



## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	2022-08-16	
V2	2023-06-20	

## Affaire suivie par

Isabelle BARNERIAS- Service de la Planification et de l'Aménagement des Territoires

Tél. : 01 49 80 26 64

Courriel : isabelle.barnerias@developpement-durable.gouv.fr

## Rédacteur

Emmanuel MINGOT

Service de la Planification et de l'Aménagement des Territoires

## Cartographie

Sandrine BOURGES

Service de la Planification et de l'Aménagement des Territoires

## Relecteur(s)

Olivier COMPAGNET

Service de la Planification et de l'Aménagement des Territoires

## Référence(s) intranet

<https://www.driat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/la-construction-de-logements-dans-le-val-de-marne-a12746.html>

## Sommaire

Préambule.....	4
I Les quartiers de gare : des concentrateurs des logements départementaux.....	5
1 Des logements départementaux majoritairement collectifs, une part sociale importante.....	5
2 Des quartiers de gare avec un caractère collectif et social plus appuyé.....	6
II Une grande spécificité de chaque quartier de gare.....	7
1 Une grande variété de profil de parc de logements dans chacun des 17 quartiers de gare.....	7
2 Une cartographie disparate des logements libres et sociaux sur les 17 quartiers de gare.....	8
3 Un atlas cartographique bariolé du tissu de l'habitat dans chaque quartier de gare.....	9
III Méthode et données utilisées.....	14
1 Parc de logements total : issu des fichiers fonciers 2021 (TUP).....	14
2 Répertoire des logements locatifs des bailleurs sociaux (RPLS) 2021.....	14
3 Méthodes.....	14
4 Limites.....	15

## Glossaire :

GPE : Grand Paris Express

QG : quartier de gare.

RPLS : Répertoire du Parc Locatif Social, des bailleurs sociaux. Il comptabilise tous les financements de logements locatifs sociaux: PLA d'intégration, PLA LM, PLATS, PLAI, PLA ordinaires, PLUS, PLS, PPLS, PCLS, PLA CCF, PAP locatif, PLI, PCL, HBM, PLR, PSR, HLM, ILM, ILN,...

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Île-de-France

TUP : Table Unifiée Parcellaire des fichiers fonciers.

## Préambule

La réalisation du réseau de transports du Grand Paris Express (GPE) favorisera la création de nouveaux quartiers attractifs dans un périmètre d'environ 800 m autour des gares. L'aménagement de ces quartiers doit permettre de redynamiser le tissu urbain, de rééquilibrer le territoire et de décliner l'ensemble des politiques publiques relatives à l'urbanisme (densité, déplacements, mixité fonctionnelle et sociale), mais aussi à la transition écologique et énergétique, en tenant compte du contexte territorial et de l'acceptabilité locale.

Pour accompagner ces dynamiques d'aménagement, une démarche de « vitalisation des quartiers de gare » s'est traduite par l'adoption d'une charte le 17 mai 2021. Elle vise à accompagner et à mieux coordonner les projets autour et entre les gares du Grand Paris Express (GPE), sous le pilotage des collectivités, avec l'appui de l'État et de ses opérateurs (« pack Etat »), et dès lors que les collectivités en expriment le souhait.

Le Grand Paris Express développe et connecte 17 gares dans le Val-de-Marne, qui sont donc le lieu privilégié de développement du logement notamment. Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) reconnaît ce potentiel de développement en prévoyant de densifier ces quartiers. Les attentes, au droit de ces gares, portent en effet à la fois sur des augmentations de densité humaine (activités et logements, pour rééquilibrer l'Est parisien plutôt plus résidentiel qu'actif) et de densité des espaces d'habitat (logements, pour contribuer à l'objectif de créer 38 000 logements par an dans la Métropole du Grand Paris).

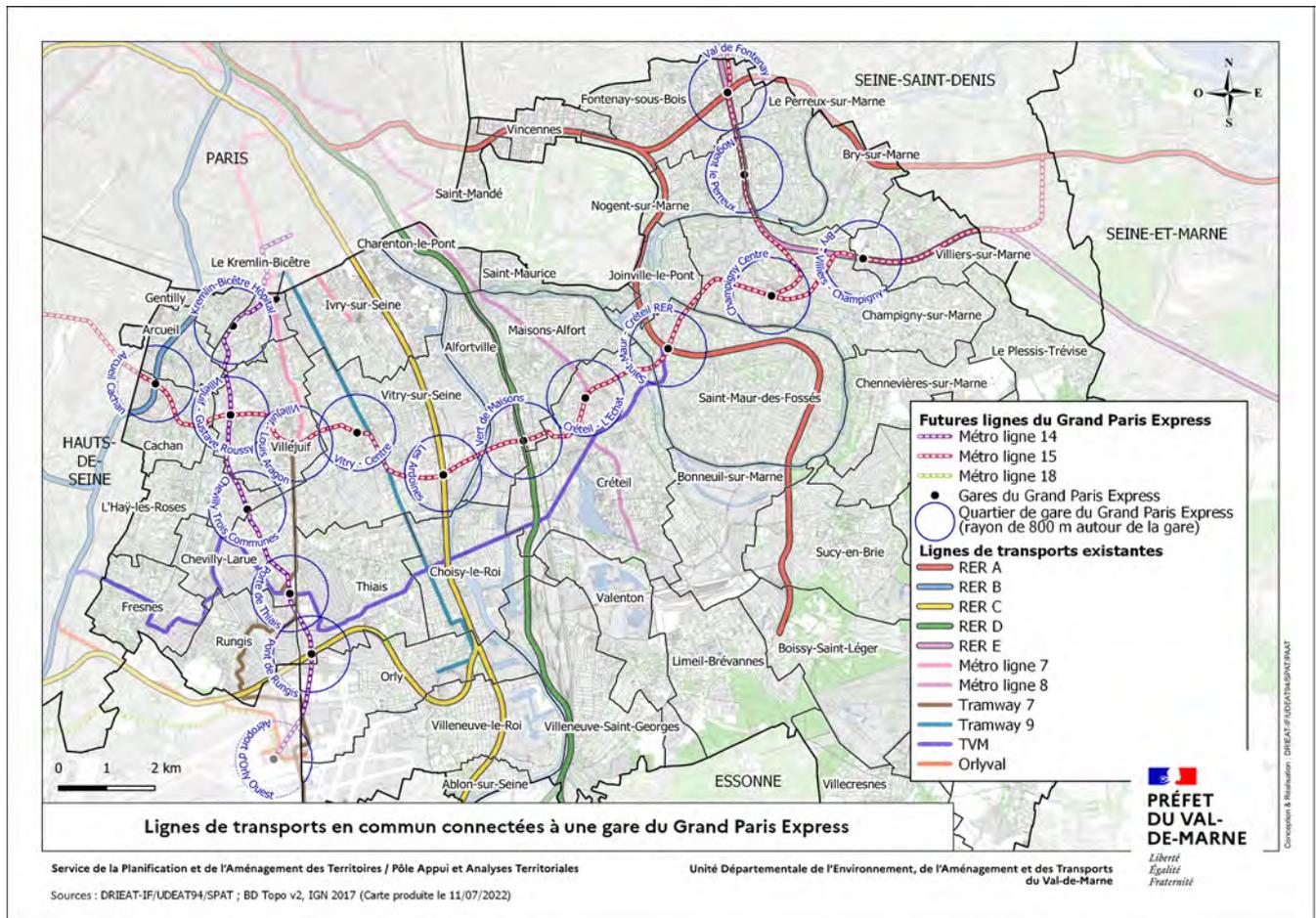
La présente note vise à dresser la situation de la répartition des logements (sociaux notamment) au 15 juillet 2022 dans ces quartiers de gare<sup>1</sup>. Ces éléments peuvent aider à identifier les secteurs où il pourrait être pertinent de renforcer ou diversifier la production en logements et par exemple la création de logements adaptés en fonction des besoins (structures d'hébergement, logements spécifiques, pensions de familles,...).

Cette note s'attachera à décrire le parc de l'habitat à l'échelle du département, puis à l'échelle de chaque quartier de gare. Ensuite, la méthode d'analyse sera présentée.

---

1 Il doit être précisé que cette étude tient compte de l'existant des logements, et non de la programmation des opérations et projets d'aménagement, celle-ci étant seulement connue dans les périmètres des opérations portées par les EPA.

La carte ci-dessous représente le tracé des 2 lignes du GPE dans le Val-de-Marne et les périmètres correspondants des quartiers de gare :



## I Les quartiers de gare : des concentrateurs des logements départementaux

Deux types de dénombrements des logements sont décrits dans cette partie. L'un à l'échelle du département et l'autre sur une partie plus restreinte du territoire qui cible exclusivement les quartiers de gares du Val-de-Marne.

### 1 Des logements départementaux majoritairement collectifs, une part sociale importante

Les résultats obtenus sont classés en 2 catégories :

- La 1ère catégorie concerne le dénombrement dans le département. Les pourcentages sont rapportés au nombre total des logements du Val-de-Marne.
- La 2ème catégorie concerne le dénombrement à l'intérieur des périmètres des quartiers de gares. Comme indiqué dans la méthode (partie III), en cas d'intersections des quartiers de gare, les périmètres intersectés sont comptés une seule fois, afin d'éviter les doubles-comptes.

Parc de logements dans le Val-de-Marne					Dans les quartiers de gare
Catégories des logements	Logements totaux			Logements sociaux (RPLS)	Logements totaux
		Dont individuels	Dont collectifs		
Nombre	684 687	133 966	550 721	179 474	138 574
Part dans le parc du Val-de-Marne (%)	100 %	20 %	80 %	26 %	20 %
		100 %			

Tableau 1 : Les logements dans le Val-de-Marne

Les près de 700 000 logements du département se répartissent pour 4/5 en logements collectifs et 1/5 en logements individuels.

Sur le territoire val-de-marnais, le taux de logements locatifs sociaux est de 26 %. Ainsi, la situation vue globalement à l'échelle départementale est favorable.

A noter : la loi SRU ambitionne un taux SRU de 25 % à l'échelle de chaque commune (calculé sur le parc des logements sociaux dans les résidences principales, à partir des données de la DDFIP, et non sur le RPLS). Le taux SRU départemental « fictif » est lui de 31 % et ne doit pas pour autant occulter une grande diversité communale.

En outre, 20% des logements du département se concentrent dans les quartiers de gare.

## 2 Des quartiers de gare avec un caractère collectif et social plus appuyé

Cette partie présente un focus uniquement sur les logements au sein des quartiers de gares. La répartition des logements individuels et collectifs est donc rapportée spécifiquement aux logements situés dans les seuls quartiers de gare.

Parc des logements des 17 quartiers de gare				
Catégories des logements	Logements totaux	Dont logements individuels	Dont logements collectifs	Logements sociaux (RPLS)
Nombre	138 574	19 190	119 384	41 148
Pourcentages dans le parc des quartiers de gare	100 %	14 %	86 %	30 %

Tableau 2 : Les logements dans les 17 quartiers de gare du GPE regroupés

Les quartiers de gare concentrent une très forte majorité de logements collectifs (86%), plus grande que celle du département.

En outre, la part des logements locatifs sociaux représente 30 % des logements présents dans les quartiers de gares. C'est également plus important qu'à l'échelle du département (26%).

Ainsi, globalement sur l'ensemble des quartiers de gare, le niveau de logements sociaux est relativement élevé. Toutefois, ce constat masque des disparités entre quartiers de gare, qui sont détaillées dans la partie II.

## II Une grande spécificité de chaque quartier de gare

Dans cette partie, chaque quartier de gare est considéré séparément.

Les résultats sont présentés sous forme chiffrée (tableau 3 en partie II.1), de carte (partie II.2) et d'atlas cartographique pour chaque quartier de gare, avec le tissu de l'habitat présent dans le rayon de 800 mètres autour des stations des lignes 14 et 15 (partie II.3).

### 1 Une grande variété de profil de parc de logements dans chacun des 17 quartiers de gare

Le tableau ci-après dénombre les logements à l'intérieur des périmètres des quartiers de gare. Pour information, les logements dans les quartiers de gare avec des zones d'intersections sont comptés pour chaque quartier intersectés : Villejuif – Gustave Roussy, Villejuif – Louis Aragon, Vitry – Centre, Porte de Thiais, Pont de Rungis, Vert de Maisons et Créteil – L'Echat.

Les pourcentages sont rapportés au nombre total des logements contenus dans le périmètre respectif de chaque quartier de gare.

Station	Lignes	Logements totaux	dont logements individuels (%)	dont logements collectifs (%)	Logements Sociaux / totaux (%)
Nogent le Perreux	E, M15	13 042	16 %	84 %	11 %
Saint-Maur - Créteil RER	TVM, A, M15, TVM EST	9 995	20 %	80 %	12 %
Pont de Rungis	C, M14, T9, TCSP SENIA-ORLY	315	45 %	55 %	13 %
Porte de Thiais	TVM, T7, M14	2 418	15 %	85 %	15 %
Bry - Villiers - Champigny	M15, ALTIVAL, E	3 321	43 %	57 %	17 %
Arcueil Cachan	B, M15	10 415	14 %	86 %	19 %
Créteil - L'Echat	M8, M15	11 355	7 %	93 %	24 %
Villejuif - Louis Aragon	M15, M7, T7	14 426	13 %	87 %	28 %
Champigny Centre	M15	8 570	22 %	78 %	30 %
Villejuif - Gustave Roussy	M14, M15	6 330	25 %	75 %	31 %
Les Ardoines	C, M15, TZEN5	3 067	22 %	78 %	33 %
Kremlin-Bicêtre Hôpital	M14	16 918	6 %	94 %	35 %
Vitry - Centre	M15	12 356	15 %	85 %	37 %
Chevilly Trois Communes	M14	11 184	10 %	90 %	37 %
Vert de Maisons	D, M15	10 272	7 %	93 %	50 %
Val de Fontenay	A, E, M1, T1, M15	6 260	10 %	90 %	54 %
Aéroport d'Orly Ouest	M14, M18	0	-	-	-

Tableau 3 : Les parcs de logements des quartiers de gare, classés dans l'ordre croissant des parts de logements locatifs sociaux

Ce tableau met en évidence une forte hétérogénéité des types de quartiers de gare : de nombreux logements au Kremlin-Bicêtre Hôpital (plus de 16 000) et à Nogent le Perreux (13 000) au fort portrait résidentiel, beaucoup moins à Val-de-Fontenay

(6 000) dont le profil tertiaire explique ce nombre, très peu à Pont de Rungis (315), du aux plates-formes logistiques.

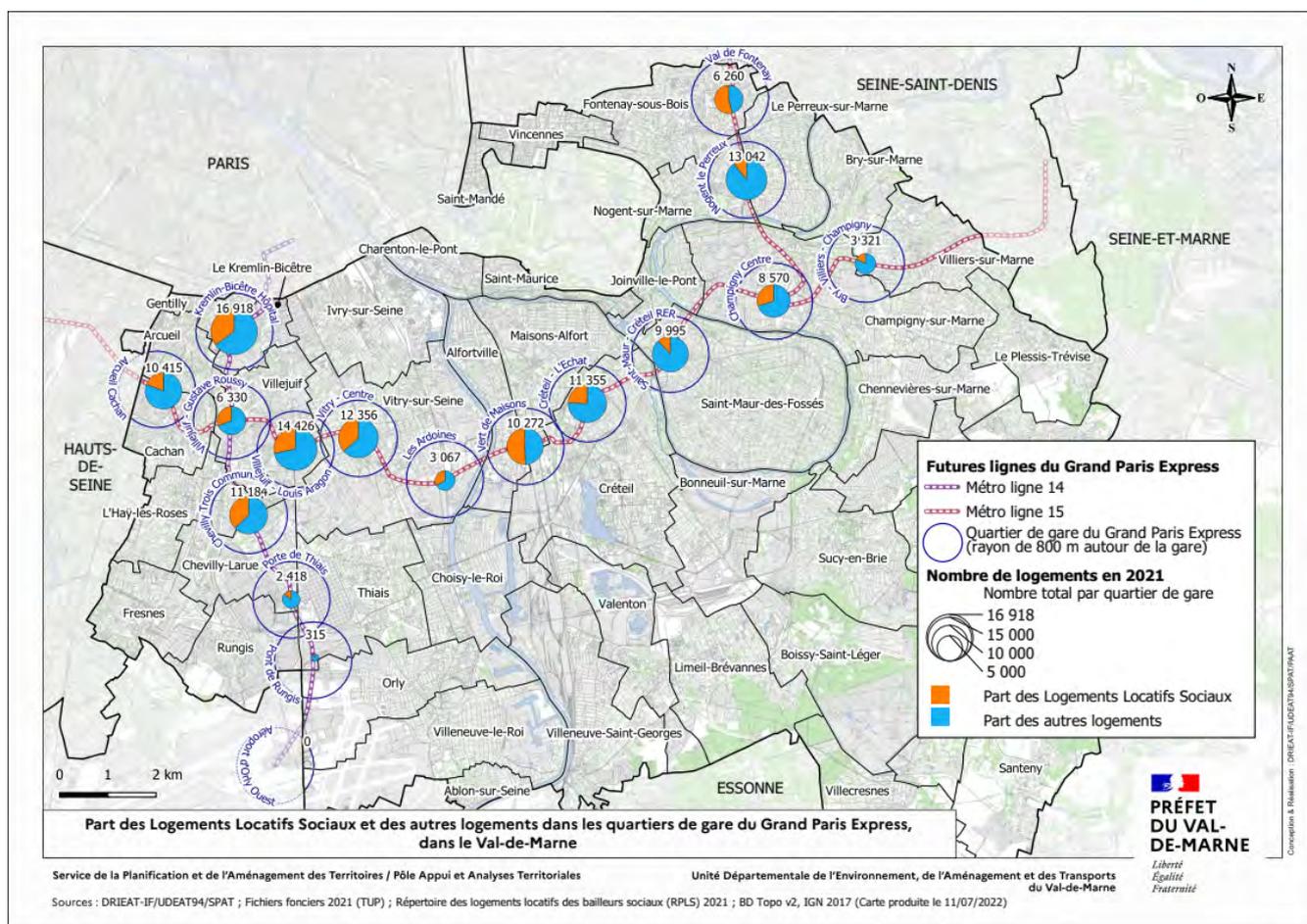
Outre ce constat, il illustre que 7 quartiers de gare sur 17 ont moins de 25 % de logements locatifs sociaux, avec notamment les quartiers de gare de Nogent-Le Perreux et Saint-Maur-Créteil localisés sur le territoire de communes dont certaines sont carencées au sens de la loi SRU, et le quartier de gare de Pont-de-Rungis sur le territoire d'une commune déficitaire au regard de la même loi.

Il est à noter que l'absence de logements dans le quartier de gare Aéroport d'Orly Ouest est à mettre en relation avec son caractère focalisé sur l'activité aéroportuaire.

## 2 Une cartographie disparate des logements libres et sociaux sur les 17 quartiers de gare

Les diamètres des diagrammes sont proportionnels au nombre total des logements contenus dans le périmètre des quartiers de gare.

Les nombres faibles de logements dans certains quartiers de gare sont souvent expliqués par la part significative du foncier dédié à l'accueil d'autres destinations que le logement (activités économiques, équipements publics, réseaux routiers ou ferroviaires, réseaux fluviaux ou à des secteurs de projets importants).

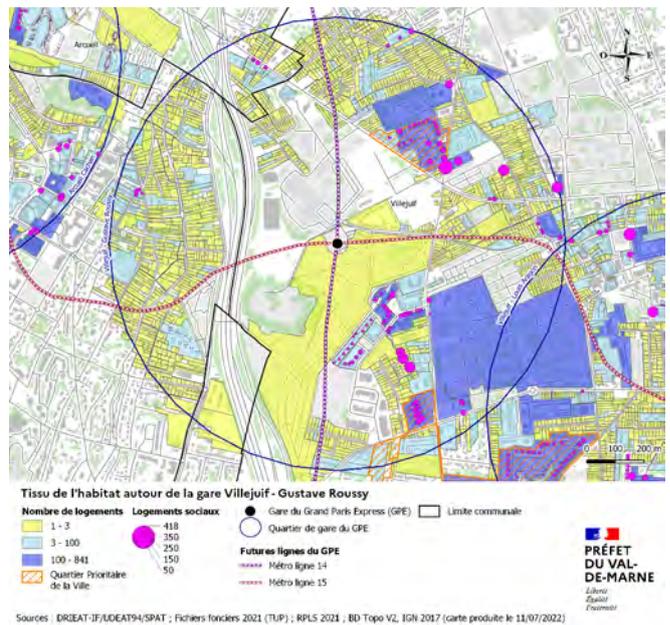
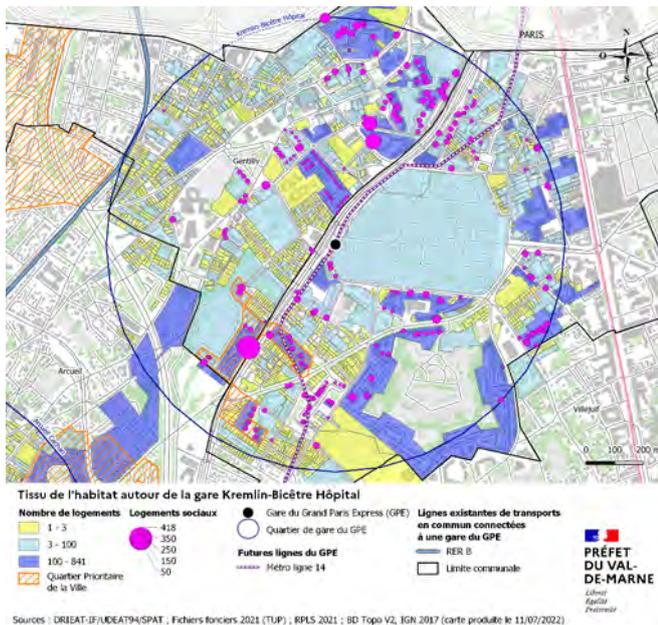


### 3 Un atlas cartographique bariolé du tissu de l'habitat dans chaque quartier de gare

Les résultats sont présentés pour les lignes des métros 14 (du nord au sud) et 15 (d'ouest en est). Pour chaque quartier de gare, les cartes figurent essentiellement :

- Les nombres des logements contenus sur les parcelles cadastrales (FF 2021 - TUP).
- La localisation des logements locatifs sociaux (RPLS 2021).
- Les périmètres des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Ces cartes permettent de localiser la répartition des logements sociaux existants pour chaque quartier de gare.

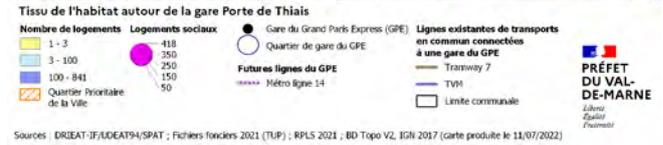
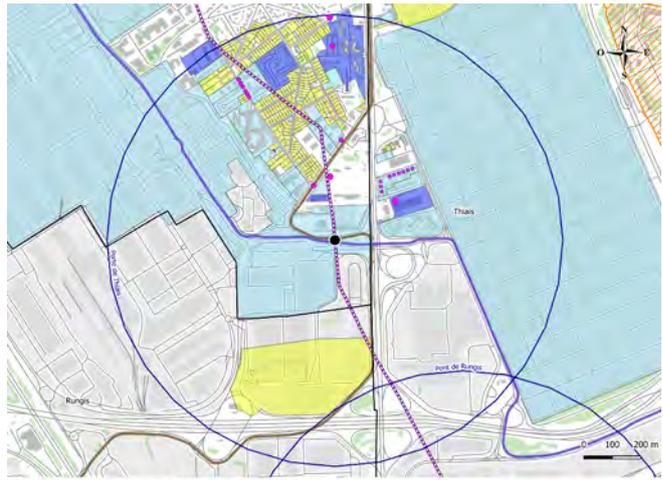
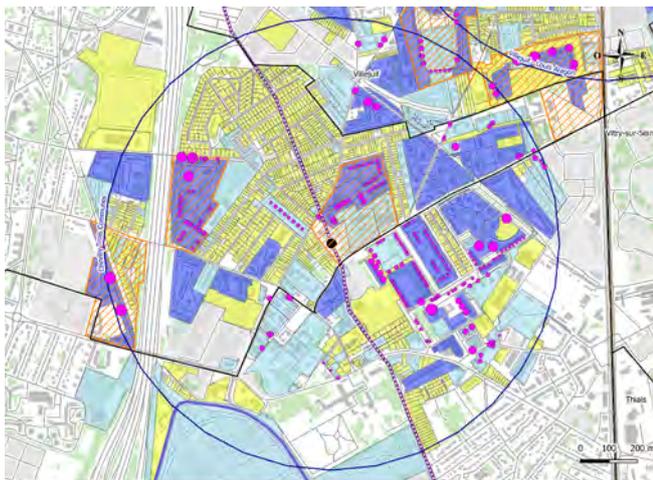


Kremlin-Bicêtre Hôpital

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
16 918	94 %	35 %

Villejuif - Gustave Roussy

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
6 330	75 %	31 %

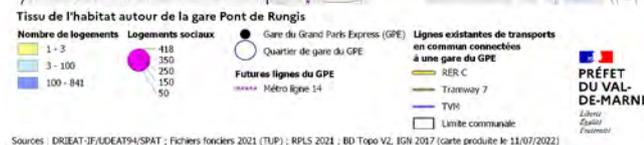
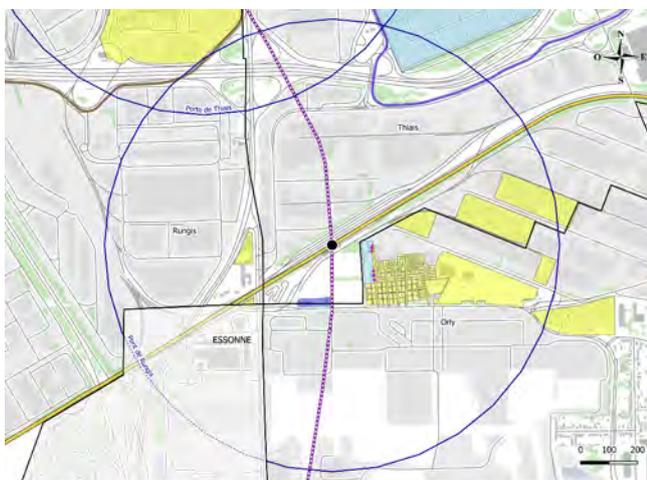


### Cheilly Trois Communes

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
11 184	90 %	37 %

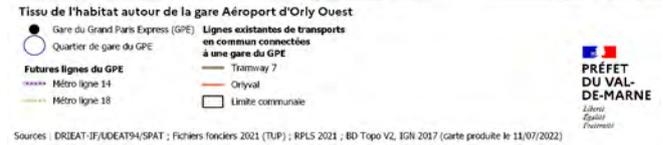
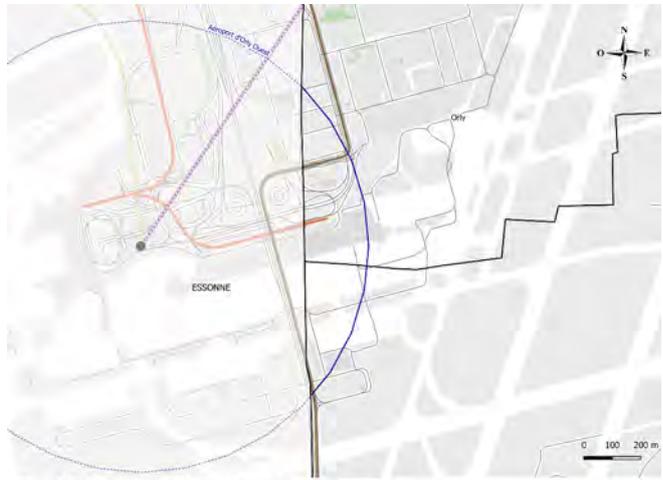
### Porte de Thiais

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
2 418	85 %	15 %



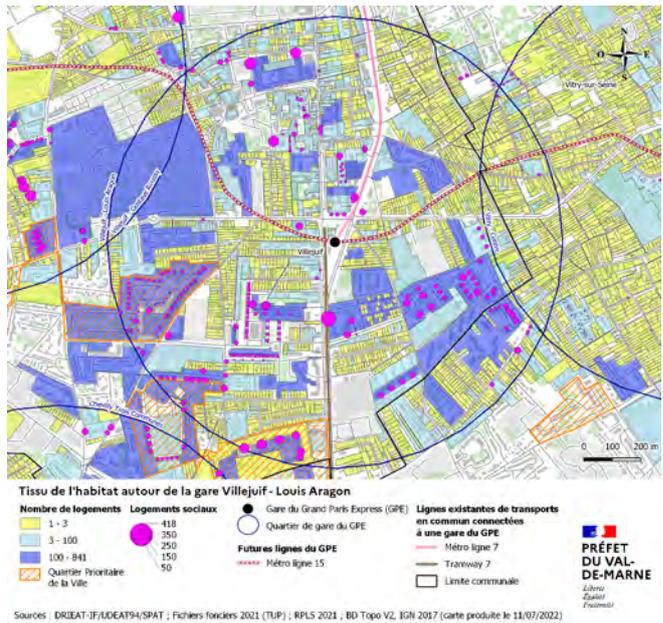
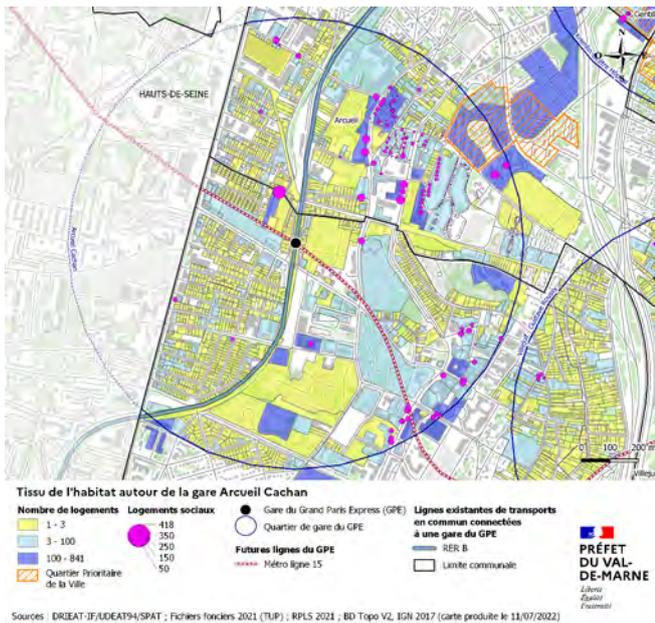
### Pont de Rungis

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
315	55 %	13 %



### Aéroport d'Orly Ouest

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
0	-	-

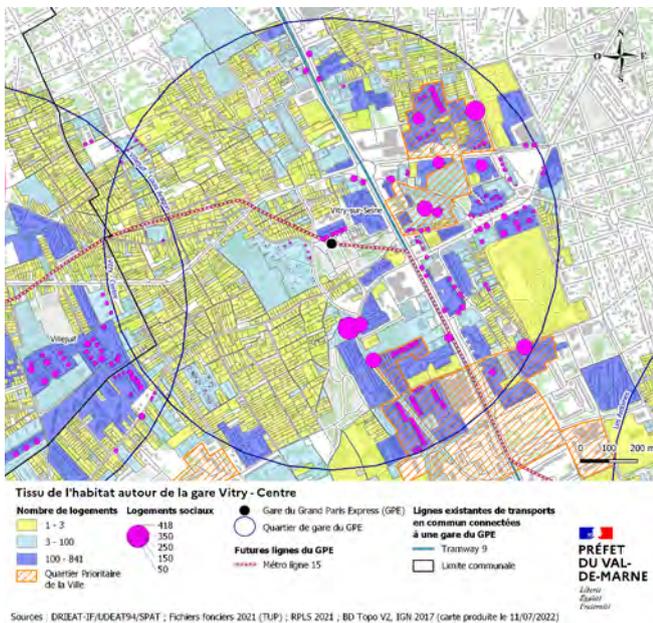


Arcueil Cachan

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
10 415	86 %	19 %

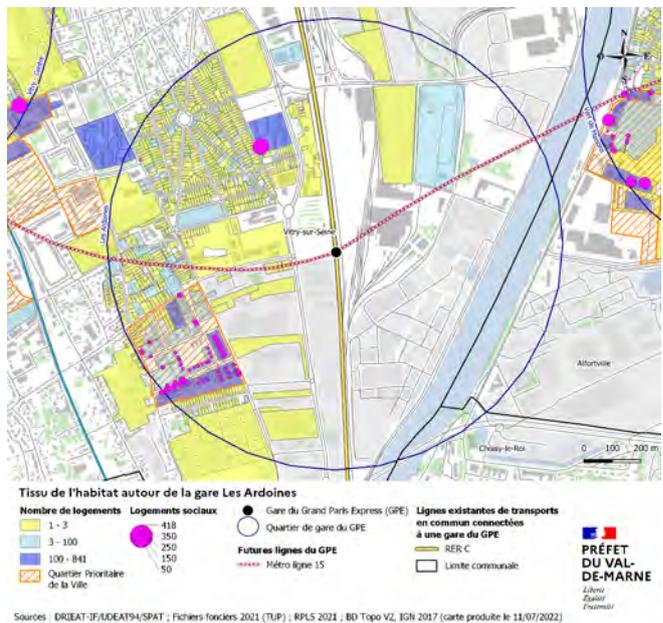
Villejuif - Louis Aragon

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
14 426	87 %	28 %



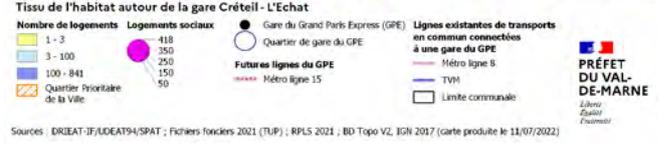
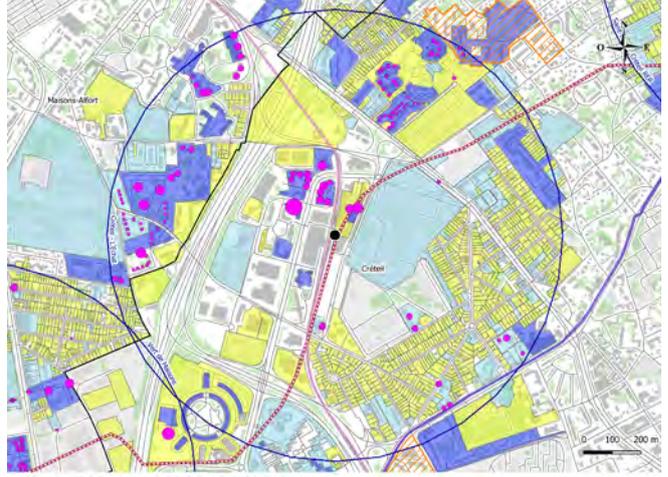
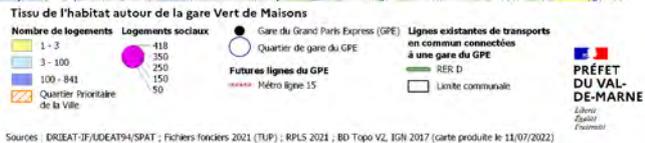
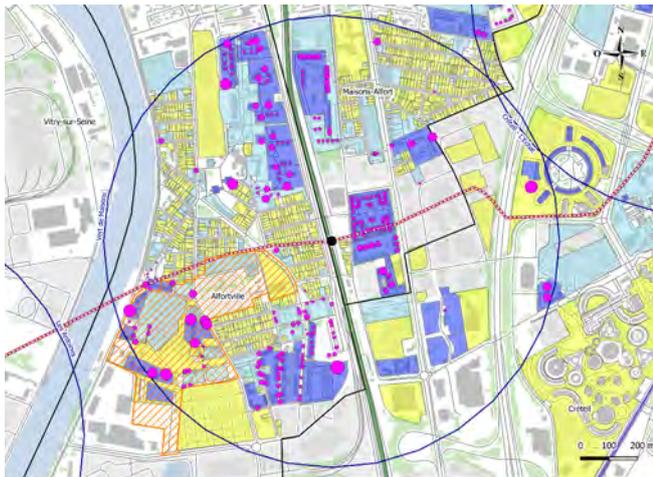
Vitry - Centre

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
12 356	85 %	37 %



Les Ardoines

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
3 067	78 %	33 %

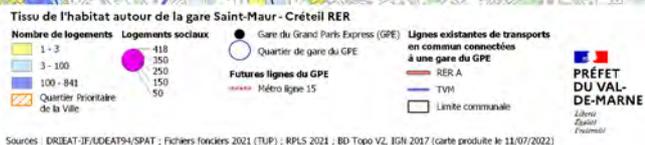
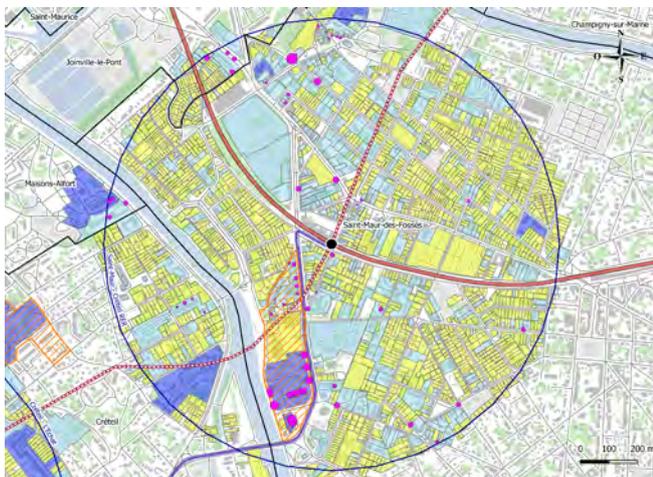


Vert de Maisons

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
10 272	93 %	50 %

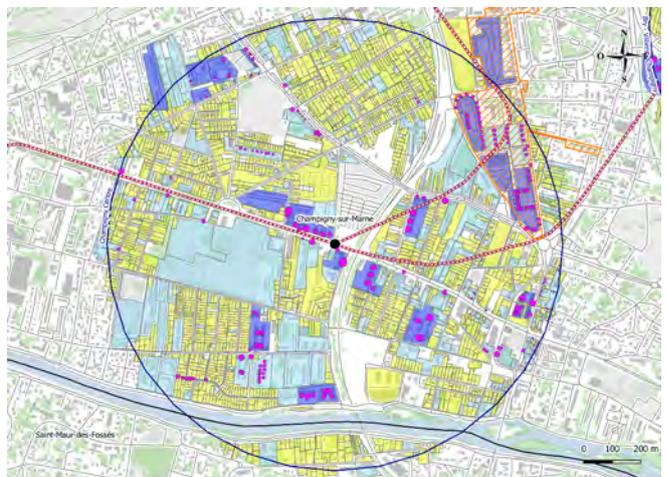
Créteil - L'Echat

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
11 355	93 %	24 %



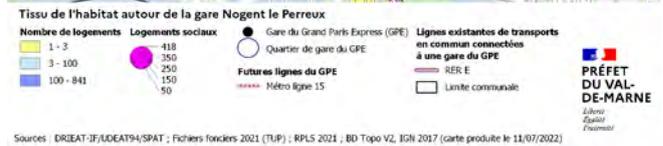
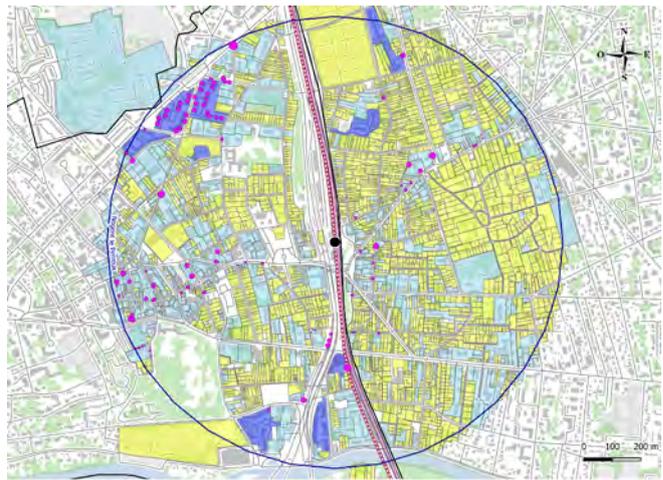
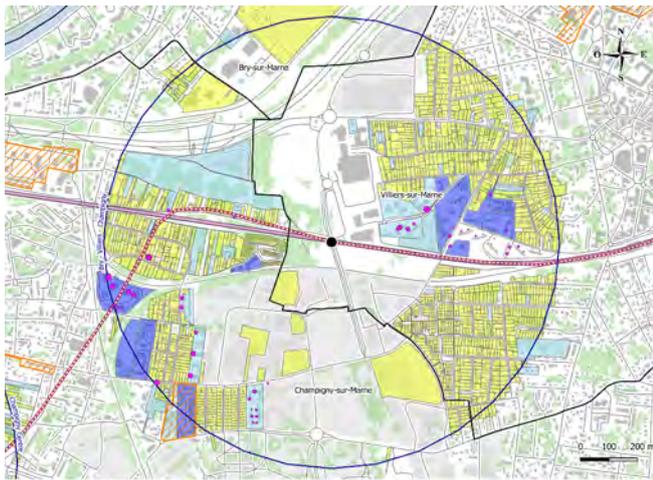
Saint-Maur - Créteil RER

Nombre logements	Part appartement	Part logements sociaux
9 995	80 %	12 %



Champigny Centre

Nombre logements	Part appartement	Part logements sociaux
8 570	78 %	30 %

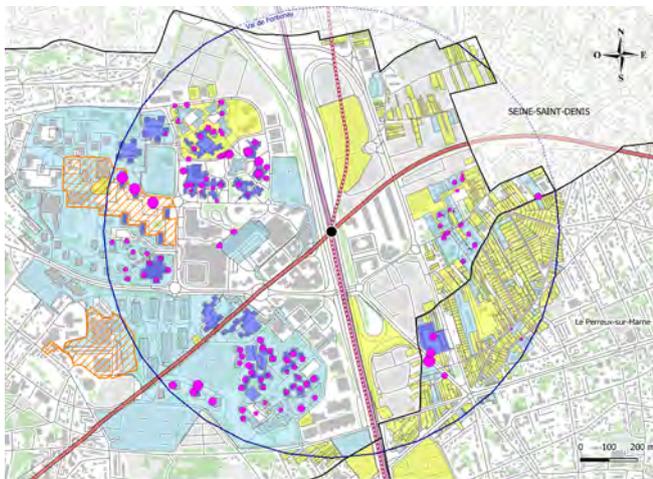


### Bry - Villiers - Champigny

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
3 321	57 %	17 %

### Nogent le Perreux

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
13 042	84 %	11 %



### Val de Fontenay

Nombre logements	Part logement collectif	Part logements sociaux
6 260	90 %	54 %

### III Méthode et données utilisées

Les données exploitées qui ont servi de source à cette étude sont les fichiers fonciers de 2021 (tables unifiées parcellaires) et le répertoire des logements locatifs des bailleurs sociaux (RPLS) 2021. Il paraît utile de rappeler la définition de ces données et leurs limites d'utilisation.

#### *1 Parc de logements total : issu des fichiers fonciers 2021 (TUP)*

Les fichiers fonciers, issus des données fiscales annuelles, renseignent de façon détaillée le foncier, les locaux ainsi que les droits de propriété, et sont rapportés à des parcelles cadastrales géolocalisables. Ils permettent d'obtenir des données à la fois chiffrées et localisées, exploitables sous formes statistiques et cartographiques.

Parmi les tables de données des fichiers fonciers, c'est plus particulièrement la « table unifiée parcellaire » (TUP) qui est choisie car elle permet d'identifier et de dénombrer des logements, en regroupant des parcelles mitoyennes appartenant au même propriétaire et portant un ensemble de logements. Elle regroupe ainsi à la fois les copropriétés multiparcellaires, les unités foncières et les parcelles simples, pour créer une table couvrant la totalité de l'espace cadastré. Le CEREMA préconise l'usage de cette table pour toutes les études entrant dans le champ de l'urbanisme et de l'occupation des sols réalisées à l'échelle de la parcelle.

Les variables utilisées de la TUP sont les suivantes:

- nlogh : Nombre de logements d'habitation.
- nloghmais : Nombre de logements de type maison (habitat individuel).
- nloghappt : Nombre de logements de type appartement (habitat collectif).

Dans les différents secteurs ciblés par cette note, les logements comptabilisés résultent de ces 3 variables.

#### *2 Répertoire des logements locatifs des bailleurs sociaux (RPLS) 2021*

Ce fichier permet d'identifier et de dénombrer les logements locatifs sociaux. Chaque logement est localisé par son adresse dans cette base de données. Ainsi, 178 397 logements ont pu être géolocalisés à partir de leur adresse. A noter que la géolocalisation a été particulièrement efficace puisque 99,4% des logements locatifs sociaux du Val-de-Marne ont pu être localisés après traitement.

### 3 Méthodes

Les traitements des fichiers fonciers (TUP) 2021 et le RPLS 2021, portent sur :

- Les logements totaux : Données TUP 2021.
- La part des logements individuels (de type maison) : Données TUP 2021.
- La part des logements collectifs (de type appartement) : Données TUP 2021.
- La part des logements locatifs sociaux : Données RPLS 2021.

Ils ont permis d'établir le nombre de logements totaux, de logements collectifs et de logements sociaux, à l'échelle :

- du département, en comparaison des quartiers de gare pris ensemble (partie I.1),
- de chaque quartier de gare (parties I.2 et II.).

#### **4 Limites**

Comme pour toute étude, il convient de préciser ci-après les différentes limites d'utilisation des données qui ont été mobilisées.

De par leur nature, les fichiers fonciers comportent les éléments relatifs à du foncier cadastré dont la fiabilité est conditionnée à la qualité de l'information transmise aux services des impôts. Ainsi, tout logement non déclaré, ou sur du foncier non cadastré n'est pas recensé dans les fichiers fonciers, et ne figure donc pas dans cette étude.

De plus, il convient de préciser que les limites des parcelles qui entrent dans le champs de l'étude ne suivent pas le pourtour des quartiers de gare. Il a été tenu compte ici, pour le décompte des logements totaux, de toutes les parcelles chevauchant pour partie le périmètre des quartiers de gare. Ainsi, le chiffre des logements dans les quartiers de gare est potentiellement surestimé.

Les 2 sources de données utilisées dans cette note sont millésimées en 2021, mais ne portent toutefois pas sur la même année civile. Les fichiers fonciers 2021 correspondent à l'état des données foncières au 31 décembre 2021, tandis que le RPLS 2021 est établi au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Il y a donc un écart d'1 an (-1 jour). Néanmoins, malgré ce décalage, ces données ont été employées pour cette étude car elles correspondent aux plus récentes à disposition.

Certains quartiers de gare s'intersectent, c'est-à-dire qu'il y a des espaces de chevauchement communs à plusieurs quartiers de gare. Pour tenir compte de cette situation, la méthode d'évaluation des logements (totaux et sociaux) a été réalisé de façon distincte pour les 2 parties de l'étude :

- à l'échelle de l'ensemble du Val-de-Marne : les intersections n'ont été comptées qu'une fois, pour éviter les doublons ;
- à l'échelle de chaque quartier de gare : les intersections ont été comptabilisées pour chaque quartier de gare afin de pouvoir les comparer entre eux. Dans ce cas, il ne faut donc pas sommer les chiffres des quartiers de gare pour faire un total, car il y aurait des doubles-comptes.

Si cette étude intègre bien le parc de logements locatifs sociaux, il ne traite pas des logements sociaux en accession au regard de l'absence de données à disposition sur ce sujet.



ISBN : 978-2-11-172011-4.

Dépôt légal : Avril 2023.

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement,  
de l'aménagement et des transports d'Île-de-France

Unité départementale du Val-de-Marne

12/14 rue des Archives – 94011 Créteil Cedex

Tél : 33 (+1) 49 80 21 00

[www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)

[www.drie.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.drie.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)