

# LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

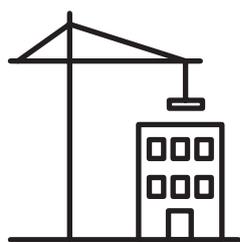
NOTE n°174

MAI 2020

ET SI LA MUTATION SE JOUAIT EN DEHORS DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT ?



© Apur



**80 %**

des logements se construisent en dehors des opérations d'aménagement en IdF

Près de 80 % des logements se construisent en dehors des opérations d'aménagement en Ile-de-France<sup>1</sup>.

L'Apur et la Société du Grand Paris (SGP) ont cherché à documenter cette proportion essentielle de la mutation des quartiers de gare. Ils ont demandé à l'École d'Urbanisme de Paris de les aider à enquêter sur deux quartiers de gare situés sur la ligne 15 sud du Grand Paris Express et devant être livrés en 2025 : Saint-Maur — Créteil et Champigny Centre. Cette étude monographique très précise répond à ces questions : quels logements, quelles densités, quelles typologies, quelles ambitions architecturales, urbaines et environnementales, quels opérateurs et à quel prix ?

mique de construction soutenue dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud cinq ans avant la mise en service du nouveau métro. Cette dynamique s'apprécie notamment grâce aux données sur la construction de logement (fichier des permis de construire). Ces données mettent en évidence le poids du secteur diffus et des acteurs privés qui réalisent chaque année depuis 2014 trois fois plus de logements que les opérateurs publics et deux fois plus que les bailleurs sociaux par rapport à celui des opérations d'aménagement le plus souvent impulsées par les acteurs publics.

<sup>1</sup> — [http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilan\\_de\\_l\\_action\\_des\\_amenageurs\\_pour\\_la\\_production\\_de\\_logements\\_a\\_fin\\_2016.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilan_de_l_action_des_amenageurs_pour_la_production_de_logements_a_fin_2016.pdf).

L'analyse des mutations urbaines dans les quartiers de gare du Grand Paris Express met en lumière une dyna-

Dans le cadre de la chaire « Aménager le Grand Paris », la Société du Grand Paris et l'Apur se sont associés pour

apporter un nouvel éclairage sur les mutations en cours dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, en s'appuyant cette fois sur des observations de terrain. Celles-ci permettent d'approfondir l'analyse des constructions de logement qui interviennent hors des opérations d'aménagement, du fait d'acteurs privés, promoteurs le plus souvent. Les étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris, qui ont mené ces enquêtes, se sont attachés tout particulièrement à décrire les programmes privés de construction d'au moins 10 logements, en dehors

des zones d'aménagement concertées (ZAC) et/ou des programmes de renouvellement urbain.

Ces observations de terrain renseignent sur ce que produisent ces constructions en termes de quantité et de qualité urbaine : au-delà du nombre de logements réalisés, quelles formes, architecture, hauteur, emprise au sol et donc in fine densité, ont ces opérations encadrées par les PLU en vigueur ? Quel type de rez-de-chaussée comportent-elles ? Que proposent-elles sur le plan de l'ambition environnementale ?

## Les deux quartiers de gare du GPE étudiés

### Saint-Maur – Créteil : une centralité locale liée à la gare du RER A

Le quartier de gare de Saint-Maur – Créteil est situé principalement dans la partie nord-ouest de la commune de Saint-Maur-des-Fossés. L'étude des opérations en chantier n'a porté que sur la ville de Saint-Maur, même si une faible partie du périmètre de quartier de gare<sup>2</sup> se trouve à Joinville-le-Pont au nord-ouest et Créteil au sud-ouest.

Le quartier est d'ores et déjà desservi par la ligne A du RER en interconnexion avec le Trans-Val-de-Marne (TVM). La gare constitue une centralité locale secondaire pour la commune. Au nord de la gare, et jusqu'à la rue de la Varenne, de nombreux rez-de-chaussée commerciaux s'intègrent dans un tissu urbain composé en majorité d'immeubles collectifs à dominante résidentielle qui accueille aussi de nombreux équipements scolaires, dont le lycée Marcellin Berthelot. Au sud, le tissu commercial est plus discontinu et le bâti mixte : des pavillons cohabitent avec des immeubles, dont la hauteur varie entre 2 et 6 étages. Face au Lycée d'Arsonval, lui aussi dans le quartier de la gare, se trouve le seul grand ensemble d'ha-

bitat social de la commune, dont les tours d'habitations d'une quinzaine d'étages dominant le Pont de Créteil et la Marne.

### Un quartier de gare à l'écart des projets publics d'aménagement

Dans sa monographie du quartier de gare de Saint-Maur – Créteil en 2014, l'Apur ne recensait aucune ZAC ou secteur d'aménagement public dans le périmètre du quartier de gare. Entre 2015 et 2017, le rythme de construction y était pourtant supérieur à celui observé dans l'ensemble de la commune de Saint-Maur (1,6 contre 0,3)<sup>3</sup>, avec 138 logements autorisés en moyenne par an. Ce rythme de construction de logement était aussi plus important que celui observé dans le quartier au cours de la période précédente (0,5 entre 2010 et 2014).

En janvier 2019, l'étude des Mutations dans les quartiers de gare du GPE mentionnait uniquement la construction par la SGP d'un bâtiment connexe à la gare, qui représente 6 800 m<sup>2</sup> de surface de plancher (mais dont la programmation mixte n'est pas encore définie) et un secteur encore à l'état de projet de

3,5 hectares (dont 1 ha seulement était situé dans le quartier de gare), au débouché du Pont de Créteil.

Il n'y a donc toujours pas d'opération d'aménagement public dans ce quartier de gare.

Pourtant, la visite du quartier révèle à l'hiver 2019 quatre immeubles déjà en construction à proximité de la gare (en dehors du secteur précité). Quatre autres panneaux de vente et de permis de construire annoncent la mise en chantier prochaine de nouveaux programmes résidentiels. Toutes les opérations, ou presque, sont situées sur les axes majeurs de la commune.

Comme dans les autres quartiers de gare de la ligne 15 sud, la mutation est en route mais elle se déroule sans opération publique, et, pour le moment, majoritairement en dehors de la centralité commerciale.

**2** – L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express a repris la définition du quartier de gare utilisée dans les études d'impact pour permettre les comparaisons dans le temps et d'un quartier à l'autre : le territoire compris dans un rayon de 800 m autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 10 minutes à pied.

## LES PROJETS ENGAGÉS SAINT-MAUR – CRÉTEIL

### Projet de transport en commun

-  Ligne du Grand Paris Express (GPE)
-  Gares du GPE en projet

### Projet urbain

-  Zone d'Aménagement Concentré (ZAC)
-  NPNRU
-  Projet connexe Société du Grand Paris
-  Autre secteur de projet (ex : opération privée)
-  Opération de promotion immobilière étudiée dans la note

### Bâti

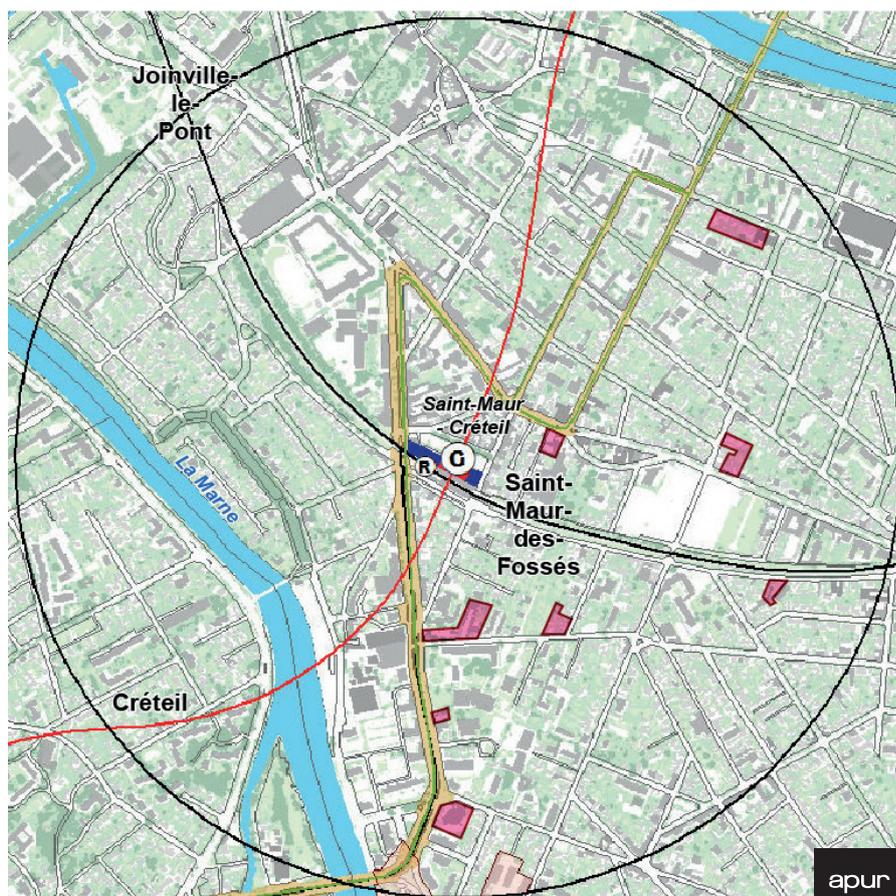
-  Bâti en projet

### Espace public et espace vert

-  Requalification de l'espace public existant
-  Mairie/Hôtel de Ville
-  Végétation
-  Logement individuel
-  Autre type de bâtiment

Hiver 2019

Sources : Cadredeville, EPT de la Métropole du Grand Paris, Apur



Opération Via Condé au 40-50, rue de Condé – Saint-Maur-des-Fossés.

Architecte Atelier Patrick Corda, Aude Mahieu, Com'in Architectures d'Intérieurs - Photos : Philippe Moulu - Perspective : Arka Studio, F. Ilcinkas.

**3** – Rythme de construction calculé en rapportant le nombre de logements autorisés moyen annuel au nombre de logements existants (Source DRIEA-Sitadel 2019, DGI 2015, traitement Apur pour « les mutations dans les quartiers de gare de la ligne 15 Sud »).

## Champigny Centre : une gare nouvelle qui constitue une opportunité pour repenser le centre-ville

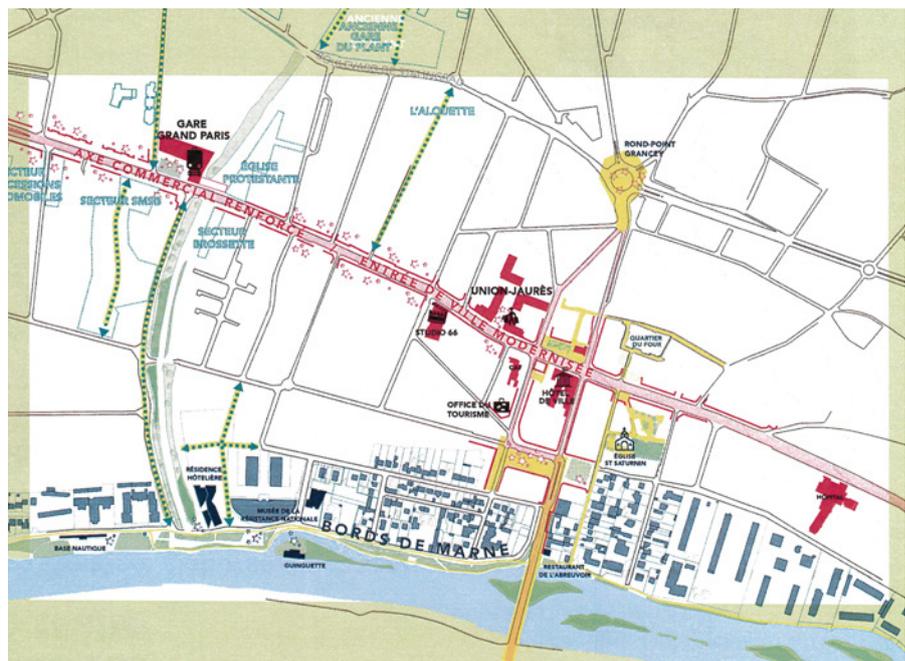
Le quartier de gare de Champigny Centre jouxte le centre de Champigny-sur-Marne. La nouvelle gare prend place sur l'axe historique, et toujours structurant de la ville, l'avenue Roger Salengro. Elle se trouve entre deux polarités assez commerçantes et à proximité immédiate du lycée Langevin Wallon. Ce nouveau trait d'union devrait permettre d'élargir le rayonnement du centre-ville et de l'étirer vers l'ouest, en franchissant symboliquement le viaduc de la grande ceinture en direction des quartiers prisés du Plant et du Maroc.

« Faire ville », la stratégie urbaine de la ville de Champigny-sur-Marne sur l'animation commerciale a été élaborée en 2016 et entend moderniser le tissu urbain entre 3 places campinoises stratégiques : le rond-point Jean-Baptiste Clément, le rond-point du Colonel Grancey et la place Lénine.

## Une mutation qui trouve son rythme avec l'avancée des travaux du métro

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express recensait en 2014-2017 une seule ZAC et un secteur d'aménagement dans le périmètre du quartier de gare. Comme à Saint-Maur – Créteil, entre 2015 et 2017, le rythme de construction y était pourtant supérieur à celui observé dans l'ensemble de la commune de Champigny-sur-Marne (2,6 contre 1 %), avec 186 logements autorisés en moyenne par an dans le quartier de gare. C'était également plus que le rythme de construction de logement observé au cours de la période précédente (0,9 entre 2010 et 2014\*).

En janvier 2019, l'étude des Mutations dans les quartiers de gare du GPE mentionnait 9 projets couvrant 55 hectares, dont 24 ha strictement dans le quartier



« Faire ville » : stratégie urbaine de ville de Champigny-sur-Marne sur l'animation commerciale

de gare, soit 12 % de la surface du quartier. Outre la ZAC des bords de Marne à dominante économique, le quartier des Quatre Cités inscrit dans le nouveau programme national de renouvellement urbain et le projet connexe de la SGP de 5 530 m<sup>2</sup> à dominante de logements, 6 opérations étaient identifiées prévoyant la construction de 86 580 m<sup>2</sup> de logements, dont 51 287 m<sup>2</sup> livrés avant l'ouverture de la gare.

À l'hiver 2019, l'enquête de terrain permet de constater qu'une première opération de 151 logements a déjà été livrée (La Boulonnerie-Connexion), neuf autres sont en chantier, dont deux seulement ont été signalées dans l'étude menée par l'APUR un an plus tôt et cinq opérations sont affichées sur site. Des bâtiments murés (Boulevard de Stalingrad ou rue Gambetta) laissent penser que d'autres opérations vont suivre prochainement.

Les deux tiers des opérations se situent à l'est de la gare du Grand Paris Express et remplacent un tissu assez mixte mêlant pavillons, activités et friches. Moins

nombreux et plus diffus, les projets situés à l'ouest semblent tirer parti d'activités sur le déclin dans un tissu où pavillons et grands immeubles se côtoient et favorisent l'expérimentation, comme cet immeuble en construction bois de 5 étages qui s'achève rue Aristide Briand. À Champigny Centre, la ville se transforme pour l'arrivée du métro du Grand Paris Express. Cette nouvelle séquence urbaine sera-t-elle l'occasion de renforcer l'offre commerciale déjà implantée dans le centre-ville ?

4 — Source DRIEA-SITADEL 2019, DGI 2015, traitement Apur, Mutations dans les quartiers de gare de la ligne 15 Sud, avril 2019.

## LES PROJETS ENGAGÉS CHAMPIGNY CENTRE

### Projet de transport en commun

-  Ligne du Grand Paris Express (GPE)
-  Gares du GPE en projet

### Projet urbain

-  Zone d'Aménagement Concentré (ZAC)
-  NPNRU
-  Projet connexe Société du Grand Paris
-  Autre secteur de projet (ex : opération privée)
-  Opération de promotion immobilière étudiée dans la note

### Bâti

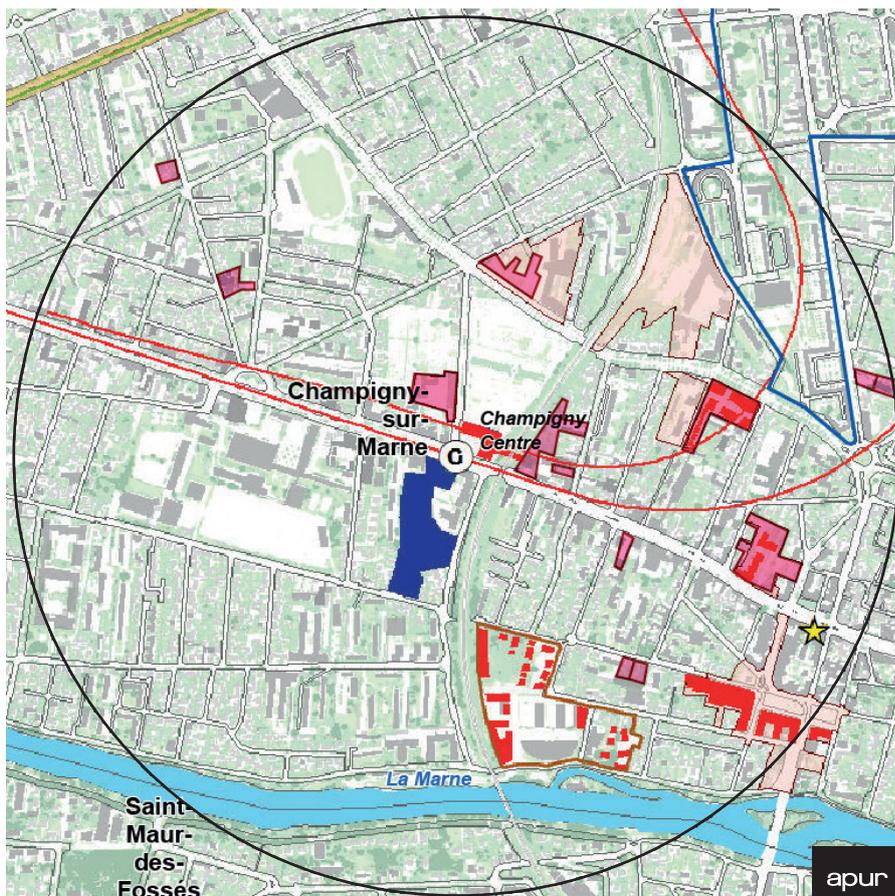
-  Bâti en projet

### Espace public et espace vert

-  Requalification de l'espace public existant
-  Mairie/Hôtel de Ville
-  Végétation
-  Logement individuel
-  Autre type de bâtiment

Hiver 2019

Sources : Cadredeville, EPT de la Métropole du Grand Paris, Apur



15, rue Rosignano Marittimo – Champigny-sur-Marne

© Studio 4A - Atelier CAPARCHITECTURE



Îlot Jaurès- Cœur Champigny – Champigny-sur-Marne

© INFIME - Promoteur : Bouygues Immobilier

# Quelle architecture, typologie de logement et densité ?

## Saint-Maur – Créteil : un développement résidentiel qui remplace des activités

En l'absence de projets d'aménagement publics, les constructions de promotion immobilière constituent la principale transformation du tissu résidentiel dans le secteur diffus à Saint-Maur – Créteil.

Onze pavillons (1730 m<sup>2</sup> de surface de plancher), un centre de loisirs (ex-maison du mercredi), une entreprise de pompes funèbres, un centre d'affaires, deux commerces, un garage et des hangars, au total 10267 m<sup>2</sup>, seront démolis pour laisser place à 8 opérations de logements totalisant 425 logements et une surface de plancher globale de 24272 m<sup>2</sup>. Cela revient à dire que les surfaces bâties seront multipliées par 2,4 et le nombre de logement sera près de 38 fois plus important.

À l'hiver 2019, les 8 permis de construire affichés sur le terrain prévoyaient la construction de 266 logements, dont 87 logements sociaux.

En lien avec les orientations du PLU qui privilégie la densification le long des grands axes, les trois quarts des opérations autorisées sont situées sur les voies principales de la commune, qui permettent notamment d'accéder au réseau autoroutier du Val-de-Marne : le boulevard Rabelais (D123), l'avenue de la Libération (D3) et la rue du Pont de Créteil (D86).

Les données n'étant pas toutes disponibles, la typologie des logements a été étudiée sur 363 logements, soit 85 % du nombre total de logements autorisés entre les années 2016 et 2019.

L'analyse des permis consultables dans la base SITADEL2 fait apparaître une répartition assez équilibrée avec 22 % de T1, 32 % de T2, 33 % de T3, 12 % de T4 et 1 % de T5, qui fait ressortir une majorité

de T2-T3 à destination de jeunes ménages avec ou sans enfant et peu de très grands logements. On notera également la forte représentation de T1 laissant penser que la ville de Saint-Maur est un lieu attractif pour l'investissement locatif (logement pour les étudiants notamment).

Conformément aux orientations du PLU de Saint-Maur, les opérations de plus de 12 logements intègrent toutes des logements sociaux. 131 logements sociaux sont ainsi prévus, auxquels il faut ajouter 24 logements sociaux livrés en 2019 dans une petite opération intégrée au tissu mixte du quartier de gare. Ils représentent 35 % de la nouvelle offre en logements du quartier de gare et 31 % dans les seules opérations de promotion immobilière.



Le Clos d'Arsonval, rue André Bollier – Saint-Maur-des-Fossés

**CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS DE PROMOTION IMMOBILIÈRE ÉTUDIÉES DANS LE QUARTIER DE GARE GPE DE SAINT-MAUR – CRÉTEIL**

Nom des projets de promotion immobilière	Villa Orлана	Projet Impressionnist	Clos d'Arsonval	Résidence Rivea	Projet Via Conde	Villa Zoe	Villa Lorraine	Clos Eden	TOTAL
Avancement	Travaux	Affichage PC	Travaux	Travaux	Travaux	Travaux	Affichage PC	Affichage PC	
Date d'achèvement (prévision)	2020	2022	2021	2021	juil-05	2020	2021	2022	
Surface au sol (affichage PC)	1 758	3 207	2 761	644	3 431	1 561	994	1 511	<b>15 867</b>
Nombre de logements (affichage PC)	48	83	86	19	94	32	12	51	<b>425</b>
dont logements sociaux	16	25	26	6	29	10	4	15	<b>131</b>
Surface de logements (m <sup>2</sup> )	3 008	5 026	4 419,42	1 204	5 213	1 804	662	non précisé	
Surface totale créée (m <sup>2</sup> )	3 008	5 026	4 419,42	1 204	5 213	1 939	662	2 801	<b>24 272</b>
Surface démolie	611	5 026	1 030	217	1 547	528	296	1 049	<b>10 304</b>
Densité bâtie avant projet	0,35	1,57	0,37	0,34	0,45	0,34	0,3	0,69	<b>0,65</b>
Densité bâtie du projet	1,71	1,57	1,6	1,87	1,52	1,24	0,67	1,85	<b>1,53</b>
Opérateur	Franco Suisse	Crédit Agricole Immobilier	Home Concept	Catella	Provini	Sofaprom	SCCV Villa Lorraine	Groupe Accueil Immobilier	

Sources : relevé de terrain (hiver 2019), DRIEA-SITADEL 2019

### Une densification maîtrisée qui respecte un velum bas

Alors que les bâtiments préexistants ne dépassaient souvent pas 2 niveaux, les stratégies se sont peu à peu modifiées depuis le nouveau PLU entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2017. Toutes les constructions édifiées en zone U2 (voies principales) utilisent la hauteur autorisée de R+4 (environ 15 mètres de haut).

Au terme de leur construction, les huit projets concourront à une densification des parcelles concernées sur 1,59 ha, soit 1,6 % du quartier de gare, atteignant une densité de 1,53 au lieu de 0,65 actuellement.

On notera en revanche que cette résidentialisation conduit à la fermeture de 8 500 m<sup>2</sup> d'activités dans le périmètre du quartier de la gare sans que l'on sache si la reconstitution de ces surfaces d'activités est facilitée ailleurs dans le quartier ou dans la commune.

À titre d'exemple, l'une des opérations résidentielles se déroule sur le site de l'ancien siège social de Valophis qui a quitté Saint-Maur pour s'installer à Créteil, une autre est prévue sur un centre d'affaires créé en 1988.

En jouant sur l'image de Saint-Maur-des-Fossés et son patrimoine naturel et bâti remarquable, les promoteurs immobiliers insistent tous sur la qualité architecturale des bâtiments à venir. Ils privilégient les façades sur rue en pierre de taille ou en parement de pierre, en mettant l'accent sur les terrasses et les balcons individuels côté jardin, les espaces verts intérieurs et les toitures végétalisées, qui témoignent d'un positionnement « haut de gamme » dans le marché immobilier local. Avec ses nombreux espaces extérieurs, le logement en collectif est vraiment pensé comme un substitut du pavillon individuel.

## Champigny Centre : de nombreux projets en dehors des secteurs d'étude d'initiative publique et un velum qui prend de la hauteur

Les projets de promotion participent à la densification du tissu résidentiel de Champigny Centre.

Si les 15 opérations recensées nécessitent la démolition d'une quinzaine de pavillons et de quelques logements, d'un temple protestant et d'une ancienne gendarmerie, elles prennent place avant tout sur des terrains en friche ou occupés par des garages, des hangars et autres entrepôts. L'ensemble représente une surface de plancher à démolir de 11 860 m<sup>2</sup> pour une constructibilité nouvelle totale de 83 090 m<sup>2</sup>, dont 75 750 m<sup>2</sup> consacrés à l'habitation. Cela

revient à dire que les surfaces bâties seront multipliées quasiment par 8.

À l'hiver 2019, les 15 permis de construire affichés sur le terrain prévoyaient la construction de 1 222 logements, en remplacement d'une quinzaine de logements démolis.

Parmi ces opérations, huit étaient déjà en chantier cet hiver et prévoyaient une surface de plancher totale de 50 935 m<sup>2</sup>, dont 90 % consacrés au logement, soit 715 logements livrés d'ici deux ans.

Cinq projets sont situés sur les grands axes routiers de la commune, le boulevard Salengro et la rue Jean Jaurès, qui donnent accès à l'ensemble du réseau autoroutier francilien. Les autres se développent sur les voies perpendiculaires

### CARACTÉRISTIQUES DES OPÉRATIONS DE PROMOTION IMMOBILIÈRE ÉTUDIÉES DANS LE QUARTIER DE GARE GPE DE CHAMPIGNY CENTRE

Nom des projets de promotion immobilière	Résidence Le Central Cogedim	Ensemble immobilier 56 logements	Ensemble immobilier 16 logements	Projet Carré Jaurès	Projet Îlot Jaures- Coeur Champigny	Projet Le 12 République	La Cerisaie	Convergences
Avancement	Travaux	Travaux	affichage PC	affichage PC	Travaux	affichage PC	Travaux	affichage PC
Date d'achèvement (prévision)	2022	2021	non défini	2022	2022	2022	2022	non défini
Surface au sol (affichage PC) (ha)	0,36	0,13	0,24	0,1	0,9	0,14	0,1	0,69
Nombre de logements (affichage PC)	122	57	16	39	314	54	36	206
dont logements sociaux	37	18		12	112	Nr		62
Surface de logements (m <sup>2</sup> )	7 730	3 564	725	2 405	19 021	3 281	2 489	12 802
Surface totale créée (m <sup>2</sup> )	8 369	3 564	725	2 405	23 415	3 396	2 489	14 750
Surface démolie	426	220	102	457	5 844	445	694	900
Densité bâtie avant projet	0,12	0,17	0,04	0,45	0,65	0,32	0,66	0,13
Densité bâtie du projet	2,34	2,75	0,3	2,37	2,6	2,43	2,37	2,15
Opérateur	Cogedim	Fayat Immobilier IDF et Urbaine de travaux (Fayat) SCCV Champigny Rosignano Marittimo	SCCV Mike Thirty One	Pichet-immobilier/ Promobat (2019)	Bouygues-Immobilier	Capelli-immobilier	Spirit Immobilier	Groupe Pierreval&SADEV94 SCCV Champ de l'alouette Vincennes-

Sources : relevé de terrain (hiver 2019), DRIEA-SITADEL 2019

inscrites dans les zones urbaines d'habitat collectif (zone UB) ou dans les zones dites de grands axes (zone UC). Seules deux opérations, de 10 et 13 logements, se réalisent en zone pavillonnaire mais à quelques dizaines de mètres seulement de la place Lénine.

La répartition des tailles des logements autorisées est très diversifiée. Elle fait cependant apparaître un fort pourcentage de grands appartements (44 % de T3, 21 % de T4-T5) et une très faible part de studios dans les petits appartements (9 % T1, 27 % T2).

Ces projets sont à l'origine d'une densification verticale du quartier de gare. Dans un espace urbain limité en surface constructible, elle permet d'augmenter l'offre en logements et de limiter l'éta-

lement urbain. En moyenne, la hauteur des projets est comprise entre 18 et 24 mètres (R+5 à R+7).

Les opérations de logements proposent des balcons et quelques terrasses individuelles. Les façades souvent enduites, parfois en brique ou en bois, reflètent un positionnement marketing différent de la ville de Saint-Maur et un niveau de prix moins élevé, pour des acquéreurs plus sensibles à la fonctionnalité des appartements et à une certaine modernité qu'à l'image luxueuse de la pierre de taille.

Résidence Le Régent II	Les Jardins d'Ines	Le Black Pearl	Projet 106 Stalingrad	Résidence Le Régent I EGCR	Ensemble immobilier 21 logements	Connexion	TOTAL
Travaux	Travaux	Travaux	Travaux	affichage PC	affichage PC	Livré (PCM)	
2020	2020	2020	2021	non défini	non défini	2019	
0,88	0,78	0,09	0,38	0,07	0,12	0,45	5,44
13	10	21	142	20	21	151	1 222
Nr	Nr	Nr	43	Nr		70	
762	557	1 462	8 596	1 206	1 481	9 674	75 754
762	557	1 462	8 837	1 206	1 481	9 674	83 091
120	68	205	2 260	120			11 861
0,01	0,01	0,22	0,6	0,16	0		
0,09	0,07	1,56	2,35	1,64	1,24		
EGCR Promotion entreprise générale SCCV 186 rue de Verdun	CM Promotion	REI Habitat SCCV 53bis Aristide Briand	Groupe Pierreal	SCCV 22 TARAVELLA	SCP Coopimmo (SAHLM) SCCV TARAVELLA (dirigeant mandataire depuis 2015)	Altarea Cogedim Coopimo (PSLA) et IDF Habitat (locatif social)	

# Quelles ambitions urbaines, ainsi que pour les rez-de-chaussée ?

## Saint-Maur – Créteil : des opérations qui comportent peu de rez-de-chaussée actifs, sauf au nord de la gare

Dans le quartier de gare de Saint-Maur – Créteil, seuls les deux projets de promotion en cours sur l'axe central de la ville (rue de la Varenne, boulevard Rabelais) prévoient en rez-de-chaussée des locaux commerciaux qui viennent remplacer des locaux démolis. En revanche, sur la rue du Pont de Créteil, les rez-de-chaussée restent résidentiels avec des bâtiments implantés en retrait derrière une clôture placée à l'alignement.

Cette situation tient au PLU qui protège les activités en rez-de-chaussée seulement dans les îlots proches de la gare, en interdisant de changer la destination des rez-de-chaussée commerciaux existants vers une destination autre que du commerce, de l'artisanat ou du service. L'objectif est de profiter de l'arrivée de la ligne 15 sud pour le pôle commercial du quartier de gare. Les projets de promotion qui s'implantent dans les sec-

teurs résidentiels sont eux exemptés de la création d'activités en rez-de-chaussée. En dehors de la polarité de la gare, la ville de Saint-Maur s'attache à limiter les implantations commerciales dispersées dans les quartiers résidentiels.

## Champigny Centre : une stratégie de développement des activités en rez-de-chaussée dans un centre-ville en manque de dynamisme commercial

À Champigny, 2 des projets de promotion en cours comportent de l'activité en rez-de-chaussée le long de la rue Jean Jaurès. Ces activités, dont un grand supermarché qui ouvrira au pied de l'opération Jaurès Cœur Champigny, dans le secteur Union Jaurès, confortent la stratégie municipale de dynamisation commerciale.

Avec 12 commerces pour mille habitants<sup>5</sup>, la ville de Champigny-sur-Marne souffre d'un manque de commerces de proximité. Le développement des acti-

ités économiques, dans le centre-ville et sur les grands axes structurants, est un enjeu important pour la ville.

Pour répondre à cette faiblesse de l'animation commerciale, le plan local d'urbanisme instaure des linéaires de préservation et de développement du commerce de détail et de la restauration autour de la place Lénine, de la rue Jean Jaurès et du boulevard Salengro sur lesquels s'implantent certains projets.

L'arrivée prochaine du métro du Grand Paris Express est considérée par les acteurs publics comme un levier permettant la dynamisation commerciale du centre-ville et de la commune qui souffrent d'une vacance et d'un turnover important justifiant la mise en place d'un Contrat de revitalisation artisanale et commerciale.



La façade principale de la villa Zoé à Saint-Maur-des-Fossés renforce la commercialité discontinue du boulevard Rabelais

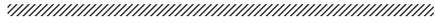
© Solaprom - Cabinet d'architecte Laurence



Plus de 4 000 m<sup>2</sup> de commerces sont prévus dans l'îlot Jaurès-Cœur Champigny

© INFIME - Promoteur : Bouygues Immobilier

## LES CENTRALITÉS



### Centralité

- Locale
- Mixte
- Globale

### Opération de promotion immobilière étudiée dans la note

- Opération recensée
- Équipement autorisé

### Équipement

- Local (de proximité)
- Global (métropolitain)
- Mairie/Hôtel de Ville
- Station RER et métro
- G Nouvelle gare
- Gare de voyageurs

### Commerce et animation

- Linéaire commercial
- Grande emprise commerciale
- Marché

### Grande emprise végétalisée

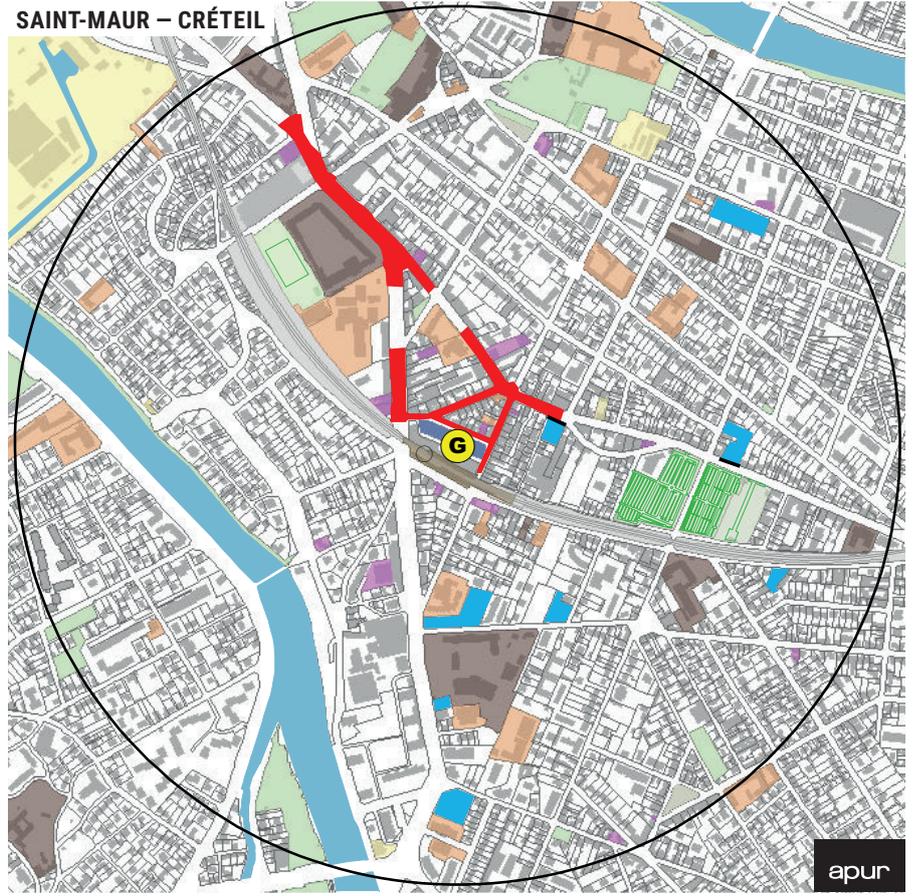
- Espace vert (parc, institution, friche)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière

### Grande emprise et infrastructure

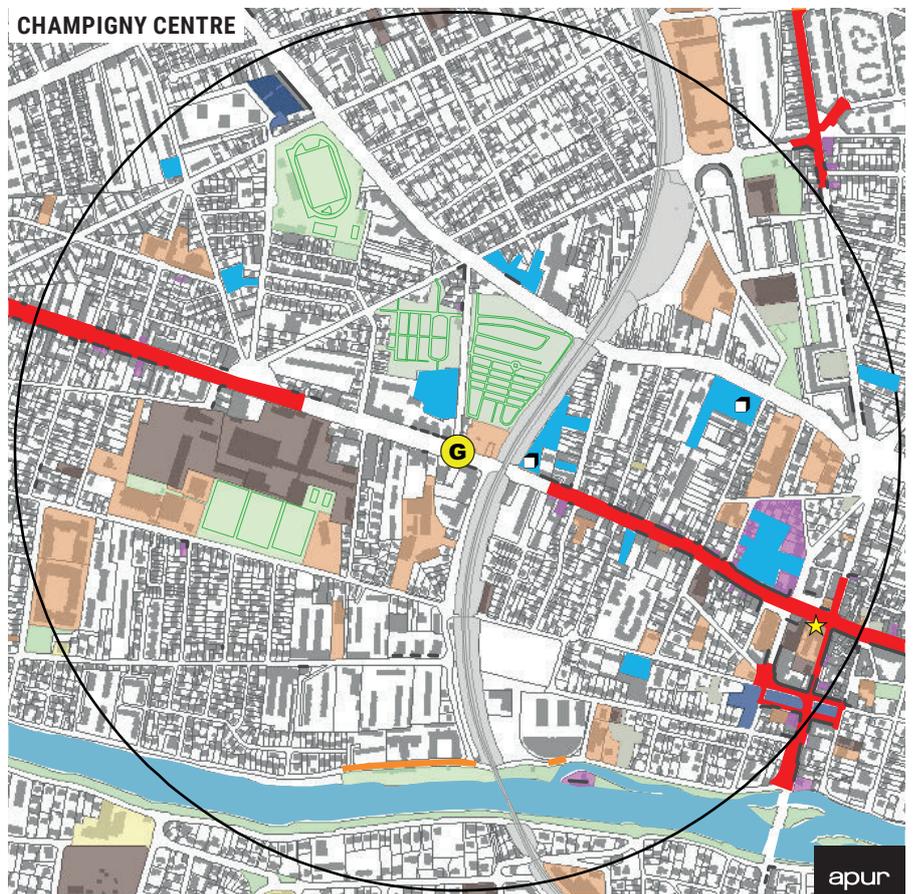
- Service urbain
- Grande infrastructure de transport
- Infrastructure ferroviaire
- Autoroute
- Réseau hydrographique

Source : Apur 2019

## SAINT-MAUR – CRÉTEIL



## CHAMPIGNY CENTRE



5 – Plan Local d'Urbanisme, Champigny-sur-Marne, 2017.

# Quelles ambitions environnementales ?

## **Saint-Maur – Créteil : le végétal, outil de limitation de la densification urbaine, souligne aussi le positionnement « haut de gamme » des nouvelles opérations**

Les projets de promotion comportent des espaces verts privatifs conformément au règlement du Plan Local d'Urbanisme. Au moins 20 % en zone U2 (zone des voies principales) et 50 % en zone U3 (zone des quartiers résidentiels) de la surface parcellaire doivent être dédiés aux espaces verts. L'implantation des façades des bâtiments projetés à l'alignement, ou avec un léger retrait d'alignement, respectent les continuités végétales des cœurs d'îlots même si la densification conduit à une réduction des surfaces de pleine terre. Placés à l'arrière des bâtiments, les espaces végétalisés ont peu d'impact sur l'espace public.

Les dispositions réglementaires environnementales du PLU de Saint-Maur conditionnent les mutations. Elles encadrent la surface plancher des projets de promotion, influencent la morphologie urbaine par la compacité et la contiguïté des immeubles libres et sociaux dans un même ensemble bâti mais elles apportent aussi une valeur au cadre bâti, valeur qui se retrouve dans les prix de vente des appartements et dans la qualité des espaces collectifs. Certains projets prévoient des jardins potagers à côté des espaces de jeux pour enfants et des jardins privatifs. Les constructeurs ont aussi recours à des dispositifs écologiques. La consommation énergétique, la prise en compte par des systèmes de chauffage au sol ou d'isolation thermique, permettent de proposer à la clientèle des logements ayant une étiquette A en matière de performance énergétique.

Les innovations restent cependant mineures, même si certains projets prévoient l'équipement des parkings en prises de recharge pour les véhicules électriques.

## **Champigny Centre : les espaces verts, un outil de négociation pour l'implantation des projets de promotion**

À Champigny-sur-Marne, le règlement d'urbanisme impose un coefficient de biotope. Il s'agit d'une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables pondérées en fonction de leur nature, comme les toitures végétalisées ou les terrasses jardinées.

Cette règle moins contraignante que la pleine terre favorise une plus forte densité de construction et une plus grande occupation du sol. Les nouveaux programmes immobiliers prévoient majoritairement plusieurs immeubles séparés par des allées ou espaces collectifs

paysagers, formant des résidences pouvant conduire à une imperméabilisation massive des sols.

Afin de favoriser les principes de développement durable, les projets de promotion intègrent des dispositifs écologiques à l'intérieur des bâtiments. Les promoteurs mettent en avant l'excellence des logements sur le plan de la performance énergétique.

Le bois, utilisé comme matériau de construction dans certains projets, est aussi mis en avant notamment pour sa grande inertie thermique.

Là encore, les innovations en matière d'ambition environnementale restent mineures ou expérimentales.



106 boulevard de Stalingrad – Champigny-sur-Marne

© INFIME - Agence d'architecture Jean-Luc MILLER - Promoteur : Pierrevial

## Quels opérateurs ?

### Saint-Maur – Créteil : des mutations portées par des constructeurs-promoteurs, qui maîtrisent les règles de densification du PLU et démarchent directement les propriétaires

Les mutations diffuses du tissu résidentiel du quartier de Saint-Maur – Créteil, caractérisé par un bâti plus dense et hétérogène que le reste de la commune, s'exercent par deux procédés : les projets d'amélioration de l'habitat par les particuliers qui participent ainsi à la qualification du tissu résidentiel et les projets de promotion immobilière qui contribuent à la densification en remplaçant des pavillons par des logements collectifs et en procédant, dans la moitié des cas, à des remembrements fonciers.

Les relevés de terrains ont été l'occasion de constater que les chantiers de particuliers sont nombreux à l'échelle du quartier de gare mais ils ont un

impact limité sur le tissu urbain. En revanche, ils s'apparentent principalement à une modification de l'habitat déjà existant : restauration de façades et/ou de toitures, ou surélévations et extensions. Ils traduisent une tendance forte à l'amélioration de l'habitat par les propriétaires et montrent aussi un mouvement de densification de l'individuel par l'augmentation de surfaces (surélévations/extensions).

Les promoteurs immobiliers ciblent en priorité pour leur projet les pavillons implantés sur de vastes parcelles en bordure des grands axes ou sur des carrefours. Mais il existe encore à Saint-Maur des parcelles de faible densité comportant des hangars anciens en plein quartier pavillonnaire, qui peuvent également muter même si, d'après le panel étudié, les promoteurs qui s'y intéressent sont des petits promoteurs locaux, voire des particuliers organisés en société civile de construction-vente (SCCV) pour l'occasion.

L'étude des opérations en chantier à la fin de l'année 2019 et l'absence de mise en vente préalable de certains biens concernés montrent que les constructeurs-promoteurs, qui maîtrisent les règles de densification du PLU, démarchent directement les propriétaires. Cette pratique est confirmée par les agents immobiliers rencontrés qui précisent qu'ils ne peuvent s'aligner sur les prix proposés au-dessus du marché.

La monopropriété, les démolitions réduites et les risques plus faibles de pollution sont sans doute des critères qui favorisent des offres d'achat élevées qui, à leur tour, accélèrent les décisions de vente et le départ des habitants voisins. Il serait intéressant de savoir si

ceux-ci acquièrent un logement dans les nouvelles constructions, sont relogés dans l'opération nouvelle, déménagent dans la commune ou bien encore en profitent pour partir plus loin dans la métropole.

### Champigny Centre : des mutations liées au départ des activités économiques

Les mutations du tissu résidentiel à Champigny Centre sont encore plus diversifiées qu'à Saint-Maur.

Les projets de particuliers sont également nombreux à l'échelle du quartier de gare, avec un impact limité sur le tissu urbain. Ils concernent principalement des modifications de l'habitat déjà existant : là encore, restauration de façades et/ou toitures, ou surélévations et extensions. Si une majorité de projets collectifs de promotion immobilière s'implantent également sur des parcelles pavillonnaires assez vastes, d'autres bénéficient de la présence d'anciennes activités, voire de friches, en plein centre urbain dense. Plus de la moitié des opérations sont l'occasion de remembrements fonciers.

La présence d'anciens ateliers ou d'activités en rez-de-chaussée sur de vastes surfaces foncières facilite la mutation mais ouvre aussi la voie à une forme de dé-densification économique. C'est alors la mixité du tissu qui peut s'en trouver réduite au bénéfice de l'habitat, ce qui justifie une action plus soutenue de la collectivité.



Surélévation de pavillon – Saint-Maur-des-Fossés

# Quel est le prix de cette nouvelle offre de logement ?

## Saint-Maur – Créteil : un quartier de gare moins attractif que la commune

Malgré la dynamique portée par les promoteurs privés, il paraît important de relativiser l'effet « quartier de gare ». En effet le quartier de gare de Saint-Maur – Créteil pâtit d'une moindre attractivité qui se reflète dans la valeur des biens vendus. De manière générale, les logements y sont moins chers que dans le reste de la commune.

La ville connaît une forte et rapide augmentation de prix des transactions dans l'ancien depuis 5 ans (+14,9 % pour les appartements, +11,2 % pour les maisons)<sup>6</sup> avec une accélération dans la dernière année (+6,1 %)

Sur la période 2014-2019, le prix moyen des appartements s'élève à 4460 € du mètre carré, soit 250 € de moins que dans le reste de la commune<sup>7</sup> selon la base DVF+. Le prix moyen des maisons s'élève à 565 130 €, soit 63 110 € de moins qu'à l'échelle communale selon DVF+<sup>8</sup>. Ces disparités se creusent plus fortement dans l'individuel que dans le collectif : une maison est environ 11 % moins chère dans le quartier de gare que dans la commune, alors qu'un appartement est 5 % moins cher.

Entre 2014 et 2019, un quart des transactions communales s'est effectué dans le quartier de Saint-Maur – Créteil, ce qui comparé au poids en surface du quartier de gare par rapport à la com-

mune ne signifie pas de concentration particulière. Ces transactions s'opèrent prioritairement dans le marché du logement collectif : 67 % dans le quartier de gare, contre 59 % à l'échelle de Saint-Maur-des-Fossés. De même, il y a moins de ventes dans le marché de l'habitat individuel dans le quartier de gare (17 %) [que dans] qu'à l'échelle de la commune (27 %).

Dans le quartier de gare, le rythme de transactions reste modéré, tandis que dans la commune celui-ci est plus intense. Depuis 2014, le nombre de transactions augmente en moyenne de 5,9 % à Saint-Maur – Créteil par an, alors qu'il croît de 7,6 % à Saint-Maur-des-Fossés<sup>9</sup>.

6 – Chambre des notaires de Paris, cartes trimestrielles des prix de l'immobilier.

7 – Source DVF+.

8 – DVF+ (Cerema).

9 – Moyenne des taux d'évolution, janvier 2014, décembre 2018, DVF + (Cerema).



Villa Orlana, rue André Bollier – Saint-Maur-des-Fossés

### Champigny Centre : un quartier de gare plus dynamique que la commune

L'attractivité du quartier de gare de Champigny Centre transparaît dans la valeur des biens vendus, puisque les prix des transactions immobilières y sont plus élevés que dans la commune.

Les tendances évolutives des prix sur les 5 dernières années diffèrent de Saint-Maur. Dans le collectif, les prix des appartements augmentent d'environ 2 % par an (2,5 % entre juin 2018 et juin 2019), tandis que celui des maisons individuelles (+5,3 % sur les 5 ans) semble marquer le pas ces deux dernières années (+0,6 % entre juin 2018 et juin 2019).

Selon la base DVF+, le prix moyen d'un appartement dans la période 2014-2019 s'élève à 3320 € du m<sup>2</sup>, soit 135 € de plus qu'à l'échelle communale. Au sein du marché du logement individuel, le prix d'une maison est de 386980 €, soit une différence de +35010 € avec les prix campinois<sup>10</sup>. Ces disparités se creusent plus fortement dans l'individuel que dans le collectif: une maison est environ 9 % plus chère dans le quartier de gare que dans la commune, alors qu'un appartement est 4 % plus cher.

Entre 2014 et 2019, un tiers des transactions immobilières ont eu lieu au sein du quartier de gare. 62 % des transactions du quartier ont concerné des ventes d'appartements contre 54 % à l'échelle communale. 24 % des transactions du quartier concernaient des maisons individuelles contre 34 % à l'échelle de la commune.

À ce jour dans le quartier de gare ou ailleurs dans la commune, les rythmes de transactions diffèrent peu même si la dynamique est un peu plus marquée pour le quartier de gare. Entre 2014 et 2018, le nombre de transactions a augmenté en moyenne chaque année de 7,3 % dans le quartier de gare contre 6,7 % dans la commune<sup>11</sup>. À la rentrée 2019, Champigny-sur-Marne figurait selon le site immobilier seloger.com, dans le « TOP 6 des villes où il faut investir dans le Grand Paris ».



Projet Convergence – Champigny-sur-Marne

© Maison Générale

<sup>10</sup> – DVF+ (Cerema).

<sup>11</sup> – Moyenne des taux d'évolution, janvier 2014, décembre 2018, DVF + (Cerema).

### Résidence Rivea : 69, rue du Pont de Créteil – Saint-Maur-des-Fossés

Les grands pavillons isolés sont les premières cibles des promoteurs à la recherche de terrains densifiables le long des grands axes Saint-Mauriens.

AVANT



APRÈS



### Convergences : 37-41, rue Juliette de Wils/boulevard de Stalingrad – Champigny-sur-Marne

L'utilisation du coefficient de biotope qui prend en compte les terrasses et dalles jardinées peut conduire à une transformation importante des surfaces perméables comme ici dans le projet Convergences.

AVANT



APRÈS



**Clos Eden : rue de la Varenne/passage Dartois-Bidot – Saint-Maur-des-Fossés**

Le Néopôle, centre d'affaires des années 80 sera bientôt remplacé par une résidence de 51 logements avec un rez-de-chaussée commercial reconstitué sur l'av. principale.

AVANT



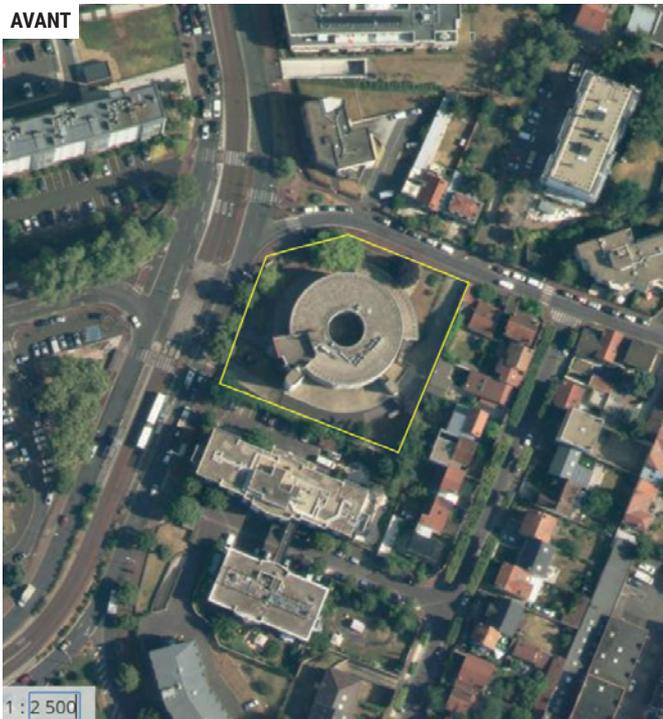
APRÈS



**Programme Impressionnist : 81, rue du Pont de Créteil – Saint-Maur-des-Fossés**

L'ancien siège de Valophis libéré en janvier 2018 laissera bientôt place à une résidence de 83 logements.

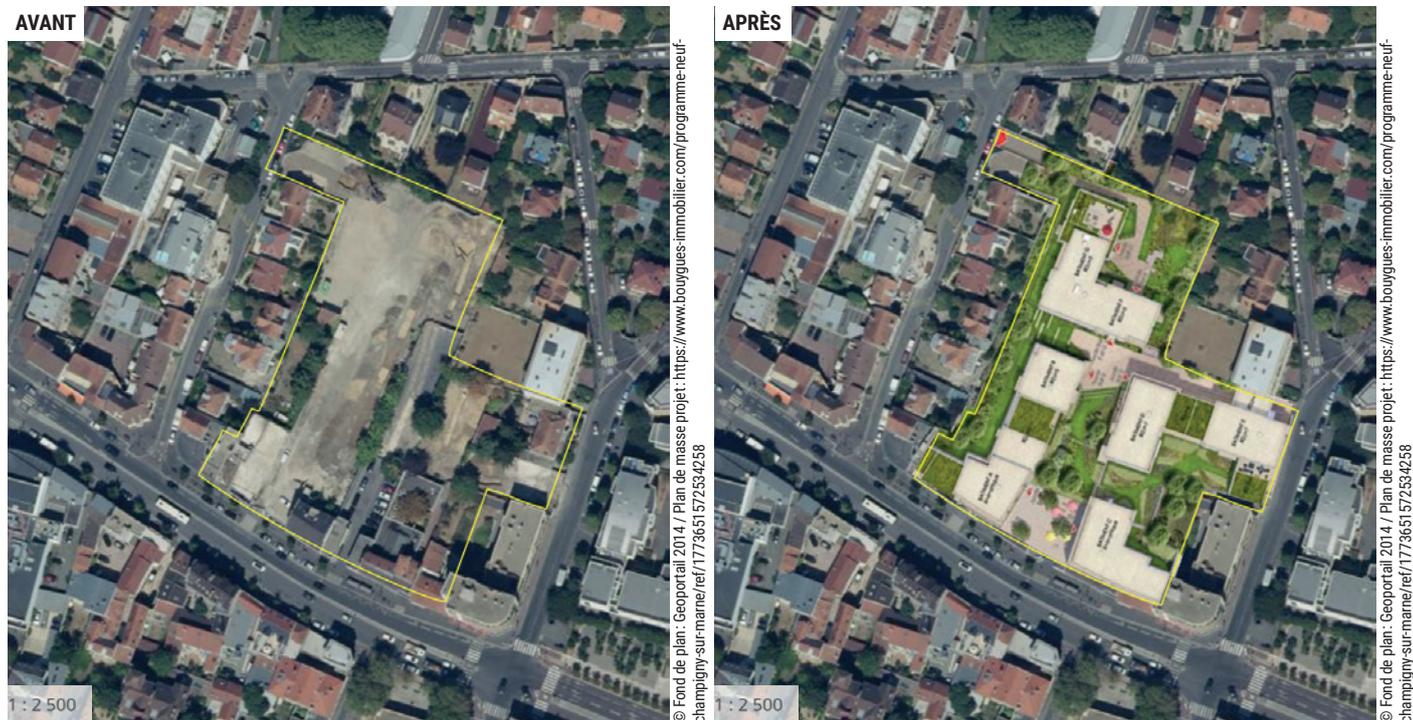
AVANT



APRÈS



## Jaures-Cœur Champigny : 85, rue Jean Jaures – Champigny-sur-Marne



## Méthodologie

Ce document est le fruit d'une collaboration entre la chaire « Aménager le Grand Paris » de l'École d'urbanisme de Paris et la Société du Grand Paris et l'Atelier parisien d'urbanisme.

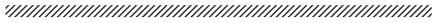
Il a été réalisé par un groupe d'étudiants en première année de Master d'urbanisme dans le but d'observer les mutations résidentielles hors opérations d'aménagement qui transforment actuellement les quartiers de gare du Grand Paris Express.

Pour mener à bien leur mission, les étudiants ont réalisé un travail de terrain. Il a permis de quantifier et qualifier les dynamiques en cours dans les quartiers de gare du Grand Paris Express choisis (opérations réellement en chantier à un

instant T). Tous les permis de construire de particuliers et de promoteurs immobiliers - comprenant les modifications du bâti et les nouvelles constructions -, activités (commerces, services, locaux d'artisanat) situées en rez-de-chaussée des bâtiments, et ventes de maisons et d'appartements ont été recensés durant l'hiver 2019 pour les quartiers de Saint-Maur – Créteil et Champigny Centre.

Afin de mettre en perspective et contextualiser les dynamiques observées, des entretiens ont été réalisés avec des agences immobilières, les services d'urbanisme des communes étudiées, des habitants et des commerçants.

**PROJET CONVERGENCE**  
**RUE JULIETTE DE WILS/BOULEVARD DE STALINGRAD – CHAMPIGNY-SUR-MARNE**



Plan-masse



En conclusion, alors qu'il semblait atone au moment du lancement de l'observatoire des quartiers de gare en 2014, le quartier de Saint-Maur – Créteil se transforme sous l'effet cumulé d'opérations de logements collectifs de taille moyenne, conduites par des promoteurs privés en dehors de toute opération d'aménagement.

Si la dynamique de construction est un peu moins forte que dans le reste de la commune et les valeurs des biens toujours inférieures, en revanche, les formes urbaines et architecturales présentent de fortes similitudes notamment aux franges du quartier de gare dénotant un souci d'intégration du quartier à l'image communale générale. Les règles d'urbanisme en vigueur confortent des cœurs d'îlots végétalisés avec des espaces qui restent en pleine terre. Le végétal et les terrasses extérieures sont les signes d'une offre haut de gamme qui se pose comme une alternative désirable au logement individuel. Encore marqué par les constructions éclectiques des Trente Glorieuses, le quartier se transforme sur un mode pointilliste qui le rattache davantage à l'identité du reste de la commune tout en mettant en œuvre la densification du quartier de la gare du Grand Paris Express.

Dans le quartier de Champigny Centre, un tiers des secteurs de projets d'initiative publique qui étaient à l'étude en 2014 ont démarré leur mutation mais ils ne représentent que la moitié des logements qui sont aujourd'hui en cours de construction. Comme dans le quartier de gare de Saint-Maur – Créteil, de nombreuses opérations isolées de logements collectifs privées ont vu le jour notamment le long des axes secondaires. Le nombre de transactions continue à croître comme dans toute la commune et

les prix des logements en collectif sont très voisins. Initialement moins attractif que d'autres quartiers résidentiels limitrophes, le quartier de gare de Champigny Centre se transforme rapidement en direction du centre historique, décuplant le pari municipal de « Faire ville » le long de l'avenue Roger Salengro. La stratégie urbaine de la ville de Champigny a été entendue. Encadrée par une charte communale, la démarche partenariale de la commune avec les promoteurs immobiliers porte ses fruits. En revanche les opérations ne proposent pas systématiquement de rez-de-chaussée actifs y compris sur les axes principaux.

Bien que leurs histoires soient très différentes, les deux quartiers de gare connaissent de fortes similitudes : densification par les opérateurs privés, perte d'activités économiques, production limitée de rez-de-chaussée actifs. Si Champigny attire parce qu'elle est perçue comme une ville « à potentiel », Saint-Maur connaît les mêmes dynamiques mais pour des raisons sociologiques différentes, attirant des particuliers ayant du capital, ou des liquidités, selon les entretiens réalisés avec les agents immobiliers du secteur. La construction de la gare motive la localisation des investisseurs à Champigny. Cependant, comme à Saint-Maur, ce sont les caractéristiques propres des quartiers qui prédominent dans les choix des particuliers acquéreurs et qui expliquent encore les rythmes et les niveaux de prix. Si l'on compare les prix établis par la Chambre des Notaires d'Ile-de-France, on constate que l'augmentation des prix de l'immobilier depuis 5 ans reste plus rapide globalement à Saint-Maur qu'à Champigny. Il n'y a donc pas d'effet de rattrapage mais plutôt un effet général de hausse avec une prime à l'attractivité antérieure.

**ÉCOLE  
D'URBANISME  
DE  
PARIS**

**Société  
du Grand  
Paris**

**CHAIRE  
AMÉNAGER  
le GRAND  
PARIS**

Ce travail mené par les étudiants s'insère dans le cadre d'un projet de recherche de la chaire Aménager le Grand Paris qui vise à analyser l'impact du projet de transport sur l'évolution des territoires urbains de la métropole.

Le groupe d'étudiants du master : **Philippe BAI RRAS, Anaïs BAPT, Amine BELKACEMI, Juliette BESNARD, Léa BIENSTOCK, Sarah BLANCHET, Julien BLOT, Gabriel BORDEREAUX, Dyhia BRAHIMI, Pauline CHALOUPLY, Virgile LAPIERRE, Evgenia SHELOKOV.**

Encadrants : **Anne PETILLOT, Marianna KONTOS, Sonia GUELTON**

Apur : **Clémence ESTRADA, Stéphanie JANKEL**

Société du Grand Paris : **Catherine BARBÉ**

Cartographie et traitement statistique : **Marie-thérèse BESSE, Apur**

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

Mise en page : **Apur**

[www.apur.org](http://www.apur.org)

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

