

# MUTATIONS RÉSIDENTIELLES ET TRANSFORMATIONS DES REZ-DE-CHAUSSÉE ACTIFS DANS LE SECTEUR DIFFUS DE DEUX QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS : SAINT-MAUR-CRÉTEIL ET CHAMPIGNY-CENTRE

## ATELIER MASTER 1 URBANISME ET AMÉNAGEMENT

2019-2020

### COMMANDE

Cette commande s'intègre dans un partenariat entre l'Atelier Parisien d'Urbanisme, la Société du Grand Paris et l'École d'Urbanisme de Paris. Elle porte sur la mutation du tissu résidentiel en secteur diffus et le devenir des rez-de-chaussée actifs dans les quartiers de deux gares du Grand Paris Express : Saint-Maur-Créteil et Champigny-Centre. Selon la définition retenue, les quartiers de gare sont définis par un rayon de 800 mètres autour d'une gare. L'enjeu est de décrire et mesurer les changements à travers une méthode reproductible d'un quartier de gare à l'autre et d'objectiver un éventuel effet de « quartier de gare ».

### MÉTHODOLOGIE

- **Analyse documentaire** (documents scientifiques, spécifiques (Atelier Parisien d'Urbanisme) et de presse) et des Plans Locaux d'Urbanisme ;
- **Recensement de terrain** : modifications du bâti, nouvelles constructions immobilières, activités en rez-de-chaussée des bâtiments, ventes de maisons et appartements ;
- **Analyse des bases de données** : DVF et Sitadel ;
- **Cartographie et statistiques** ;
- **Entretiens** : agences immobilières, services d'urbanisme et habitants.

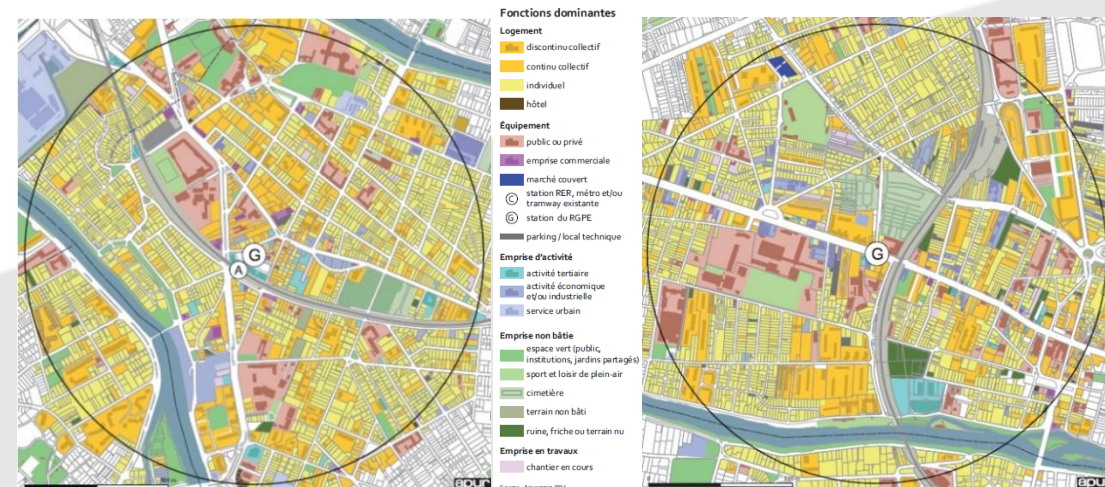
Morphologies et fonctions du bâti à Saint-Maur-Créteil et Champigny-Centre

### TERRAIN DE RECHERCHE

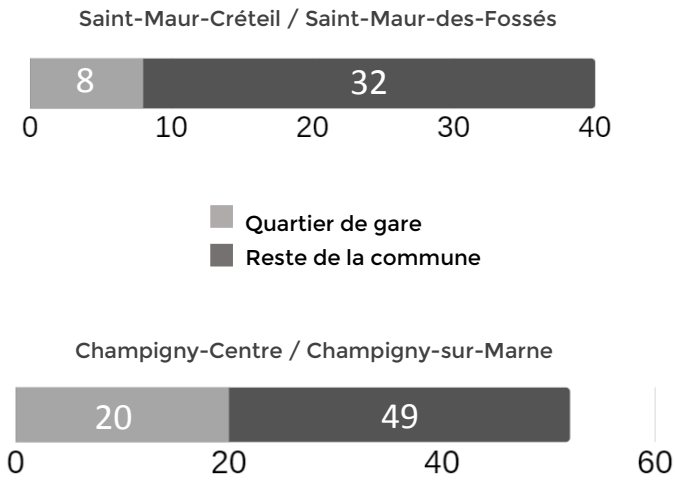
La ville de **Saint-Maur-des-Fossés** s'est construite autour de son abbaye. L'aménagement progressif des bords de Marne en a fait une ville de villégiature au XIXème et XXème siècles, marquée par la construction de grandes demeures. Elle est desservie en cœur de ville par quatre gares du RER A. Le quartier de gare de **Saint-Maur-Créteil** est une centralité secondaire et périphérique de la commune. Il fait partie des quartiers les moins attractifs.

La commune de **Champigny-sur-Marne** s'est construite autour de la culture viticole jusqu'au XXème siècle et est connue pour son histoire de terre d'accueil. Le quartier de gare de **Champigny-Centre** est une centralité principale, constitué d'une partie du centre-ville communal et des quartiers recherchés du Plant et du Tremblay.

Le tissu urbain des deux quartiers de gare est très semblable. Avec une dominante résidentielle, des logements pavillonnaires de faible hauteur cohabitent avec des immeubles collectifs.



**DES QUARTIERS DE GARE CONCENTRANT PLUS DE 20% DES PERMIS DE CONSTRUIRE DE LA COMMUNE**



Nombre de permis de construire délivrés (Source : Sitadel, décembre 2017 - juillet 2019)

**DES PROJETS DE PARTICULIERS RELEVANT D'UNE QUALIFICATION DU BÂTI ET DES PROJETS DE PROMOTION MARQUÉS PAR UNE STRATÉGIE DE DENSIFICATION**

Les mutations du tissu résidentiel dans le secteur diffus sont d'abord le fruit de **projets individuels**. À **Saint-Maur-Créteil**, aucune construction sur parcelle nue n'est prévue. Les mutations sont de l'ordre de l'**amélioration de l'existant sans création de surface** (restauration de façades et/ou toitures, ou surélévations et extensions). À **Champigny-Centre**, 90% des permis de construire délivrés entre 2017 et 2019, relèvent de la **construction pure** (*ex nihilo* ou après démolition). Il s'agit en majorité de projets de promotion immobilière. Le reste autorise de petits agrandissements ou de la valorisation de l'existant.



**LES PROJETS DE PROMOTION, UN RÔLE PRÉPONDÉRANT DANS LES TRANSFORMATIONS DU TISSU RÉSIDENTIEL**

Les projets de promotion participent à la **densification résidentielle** des deux quartiers. Ils permettent la création de **357** logements supplémentaires à Saint-Maur-Créteil et **884** à Champigny-Centre.

Cette densification résidentielle s'accompagne d'une **diversification de la population**. 30% des nouveaux logements de Saint-Maur-Créteil sont des **logements sociaux** conformément aux objectifs de la loi SRU. À Champigny-Centre, la diversité sociale est maintenue. Les logements sociaux représenteront 35% de la nouvelle offre de logement. Ces transformations doivent être comparées à l'échelle communale afin de mesurer leur importance. Le quartier de **Saint-Maur-Créteil**, en déficit de popularité, n'accueille que **15% des projets de la commune** alors qu'il représente 18% de la surface du territoire. Pour une même part de la surface communale, le quartier de **Champigny-Centre** accueille à lui seul **48% des projets de promotion de la commune**.

L'**impact environnemental** des projets de promotion est un élément à prendre en compte. L'obligation imposée par le PLU de prévoir des espaces verts permet de limiter l'impact environnemental des projets, même si ces espaces naturels ne profiteront pas à l'espace public.

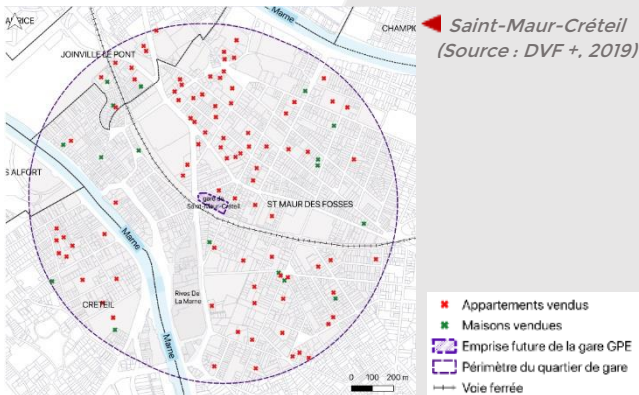


◀ *Projet Le Clos Eden, Saint-Maur-Créteil*

## ACCROISSEMENT DES VENTES ET ÉVOLUTION DE LA VALEUR DES BIENS

Le marché immobilier est très dynamique à **Saint-Maur-des-Fossés** et **Champigny-sur-Marne**.

Le quartier de gare de **Saint-Maur-Créteil**, relativement **peu cher**, représente 25 % du total des transactions communales entre 2014 et 2019. Le quartier de gare de **Champigny-Centre** représente quant à lui 34 % de la totalité des transactions de la commune, avec des **prix plus élevés** que la moyenne campinoise. Ces écarts se creusent dans l'habitat individuel. La **différence de prix entre l'offre de logements neufs et de logements anciens** est très importante à Saint-Maur-Créteil. Elle est moindre à Champigny-Centre.



## ACTIVITÉS EN REZ-DE-CHAUSSÉE : UNE CLÉ DE LECTURE POUR ANALYSER L'ANIMATION URBAINE

Dans les deux quartier de gare, les activités en rez-de-chaussée appartiennent au **secteur tertiaire** et se composent d'établissements de **petite taille avec peu de salariés**.

Une dynamique de **création** s'y enclenche lentement **sans témoigner d'une montée ou d'une baisse de gamme**. Cependant, un **taux de vacance** reste important à **Champigny-Centre** et demeure négligeable dans le cas de Saint-Maur-Créteil.

Les stratégies communales favorisent la préservation et la création d'activités en rez-de-chaussée à travers la mise en place de **linéaires de préservation dans les PLU**. Si cela semble efficace à Saint-Maur-Créteil, cette stratégie n'empêche pas la fermeture de commerces à Champigny-Centre. Pour pallier ce phénomène, la commune met en place un **Contrat de Revitalisation de l'Artisanat et des Commerces**.

Les projets de construction de logements maintiennent le tissu économique car aucun rez-de-chaussée actifs n'a été détruit ou remplacé par du logement entre 2008 et 2019.

Les gares du Grand Paris Express sont perçues comme de véritables **moteurs de développement économique**.

## EXISTE-T-IL UN EFFET DE « QUARTIER DE GARE » ?

L'arrivée des gares du Grand Paris Express dans les communes franciliennes amène à une réflexion sur leurs **effets structurants**.

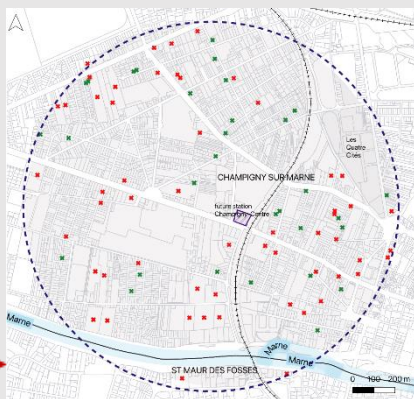
Des effets structurants sont **déjà amorcés** par l'arrivée des gares.

Les **documents d'urbanisme** (SDRIF et PLU) s'adaptent en répondant à des objectifs de densification. Par conséquent, l'arrivée d'une gare est perçue comme une **opportunité par les promoteurs immobiliers**.

L'arrivée du métro est désormais prise en compte comme un **argument marketing** par les agences immobilières et les promoteurs immobiliers.

Cependant, l'**effet de "quartier de gare"** peut être **relativisé**.

La **Marne**, les grands **axes routiers** ou encore les **limites communales** constituent des freins à son expansion. De même, d'autres facteurs que l'installation du métro influencent les mutations résidentielles ; le **cadre paysager**, les **prix** relativement moins chers que dans la capitale et l'**offre de transport** déjà présente sont des arguments attractifs dans les stratégies d'implantation. Enfin, les **effets structurants** liés à l'arrivée des gares sur le **tissu économique** d'activités en rez-de-chaussée n'ont **pas encore** été décelés.



# CRITÈRES DE MUTABILITÉ : FACTEURS PERMETTANT DE MESURER LES MUTATIONS

## Modifications du bâti

- Localisation des permis de construire (comparaison entre quartiers de gare et communes) : **Sitadel** ;
- Nombre de permis de construire (évaluation du dynamisme) : **Sitadel** ;
- Typologie (comprendre la(es) future(s) forme(s) urbaine(s)) ;
- Création de surface et de logements (évaluation de la densification résidentielle).

## Évolution du tissu résidentiel des constructions immobilières

- Logements (densification démographique prévue) : **sites des promoteurs** ;
- Logements sociaux (évaluation de la mixité sociale) : **sites des promoteurs, observatoire des quartiers de gare** ;
- Typologie des logements (public visé) : **sites des promoteurs** ;
- Taille des projets en m<sup>2</sup> (estimation de la densification surfacique) : **sites des promoteurs** ;
- Espaces verts (qualification du tissu résidentiel ?) : **sites des promoteurs** ;
- Nombre d'emplacements de stationnement (estimer si l'utilisation de la voiture va diminuer avec les gares du GPE) : **sites des promoteurs** ;
- Évolution des parcelles concernées par les projets de 2008 à 2019 (savoir quels types de bâti et de parcelle sont concernés) : **Google Street View**.

## Valeurs des biens à l'acquisition

- Nombre de transactions (évaluer et comparer le dynamisme du marché des communes et des quartiers de gare) : **DVF+**, **Chambre des Notaires** ;
- Prix (état du marché et comparaison entre quartiers de gare et communes) : **DVF+** ;
- Évolution sur 1 an et sur 5 ans (tendance des mutations) : **Carte des prix de l'immobilier (Chambre des Notaires)** ;
- Comparaison à l'échelle de l'EPT (relativiser les résultats) : **Base Éclair, Base Bien** ;

## Activités en rez-de-chaussée

- Nombre dans les quartiers de gare et dans les communes (sur 10 ans) : **Google Street View (GSV)** ;
- Typologie des activités en rez-de-chaussée : **INSEE** ;
- Nombre de locaux vides et taux de vacance (sur 10 ans) : **GSV** ;
- Création et disparition (étudier et comparer les dynamismes économiques dans les quartiers de gare et dans les communes sur 10 ans) : **GSV** ;
- Mutation (évaluer changement de l'offre commerciale dans les quartiers de gare et étudier un effet de "quartier de gare" sur 10 ans) : **GSV** ;
- Changements de vitrine (amélioration de l'existant) : **GSV** ;
- Linéaires commerciaux (en mètres) : **PLU**.

## PISTES DE RÉFLEXION POUR LES PROCHAINES PHASES D'ÉTUDE

- Étudier chaque critère de mutabilité sur une **temporalité** plus large ;
- Réaliser des cartes de **densification** ;
- Analyser les **permis de construire** des projets de promotion ;
- Analyse prospective de **l'espace public** ;
- Analyser les **populations** arrivant dans les quartiers de gare ;
- Mesurer les différences de **prix** entre les quartiers de gare et les communes afin d'évaluer les potentiels décrochages ;
- Étudier les mutations des **nouveaux commerces** (augmentation des prix...) ;
- Évaluer qualitativement **l'offre commerciale** (bas de gamme, moyenne gamme...).

Étudiants : P. Bairras, A. Bap, A. Belkacemi, J. Besnard, L. Bienstock, S. Blanchet, J. Blot, G. Bordereaux, D. Brahim, P. Chaloupy, V. Lapierre, E. Shelokova - Encadrantes : A. Pétillot et M. Kontos

## AVERTISSEMENT

Ce document finalisé en janvier 2020 présente des différences avec la publication réalisée avec l'APUR, la SGP et la Chaire Aménager le Grand Paris (APUR, note n° 174 de mai 2020) à partir de données réactualisées et complétées par des visites de terrain supplémentaires. Il n'engage pas les commanditaires dans les résultats intégrés.