



**PRÉFET  
DU VAL-  
DE-MARNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# **La densité résidentielle dans le Val-de-Marne**

**Livret 1 : état des lieux et enjeux**

Octobre 2020



# Sommaire

Préambule	3
La densité : une notion complexe et multiple	5
Définitions et mesures de la densité	5
Perception et formes urbaines	6
Cadre législatif et réglementaire relatif à la densité	7
Contexte législatif national	7
Le SDRIF, un document de cadrage régional	8
Les enjeux liés à la densité urbaine	9
Préserver les espaces naturels	9
Répondre aux besoins en matière de logements...	9
...au plus proche des pôles de transport	10
La densité : état des lieux dans le Val-de-Marne	12
Un territoire mixte à dominante résidentielle	12
La densité du logement	14
La densité résidentielle brute	14
La densité résidentielle nette	14
Habitat : dynamique et évolution de l'occupation des sols	16
Densité et quartiers de gares	18
Conclusion	21



# Préambule

La densité est une notion complexe à appréhender mais indispensable à l'élaboration et à la compréhension des projets de développement urbain. L'augmentation de la densité, corrélée à l'objectif de construction de logements, constitue un enjeu fort du Schéma Directeur de la Région île-de-France (SDRIF). Ce schéma a déterminé des pastilles de densification selon les secteurs, à chaque pastille correspond un pourcentage de densification étroitement lié aux capacités de développement du territoire concerné. A titre d'exemple, pour les gares du Grand Paris Express, le SDRIF établit un objectif de densification des tissus urbains de 15%. Cette densification prévue au SDRIF doit être déclinée dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ainsi que dans les futurs Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi), mais cette traduction est difficile à apprécier et à encadrer. En effet, le potentiel de densification des tissus urbains est complexe à calculer. En outre, la densité ne peut être réduite à une simple valeur mathématique mais elle est également une appréciation subjective et renvoie à une perception personnelle et collective de l'agencement urbain et des bâtis. Nécessaire pour répondre aux besoins des habitants en matière de logements, la densification peut parfois véhiculer l'image repoussoir d'une transformation radicale, voire d'une dégradation du cadre de vie.

Afin d'accompagner les acteurs du développement urbain, au premier rang desquelles les collectivités locales, la DRIEA / UD94 a mené une étude sur la densité résidentielle dans le Val-de-Marne. Elle vise à caractériser la densité dans le département et à traduire les objectifs de densification dans les documents de planification. L'étude s'attache notamment à évaluer la densité des territoires et à proposer, au moyen d'exemples de densification réussis, des outils d'aide pour inciter ou contrôler la densité dans les documents de planification.

L'étude est composée de trois livrets complémentaires. Le présent livret décrit un état des lieux de la densité dans le département, le livret 2 est une étude de cas et le livret 3 est constitué de fiches outils.



# La densité : une notion complexe et multiple

## Définitions et mesures de la densité

Les notions de densité et de formes urbaines se rapportent à des contextes urbains et d'espaces vécus très divers. De manière générale, la densité correspond au rapport entre une quantité d'éléments et la surface ou volume qu'ils occupent. La mesure de la densité (D) correspond ainsi au rapport entre une quantité (Q) et une surface (S), soit :

$$D = Q/S$$

Elle reflète notamment la manière dont un groupe d'individus se distribue (nombre d'habitants par kilomètre carré, etc.) et facilite les comparaisons entre aires de superficies inégales. Il existe ainsi des dizaines de mesures de densité. On peut distinguer :

- **La notion de densité résidentielle**, est majoritairement utilisée par les acteurs de l'urbanisme pour caractériser des dynamiques territoriales. Elle consiste dans le rapport entre le nombre de logements et la surface de l'unité géographique choisie.
- **La notion de densité bâtie**, c'est celle que la réglementation définit comme Coefficient d'Occupation des Sols - COS (rapport de la surface hors oeuvre nette ou surface plancher à la surface du terrain).
- **La densité de population** : nombre d'habitants au kilomètre carré.
- **La densité humaine** : nombre d'habitants et de salariés au kilomètre carré.

Pour ces notions de densité, il est possible de distinguer :

**La densité nette** : elle se mesure à l'échelle de la parcelle ou de l'îlot, si celui-ci est homogène. Il est possible de définir une densité nette à l'échelle d'un quartier ou d'une ville, en additionnant les seules surfaces réservées à l'habitat, à l'exclusion des équipements, de la voirie, des espaces verts et des activités notamment.



**La densité brute** : elle prend en compte la surface utilisée par les équipements publics (écoles, locaux collectifs divers, etc.), la voirie et les espaces verts, aménagés pour les besoins de la population habitant les logements construits dans l'espace considéré.



Cette définition est difficile à appliquer de façon rigoureuse. Les équipements et la voirie ne sont par exemple pas toujours faciles à affecter à une population précise. Ainsi, plus l'espace sur lequel on calcule cette densité est vaste, plus la liste des équipements à prendre en compte sera importante. Il n'y a donc pas une densité brute unique, mais des densités brutes à différentes échelles (opération de construction, quartier, ville, etc.).

Mesurer la densité relève donc d'une opération complexe. Cette complexité limite la pertinence d'une simple approche quantitative. En effet, la densité se calcule différemment selon l'échelle des territoires considérés, leur composition et les objectifs.

Enfin, au-delà de la notion mathématique, il est important d'associer le concept de densité à des objectifs de qualité en matière de formes urbaines (forme sociale, forme bioclimatique, forme du paysage urbain, forme des tissus urbains, forme des tracés urbains).

## Perception et formes urbaines

De manière générale, la densité a mauvaise presse. Dans l'imaginaire collectif, elle est en effet trop souvent associée à l'urbanisme des grands ensembles, dont la qualité architecturale et urbaine est perçue de manière négative. Or, ces formes architecturales et urbaines sont souvent peu denses à l'échelle d'un projet d'aménagement, elles offrent au contraire de larges emprises d'espaces verts ou publics non construits. Les tours et les barres sont souvent dénoncées trop denses, sans qu'elles le soient en réalité. Dans les faits, cette densité urbaine ressentie comme oppressante, est souvent inférieure à la densité des centres historiques loués pour leur qualité de vie. A la densité réelle, qui peut être mathématiquement calculée, vient s'ajouter la notion de densité perçue ou vécue, qui s'appuie de manière plus subjective, sur le ressenti des individus de leur environnement.

Ce n'est donc pas la densité au sens comptable (humaine ou bâtie) qui conditionne la perception de la densité mais la qualité urbaine. Une densité importante peut ainsi être rendue acceptable dans la mesure où, sur un même espace, un individu peut répondre à ses différents besoins (culturels, professionnels, consuméristes, sanitaires, accès à la nature, etc.). La notion de densité est perçue par les individus selon leur propre subjectivité et ne peut se concevoir sans une prise en compte des usages du territoire vécu.

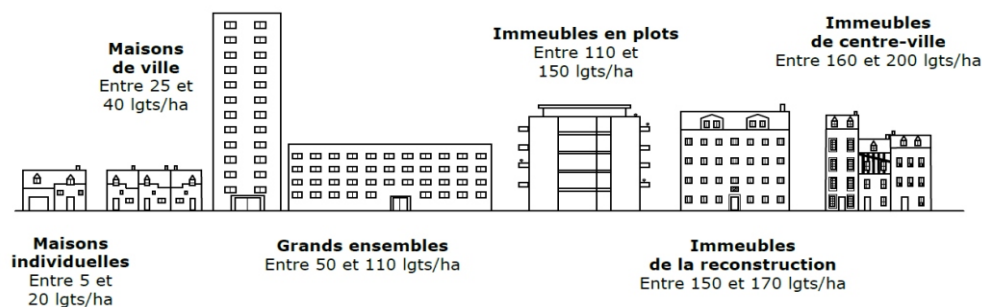


Illustration : La densité de logements (source La notion de Densité par l'Agence d'études d'urbanisme de Caen Métropole)

D'autres facteurs de perception (sociaux, culturels, contextuels) comme l'image de la ville ou du quartier, la mixité fonctionnelle, la place du végétal, le climat social local, l'animation et l'ambiance urbaine sont déterminants dans l'appréciation d'un lieu et de son urbanité.

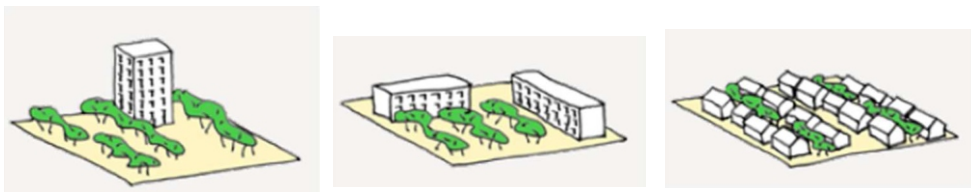


Illustration : Différentes formes urbaines à densité égale (=76 logements/hectare), source : CEREMA.



# Cadre législatif et réglementaire relatif à la densité

## Contexte législatif national

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, puis celle pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR), du 24 mars 2014, ont mis en place les premières orientations fortes en matière de lutte contre l'étalement urbain.

La loi ALUR a ainsi renforcé les obligations des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) en matière d'analyse de la consommation d'espaces. Elle prévoit également que les documents d'urbanisme intègrent une analyse des capacités de densification dans leur rapport de présentation. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) doit ainsi fixer des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Le règlement du PLU est également clarifié pour renforcer la lutte contre la consommation d'espaces et favoriser la constitution de la ville sur elle-même. Avec l'objectif de favoriser la production de logements tout en limitant l'artificialisation des sols, la loi ALUR supprime l'article du règlement ayant trait au Coefficient d'Occupation des Sols (COS). Dans la pratique, le COS pouvait être utilisé, dans certains documents locaux de planification pour limiter les droits à construire. Il en va de même concernant l'article 5 des règlements PLU portant sur la taille minimale des terrains constructibles.

Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) peut être utilisé dans les PLU pour préserver les espaces libres d'une parcelle. Il est justifié par la nécessité de préserver des espaces verts perméables pour l'infiltration des eaux pluviales. Il est obtenu en divisant la quantité de sol occupée par une construction, par la taille de la parcelle qu'il occupe. Un CES est toujours compris entre 0 et 1.

Par ailleurs, depuis le 1er janvier 2016, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent prévoir des dispositions favorisant une utilisation optimale du potentiel de densification dans leurs périmètres.

En complément, de nouveaux leviers sont mis en place pour une meilleure prise en compte des continuités écologiques avec la possibilité :

- de localiser des espaces non bâtis dans les zones urbaines nécessaires au maintien des continuités écologiques,
- d'ajouter des dispositions imposant une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables pour le maintien de la biodiversité en ville.

Par la suite, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, inscrit des objectifs nationaux en matière de transition environnementale, écologique et énergétique qui doivent se concrétiser à l'échelle locale, afin de lutter contre l'étalement urbain.

## Le SDRIF, un document de cadrage régional

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013 fixe le cadre partagé entre l'État et les collectivités pour améliorer le cadre de vie des Franciliens, en matière de logements, mais aussi d'emploi, de transports et d'environnement. Ainsi, les principaux objectifs du SDRIF doivent permettre de :

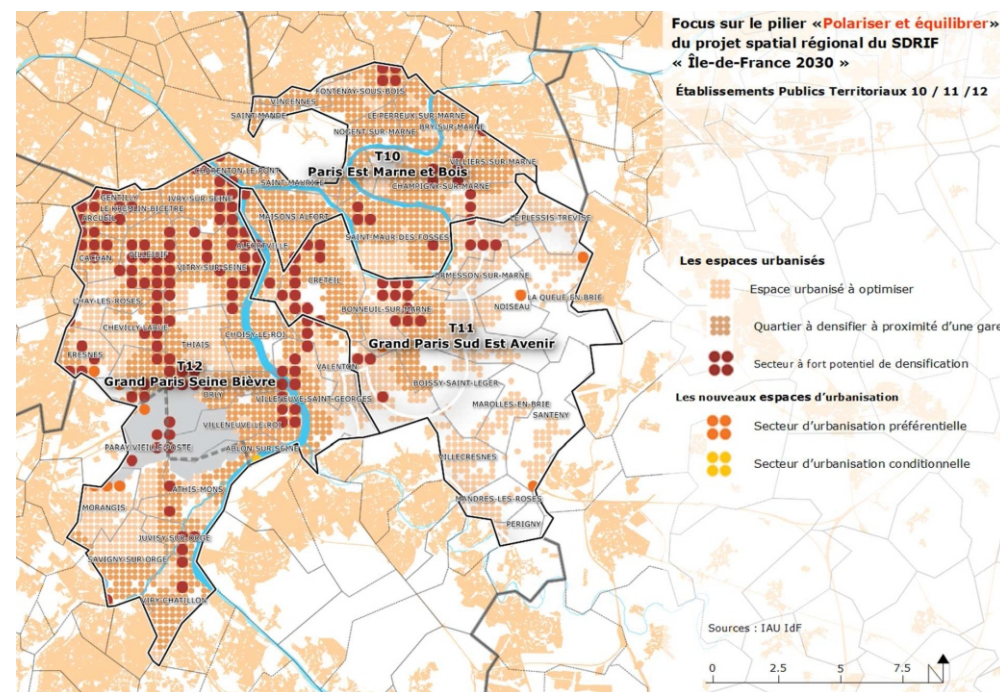
- répondre aux besoins en matière de logements en Île-de-France, en réaffirmant l'objectif de production de 70 000 logements par an fixé par la loi du Grand Paris de 2010 ;
- créer des emplois en favorisant la mixité fonctionnelle au sein des tissus urbains et en assurant le rééquilibrage Est-Ouest en matière d'habitat et d'emploi à l'échelle régionale ;
- produire un urbanisme de qualité permettant de limiter la vulnérabilité des tissus urbains ;
- limiter la consommation foncière, valoriser et protéger les ressources naturelles.

Pour répondre à ces objectifs, deux grands principes du **SDRIF** peuvent être soulignés :

- Le développement urbain doit être assuré essentiellement par la densification des tissus, permettant ainsi de préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers et limiter ainsi leur consommation. La densification est déterminée dans les documents d'urbanisme locaux (PLU) en tenant compte de la densité déjà existante, mais aussi de la qualité de la desserte afin de faire porter les efforts plus particulièrement dans les secteurs bien desservis. Ainsi, une attention particulière est portée aux futurs quartiers de gares du Grand Paris Express en matière de mixité des fonctions urbaines et de densité bâtie. Le SDRIF identifie des secteurs de densification préférentielle, en fonction du niveau de desserte en transports en commun des quartiers. Il distingue notamment :
  - les secteurs à fort potentiel de densification
  - les quartiers à densifier à proximité d'une gare
  - les espaces urbanisés à optimiser

A contrario, le SDRIF a fixé des fronts urbains intangibles, au-delà desquels toute urbanisation est proscrite. Le document d'urbanisme local doit déterminer la position exacte des fronts urbains et intégrer son impact dans l'aménagement du territoire communal.

- Le maintien et le développement de continuités vertes, écologiques, agricoles et d'espaces de respiration constituent un enjeu majeur pour assurer un cadre de vie de qualité aux Franciliens. Le document d'urbanisme local doit traduire et localiser précisément ces continuités en fonction de leur nature.



# Les enjeux liés à la densité urbaine

## Préserver les espaces naturels

La densification des espaces urbains permet de répondre aux besoins en matière de construction de logements et de développement d'activités économiques en limitant la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers. La densification permet de construire la ville sans recours à l'extension urbaine. Elle constitue ainsi un levier puissant pour limiter l'artificialisation des sols et par extension contribue à la lutte contre le changement climatique. Dans ces conditions, la notion de densité prend une acception positive puisqu'elle est au cœur des enjeux de production de la ville durable.

Le Val-de-Marne, occupé par plus de 17 % de terres agricoles, naturelles et forestières, concentre la majeure partie de ces espaces dans la zone dense de la proche couronne parisienne. Ces espaces constituent un potentiel majeur en termes de cadre de vie ou encore de ressources en matière de transition écologique et énergétique. Cependant, même si la consommation d'espaces est en constante diminution depuis une dizaine d'années, plus de 21 hectares ont été artificialisés en 2015 dans le Val-de-Marne. La consommation de ces espaces engendre une perte de biodiversité, de capacité de résilience face aux risques, une banalisation des paysages. Fortement exposés aux pressions urbaines, ces espaces ouverts restent aujourd'hui vulnérables.

Dans ce contexte, limiter la consommation d'espaces est essentiel et réalisable en favorisant la densification des tissus urbains permettant de mettre en œuvre des projets de développement de territoires équilibrés.

## Répondre aux besoins en matière de logements...

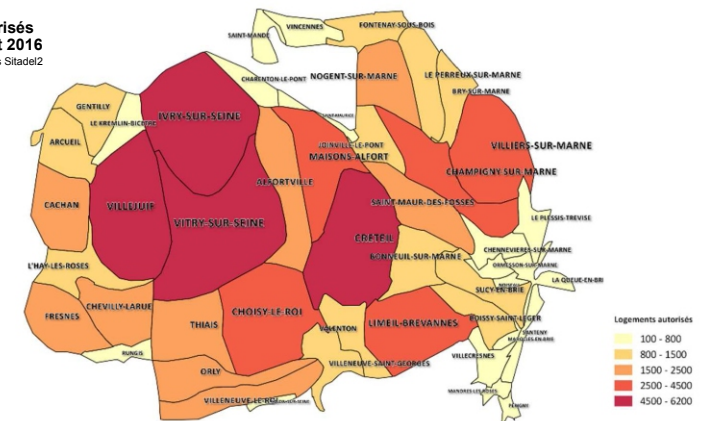
La métropole est confrontée de façon structurelle à une pénurie de logements. Répondre aux besoins en matière d'accès au logement constitue une priorité partagée par l'État et les collectivités locales, en particulier en zone tendue comme le département du Val-de-Marne. La construction de logements constitue ainsi un enjeu majeur qui appelle la mobilisation collective de l'ensemble des acteurs publics et privés concernés.

Dans le Val-de-Marne, la population est inégalement répartie. L'implantation des infrastructures et des grandes activités s'est en effet traduite par un morcellement des bassins de vie et d'emplois ainsi que des différenciations marquantes de la structure de l'habitat.

Sur le territoire, l'objectif annuel de construction de logements neufs est de 9 900 (*source Sitadel2*). Si le département a été touché par le ralentissement de la production de logements neufs, une très nette progression s'affirme depuis 2015, à l'instar des autres départements franciliens. Les données montrent ainsi, tant en termes de logements autorisés que de logements commencés, que la production tend à se stabiliser durablement au-delà de l'objectif annuel.

Cet objectif est réalisé, compte-tenu des disponibilités foncières restreintes, par le développement de stratégies foncières et d'aménagement permettant de « construire la ville sur la ville ». Les processus de développement endogènes (requalification d'anciennes friches et densification de zones résidentielles) sont les modes de développement dorénavant privilégiés.

Quantité de logements autorisés en Val-de-Marne entre 2007 et 2016  
Représentation en anamorphose\* des données Sitadel2



\* Les géométries des communes sont déformées positivement en fonction des quantités de production produites sur la période 2007-2016. Cette technique cartographique permet une mise en valeur de l'information.

Réalisation : Cerema Direction territoriale Île-de-France 2018

## ...au plus proche des pôles de transport

Au-delà de l'aspect quantitatif, la densité résidentielle doit constituer une amélioration de la qualité de vie dans un souci de développement durable et de meilleurs équilibres sociaux et territoriaux. La densité s'adapte ainsi à chaque contexte urbain, environnemental et paysager dans le cadre de stratégies de requalification urbaine ambitieuses. Il ne s'agit pas de construire « des tours et des barres » pour concentrer la population, mais de proposer un urbanisme de qualité qui tient compte des éléments de contexte : du bâti et des activités diversifiées, des commerces, des services, des équipements et des espaces verts à proximité des réseaux de transports collectifs maillés et permettant de répondre à une diversité de besoins.

La réussite de projets d'aménagement apportant une densification urbaine réside notamment dans le développement d'aménités urbaines et la prise en compte d'une économie résidentielle. Répondre aux besoins des habitants, dont la mobilité en est l'un des premiers, constitue un enjeu essentiel. A cette fin, les projets visant à intensifier la ville à proximité des réseaux de transport doivent être encouragés.

Le Val-de-Marne, est concerné par l'arrivée des deux nouvelles lignes de métro, la ligne 14 et la ligne 15. Les 17 quartiers de gares représentent environ 900 hectares, soit 3,7 % du territoire départemental. C'est dans ces quartiers que les enjeux en matière de densification sont les plus importants et ce qui est attendu, au côté de l'émergence de pôles de transports majeurs, c'est le développement de quartiers mixtes d'envergure métropolitaine répondant aux besoins en matière de logements et offrant une diversité de services et d'équipements aux habitants.

## Les principaux axes de transports en commun

### RER

- RER A
- RER B
- RER C
- RER D
- RER E

### Métro

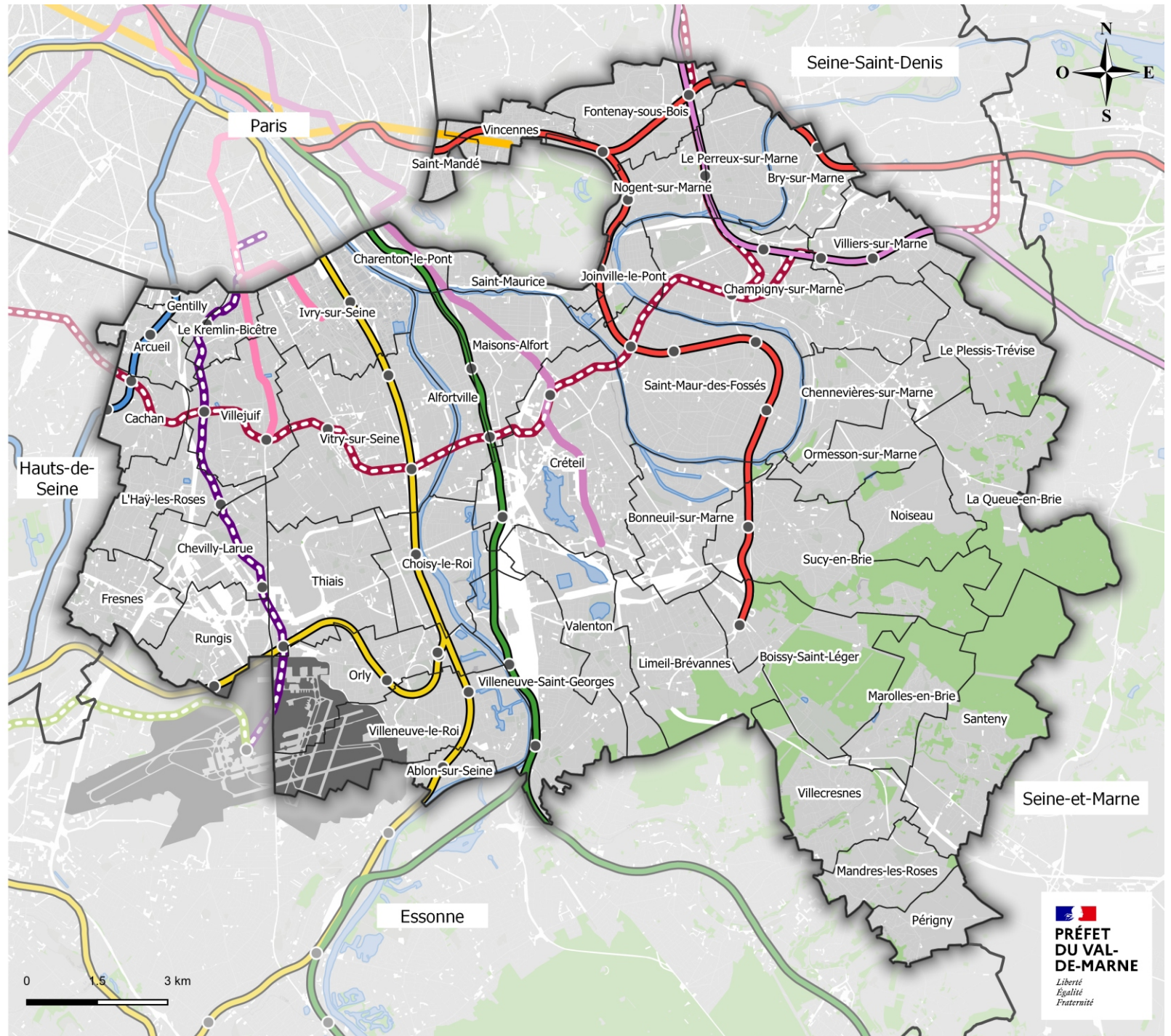
- M 1
- M 7
- M 8

### Grand Paris Express (projet)

- Ligne 14
- Ligne 15
- Ligne 18

- Aéroport d'Orly
- Forêts

sources :  
 DRIEA-IF/UDEA94/SPAD  
 IPR, MOS 2017  
 fond ESRI Gray (light)  
 (Réalisation DRIEA-IF/UD94/SPAD/PSIG-V,  
 Éd. Juin 2020)



# La densité : état des lieux dans le Val-de-Marne

## Un territoire mixte à dominante résidentielle

Dans le Val-de-Marne, l'habitat représente 39 % du mode d'occupation des sols. Au sein de ce tissu, l'habitat individuel prédomine largement et occupe près des deux tiers de la superficie dédiée aux logements (*source MOS 2017, IPR*).

### **Les zones d'habitats**

La répartition des différentes formes d'habitat est hétérogène sur le territoire. L'habitat individuel représente 27 % du territoire. Il se situe principalement à l'ouest de la Seine, sur les coteaux des cours d'eau et au Sud du département, dans les secteurs plus éloignés des axes routiers et des transports en commun.

Par comparaison, les espaces collectifs ne couvrent que 12 % du territoire et se retrouvent essentiellement à proximité immédiate de Paris, dans l'ouest du département le long des axes routiers radiaux (D7 et D5 principalement), ainsi que le long des lignes de transport collectif (métro 8, RER A, C et E).

### **Les zones artificialisées non résidentielles**

Les secteurs d'activités, d'équipements et d'infrastructures couvrent un quart du Val-de-Marne. La présence de ces tissus d'activités économique et industriel, à proximité de la zone dense métropolitaine, est un atout pour le département. Les tissus doivent cependant évoluer pour mieux prendre en compte les nuisances et intégrer une mixité fonctionnelle plus importante (en particulier les espaces commerciaux, l'ancien tissu industriel et les grandes emprises monofonctionnelles). Une dynamique de transformation est en cours le long de l'axe Seine et autour du pôle Orly-Rungis. La création, en 2007 de l'Opération d'Intérêt National (OIN) qui réunit 11 communes du département, a pour objet de faire muter les grandes emprises foncières anciennement dévolues à l'activité industrielle, en projets urbains et mixtes.

### **Les espaces ouverts**

Un tiers du territoire du Val-de-Marne est occupé par des espaces ouverts pour la plupart accessibles au public. Au Sud-Est du département, la majorité des communes possèdent des espaces naturels et agricoles à préserver et un tissu urbain résidentiel largement pavillonnaire. Ces espaces naturels et agricoles participent à la qualité du cadre de vie, notamment en préservant les paysages.

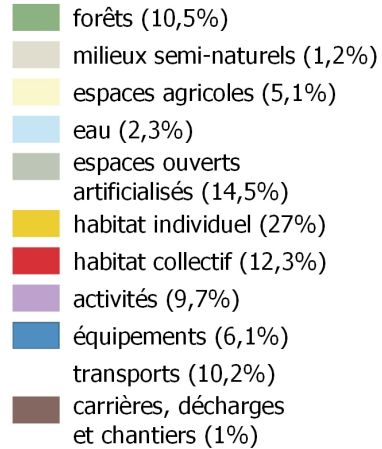
Parmi ces espaces, on compte un massif boisé constituant un arc se prolongeant dans l'Essonne et la Seine-et-Marne. Dix communes du Val-de-Marne sont concernées par ce boisement : Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes, La Queue-en-Brie, Marolles-en-Brie, Noisieu, Santeny, Sucy-en-Brie, Villecresnes, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton.

Différentes formes d'agriculture sont identifiées dans le Val-de-Marne (maraîchage, horticulture, cultures céréalières, élevage), se situant à l'interface entre un tissu urbain en plein développement et les plateaux agricoles de la Vallée du Morbras et du Plateau Briard, et se prolongeant en Seine-et-Marne et dans l'Essonne.

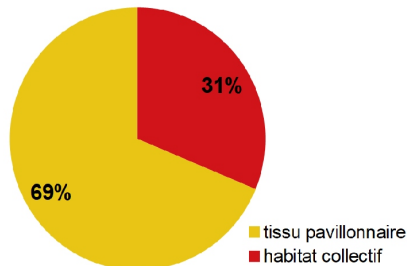
Les espaces ouverts demeurent fortement exposés aux pressions urbaines et restent très vulnérables.

## Mode et taux d'occupation du sol en 2017

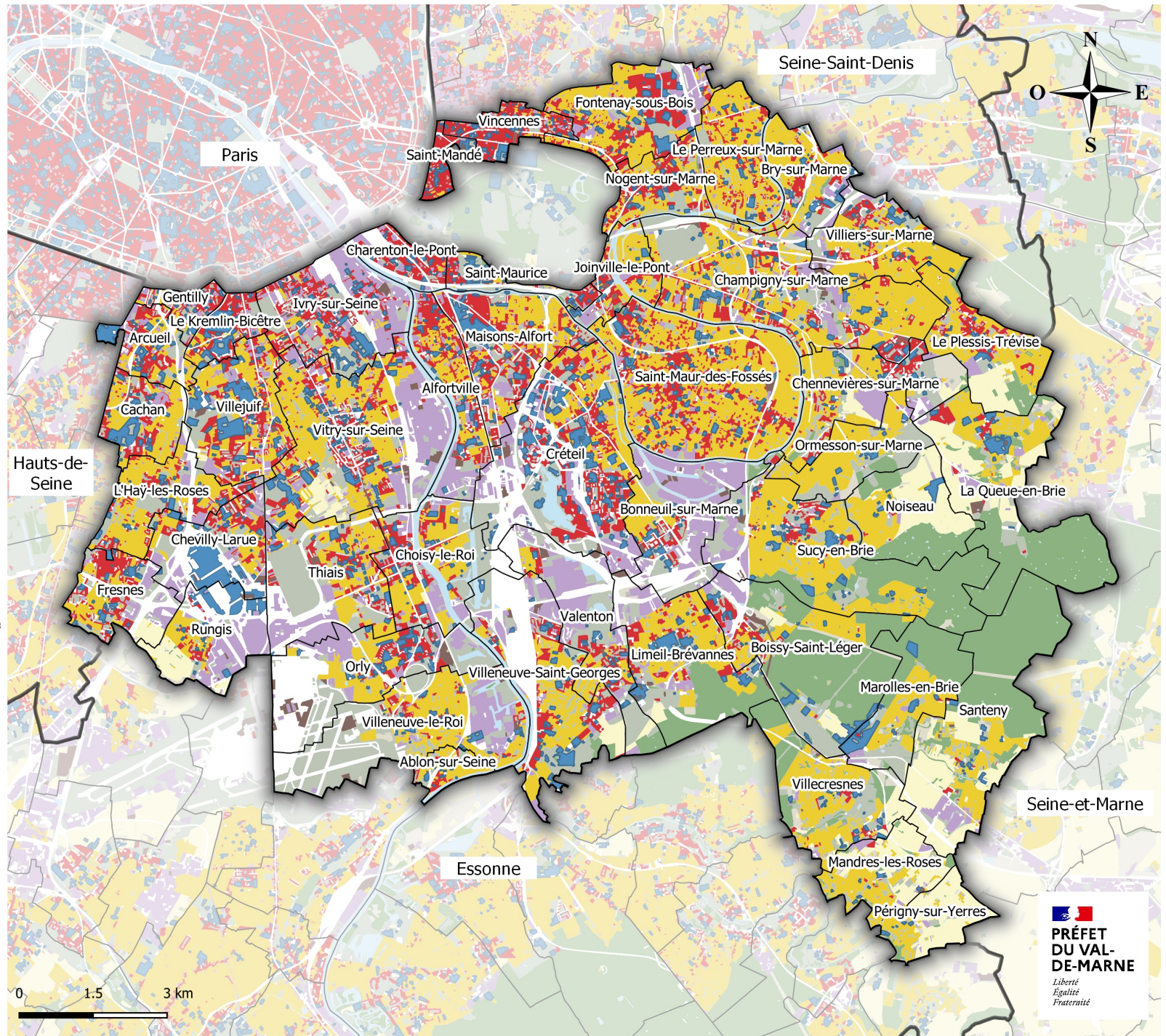
### Taux d'occupation du sol (par rapport à la superficie totale du Val-de-Marne)



### Répartition du type d'habitat (par rapport à la superficie totale occupée par des logements dans le Val-de-Marne)



sources :  
 DRIEA-UD94-SPAD  
 IAU, MOS 2017  
 (Réalisation DRIEA-IF/UD94/SPAD/  
 PSIG-V, Éd. Juin 2020)



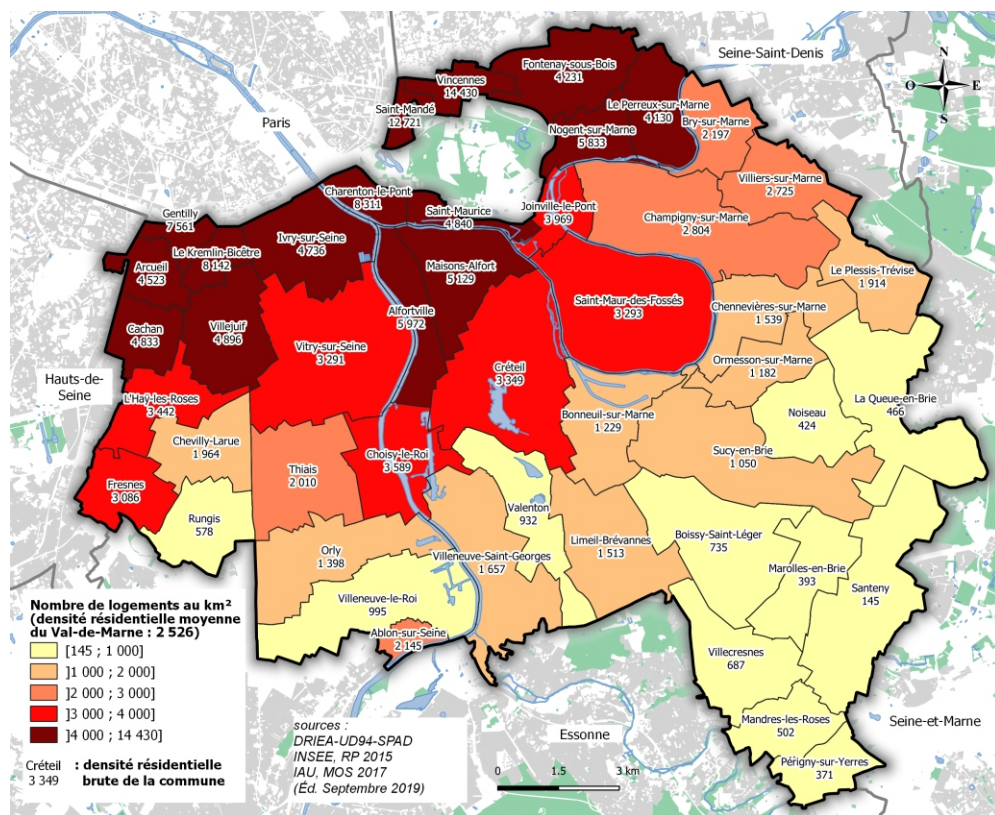
# La densité du logement

## La densité résidentielle brute

Le Val-de-Marne regroupe 5 624 habitants au kilomètre carré, se définissant par la plus faible densité des départements de la Métropole du Grand Paris. Celle-ci est très inférieure à Paris 20 781 hab/km<sup>2</sup> ou aux Hauts-de-Seine 9 129 hab/km<sup>2</sup>. Elle reste cependant assez proche de celle de la Seine-Saint-Denis, 6 802 hab/km<sup>2</sup> (*sources INSEE 2016*).

La densité du Val-de-Marne relève de disparités entre les densités minimale et maximale. On observe ainsi une répartition concentrique des densités : en zones proches de Paris, elle est la plus forte (maximum à 14 430 logements/km<sup>2</sup> à Vincennes), puis diminue en s'éloignant de Paris (minimum de 145 logements/km<sup>2</sup> à Santeny).

Densité résidentielle brute en 2015



## La densité résidentielle nette

Cette densité résidentielle nette, qui rapporte le nombre de logements à la surface destinée à l'habitation, varie de façon très hétérogène :

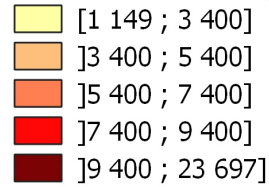
- Elle est globalement plus importante dans l'Ouest que dans l'Est du département.
- Elle est la plus élevée dans les communes limitrophes de Paris, avec parfois plus de 20 000 logements/km<sup>2</sup> (Charenton-le-Pont, Vincennes, Saint-Mandé) et conserve une évolution concentrique décroissante en s'éloignant de la capitale, elle est également particulièrement forte (de 10 000 à plus de 23 000 logements/km<sup>2</sup>) dans la zone alluviale en amont de la confluence de la Seine et de la Marne (Alfortville, Créteil, Maisons-Alfort).
- Elle est en revanche plus faible dans les boucles de la Marne (de l'ordre de 3 800 à 5 400 logements/km<sup>2</sup>) et diminue davantage dans les communes du plateau Briard (entre 1 100 et 3 400 logements/km<sup>2</sup>).

La présentation des densités brute et nette traduit les différences liées au mode d'occupation des sols. Les communes principalement résidentielles des boucles de la Marne ont une densité brute au dessus de la moyenne départementale mais une densité nette en dessous. A contrario les communes de la vallée de la Seine, présentant un tissu d'activités, ont des densités nettes au dessus ou dans la moyenne départementale alors que leur densité brute apparaît moindre.



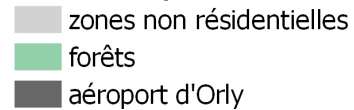
## Densité résidentielle nette en 2015

Nombre de logements au km<sup>2</sup> habitable\* (densité résidentielle nette moyenne du Val-de-Marne : 6 425)



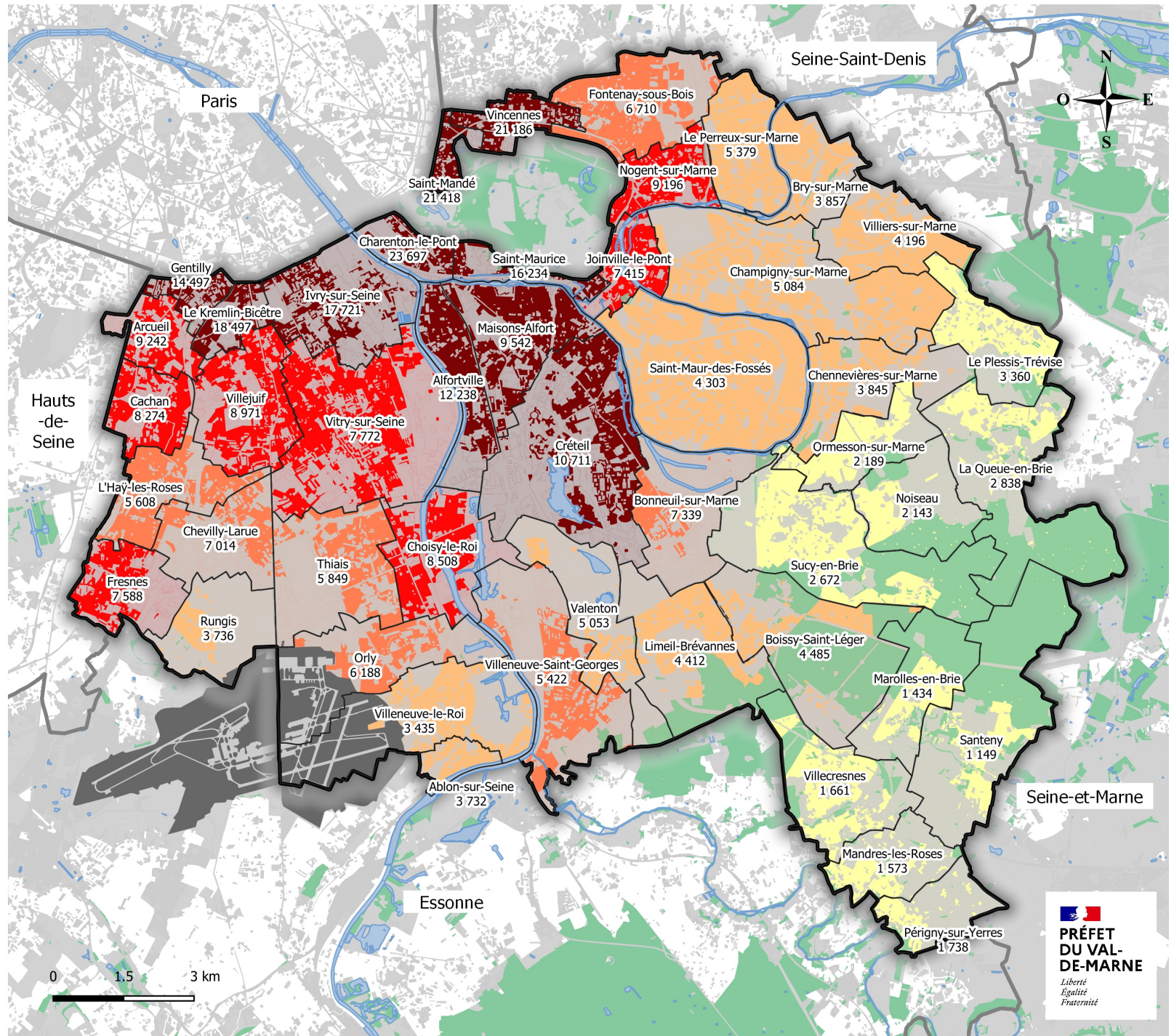
Créteil : densité résidentielle nette de la commune  
10 711

### Mode d'occupation des sols



\* surface habitable = surface des postes 6 (habitat individuel) et 7 (habitat collectif) du MOS 2017

sources :  
DRIEA-UD94-SPAD  
INSEE, RP 2015  
IAU, MOS 2017  
(Réalisation DRIEA-IF/UD94/SPAD/  
PSIG-V, Éd. Juin 2020)



## Habitat : dynamique et évolution de l'occupation des sols

Entre 2008 et 2017, l'évolution de l'occupation des sols confirme une tendance à la densification en cours sur le département. L'habitat collectif a principalement augmenté, parfois en remplacement de l'habitat individuel. Cette tendance générale évolue cependant en fonction des territoires.

On constate le long de l'axe Seine une augmentation de la surface occupée par de l'habitat collectif. Cette évolution ne s'est faite que minoritairement en substitution de l'habitat individuel. Une grande partie des parcelles dont l'occupation a évolué vers de l'habitat collectif était initialement destinée à de l'activité ou de l'équipement. Dans le même temps, l'habitat individuel ne s'est pas développé et la surface occupée par cette destination diminue.

Dans le Sud-Est du département, la surface occupée par de l'habitat individuel a plus augmenté que celle du collectif. Cette évolution s'est faite principalement au détriment des espaces ouverts artificialisés et naturels. On observe une tendance à la consommation d'espace sur les pourtours de l'arc boisé.

Dans les boucles de la Marne, principalement sur Champigny-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne, Noisieu, Sucy-en-Brie, les évolutions du mode d'occupation du sol en matière de logement sont limitées. Il apparaît une tendance à créer de l'habitat individuel sur des espaces ouverts artificialisés.

## Evolution du mode d'occupation des sols entre 2008 et 2017

### Parcelles devenues de l'habitat collectif entre 2008 et 2017

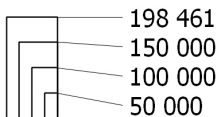
- habitat individuel
- espaces ouverts artificialisés
- milieux semi-naturels, forêt, espaces agricoles
- activités, transports, équipements, carrières, décharges et chantiers

### Parcelles devenues de l'habitat individuel entre 2008 et 2017

- + habitat collectif
- + espaces ouverts artificialisés
- + milieux semi-naturels, forêt, espaces agricoles
- + activités, transports, équipement, carrières, décharges et chantiers

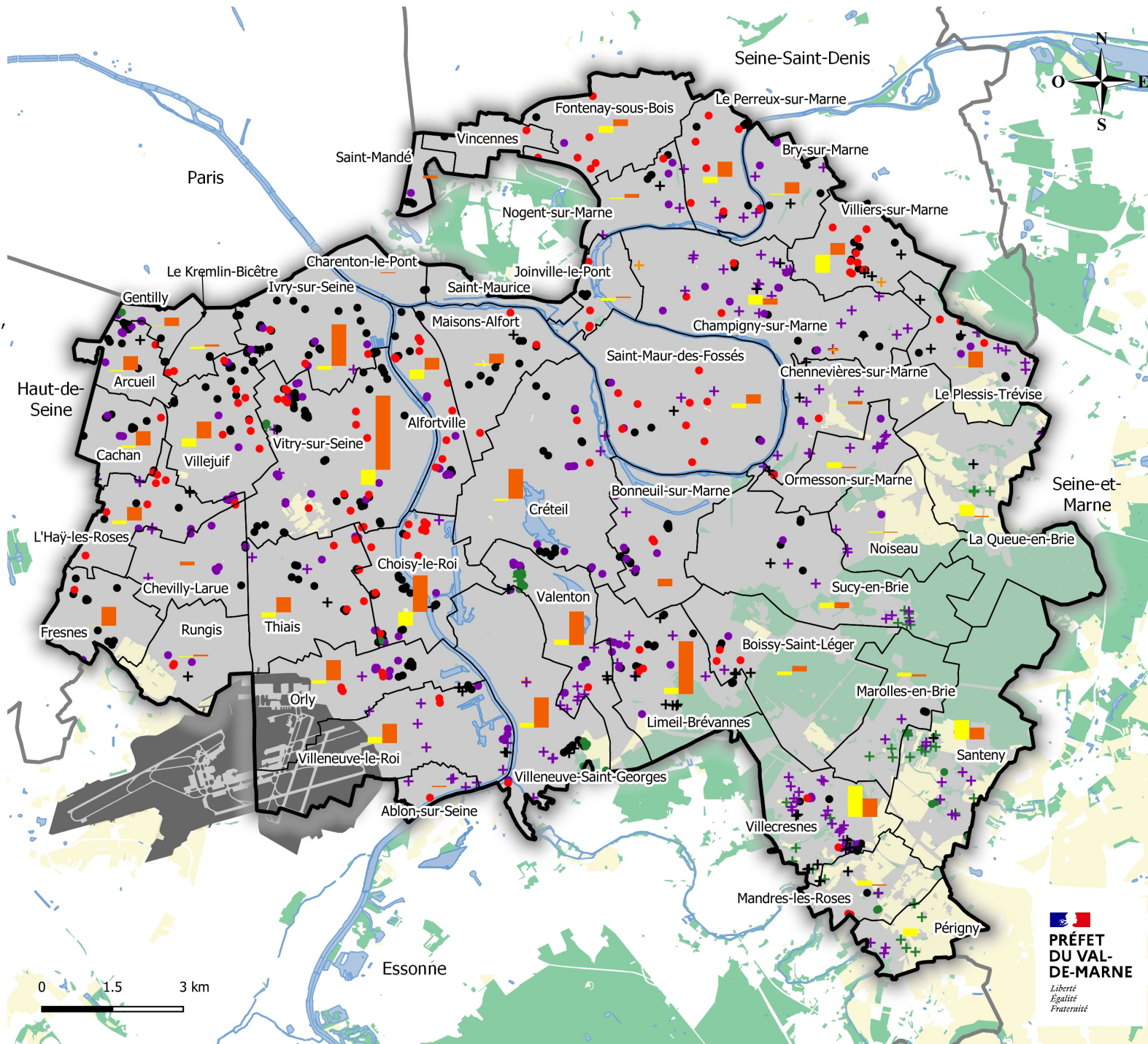
### Evolution de la surface occupée par de l'habitat entre 2008 et 2017

- habitat individuel
  - habitat collectif
- surface en m<sup>2</sup>



- forêts
- espaces agricoles

sources :  
 DRIEA-UD94-SPAD  
 IAU, MOS 2017  
 (Réalisation DRIEA-IF/UD94/SPAD/  
 PSIG-V, Éd. Juin 2020)



## Densité et quartiers de gares

Les lignes 14 et 15 du Grand Paris Express traversent des territoires aux densités résidentielles nettes et à la dynamique de construction variables : de 4 303 logements/km<sup>2</sup> à Saint-Maur-des-Fossés à plus de 18 000 au Kremlin-Bicêtre.

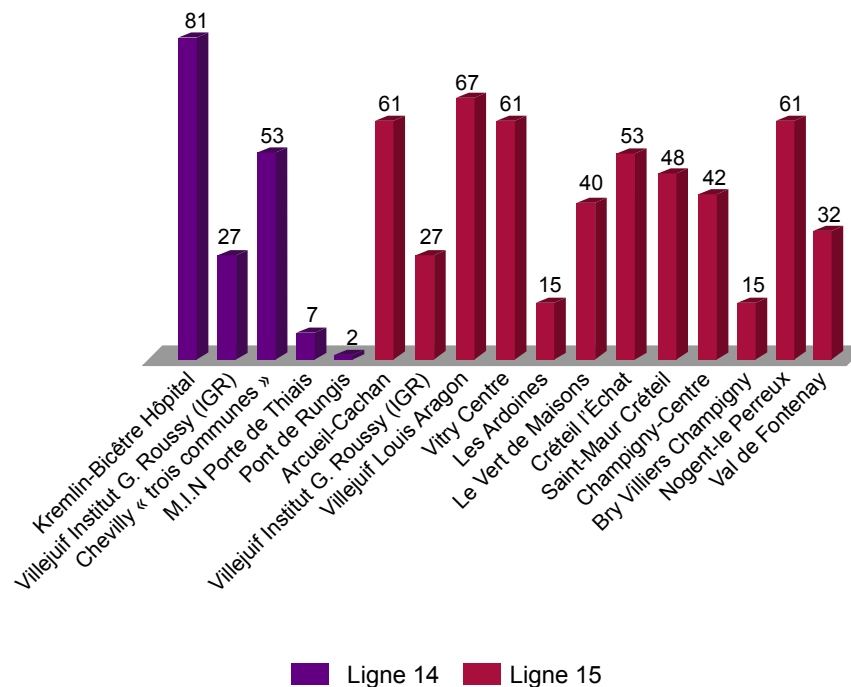
Cela tient aux particularismes de chacune de ces communes, celles à dominante résidentielle ou d'activités ainsi qu'aux typologies d'habitations présentes dans ces quartiers.

On distingue ainsi :

- Des gares situées dans des communes déjà denses comme à Villejuif, Vitry-sur-Seine, le Kremlin-Bicêtre, Cachan et Créteil.
- La gare de Fontenay-sous-Bois, dont la commune présente une densité résidentielle comparable à la moyenne du département.
- Des gares qui s'implantent dans des communes sous la moyenne départementale : Saint-Maur-des-Fossés, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne.

L'analyse des permis de construire autorisés permet d'évaluer les dynamiques de construction de logement à l'œuvre dans les quartiers de gares depuis la dernière décennie. La différence de densité est nette entre les quartiers de gares les plus à l'Ouest qui ont accueilli de nombreuses nouvelles constructions et celles qui ont développé peu d'opérations de plus de 10 logements. Certains territoires ont été le cadre de nombreux projets d'envergure, la plupart toujours en cours. La carte des logements construits montre que la construction de logements est aussi largement portée par le secteur diffus, souvent composé de tissus pavillonnaires. Ces tissus se transforment progressivement, la dynamique est visible à Champigny-sur-Marne ou à Saint-Maur-des-Fossés. L'évolution de ces quartiers à l'horizon 2030 devra se poursuivre pour être synonyme de qualité urbaine et architecturale.

Densité<sup>1</sup> de logements sur les quartiers de gare<sup>2</sup>



Source : Fichiers,fontiers 2017

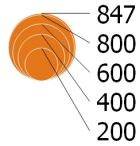
1. Densité résidentielle brute = nombre de logements / hectare sur le quartier de gare.

2. Les quartiers de gare sont situés à l'intérieur d'un secteur de 800 m autour des gares du Grand Paris Express.

NB : Les densités de logements sont calculées sur le Val-de-Marne. Pour les quartiers de gare à cheval sur les départements limitrophes (Arcueil-Cachan, Le Kremlin-Bicêtre-Hôpital, Pont de Rungis, Val de Fontenay), la densité est calculée sur la partie valdemarnaise.

## Logements construits entre 2007 et 2015

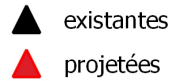
### Nombre de logements construits



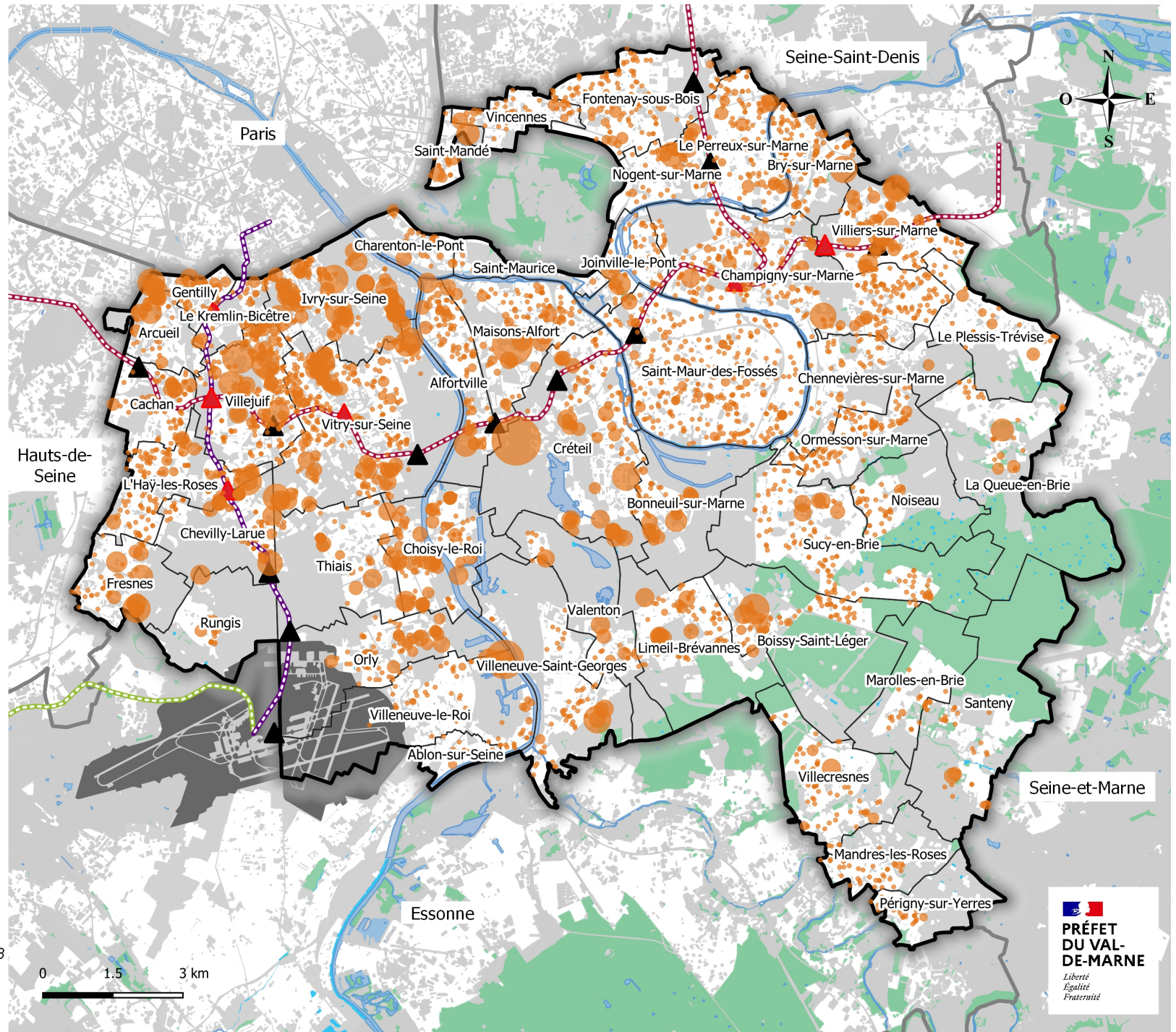
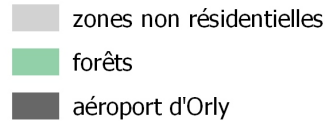
### Lignes projetées du Grand Paris Express



### Gares du Grand Paris Express



### Mode d'occupation des sols



sources :  
DRIEA-UD94-SPAD  
DRIEA, Sit@del2, extraction du 11/12/18  
IAU, MOS 2017  
(Réalisation DRIEA-IF/UD94/SPAD/  
PSIG-V, Éd. Juin 2020)



# Conclusion

Le Val-de-Marne est un territoire principalement urbanisé où l'habitat représente près de 30 % du mode d'occupation des sols. Au sein de ce tissu, l'habitat pavillonnaire représente près de 70 % des formes d'habitat.

Le premier livret de cette étude a permis de mieux caractériser la densité résidentielle du département. Elle est hétérogène, plus importante à l'Ouest, à proximité de Paris et le long de la Seine. On assiste depuis 10 ans à une densification du département qui se fait parfois au détriment d'espace ouvert. Autour des gares et des lignes de transports, une dynamique de construction est à l'œuvre. Elle est plus soutenue dans les quartiers à l'Ouest de la Seine.

Mais mesurer la densité est une opération complexe. À la densité réelle qui est mathématiquement calculée, s'ajoute la notion de densité vécue, qui s'appuie de manière plus subjective sur les ressentis des individus. Les éléments du cadre de vie, comme la place du végétal, l'animation, l'ambiance urbaine, sont déterminants dans cette perception.

Aujourd'hui avec l'arrivée du Grand Paris Express, la transformation des territoires est en cours. Le Val-de-Marne est le département le plus résidentiel de la Métropole du Grand Paris, il présente un potentiel de densification, notamment autour des axes de transports. Une augmentation raisonnable de la densité permettra de préserver les qualités des tissus urbains par une transformation douce, contextualisée et spécifique de chaque quartier.

Le livret 2 présentera des exemples de projets réalisés illustrant les possibilités concrètes de transformation du tissu pavillonnaire. Les dispositions opposables pour inciter ou contrôler la densification pavillonnaire dans les PLU seront présentées dans le livret 3.

**Rédaction :** UDEA94/SPAD/MT : Céline Zaïre - UDEA94/SPAD/PFLE : Isabelle Barnerias  
**Conception & Réalisation sous CorelDraw :** UDEA94/SPAD/PSIG-V

**Crédit Photo de la Couverture :** UDEA94/SPAD







**PRÉFET  
DU VAL-  
DE-MARNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Unité Départementale de l'Équipement et de l'Aménagement  
Service de la Planification et de l'Aménagement Durable Pôle  
Foncier Logement Économie**

12, 14 Rue des Archives

94011 Créteil

Tél : 01 49 80 26 54

Mail : [spad.ud94.driea-if@developpement-durable.gouv.fr](mailto:spad.ud94.driea-if@developpement-durable.gouv.fr)

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

N° ISBN 978-2-11-155783-3  
Dépôt légal : Septembre 2020