

EXCLUSIF Autour des 68 gares du futur supermétro, plus de 250.000 logements vont être bâtis. Et 32 nouveaux quartiers sont considérés comme les « meilleures opportunités d'investissement »

Immobilier, les bons plans du Grand Paris Express

BERTRAND GRÉCO

C'est l'un des plus grands chantiers que la France ait connus, le plus important d'Europe. Il promet de redessiner profondément le visage du Grand Paris, et d'apporter une bouffée d'air bienvenue en termes de logements. Après la transformation radicale de la capitale opérée par le baron Haussmann au milieu du XIX^e siècle, le lancement du métro en 1898 ou la construction des premiers RER et des villes nouvelles dans les années 1960-1970, voici donc le Grand Paris Express et ses 68 « quartiers de gare ». Entre 2020 et 2030, cinq nouvelles lignes de métro automatique – 200 km en rocade autour de Paris – doivent être mises en service afin de transporter deux millions de voyageurs par jour. Les tunneliers sont déjà à l'œuvre pour creuser le sous-sol francilien. Mais le bouleversement annoncé proviendra aussi des plus de 250.000 logements neufs qui doivent sortir de terre autour de ces 68 gares.

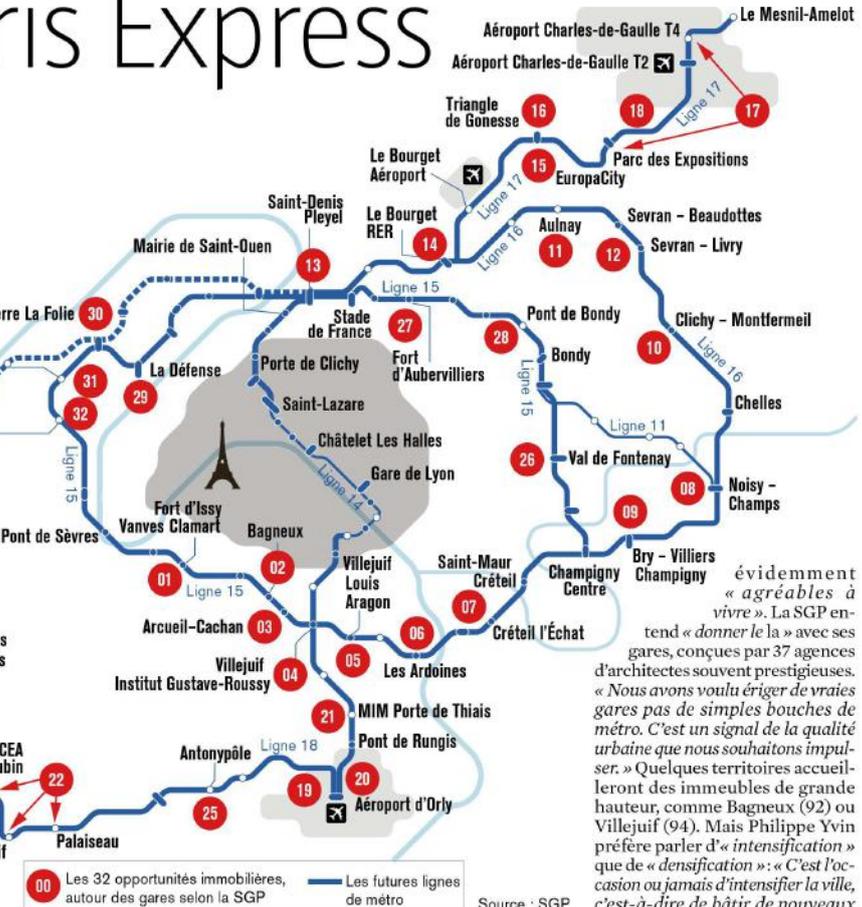
Autour des gares, les logements les plus « prometteurs »

« Nous avons tracé un cercle de 800 m autour de chaque gare – dix minutes à pied –, représentant une superficie possiblement aménageable de 140 km², près d'une fois et demie la surface de Paris. Cela donne une idée de l'incroyable potentiel de renouvellement urbain et de nouveau immobilier qui se présente pour les quinze à vingt ans à venir », révèle Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), l'établissement public chargé de construire le supermétro, ses gares et ses abords. Pour y voir plus clair sur le volet immobilier du projet, la SGP publie cette semaine, en partenariat avec le magazine *Objectif Grand Paris*, un *mook*, mi-magazine mi-livre (*book*), de 229 pages intitulé *Business Op-*

portunités 2017/2018. Le JDD a pu le consulter en avant-première.

Cet ouvrage, qui se veut « *déréférencé* », recense une trentaine de quartiers de gares identifiés comme les « meilleures opportunités d'investissement » du Grand Paris Express. Sur ces seuls sites, près de 18 millions de mètres carrés, l'équivalent de la superficie totale de bureaux dans Paris intra-muros, doivent sortir de terre, dont une bonne partie de logements. Combien ? « Des dizaines de milliers ! On parle de 60.000 logements [soit environ 4,2 millions de mètres carrés] mais c'est un minimum », indique Philippe Yvin. Qui précise : « Nous observons déjà une forte appétence des investisseurs à construire de l'immobilier autour des 68 gares. D'ailleurs, les magazines qui publient régulièrement des dossiers sur l'évolution des prix de l'immobilier font désormais systématiquement référence aux gares du Grand Paris Express. C'est un signe qui ne trompe pas. »

Parmi les quartiers de gare les plus « prometteurs » en termes de logements, le patron de la SGP cite en premier lieu le ZAC des Dockes à Saint-Ouen (93), déjà bien avancée, avec ses plus de 4.000 logements, sur la ligne 14 prolongée (2019). Mais aussi le Fort-d'Aubervilliers (93), au croisement de la ligne 15 Nord (2025) et de la ligne 7 du métro; ici, sont déjà prévus 2.000



logements, qui abriteront au final 5.000 nouveaux habitants, et un important programme d'activités tertiaires, autour d'un parc de 7 ha. Philippe Yvin pointe également la gare Bry-Villiers-Champigny (94), sur la ligne 15 Sud (2022), à l'intersection avec le RER E (Eole) : sur un belvédère dominant la vallée de la

Marne et Paris, laissé en friche depuis les années 1950, quelque 1.200 logements doivent être construits, ainsi que 80.000 m² de bureaux, un centre commercial, un groupe scolaire, une salle de spectacle, un cinéma... Autre site prometteur : Sevrans (93), entre deux futures gares – Sevrans-Beaudottes et Sevrans-Livry – de la ligne 16 (2024) ; de nombreux logements doivent émerger autour d'un « arc vert », constitué de parcs, d'un lac et du canal de l'Oureq.

Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris

« Des logements moins chers qu'à Paris »

Philippe Yvin présente sa vision – très positive – du vaste programme de construction en Île-de-France

En quoi les logements de demain seront-ils résolument plus modernes ?

Tous les bâtiments des quartiers de gare du Grand Paris Express seront de haute qualité environnementale (HQE), voire à énergie positive. Tous intégreront des innovations, en matière de consommation énergétique, de collecte des déchets, de commerces et de services... La modernité passera aussi par la mobilité : nous travaillons beaucoup sur les derniers kilomètres

au-delà des gares, pour faciliter le développement des bus, des vélos, des voitures électriques... **Prévoyez-vous des parkings relais ?**

On ne peut pas négliger la voiture... Elle fera probablement partie du paysage pendant encore quelques dizaines d'années. Il faudra donc distinguer deux types de gares : celles très proches de cœur de l'agglomération qu'il conviendra de ne pas transformer en aspirateur à voitures ; et celles situées en lisière du réseau qui nécessiteront une bonne politique de parkings.

Quel impact le Grand Paris Express aura-t-il sur les prix de

l'immobilier ? Comment éviter la spéculation immobilière ?

Pour l'instant, on observe que le marché autour des futures gares suit l'évolution générale. Évidemment, il y aura création de valeur : le prix d'un logement neuf en face d'une gare du Grand Paris Express sera plus élevé que celui d'un logement ancien situé loin du métro automatique. Mais le montant restera sans commune mesure avec les prix du mètre carré à Paris. Plus l'offre de logements sera importante, moins les prix monteront. Or, cette offre sera abondante. Il n'y a pas de raison de voir apparaître de phénomène spéculatif.

Propos recueillis par B.G.

« Nous ne reproduisons pas les barres des années 1960-1970 »

L'ensemble du réseau est concerné par cette frénésie de construction espérée. « Certains territoires seront principalement tournés vers le tertiaire, comme le Triangle de Gonesse [où l'édification de logements est interdite à cause de la proximité de l'aéroport Roissy-CDG (95)]. D'autres se consacreront davantage à l'habitat, comme Villejuif [94], avec 5.700 logements entre ses deux gares, Bagneux [92], avec 1.500 logements, ou Issy-les-Moulineaux [92] et sa ZAC Léon-Blum. D'autres encore ont une vocation mixte tertiaire-habitat, comme Saint-Denis-Pleyel [93], avec plus de 5.000 logements », ajoute le président du directoire.

À quoi ressembleront ces nouveaux quartiers ? Ils seront

évidemment « agréables à vivre ». La SGP entend « donner le la » avec ses gares, conçues par 37 agences d'architectes souvent prestigieuses. « Nous avons voulu ériger de vraies gares pas de simples bouches de métro. C'est un signal de la qualité urbaine que nous souhaitons impulser. » Quelques territoires accueilleront des immeubles de grande hauteur, comme Bagneux (92) ou Villejuif (94). Mais Philippe Yvin préfère parler d'« intensification » que de « densification » : « C'est l'occasion ou jamais d'intensifier la ville, c'est-à-dire de bâtir de nouveaux quartiers d'habitation à visage humain à la place de l'ancien tissu industriel, en cœur d'agglomération. Cela évite de créer des problèmes de transport et de consommer des espaces naturels. » Et d'insister : « Nous ne reproduisons pas les barres et les tours des années 1960-1970 qui font si peur aujourd'hui. »

Contrairement à l'urbanisme monofonctionnel d'autrefois, ces nouveaux pans de ville mêleront habitat, bureaux, commerces, services, équipements publics, espaces verts, etc. Différentes catégories de logements – en accession, HLM, intermédiaire, étudiant... – sont aussi prévues. Fin octobre, les sénateurs communistes et écologistes ont tenté, en vain, de faire adopter une proposition de loi imposant 30 % de logements sociaux autour des futures gares. Le gouvernement s'y est opposé, arguant que certaines banlieues défavorisées sont déjà bien servies. Sur la même ligne, Philippe Yvin n'en plaide pas moins pour la mixité sociale : « Une métropole qui n'arrive pas à loger convenablement ceux qui la font vivre – enseignants, policiers, infirmières... – n'a pas d'avenir. Les causes des départs d'Île-de-France vers la province sont connues : le temps passé dans les transports et la difficulté à trouver un logement abordable de qualité. Nous allons améliorer ces deux problèmes. »