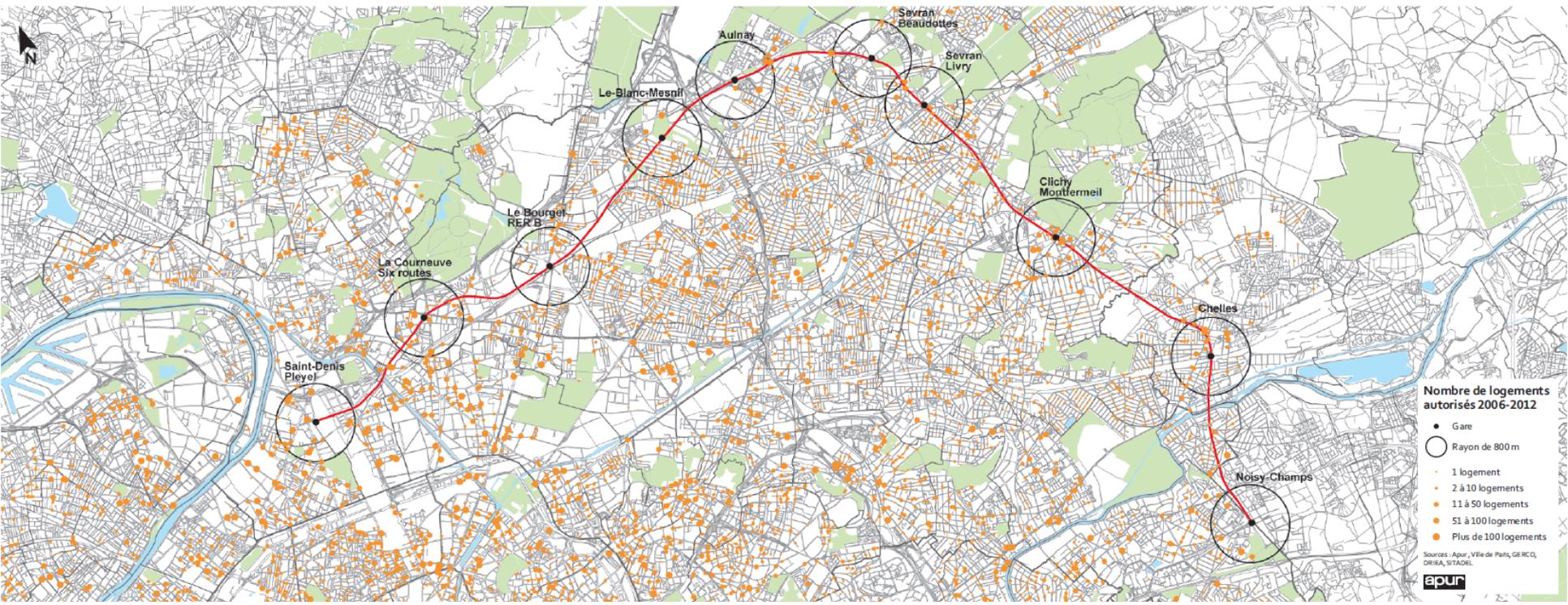


source : DRIEA, SITADEL, 2013

**Des quartiers avec une construction de logements dynamique :** Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Clichy - Montfermeil, Chelles

**Deux quartiers avec peu d'opérations :** Le Blanc – Mesnil et Sevran-Livry

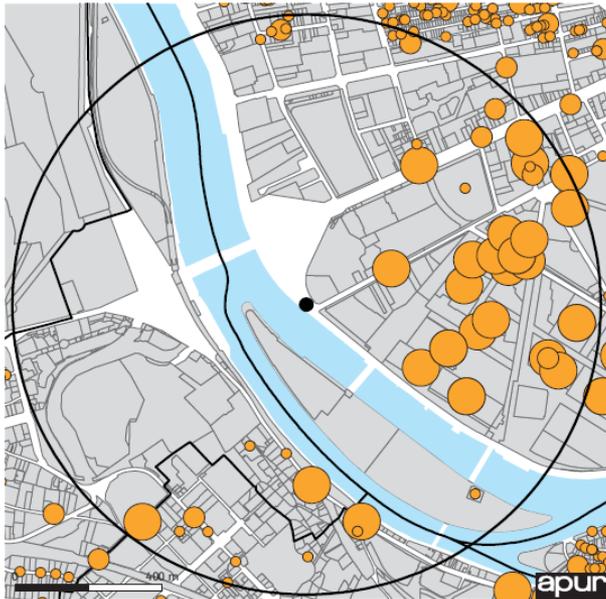
**Dans les autres quartiers, peu d'opérations de construction de + de 10 logements.**



# 6. Quel dynamisme des marchés et de la construction ?

Dans le quartier de Pont de Sèvres, depuis 2006, la dynamique de construction se développe à Boulogne-Billancourt sur l'ancien site Renault, dans le cadre de la ZAC Île Seguin-Rives de Seine.

Les cartes révèlent l'ampleur de la programmation et la mixité fonctionnelle de cette opération.



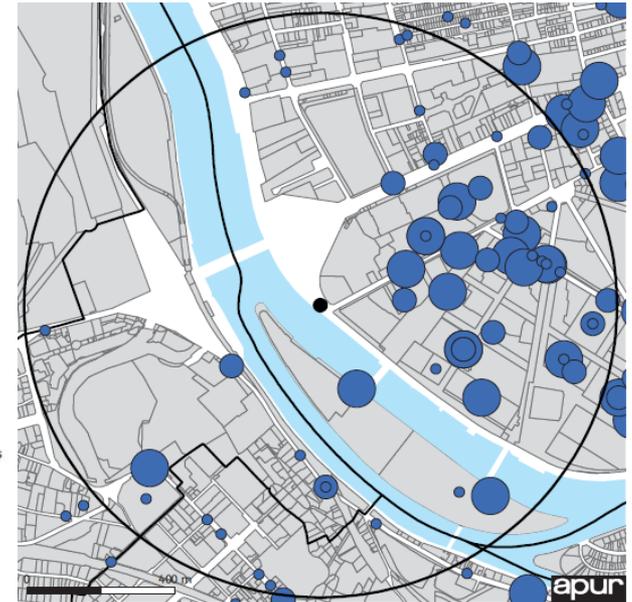
Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Source : DRIEA, SITADEL 2013



Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

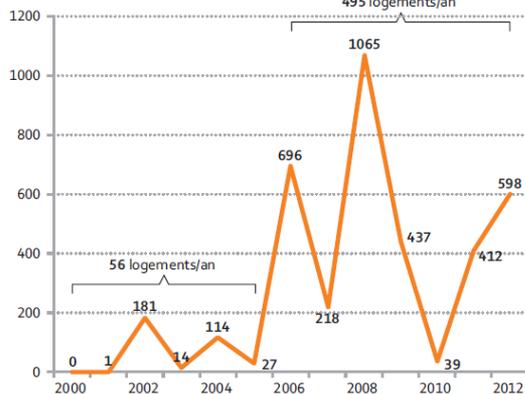
m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

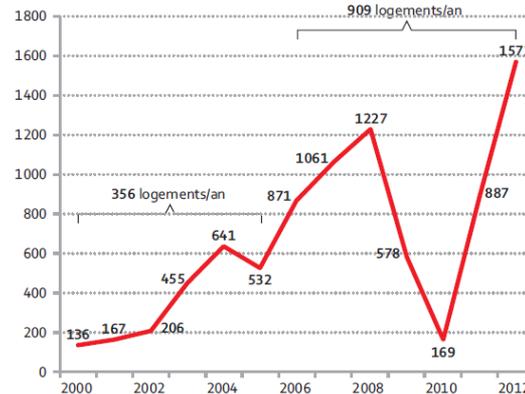
Source : DRIEA, SITADEL 2013

Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Pont de Sèvres



Communes Boulogne-Billancourt / Sèvres



Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Pont de Sèvres (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

# 6. Les projets urbains dans la métropole et l'articulation avec les futures gares

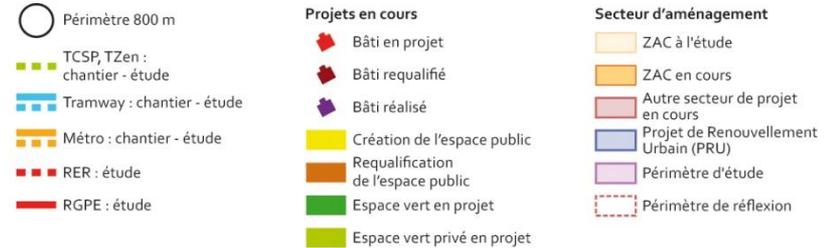
**Des quartiers sont concernés par des projets urbains majeurs :**  
 Saint-Denis Pleyel, Pont de Sèvres, Villejuif IGR, Les Ardoines,  
 Bry Villiers Champigny, Noisy-Champs

**Des quartiers en requalification majeure dans le cadre de PRU :**  
 Clichy – Montfermeil, La Courneuve « Six Routes », Aulnay, Sevrans-Beaudottes

**Des quartiers font l'objet de projet urbain de plus petite échelle :**  
 Villejuif Louis Aragon

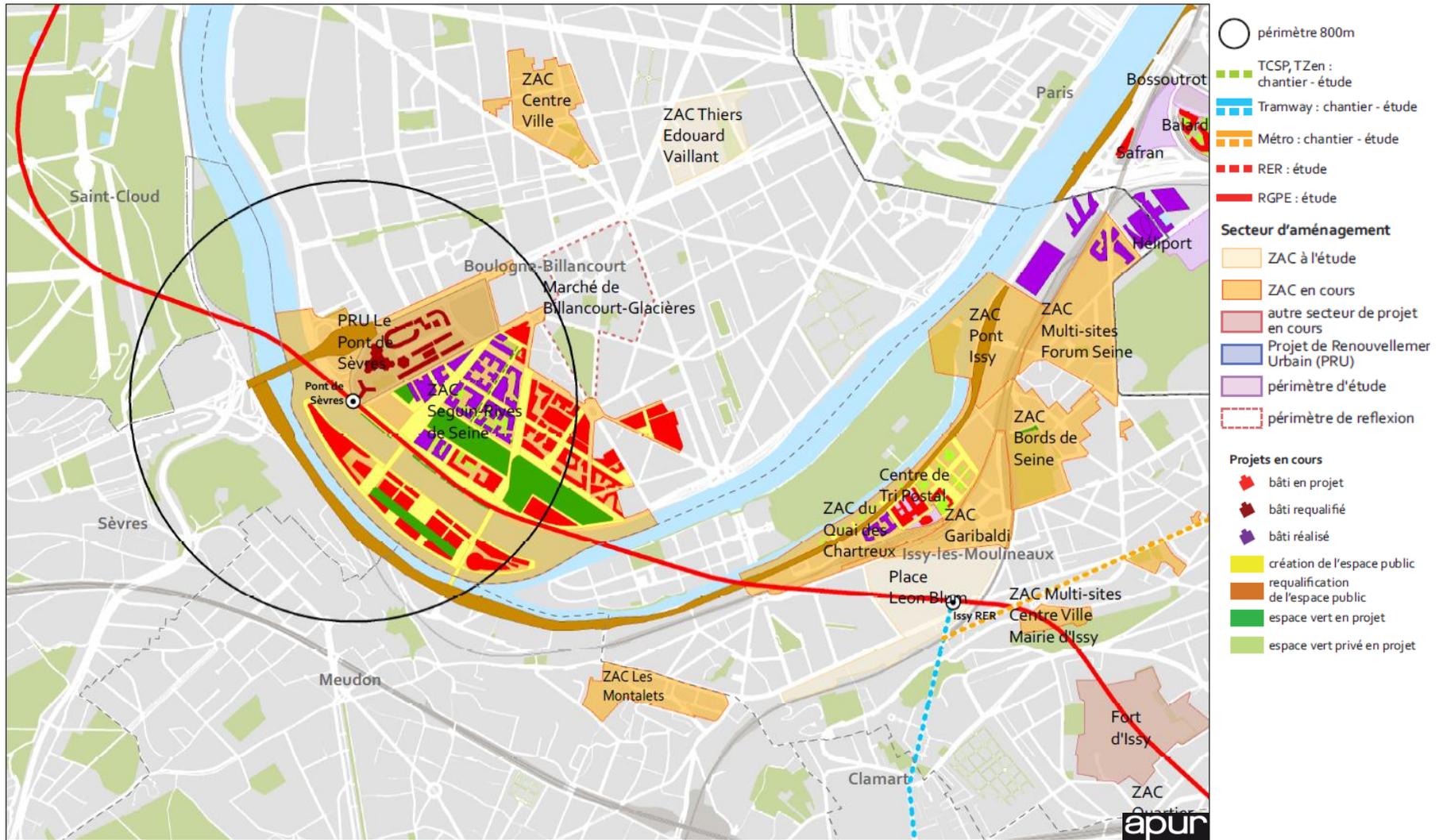
**Des quartiers situés dans des tissus constitués où les projets portent sur la requalification du bâti existant et des espaces publics :**  
 Vitry Centre, Champigny Centre, Le Blanc-Mesnil

## Les projets d'aménagement et de transport 15



# 6. L'articulation entre projets de transport et projets urbains

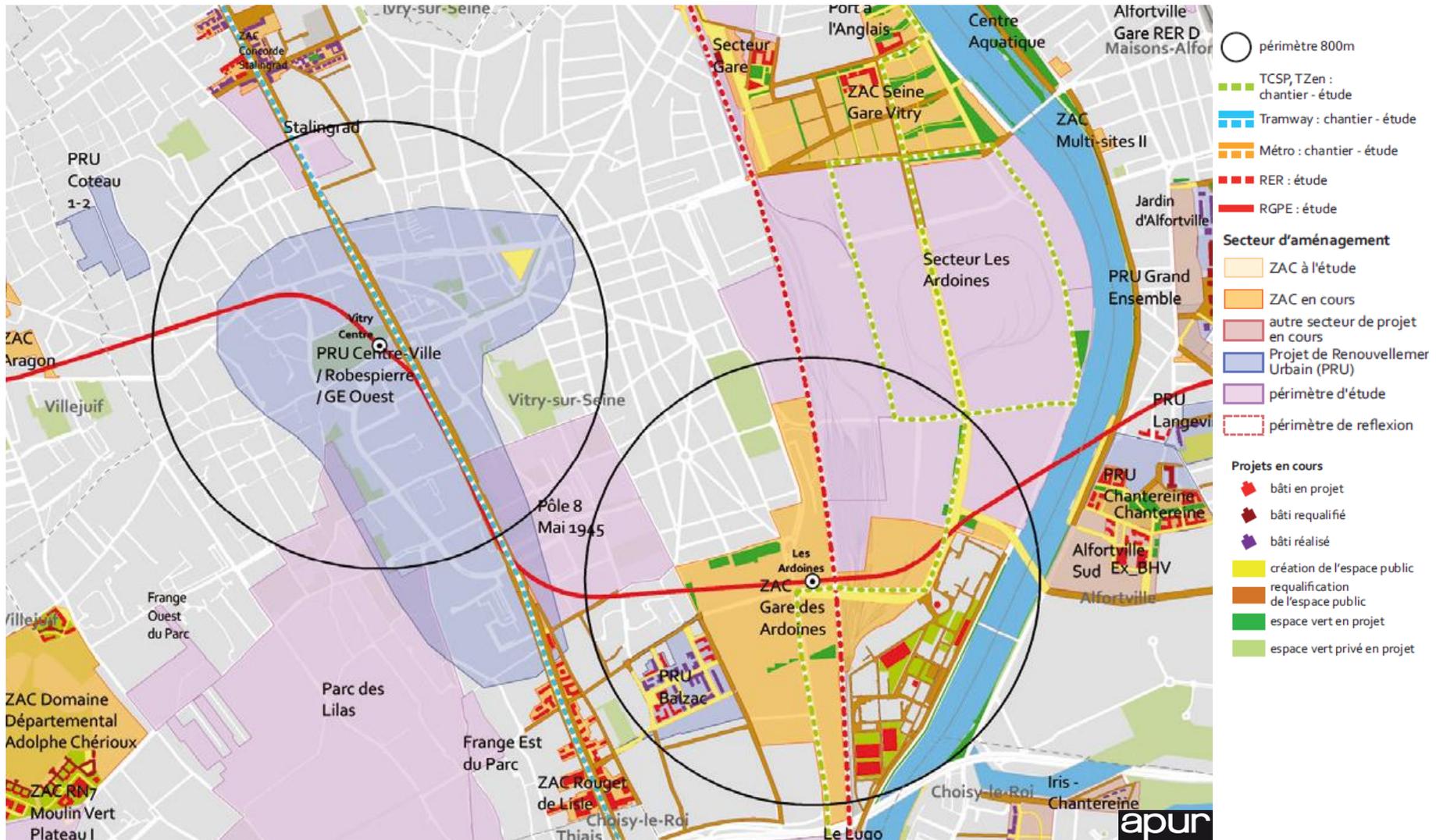
Des projets d'ores et déjà largement engagés : exemple à Pont de Sèvres



# 6. L'articulation entre projets de transport et projets urbains

A Vitry Centre, un projet de revalorisation de tissu existant dégradé

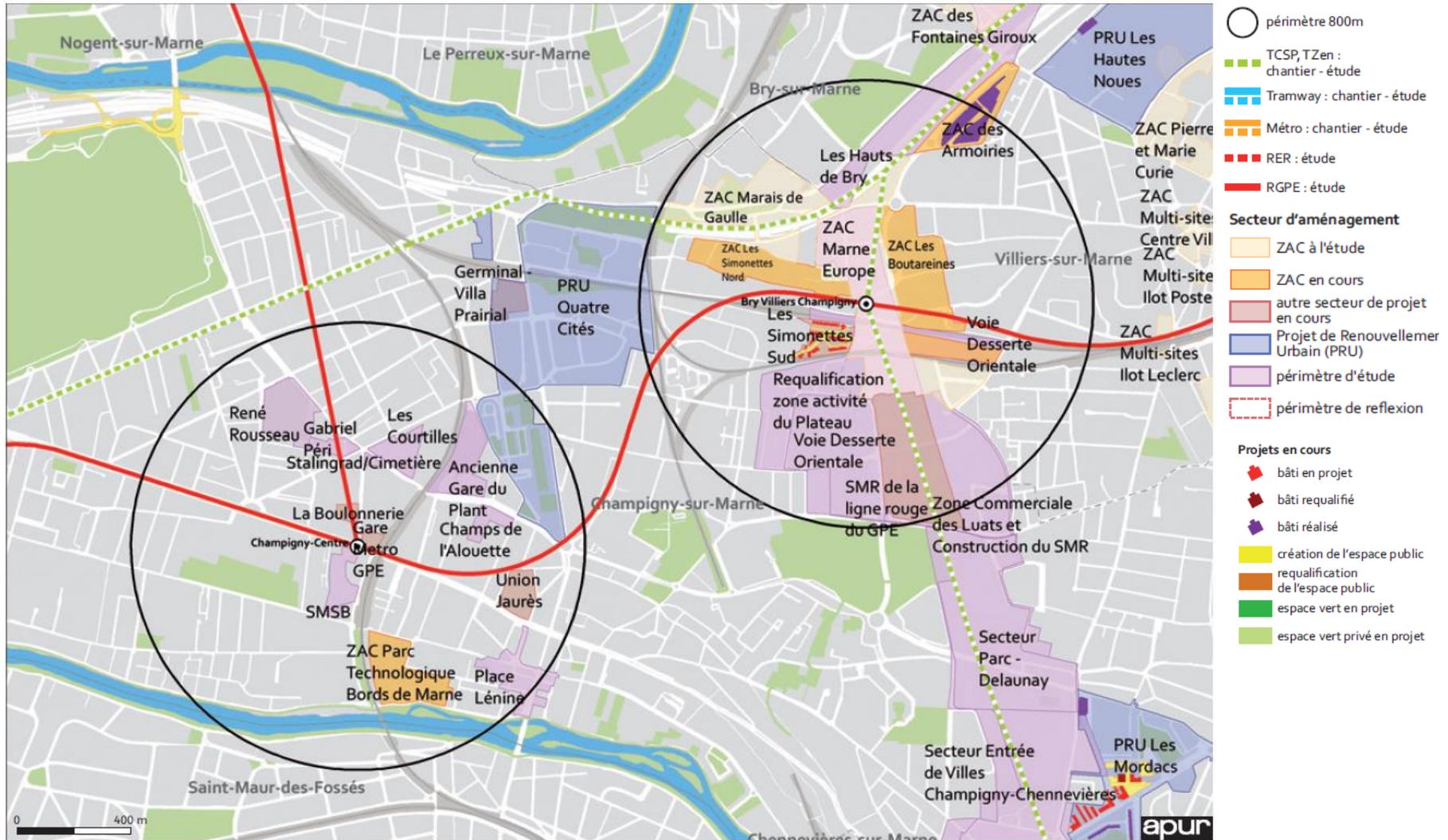
Aux Ardoines, des programmes de construction importants à l'échelle métropolitaine.



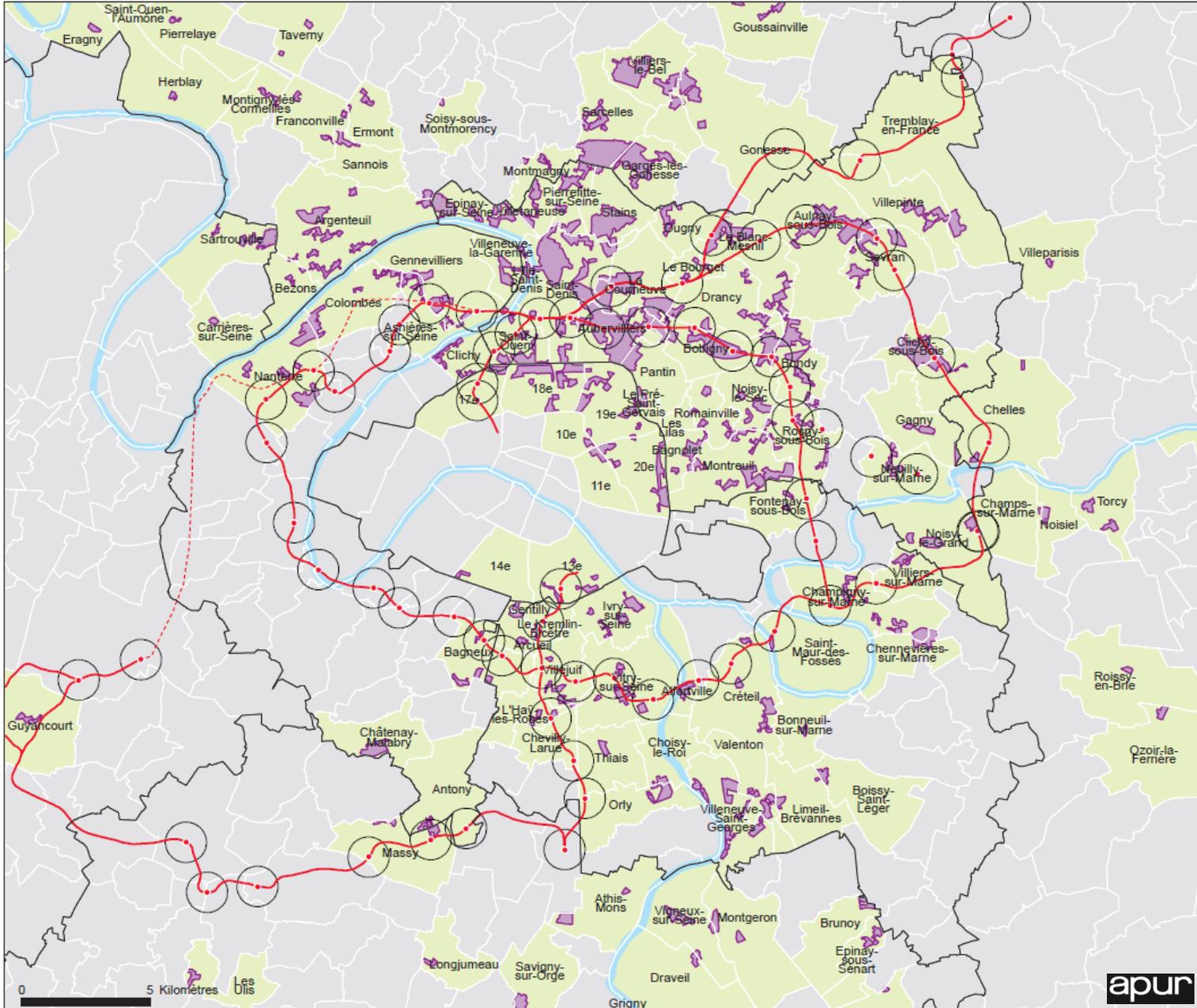
# 6. L'articulation entre projets de transport et projets urbains

Requalification de quartier existant, mutation d'anciennes infrastructures ou friches, remembrements parcellaires : Champigny Centre

De grandes emprises mutables, des opérations en cours (SMR) ou à l'étude (ZAC Marne Europe)



## 6. Les nouveaux quartiers de la politique de la Ville : des territoires à TVA réduite



# Principaux enseignements de l'observatoire

## 1. Le RGPE, un facteur d'attractivité et d'équilibre des territoires :

une accessibilité accrue vers les grands bassins d'emplois, une desserte des quartiers politique de la ville

## 2. Des informations fines sur les quartiers pour aider dans les choix de programmation :

équilibre habitat / activités, types de logements, nature des équipements, portrait de la population...

## 3. Des éléments de diagnostic rassemblés pour accompagner l'évolution des quartiers

- **Processus de grande mutation porté par la puissance publique (ZAC, PRU) et, dans le même temps, un processus de « continuité » qui s'inscrit dans les PLU**, en secteur diffus ou déjà très constitués.
- dans des quartiers peu préparés à des **sollicitations nouvelles des espaces publics**

## 4. Des différences entre les lignes 15 sud et 16 en termes de densités, de profil socio-économique, d'importance du parc social et de potentiel de grands projets.

## 5. Des spécificités entre les quartiers d'une même ligne

- **en termes de paysage** : des espaces ouverts et une forte présence de la nature participant à la qualité résidentielle de ces quartiers
- **en termes morphologiques** : des habitats très diversifiés, des paysages urbains riches de différences, une offre typologique variée comme support pour les nouveaux projets