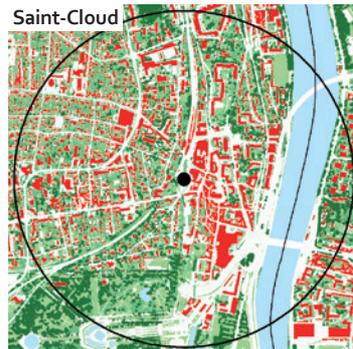
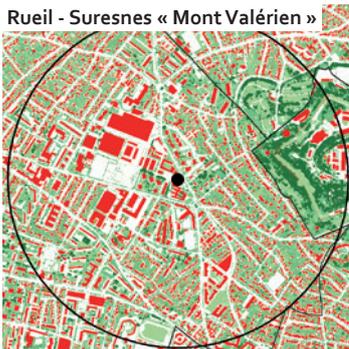
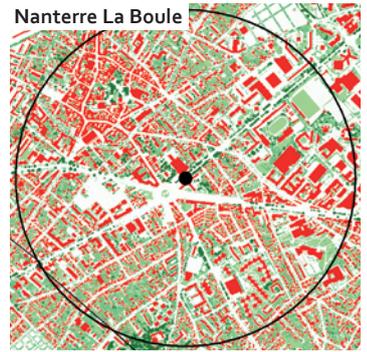
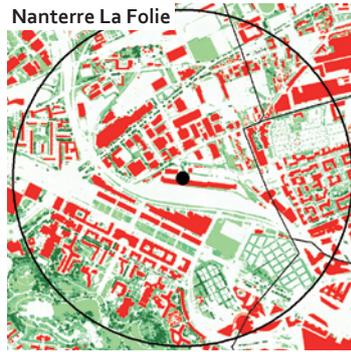
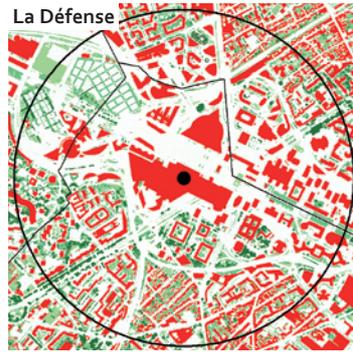
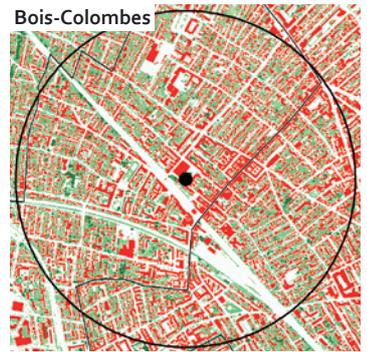
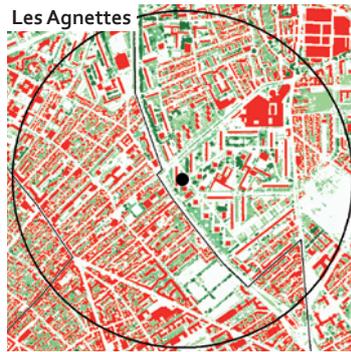
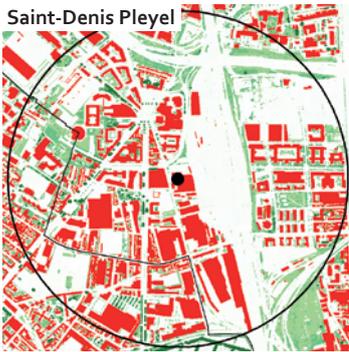


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne **15** ouest



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte ; avec le concours de Julien Gicquel, Sandra Roger et Lise Roger-Jaffé

Sous la direction de : Patricia Pelloux

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Eugénio Dragoni, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

Avec la participation de : Catherine Barbé pour la SGP et Véronique Lehideux pour la DRIEA

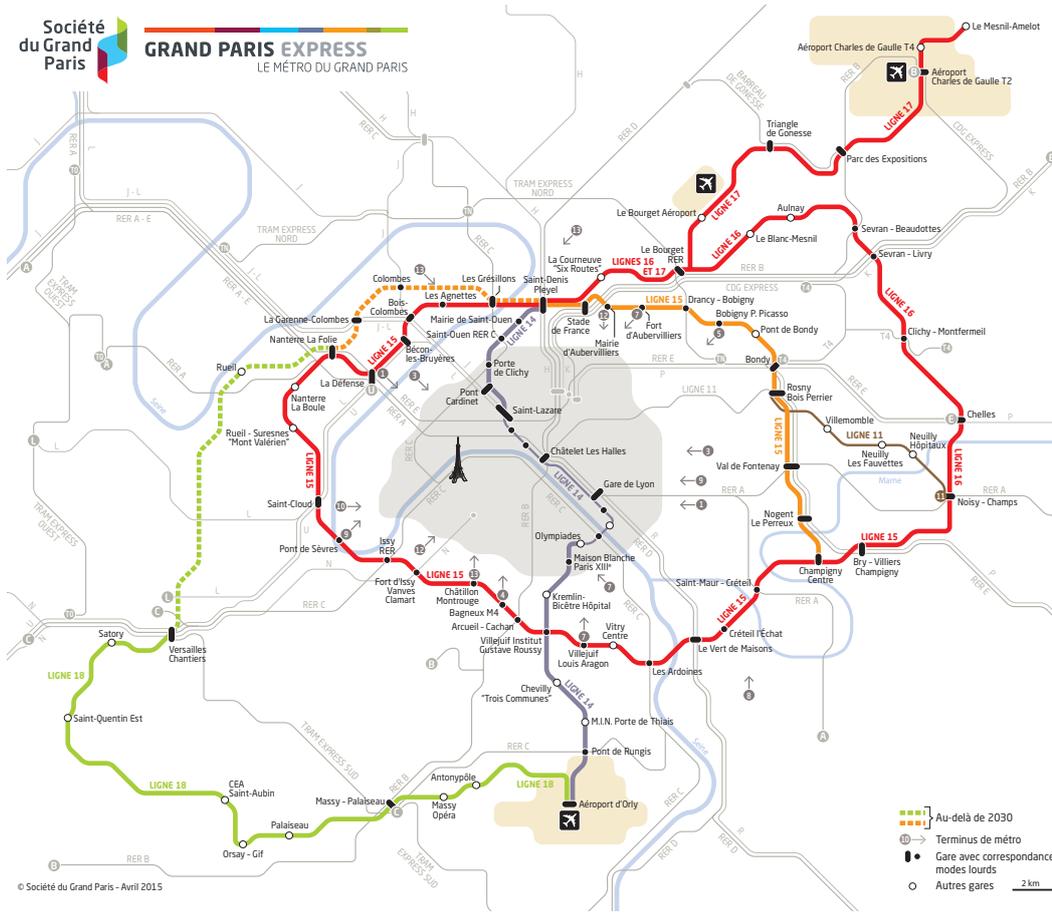
www.apur.org

2015V2.7.1.1

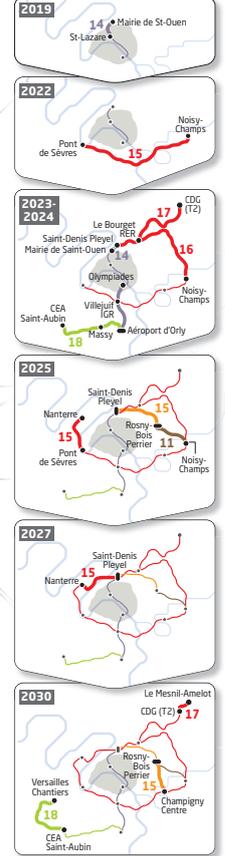
Sommaire

Préambule.....	5
Introduction.....	6
1. Les densités dans les quartiers de gare.....	8
1.1. Les densités de population.....	8
1.2. Les densités d'emploi dans et autour des quartiers de gares.....	10
1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers.....	11
2. Les centralités aux abords des futures gares.....	12
2.1. La polycentralité de la métropole.....	12
2.2. Les centralités autour des futures gares.....	13
3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare.....	18
3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare.....	18
3.2. Les hauteurs du bâti.....	22
3.3. Le rapport emprises bâties/espaces ouverts.....	24
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales.....	26
4.1. L'évolution démographique des quartiers.....	26
4.2. La structure de la population.....	28
4.3. Les catégories socio-professionnelles.....	29
4.4. Les revenus des ménages et leur évolution.....	30
4.5. Le parc de logements.....	32
5. La mobilité et les espaces publics.....	36
5.1. Les déplacements domicile-travail.....	36
5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare.....	37
5.3. L'accessibilité à pied aux gares.....	44
5.4. L'accessibilité en transports en commun.....	46
5.5. L'accessibilité à vélo aux gares.....	47
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	50
6.1. Les dynamiques de construction récentes.....	50
6.2. Les dynamiques de projets urbains dans la métropole et l'articulation avec les futures gares.....	54
Synthèse.....	57
Annexes.....	58

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



- Au-delà de 2030
 - M Terminus de métro
 - Gare avec correspondance modes lourds
 - Autres gares
- 2km

© Société du Grand Paris - Avril 2015

Préambule

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une profonde mutation engagée depuis quelques années avec la mise en service de plusieurs lignes de tramway, la modernisation des RER, la prolongation des lignes de métro et la création de lignes nouvelles. L'offre de services de transports collectifs s'améliore et favorise la réalisation des objectifs de rénovation et de construction de logements ainsi que le renouvellement du parc immobilier d'entreprises. Les contrats de développement territorial et le schéma directeur de la région Ile-de-France éclairent les perspectives territoriales. Pour autant, l'évaluation des développements urbains autour des gares n'est que partiellement appréhendée.

Il est donc apparu nécessaire, au sein du comité stratégique de la Société du Grand Paris qui associe des parlementaires et des élus régionaux ou locaux aux services de l'État, de mettre en place un dispositif permettant d'appréhender la situation des quartiers de chacune des futures gares du réseau du Grand Paris Express afin que les acteurs économiques et sociaux puissent s'en saisir.

L'observation des quartiers de gares et de leur évolution donne à voir et permet l'évaluation des effets directs ou indirects des politiques publiques, nationales, régionales ou locales, sur le terrain.

Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans la triple volonté de la SGP, DRIEA et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse pour parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération et suivre leur évolution. Cet outil permet d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître ces quartiers, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

L'observatoire offre une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par mises à jour successives, il permet de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il montrera dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permet de catégoriser les quartiers de gare du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribue à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constitue une aide à la décision.

Les partenaires

La Société du Grand Paris (SGP) a souhaité donner suite aux recommandations de son comité stratégique, et particulièrement du groupe de travail chargé de l'environnement des gares, en prenant l'initiative de la création de l'observatoire des quartiers de gare. Pour la SGP, l'observatoire est le moyen de disposer d'un diagnostic partagé sur chaque quartier et d'éléments comparatifs permettant de mieux insérer la gare dans son environnement.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France est impliquée dans le pilotage et le fonctionnement de nombreux observatoires partenariaux en Ile-de-France, notamment dans les domaines de la mobilité (OMNIL), du foncier (ORF), de l'immobilier d'entreprises (ORIE), ou de projets opérationnels comme celui des quartiers de gare du Grand Paris. La DRIEA s'implique fortement dans ces observatoires qui sont des lieux stratégiques d'échange, d'animation et de production de doctrines et de connaissance, dont bénéficient l'État ainsi que l'ensemble de la collectivité des aménageurs et des acteurs économiques. Pour l'observatoire des quartiers de gare, la DRIEA met notamment à disposition des données issues de ses systèmes d'information et de ses outils de modélisation, notamment en matière de déplacements et d'accessibilité.

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) a développé une base de données très précise sur la métropole et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

Introduction

La méthode

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est construit progressivement : **une première phase de préfiguration en 2013** sur un nombre limité de gares pour définir le contenu de l'observatoire **et une généralisation de la démarche** à l'ensemble des gares en 2014, 2015 et 2016.

La préfiguration de l'observatoire a ainsi été réalisée sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne, donnant un aperçu de la diversité des quartiers de gare : Rueil-Suresnes « Mont Valérien », Les Agnettes dans les Hauts-de-Seine, Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis et Les Ardoines et Vitry Centre dans le Val-de-Marne.

En 2014, l'observatoire a concerné les quartiers de gare des lignes 15 sud et 16. En 2015, l'observatoire est mis en place sur les lignes 14, 15 ouest et 15 est, et début 2016, sur les lignes 17 et 18.

L'observation des quartiers de gare est conduite à deux échelles :

- **une analyse croisée par ligne** qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres ;
- **des monographies par quartier** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

Le présent document est l'analyse croisée de l'ensemble des 11 quartiers de gare de la ligne 15 ouest, qui reliera Saint-Denis Pleyel au nord à Pont de Sèvres au sud à l'horizon 2027, avec un premier tronçon Nanterre La Folie/Pont de Sèvres prévu pour 2025.

Il est accompagné de 11 monographies réalisées sur ces 11 quartiers de gare. Les données mobilisées ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier. Ce rayon de 800 m correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied environ. Dans la plupart des cas, ce rayon intercepte le territoire de plusieurs communes.

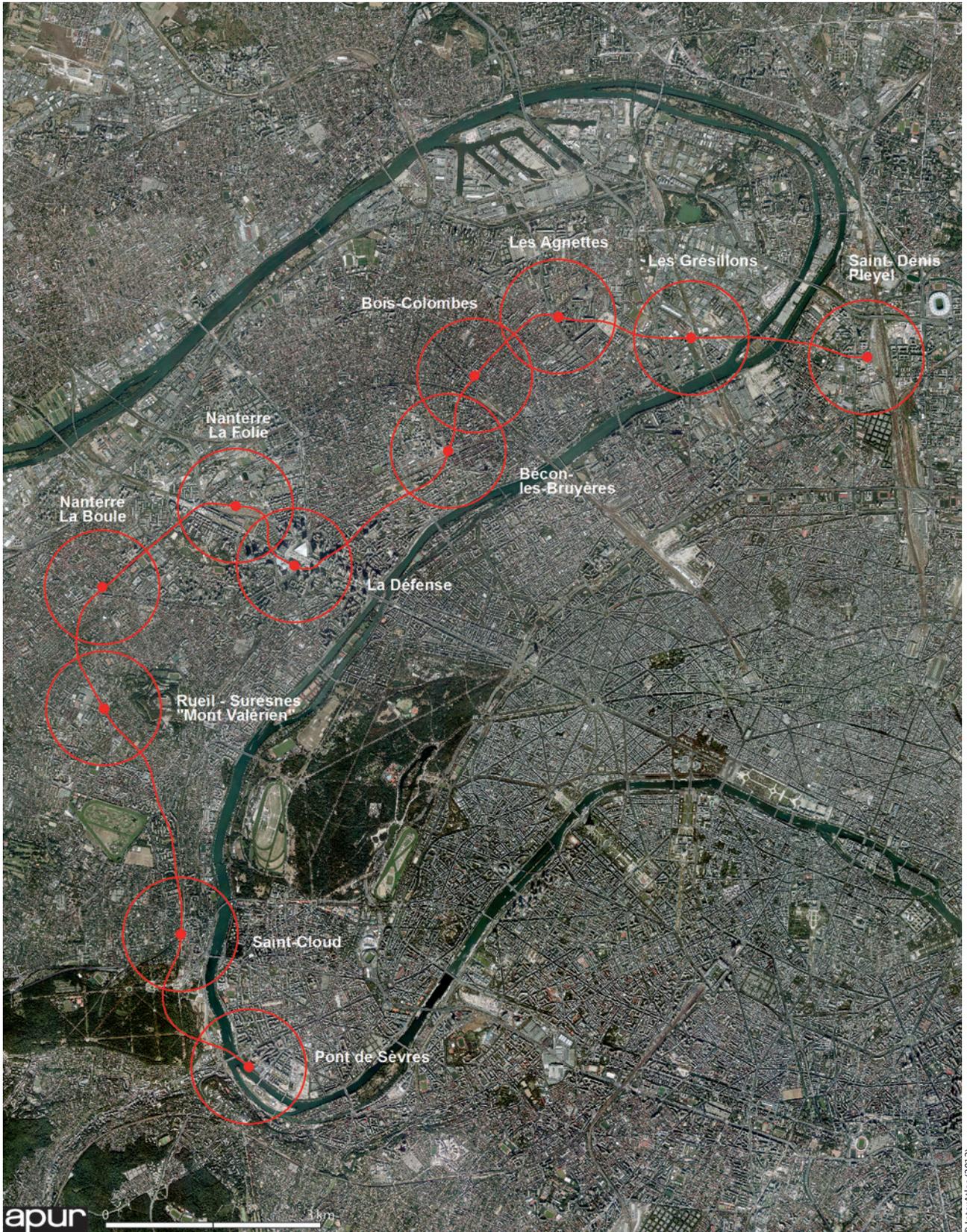
Les indicateurs

Les indicateurs ont été sélectionnés pour suivre les évolutions portant sur 6 grandes thématiques :

- 1 – **Les densités** (habitant/emplois) dans les quartiers, ce qui permet d'apprécier le niveau de mixité fonctionnelle.
- 2 – **Les centralités**, leur nature locale, métropolitaine avant et après l'arrivée de la gare.
- 3 – **Le cadre urbain** et paysager des quartiers.
- 4 – **Les évolutions démographiques**, familiales et sociales. Qui habite le quartier ?
- 5 – **La mobilité**, l'évolution des modes de déplacements et les espaces publics aux abords des gares.
- 6 – **Les dynamiques de construction** et les projets urbains dans ces quartiers.

L'observatoire est ainsi :

- **une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers ;**
- **une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**



1. Les densités dans les quartiers de gare

1.1. Les densités de population

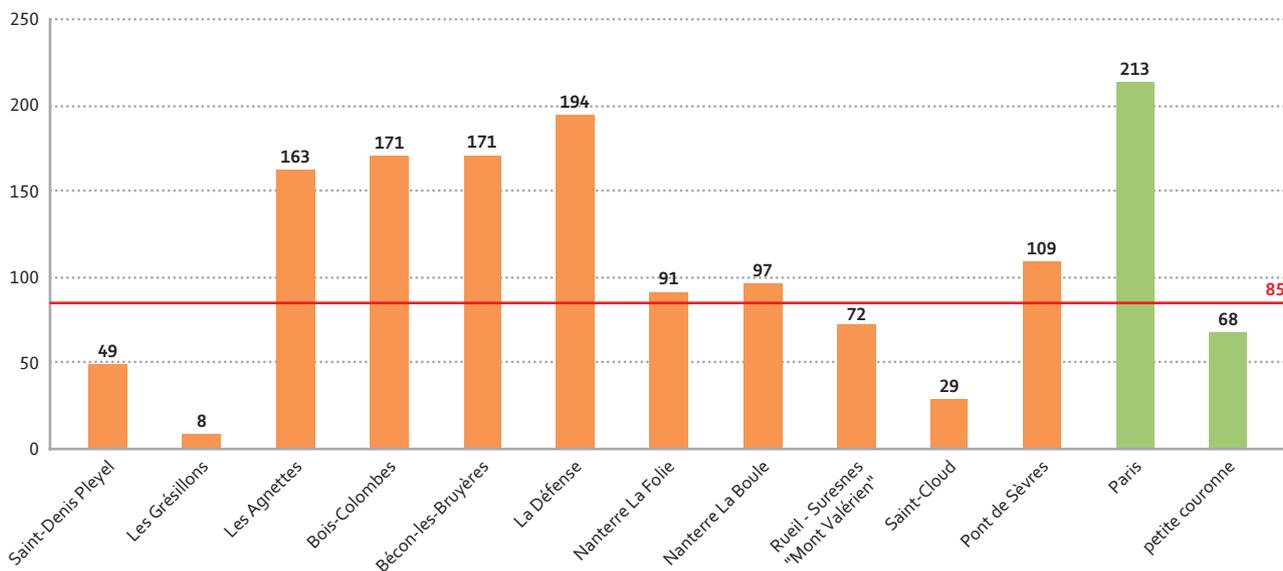
Le cœur de l'agglomération se caractérise par de fortes densités de population (213 habitants à l'hectare à Paris), qui décroissent à mesure que l'on s'éloigne (68 habitants à l'hectare en moyenne en petite couronne). La ligne 15 ouest, qui suit le tracé de la Seine au niveau de sa boucle nord, traverse des quartiers aux densités de population variées. Les densités les plus fortes sont atteintes dans le quartier de gare RGPE de La Défense, avec 194 habitants à l'hectare alors qu'il n'y a que 8 habitants à l'hectare dans le quartier d'activités des Grésillons. La densité de population moyenne dans les 11 quartiers de gare de la ligne 15 ouest atteint 85 habitants à l'hectare. C'est une densité de population supérieure à la moyenne de la petite couronne (68 hab. à l'ha). À titre de comparaison c'est similaire à la moyenne de la ligne 15 sud (86 hab. à l'ha) ou de la ligne 14 (83 hab. à l'ha) et très supérieure à moyenne des 10 quartiers de gare de la ligne 16 (48 hab. à l'ha).

Ainsi, la ligne 15 ouest comporte 3 types de quartiers :

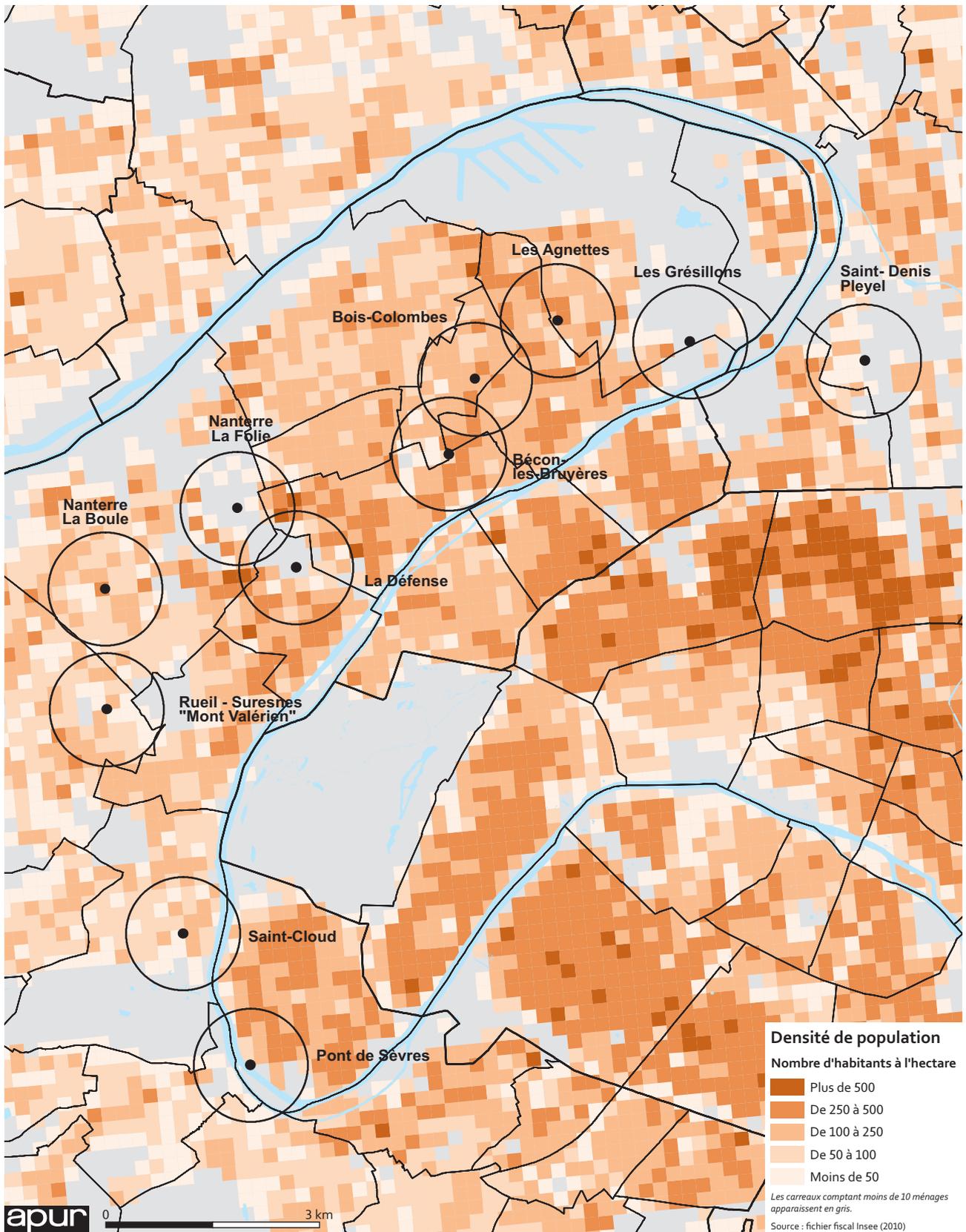
- **4 quartiers situés au centre de la ligne, au cœur de la boucle de la Seine, se caractérisent par des densités de population d'ores et déjà très élevées** (comprises entre 150 et 200 habitants à l'hectare). Dans ces quartiers, la densité de population se rapproche de celle que l'on trouve à Paris : Les Agnettes, Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères et La Défense ;
- **4 quartiers du sud de la ligne présentent des densités de population élevées, supérieure à la moyenne de la petite couronne (entre 70 et 110 hab. à l'ha)** : Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Pont de Sèvres ;
- **et 3 quartiers sont actuellement moins denses en habitants** et se distinguent par une densité de population sensiblement inférieure à la moyenne de la petite couronne : Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons au nord de la ligne et Saint-Cloud au sud. Cela s'explique en partie pour les deux premiers quartiers cités par une dominante d'activités et d'emplois même-ci des projets de restructuration urbaine sont à l'étude.

La carte représentant les densités de population selon un carroyage de 200 mètres par 200 mètres montre que les densités de population diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris. Bien qu'inférieures aux densités parisiennes, les densités de population des communes limitrophes de Paris à l'ouest restent globalement élevées. Elles sont plus contrastées dans le territoire de la boucle nord de la Seine, avec des secteurs de densités élevées, aux abords des gares du Transilien de Bécon-les-Bruyères ou de Bois-Colombes par exemple ou bien encore dans certains secteurs d'Asnières, de Nanterre ou de Courbevoie.

Densité de population dans les quartiers de gare (nombre d'habitants par hectare)



Source : recensement Insee (2011)



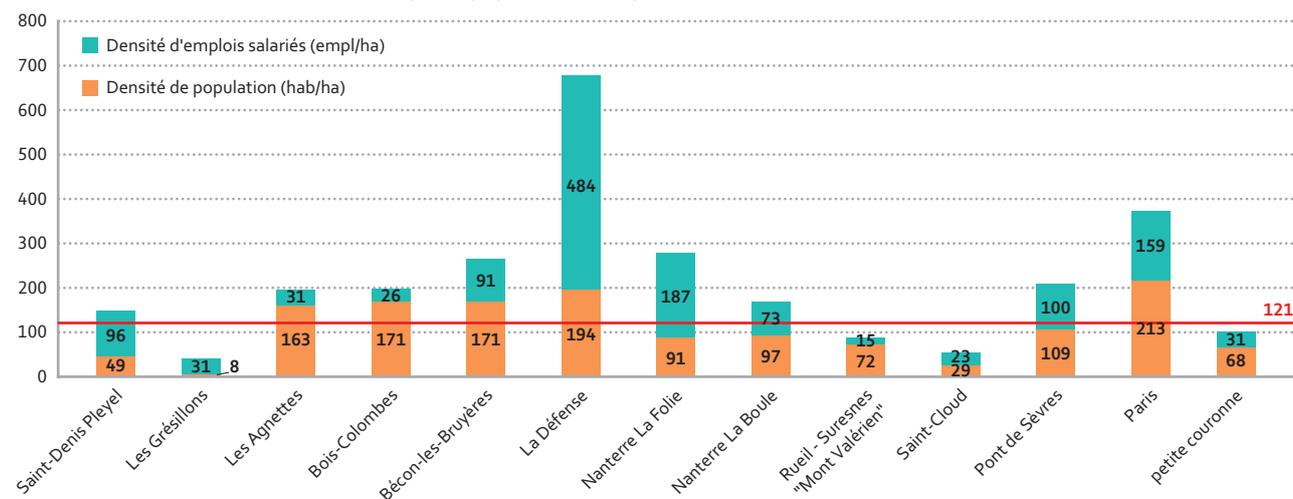
1.2. Les densités d'emploi dans les quartiers de gare

Les densités d'emplois dans les quartiers de gare de la ligne 15 ouest sont globalement élevées, ce tronçon de la ligne 15 desservant plusieurs pôles d'emploi d'envergure nationale ou régionale : La Défense, Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel.

- **6 quartiers présentent une densité très élevée d'emplois** (supérieure à 90 emplois à l'hectare, soit le triple de la densité d'emplois moyenne dans la petite couronne) : La Défense, Nanterre La Folie et dans une moindre mesure Nanterre La Boule, ces trois quartiers faisant tous partie du quartier d'affaires de La Défense, alors que Pont de Sèvres présente un profil un peu différent, marqué par la présence d'entreprises liées au secteur de la communication et des industries créatives, Saint-Denis Pleyel au profil mixte mêlant un héritage industriel et une présence récente de grosses entreprises tertiaires dans le secteur du Landy et enfin, Bécon-les-Bruyères où les densités d'emplois sont un peu moindre que dans les premiers quartiers cités ;
- **3 quartiers de la partie nord de la ligne se caractérisent par une densité d'emplois moyenne** (environ 30 emplois à l'ha) : Les Grésillons, avec une présence encore importante des activités industrielles, Les Agnettes et Bois-Colombes ;
- **et enfin 2 quartiers de gare ont actuellement une fonction essentiellement résidentielle ou sont peu denses**, d'où une densité d'emplois faible (proche ou inférieure à 20 emplois à l'ha) : Rueil – Suresnes « Mont Valérien » et Saint-Cloud.

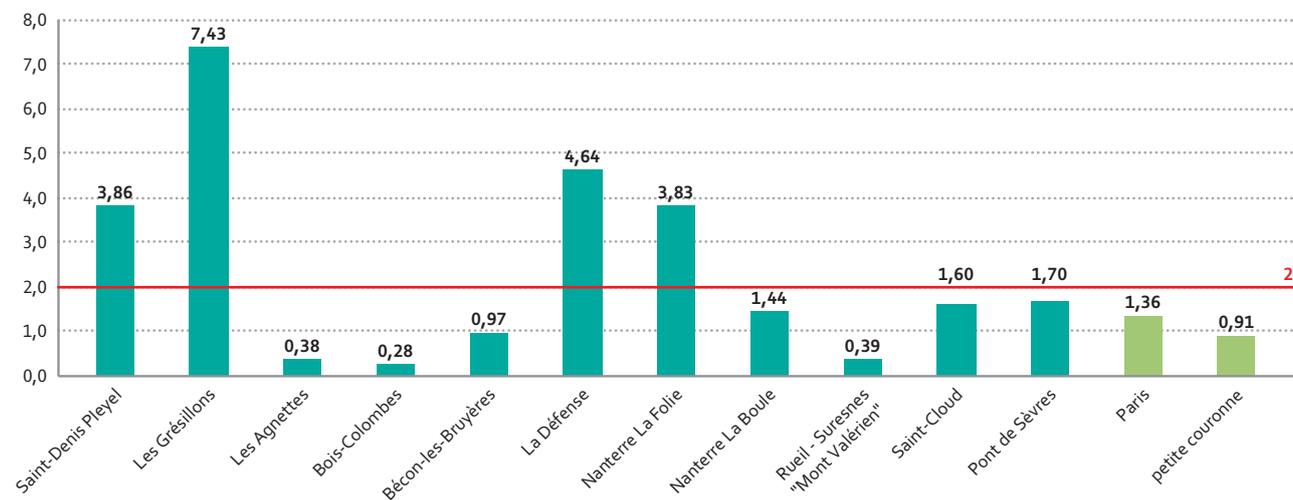
Comme pour la ligne 14 (139 emplois à l'ha), la densité moyenne d'emplois dans les quartiers de gare de la ligne 15 ouest est très élevée (121 emplois à l'ha), ce qui n'est pas le cas pour la ligne 15 sud (38 emplois à l'ha) et plus encore pour la ligne 16 (25 emplois à l'ha).

Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : recensement Insee (2011), CLAP (2009)

Taux d'emploi (nombre de postes salariés/nombre d'actifs)

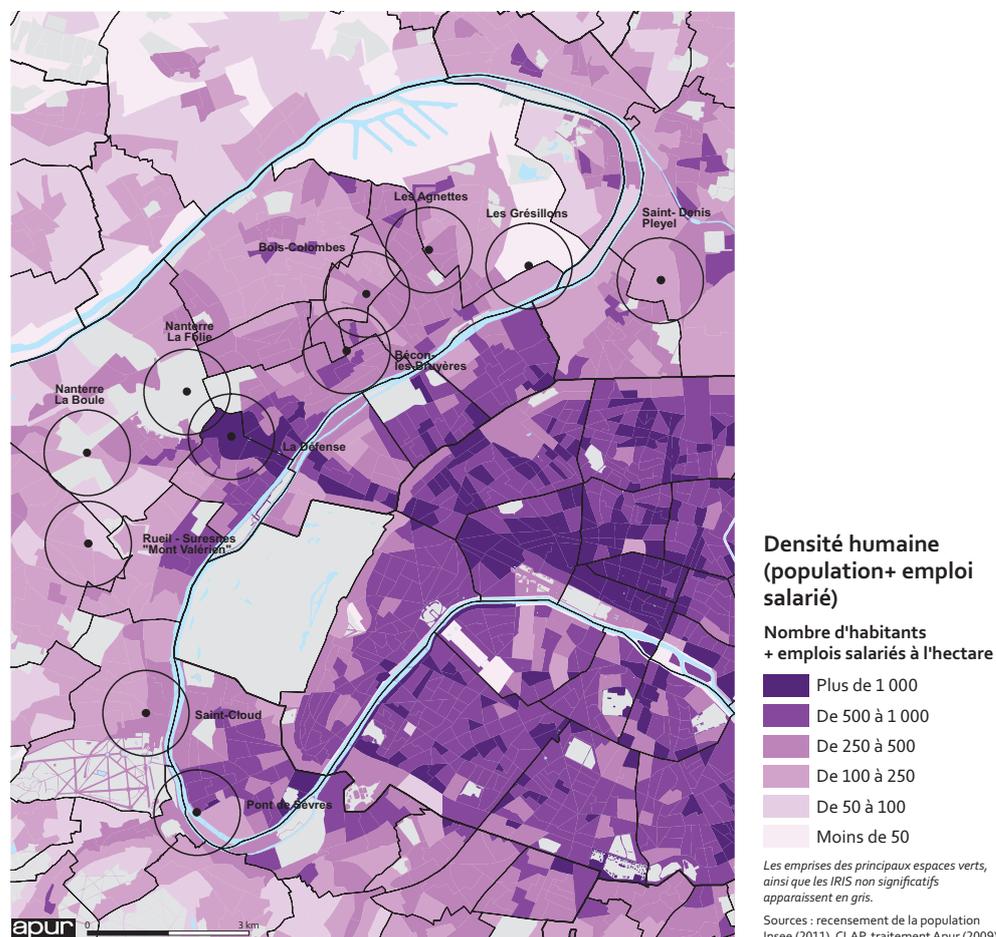


Sources : recensement Insee (2011), CLAP (2009)

1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare

Le taux d'emploi calculé en rapprochant le nombre d'emplois offerts dans le quartier et le nombre d'actifs qui y résident permet d'appréhender la question de la mixité fonctionnelle des quartiers. Plusieurs quartiers de gare de la ligne 15 ouest comptent plus d'emplois que d'actifs résidant, alors que dans les autres, habitants et emplois font jeu égal. Le taux d'emploi moyen des 11 quartiers de gare de la ligne 15 ouest cache d'importants écarts entre le quartier des affaires de La Défense et le quartier plus résidentiel de Rueil-Suresnes « Mont Valérien » par exemple. Calculé pour l'ensemble des 11 quartiers, il est de 2, soit une valeur supérieure au taux d'emploi de Paris et de la petite couronne.

- **4 quartiers se distinguent par une nette prédominance de l'activité sur l'habitat**, ce qui se traduit par un taux d'emploi exceptionnel, supérieur à 3,5 emplois par actif résidant : La Défense, Nanterre La Folie, Saint-Denis Pleyel et Les Grésillons (même si dans ce dernier cas c'est aussi le petit nombre de personnes qui résident dans le quartier qui explique le fort taux d'emploi) ;
- **4 quartiers se caractérisent par un taux d'emploi supérieur ou proche de 1** : Pont de Sèvres, Nanterre La Boule, Bécon-les-Bruyères et le quartier peu dense de Saint-Cloud ;
- **3 quartiers ont un taux d'emploi moyen inférieur à celui de la petite couronne**, témoignant de la prédominance de la fonction résidentielle : Les Agnettes, Bois-Colombes et Rueil-Suresnes « Mont Valérien ».



2. Les centralités aux abords des futures gares

2.1. La polycentralité de la métropole

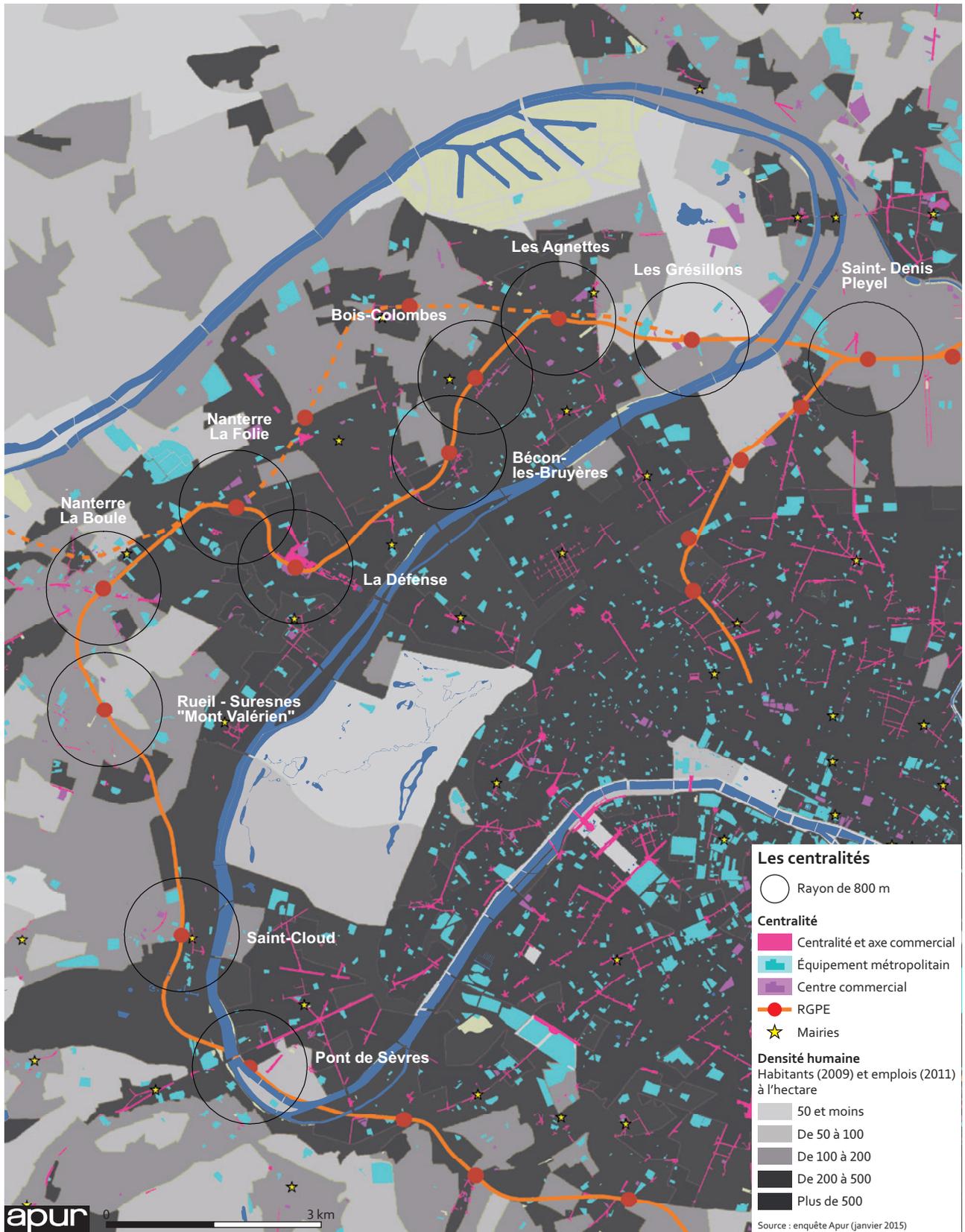
La polycentralité du cœur de l'agglomération parisienne est mise en évidence autour de pôles de densités élevés de population et d'emplois sur lesquels sont venus se greffer des axes commerçants, ainsi que de grands équipements universitaires, hospitaliers, sportifs et culturels dont le rayonnement est métropolitain. La mise en service du Réseau du Grand Paris Express devrait accompagner le mouvement poly-centrique amorcé de la métropole. Saint-Denis Pleyel par exemple sera demain le point de convergence des lignes 14, 15, 16 et 17 du futur métro (en plus de la ligne 13 et du RER D accessibles en correspondance piétonne). Ce sera un nouveau pôle de centralité de la métropole.

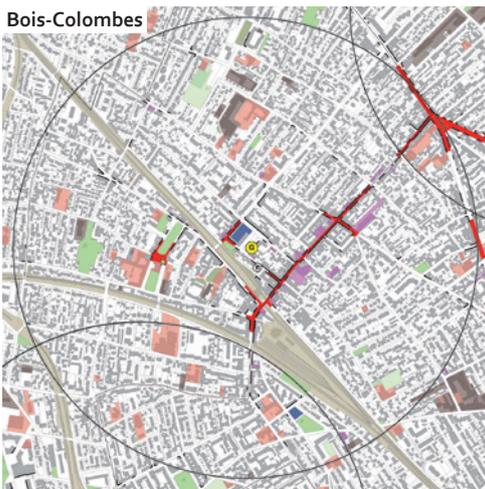
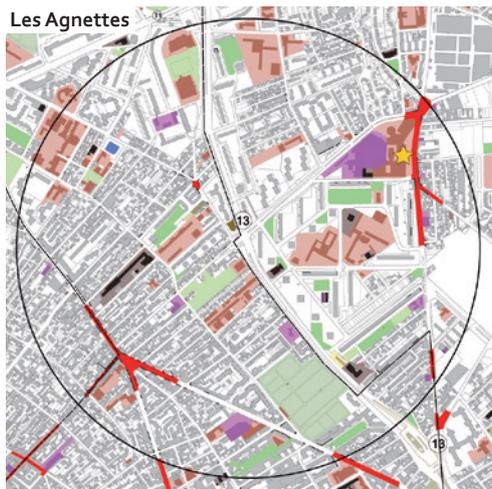
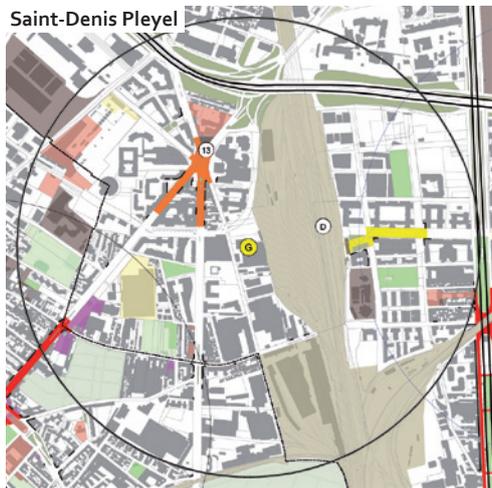
Au nord et à l'ouest de la métropole, les continuités d'intensité urbaine apparaissent quasi-continues entre Paris, les communes limitrophes (Saint-Ouen, Clichy, Levallois, Neuilly, Boulogne-Billancourt) et les communes du sud de la boucle de la Seine (Asnières, Courbevoie, Puteaux, Nanterre, Suresnes). Néanmoins, la carte montre que, dans ces communes, les densités de population et d'emplois et surtout la densité de commerces et de services n'est pas de même intensité et ne couvre pas la totalité du territoire communal. Les densités se retrouvent principalement au niveau des centres-bourgs anciens et le long des grands axes ou des grandes voies radiales, comme l'ex RN13 qui relie Paris à Neuilly ou encore la RD 910 au sud-ouest qui traverse Boulogne et Sèvres par exemple. La ligne 15 ouest présente la particularité de relier trois des principaux pôles d'emplois de la métropole (La Défense tout d'abord mais également Saint-Denis Pleyel au nord et Pont de Sèvres au sud) et améliorera leur connexion aux autres grands pôles d'emplois métropolitains.

2.2. Les centralités autour des futures gares

L'arrivée d'une gare du Grand Paris est une opportunité pour renforcer les centralités qui existent d'ores et déjà dans les quartiers de gare ou en créer de nouvelles. Les cartes qui décrivent les centralités dans le rayon de 800 mètres autour des futures gares sont issues de relevés de terrain. Elles permettent d'identifier finement les éléments de centralités et d'apprécier leur rayonnement, local, mixte ou global. Ces cartes font ressortir trois types de situation :

- **4 quartiers sont d'ores déjà des polarités d'échelle métropolitaine** que l'arrivée de la ligne 15 ouest à l'horizon 2025-2027 viendra renforcer : le quartier de Saint-Denis Pleyel avec le pôle d'emploi du Landy et la Cité du Cinéma notamment ; La Défense et dans sa continuité vers l'ouest Nanterre La Folie, qui font tous deux partie du pôle économique de la Défense qui par ses dimensions et le nombre d'entreprises qu'il accueille constitue une centralité d'envergure internationale ; et enfin Pont de Sèvres qui est d'ores et déjà un pôle d'emplois à l'échelle métropolitaine et qui sera renforcé par la mise en œuvre progressive de la ZAC Séguin avec les nombreux équipements culturels prévus sur l'île ;
- **5 quartiers comportent des centralités locales fortes** : Les Agnettes, Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, Nanterre La Boule et Saint-Cloud ;
- **2 quartiers, très différents se caractérisent par des centralités très locales actuellement** : Rueil-Suresnes « Mont Valérien » qui a une vocation très résidentielle aujourd'hui et Les Grésillons qui est un quartier en pleine mutation mais encore peu dense aujourd'hui et marqué par la présence de grandes emprises d'activités.





Éléments de centralités

○ Rayon de 800 m

Centralités

- Locale
- Mixte
- Globale

Équipement

- Local
- Global
- ★ Mairie, hôtel de ville
- Station RER et métro
- ⓐ Nouvelle gare
- Gare RATP et SNCF

Commerce et animation

- Linéaire commercial
- Emprise commerciale
- Marché

Grande emprise végétalisée

- Espace vert (parcs, institutions, friches)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain agricole

Grande emprise et infrastructure

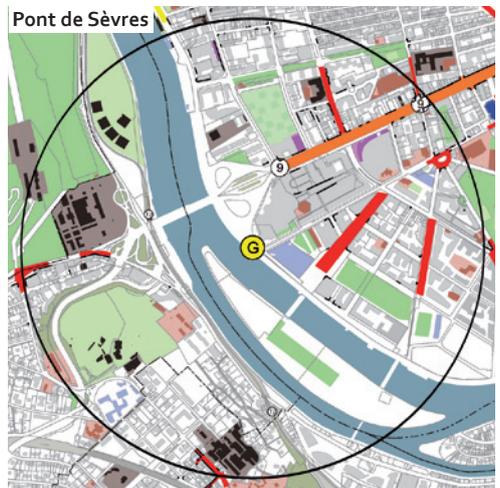
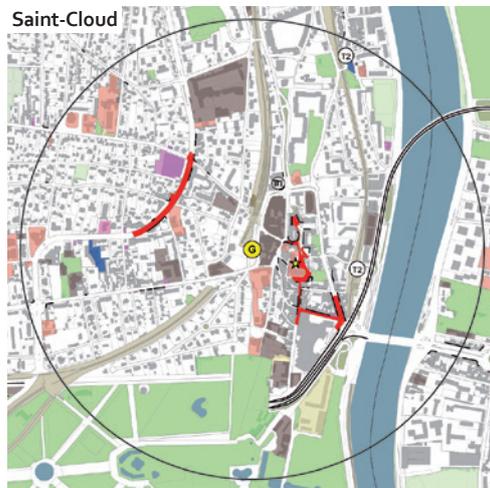
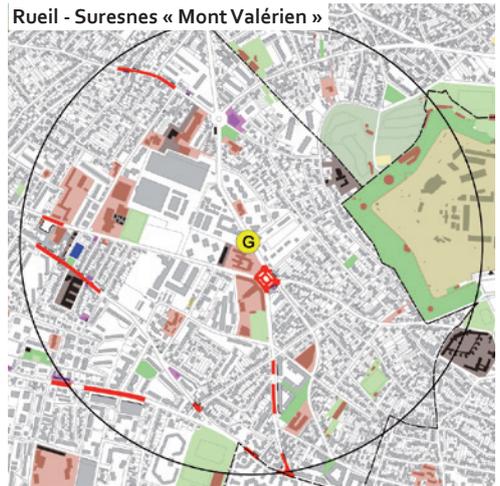
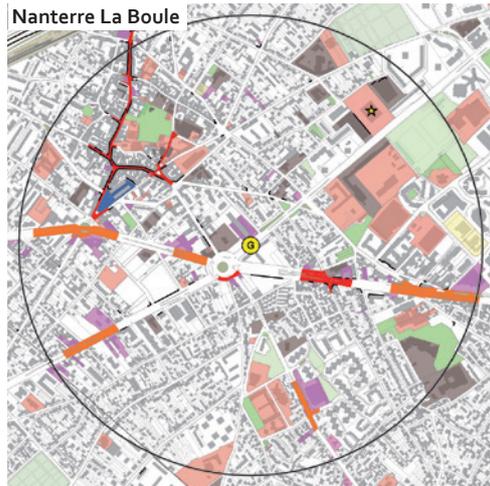
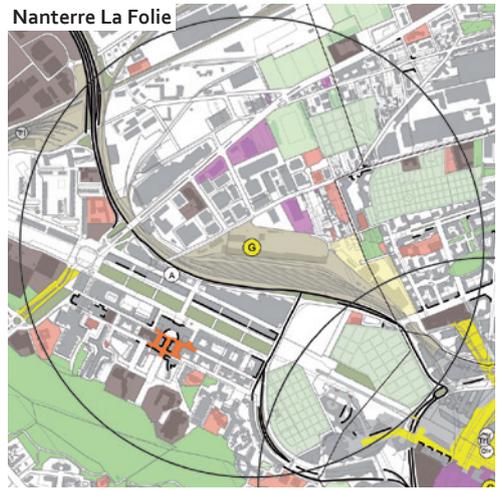
- Service urbain
- Grande infrastructure de transport
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau autoroutier
- Réseau hydrographique

Source : Apur (janvier 2015)



Trois types de situation :

- 4 quartiers sont d'ores déjà des polarités d'échelle métropolitaine que l'arrivée de la ligne 15 ouest à l'horizon 2025-2017 viendra renforcer : Saint-Denis Pleyel, La Défense et dans sa continuité vers l'ouest Nanterre La Folie et Pont de Sèvres ;
- 5 quartiers aux centralités locales fortes : Les Agnettes, Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, Nanterre La Boule et Saint-Cloud ;
- 2 quartiers aux centralités très locales ou inexistantes actuellement : Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Les Grésillons.



Les centralités



Saint-Denis Pleyel — boulevard Anatole France, Saint-Denis



Les Grésillons — avenue des Grésillons, Gennevilliers



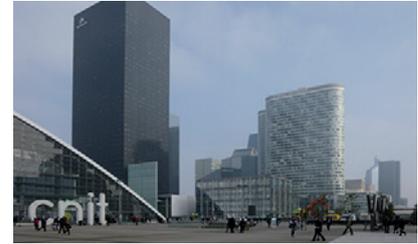
Les Agnettes — carrefour des Bourguignons, Asnières-sur-Seine



Bois-Colombes — rue des Bourguignons, Asnières-sur-Seine



Bécon-les-Bruyères — avenue de la Liberté, Courbevoie



La Défense — parvis de La Défense

Lieux d'implantation des futures gares



Saint-Denis Pleyel



Les Grésillons — gare actuelle Les Grésillons (RER C), Gennevilliers



Les Agnettes



Bois-Colombes



Bécon-les-Bruyères — gare actuelle (Transilien)



La Défense — centre commercial Les Quatre Temps, parvis de La Défense

Les tissus



Saint-Denis Pleyel — avenue des Fruitiers, Saint-Denis



Les Grésillons — rue Henri Vuillemin, Gennevilliers



Les Agnettes — rue Jules Vallès, Gennevilliers



Bois-Colombes — villa Schutz et Daumain, Bois-Colombes



Bécon-les-Bruyères — rue Jean Moulin, Courbevoie



La Défense — résidence Leclerc et Tour Gambetta, Courbevoie



Nanterre La Folie — terrasse de l'Arche, Nanterre



Nanterre La Boule — rue Maurice Thorez, Naterre



Rueil - Suresnes « Mont Valérien » — groupe scolaire Robespierre, place du 8 mai 1945, Rueil-Malmaison



Saint-Cloud — rue d'Orléans, Saint-Cloud



Pont de Sèvres — avenue du Général Leclerc, Boulogne-Billancourt



Nanterre La Folie



Nanterre La Boule



Rueil - Suresnes « Mont Valérien »



Saint-Cloud — gare actuelle (Transilien)



Pont de Sèvres



Nanterre La Folie — rue de la Garenne, Nanterre



Nanterre La Boule — rue du 8 mai 1945, Nanterre



Rueil - Suresnes « Mont Valérien » — rue des Rosiers, Rueil-Malmaison



Saint-Cloud — centre-ville de Saint-Cloud, vu depuis Boulogne-Billancourt



Pont de Sèvres — rue Marcel Bontemps, Boulogne-Billancourt

3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare

3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare

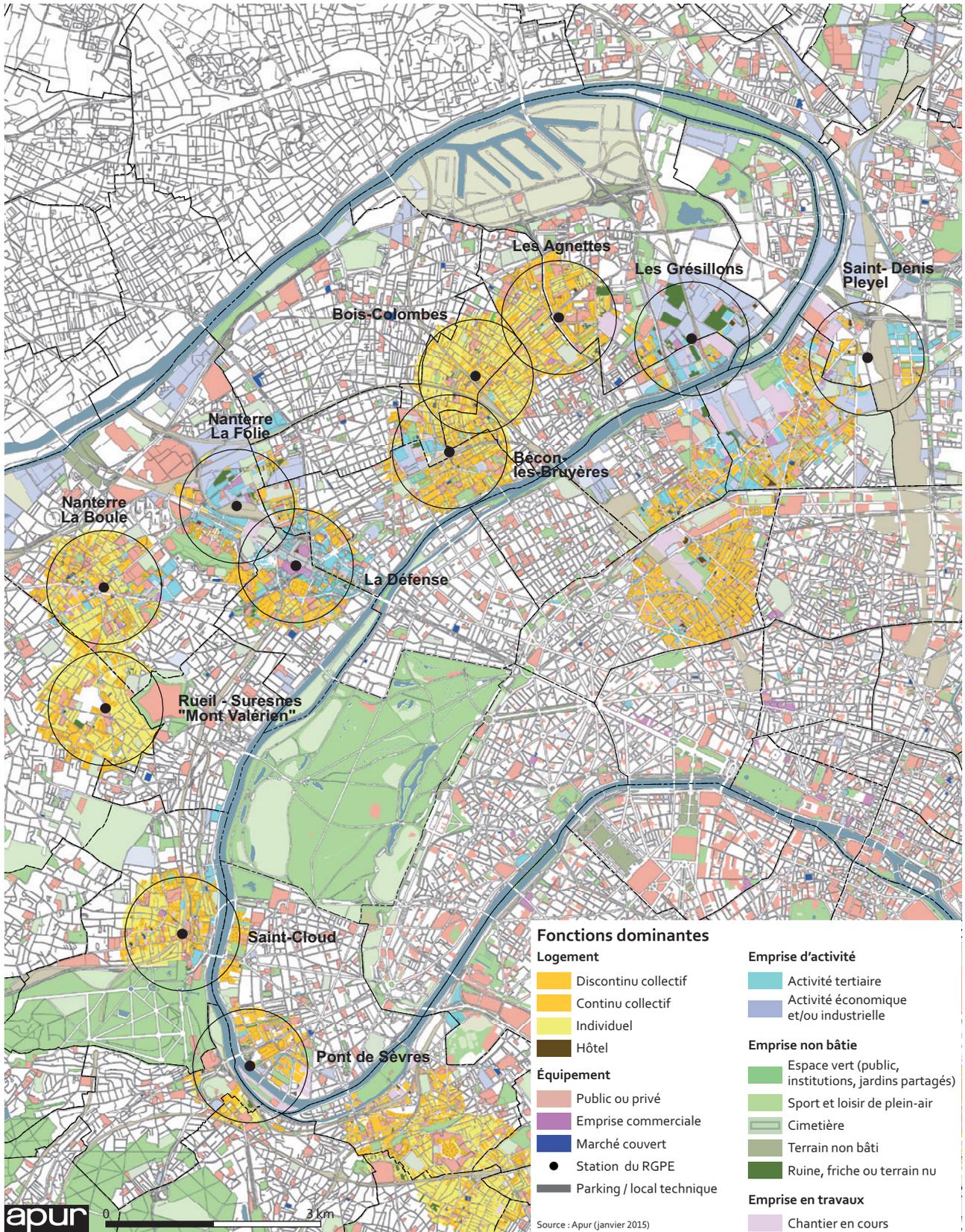
Les cartes de fonctions sont issues de relevés à la parcelle et permettent de caractériser finement les quartiers de gare selon qu'il s'y trouve des logements, des équipements, des activités économiques et commerciales, des bureaux et des infrastructures. Elles mettent en évidence la mixité fonctionnelle ou à l'inverse la mono-fonctionnalité de ces quartiers et apportent des éléments concrets pour l'analyse des besoins et les perspectives d'aménagement des quartiers en vue de l'arrivée du réseau du GPE.

À l'échelle de la ligne 15 ouest, les cartes des fonctions des quartiers dépeignent des situations urbaines très contrastées. De grands pôles d'activités composent l'ouest de la métropole, obéissant à des dynamiques très différentes. Le quartier d'affaires de La Défense rayonne à l'échelle nationale, tandis que le quartier de Saint-Denis Pleyel tend à devenir un hub métropolitain, accueillant le pôle du Landy et la Cité Européenne du Cinéma par exemple. Secteur à projets, le quartier des Grésillons connaît de profondes mutations, bien qu'il reste fortement marqué par son passé industriel. Par ailleurs, la ligne 15 ouest recouvre des territoires à forte dominante résidentielle, composés d'un tissu pavillonnaire très développé, tel que le quartier de Bois-Colombes ou Rueil-Suresnes « Mont Valérien », ou de grands ensembles discontinus, aux Agnettes ou à Nanterre La Folie. Certains quartiers de gare présentent néanmoins un tissu composite, associant grands équipements, services et commerces de proximité et quelques secteurs en cours de tertiarisation, notamment les quartiers de Bécon-les-Bruyères, Nanterre La Boule ou bien encore Pont de Sèvres.

Des fonctions des quartiers découleront nécessairement celles de chacune des futures gares du Grand Paris, selon le sens et l'intensité des migrations pendulaires. Par exemple, les quartiers résidentiels auront tendance à être peu animés en journée, les quartiers pôles d'emploi à se vider en fin de journée, et ceux qui possèdent de grands équipements culturels ou centres commerciaux seront également actifs les week-ends.

Ainsi, se distinguent trois grandes catégories de quartiers de gare :

- **5 quartiers à forte dominante résidentielle, qu'ils soient composés d'habitat individuel ou collectif**, même s'ils peuvent disposer d'une offre de commerces et de services significative : Bois-Colombes, Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Les Agnettes. Les quartiers Nanterre La Boule et Saint-Cloud, bien qu'essentiellement résidentiels, accueillent davantage de parcelles d'activité tertiaire, de manière diffuse dans le tissu et localisées (le long des quais, sous l'autoroute de Normandie à Saint-Cloud, ou dans la zone d'activités des Champs-Pierreux à Nanterre) ;
- **2 quartiers présentent une certaine mixité fonctionnelle, grâce à une dynamique de développement urbain récent**, privilégiant la réalisation d'opérations mixtes (associant des immeubles de logements denses et continus, des commerces et services de proximité, des équipements et de l'activité) avec rayonnement d'échelle intercommunale à Bécon-les-Bruyères et même métropolitain à Pont de Sèvres ;
- **4 quartiers à dominante d'activités économiques et industrielles** : les hubs métropolitains de Saint-Denis Pleyel et le quartier d'affaires de La Défense, associant le quartier de Nanterre La Folie, dans le prolongement de l'axe Défense-Seine-Arche ainsi que Les Grésillons. Face à un secteur industriel déclinant et vieillissant, les territoires des quartiers des Grésillons et Nanterre La Folie prévoient de développer des programmes mixtes (logements, activité tertiaire, commerces et équipements de proximité). Le quartier de La Défense se caractérise par une prédominance d'activités économiques, tout en cumulant de fortes densités de population.





Fonctions dominantes

○ Rayon de 800 m

Logement

- Discontinué collectif
- Continu collectif
- Individuel
- Hôtel

Équipement

- Public ou privé
- Emprise commerciale
- Marché couvert
- Station RER, métro et/ou tramway existante
- Station du RGPE
- Parking / local technique

Emprise d'activité

- Activité tertiaire
- Activité économique et/ou industrielle
- Service urbain

Emprise non bâtie

- Espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain non bâti
- Ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

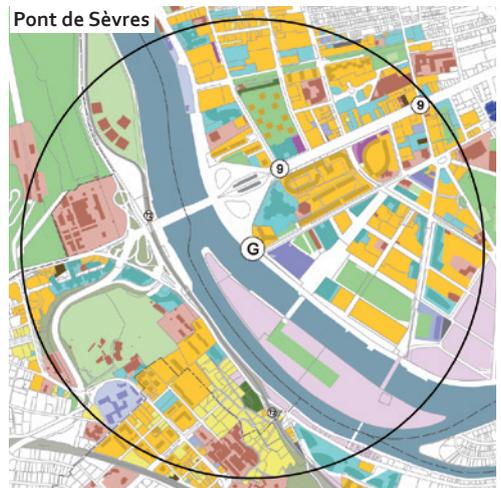
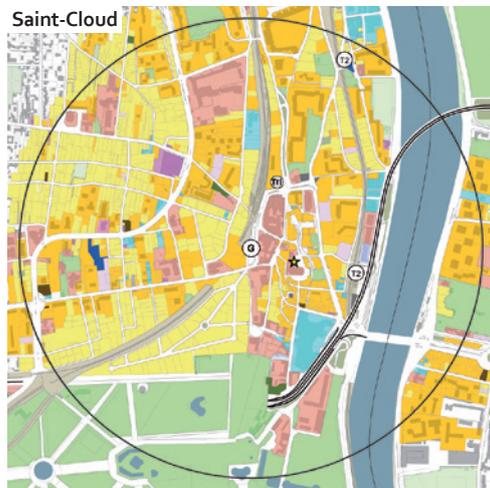
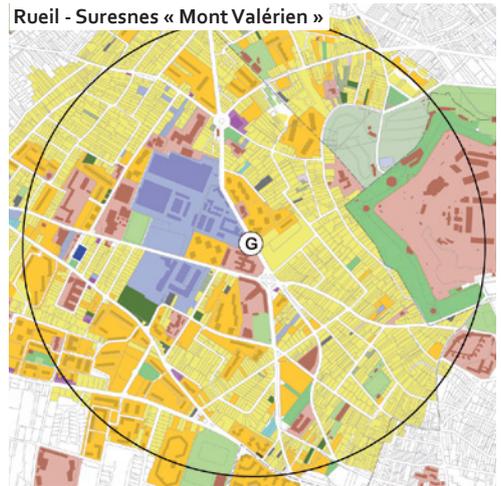
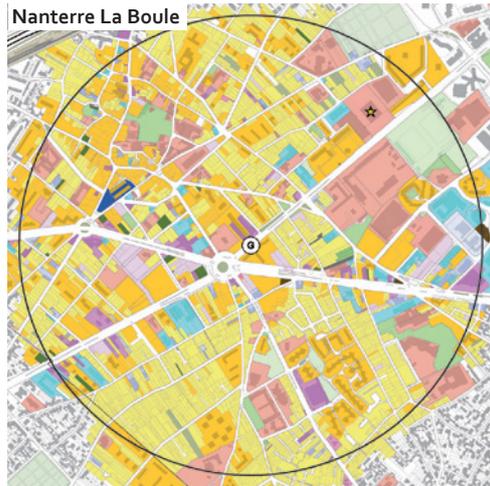
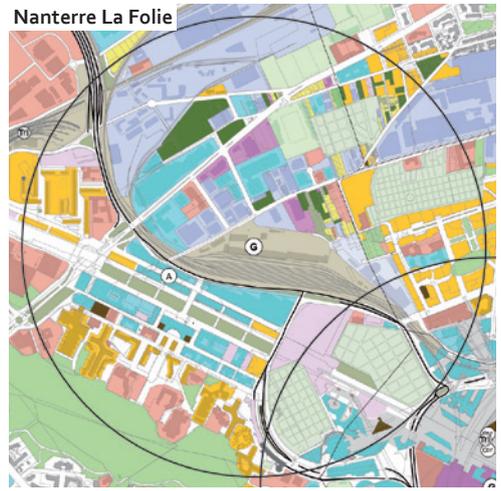
- Chantier en cours

Source : Apur (janvier 2015)



Trois catégories principales de quartiers de gare :

- 5 quartiers à forte dominante résidentielle, malgré une offre de commerces et de services significative : Les Agnettes, Bois-Colombes, Nanterre La Boule, Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Saint-Cloud ;
- 2 quartiers présentant une certaine mixité fonctionnelle, grâce à une dynamique de développement urbain récent : Bécon-les-Bruyères et Pont de Sèvres ;
- 4 quartiers à dominante d'activités économiques et industrielles : Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons, La Défense et Nanterre La Folie.



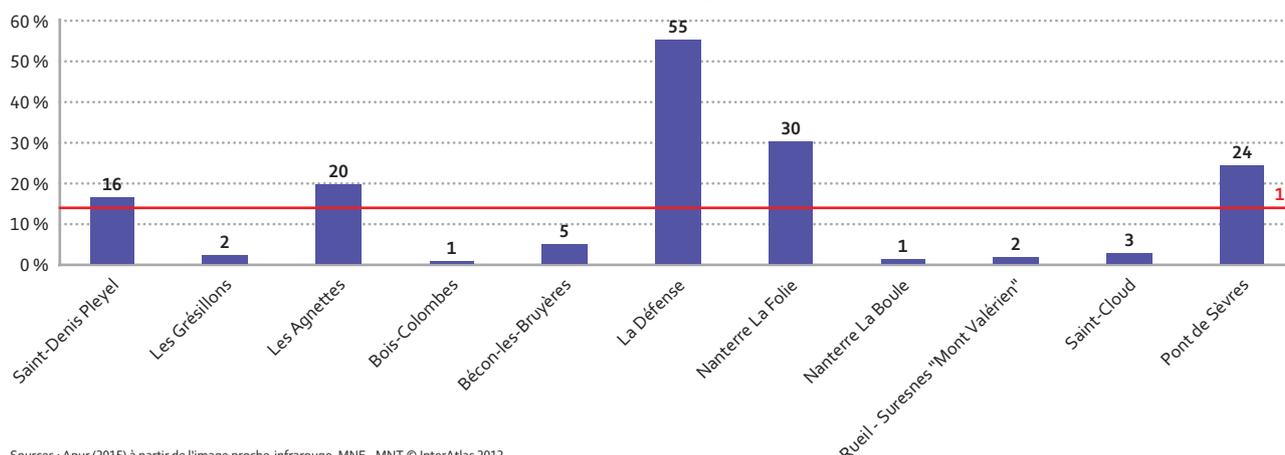
3.2. Les hauteurs du bâti

La carte des hauteurs du bâti renseigne sur la morphologie du cadre bâti des quartiers de gare. La forme urbaine se révèle ainsi à travers les hauteurs, mais également les emprises et l'agencement des bâtiments dans la ville et leurs rapports à la rue et à la parcelle. Ces indications sont importantes pour caractériser le cadre urbain dans lequel les gares vont s'insérer.

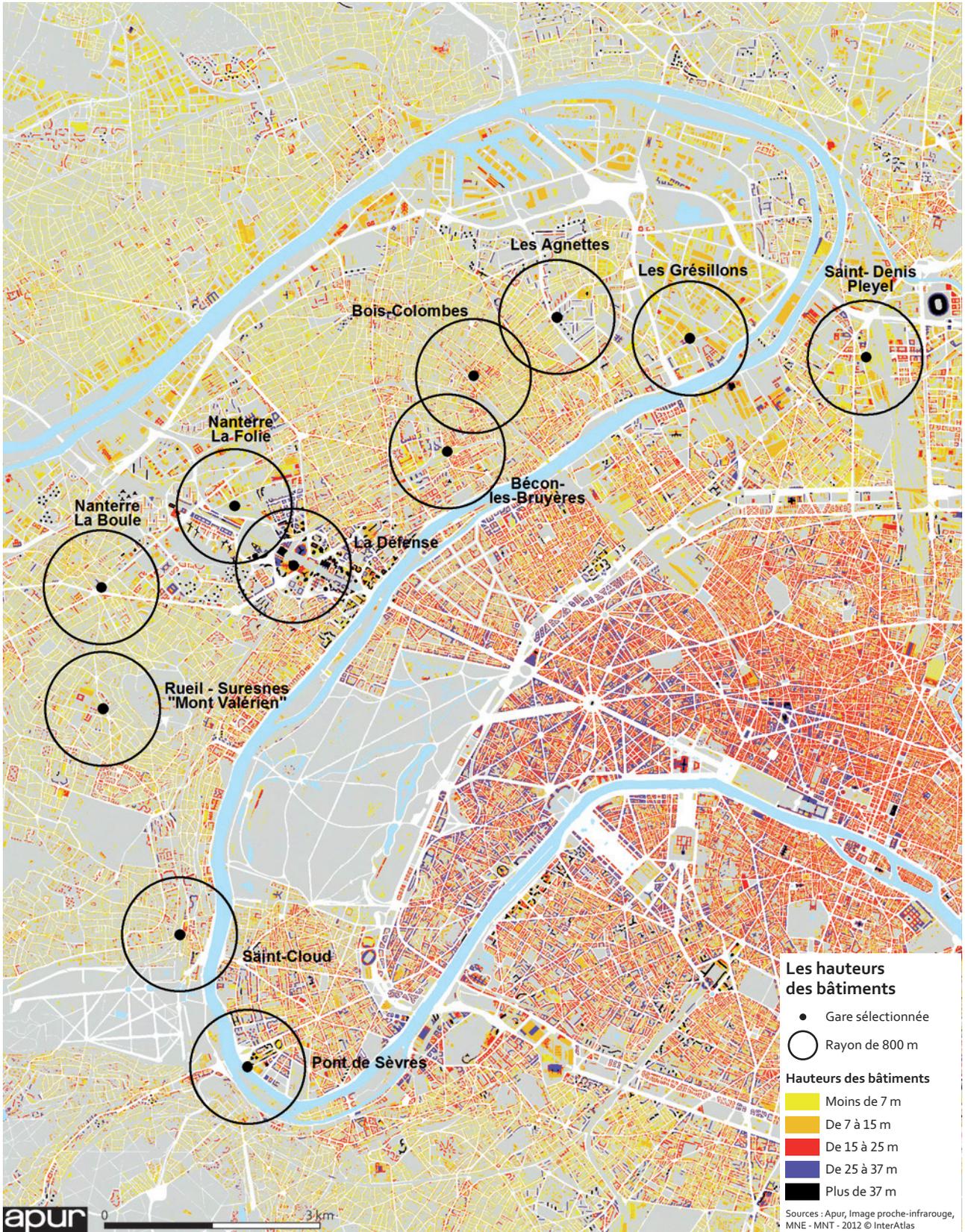
L'ensemble du bâti représenté en jaune met en évidence la forte présence de bâtiments de faible hauteur, principalement de type pavillonnaire, comme à Bois-Colombes ou Nanterre La Boule. Les édifices orangés et dont l'emprise au sol est importante correspondent souvent aux bâtiments d'activités industrielles, logistiques et commerciales, présents dans les quartiers de gare des Grésillons ou de Saint-Denis Pleyel. Plus le bâti est foncé, plus les hauteurs sont importantes, révélant notamment les hauts immeubles de logements collectifs ou de bureaux, à l'image des quartiers de gare de La Défense ou de Nanterre La Folie, ou encore des Agnettes. Le fond gris représente à la fois des espaces verts (parcs, jardins) mais aussi des emprises d'activités non bâties, des friches ou des emprises ferroviaires, fortement présents dans les quartiers des Grésillons, de Nanterre La Folie ou de Pont de Sèvres et Saint-Cloud.

- **5 quartiers présentent une concentration d'immeubles de grande hauteur**, avec la plus forte concentration de bâtiments de plus de 25 mètres de l'ensemble des quartiers de gare dans le quartier d'affaires de La Défense (55 % des surfaces bâties dépassent 25 m) qui inclut une part du périmètre de Nanterre La Folie. Aux Agnettes, la part importante d'immeubles de grande hauteur est liée à la présence d'immeubles de logements collectifs discontinus. Dans les quartiers de Saint-Denis Pleyel et de Pont de Sèvres, les opérations récentes forment un tissu continu de bâtis hauts (près de la moitié des surfaces bâties sont comprises entre 15 et 25 m), ponctué de bâtiments signaux de plus de 37 m.
- **3 quartiers sont composés de bâtiments de hauteurs variées** : Saint-Cloud et Rueil-Suresnes « Mont Valérien » (plus de la moitié des surfaces bâties sont comprises entre 7 et 15 m), le quartier de gare de Bécon-les-Bruyères présente, quant à lui, des hauteurs bâties très hétérogènes (dont 81 % des surfaces bâties comprises entre 7 et 25 m).
- **3 quartiers se caractérisent par une dominante de tissus de petite ou moyenne échelle** : le quartier de gare de Bois-Colombes, Les Grésillons et Nanterre La Boule qui sont ponctués de quelques bâtiments hauts (moins de 3 % des surfaces bâties font de plus de 25 m).

Part des surfaces bâties dans les bâtiments de plus de 25 m (7/8 étages)



Sources : Apur (2015) à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT © InterAtlas 2012



3.3. Le rapport emprises bâties/espaces ouverts

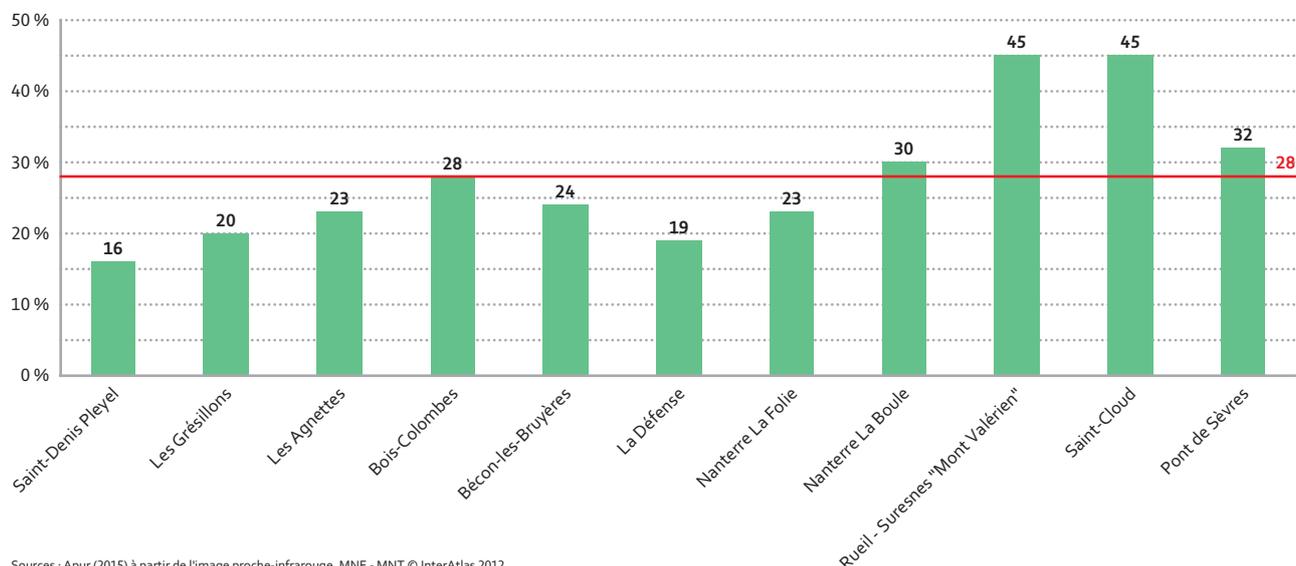
La carte des emprises bâties et de la végétation met en évidence l'importance du bâti (en rouge) dans chaque quartier, en comparaison avec les espaces ouverts constitués par les espaces verts et les infrastructures de transport routiers et ferroviaires (en blanc).

L'étude du rapport entre emprises bâties et espaces ouverts dans les quartiers de gare de la ligne 15 ouest révèle des situations très contrastées :

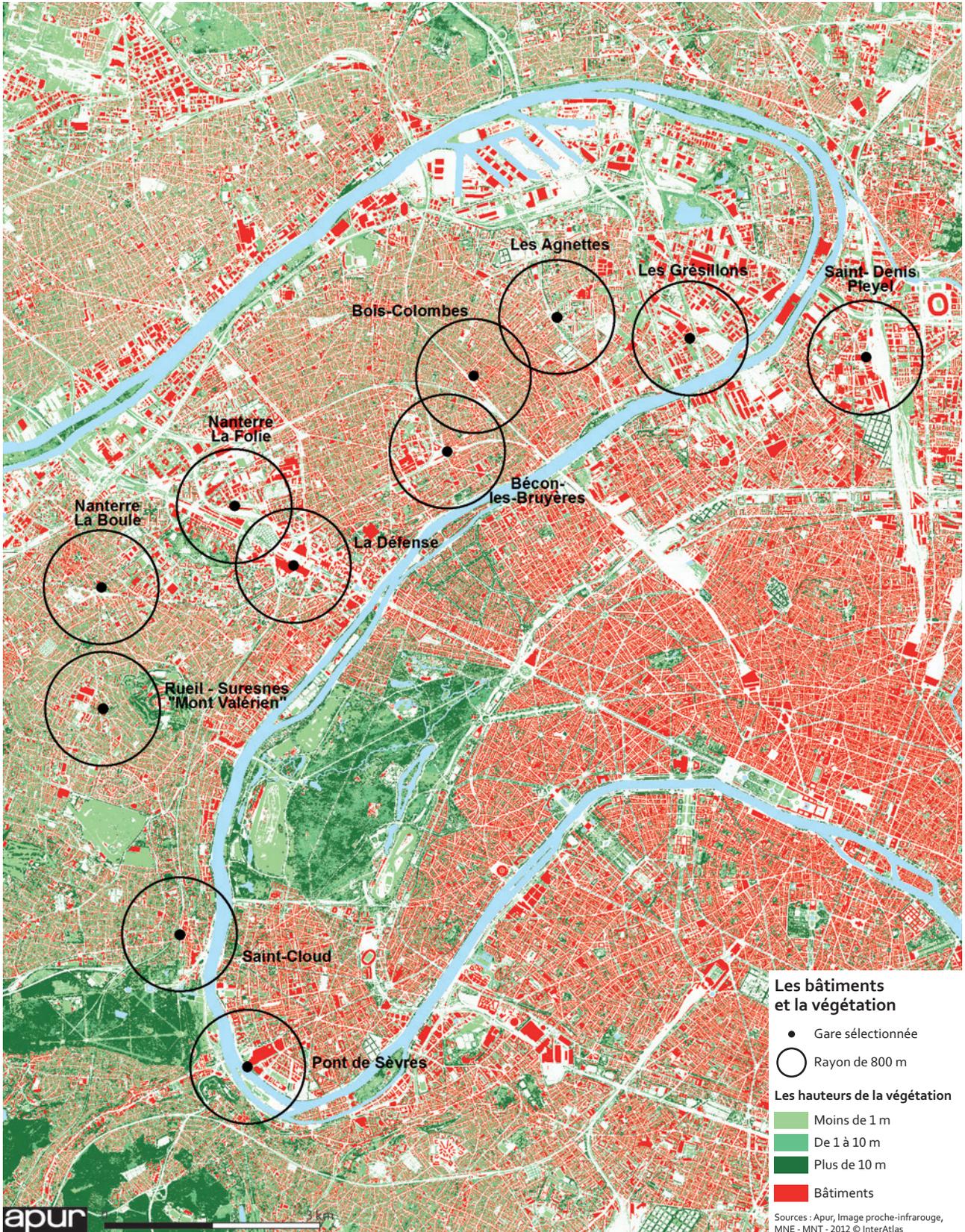
- **2 quartiers disposent d'un couvert végétal remarquable (occupant près de la moitié de la surface du quartier)**, grâce aux cadres paysagers qu'offrent le Domaine du Parc de Saint-Cloud et le Fort du Mont-Valérien, ainsi qu'à la présence de nombreux jardins privés au sein des parcelles d'habitat individuel, de parcs et squares publics : Rueil-Suresnes « Mont-Valérien » et Saint-Cloud ;
- **3 quartiers, dont le couvert végétal représente près d'un tiers de la surface du quartier, grâce aux parcs et jardins publics et aux nombreux jardins privés issus de l'habitat pavillonnaire** à Bois-Colombes et à Nanterre La Boule. Le quartier de Pont de Sèvres profite quant à lui d'un cadre paysager exceptionnel que composent l'Île Seguin, la Seine et les parcs de Saint-Cloud et de Brimborion ;
- **6 quartiers dont l'artificialisation des sols est plus marquée, en raison notamment de la présence de nombreux secteurs d'activités** avec les hubs métropolitains de La Défense et Saint-Denis Pleyel, les secteurs en mutation de Nanterre La Folie, des Grésillons, de Bécon-les-Bruyères et des Agnettes.

La perception du cadre végétal d'un quartier et les usages qui s'y pratiquent diffèrent selon que la végétation se situe dans des espaces privés ou publics. Des cartes supplémentaires précisant cette distinction espace vert public/privé figurent dans chaque monographie de quartier de gare. Elles permettent ainsi de constater que 6 quartiers de gare s'intègrent dans une trame verte très développée liée à la présence de parcelles privées d'habitat individuel : à Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, Nanterre La Boule, Rueil-Suresnes « Mont Valérien », Saint-Cloud et Pont de Sèvres. Ces trois derniers quartiers disposent, par ailleurs, d'un cadre paysager exceptionnel grâce à la présence du Domaine de Saint-Cloud, du Mont-Valérien et de la Seine. Certains quartiers de gare offrent un paysage très minéral (le couvert végétal ne dépasse pas les 20 %), lié à leur spécialisation dans les domaines d'activités tertiaire et industrielle : La Défense, Saint-Denis Pleyel et les Grésillons.

Part du couvert végétalisé



Sources : Apur (2015) à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT © InterAtlas 2012



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

4.1. L'évolution démographique des quartiers

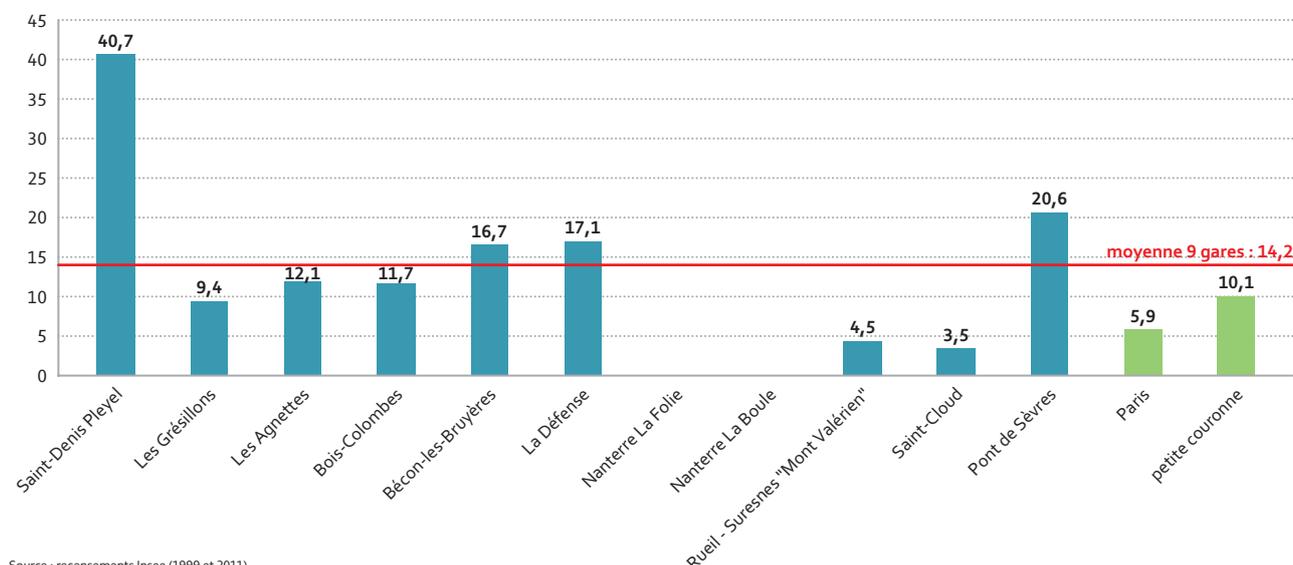
Les 11 quartiers de gare de la ligne 15 ouest rassemblent plus de 260 300 habitants, 23 700 habitants par quartier en moyenne. Entre 1999 et 2011, les quartiers ont connu une progression démographique plus marquée qu'en petite couronne (+ 14 % contre + 10 % en petite couronne). C'est le quartier de gare RGPE des Agnettes qui est le plus peuplé sur la ligne 15 ouest (50 400 habitants) puis viennent les deux quartiers voisins de Bois-Colombes et Bécon-les-Bruyères. Le quartier des Grésillons, marqué par la présence de grandes emprises d'activités industrielles et tertiaires, est celui qui est aujourd'hui le moins peuplé (6 100 habitants).

En se basant sur l'évolution de la population observée entre 1999 et 2011 dans ces quartiers, on distingue 3 profils de quartiers :

- **4 quartiers ont vu leur population augmenter fortement** : Saint-Denis Pleyel (+ 40,7 %), ce qui tient notamment au fait que c'était un quartier particulièrement peu résidentiel jusqu'à présent ; Pont de Sèvres en lien avec la mise en œuvre de la ZAC Séguin Rives-de-Seine notamment (+ 20,6 %), mais aussi La Défense (+ 17,1 %) et Bécon-les-Bruyères (+ 16,7 %) ;
- dans la partie centrale de la ligne, **3 quartiers où l'augmentation de la population a été moyenne**, proche de la croissance démographique de la petite couronne dans son ensemble (+ 10 %) : Les Grésillons, Les Agnettes et Bois-Colombes ;
- au sud de la ligne, **2 quartiers ont connu une progression de population faible, inférieure à 5 %** : Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Saint-Cloud.

Les quartiers de la ligne 15 ouest comptent en moyenne 23 700 habitants par quartier, ce qui en fait une ligne moins « peuplée » que la ligne 14 (80 000 habitants par quartier en moyenne) mais tout aussi « peuplée » que les lignes 15 sud et 16 (respectivement 26 000 et 24 000 habitants par quartier en moyenne). En revanche, les quartiers de la ligne 15 ouest sont ceux où la population a le plus augmenté entre 1999 et 2011 (+ 14,2 % en moyenne).

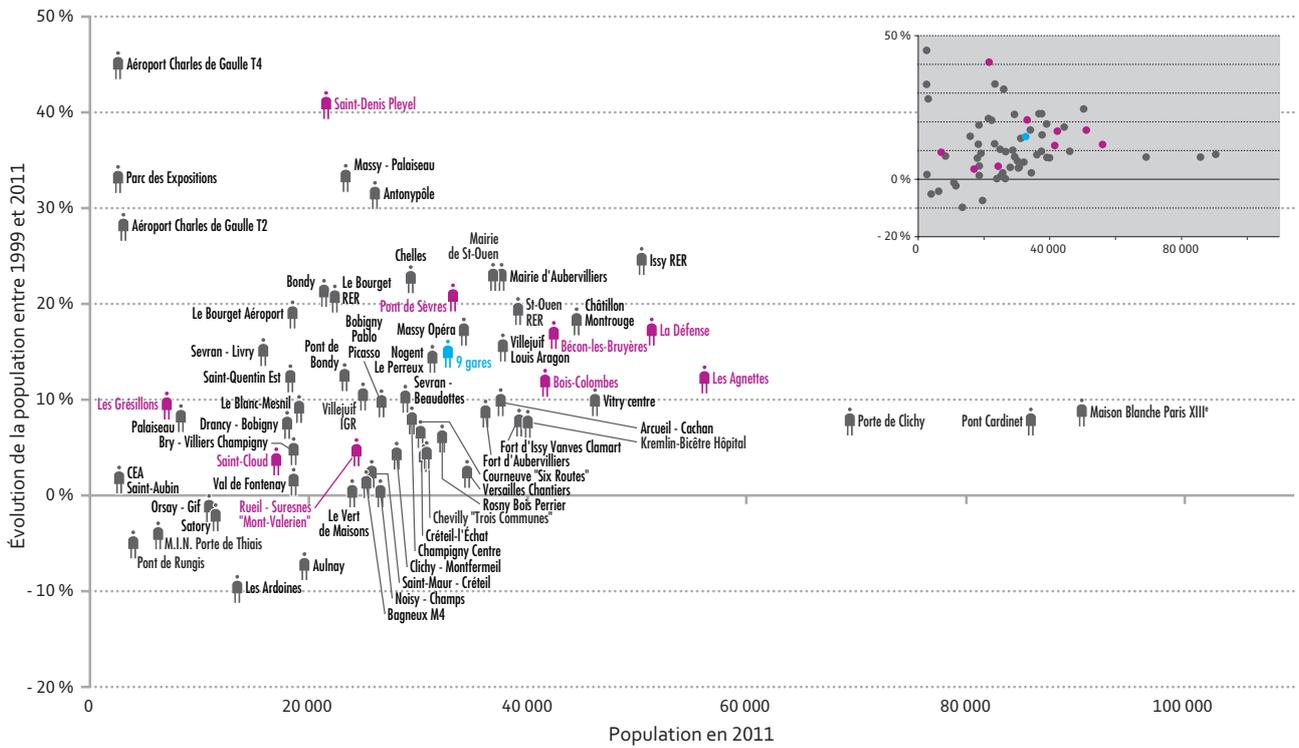
Évolution de la population 1999-2011



Source : recensements Insee (1999 et 2011)

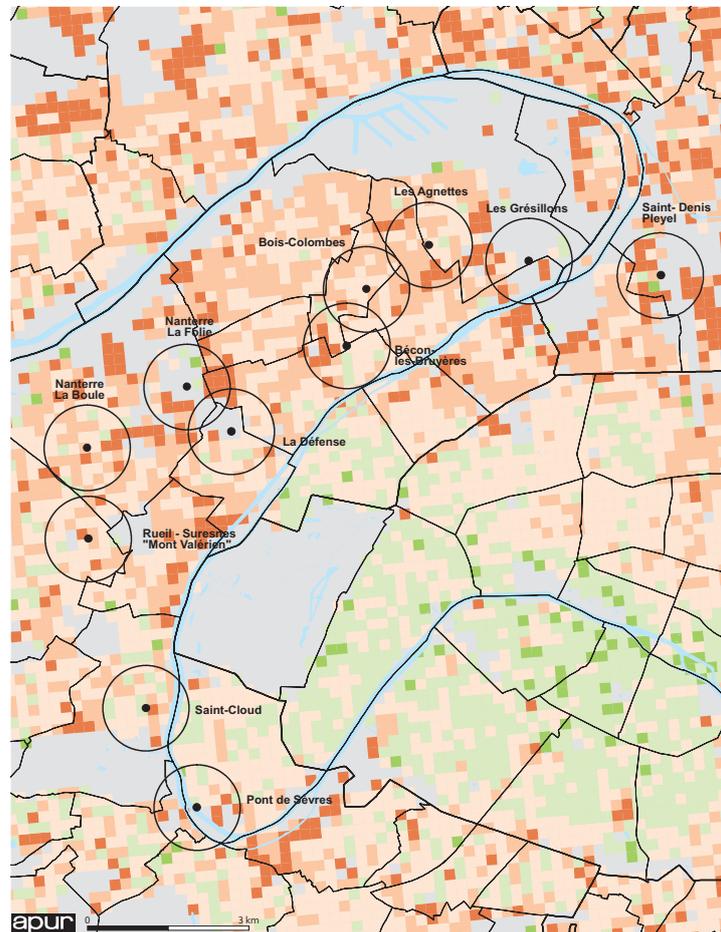
Note de lecture : Les contours des IRIS de Nanterre La Folie et Nanterre La Boule ont changé entre 1999 et 2011, rendant impossible tout calcul d'évolution.

Population dans les quartiers de gare en 2011 et évolution entre 1999 et 2011



Source : recensements Insee (1999 et 2011)

Note de lecture : les données n'étant pas significatives (IRIS trop peu peuplés ou avec des contours ayant fortement évolué entre les 2 dates) ou ayant évolué de manière trop atypique, les quartiers de gare suivant ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Stade de France et Triangle de Gonesse.



Indice de jeunesse

Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus

Dominante « jeunes »

- Plus de 4 jeunes pour 1 senior
- De 2 à 4 jeunes pour 1 senior
- De 1 à 2 jeunes pour 1 senior

Dominante « seniors »

- Plus de 2 seniors pour 1 jeune
- De 1 à 2 seniors pour 1 jeune

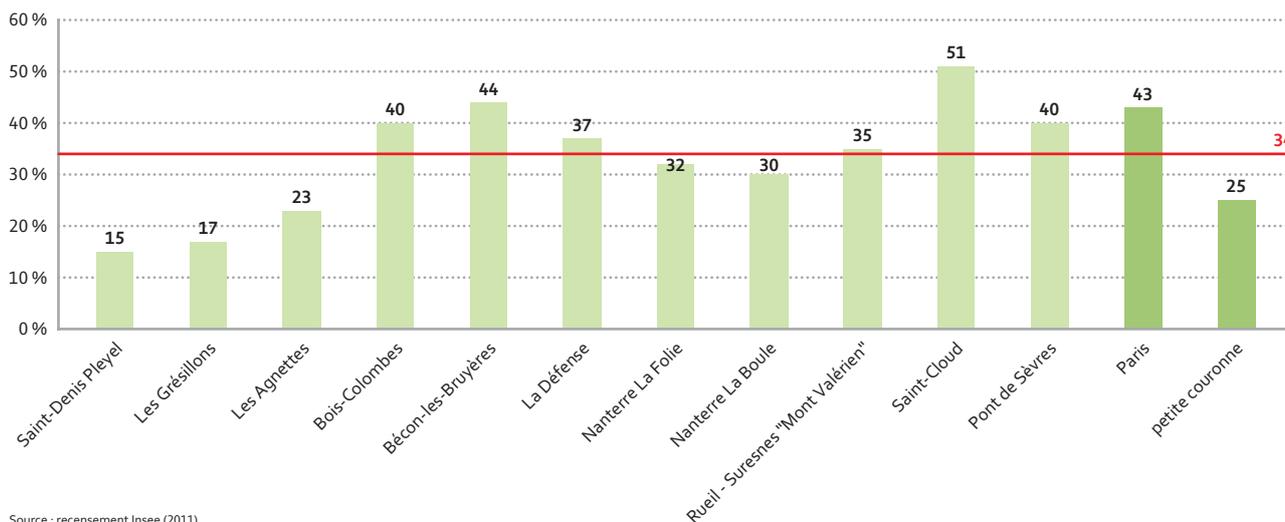
Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.
Source : fichier fiscal Insee (2010)

4.3. Les catégories socio-professionnelles des actifs résidant

En petite couronne, les cadres représentent un quart des actifs. En dehors des 3 quartiers du nord de la ligne, les quartiers de la ligne 15 ouest sont très au-dessus de cette valeur moyenne. Dans les 3 quartiers du nord de la ligne où la part des actifs ouvriers ou employés est prédominante, le taux de chômage est aussi plus fort que dans les autres quartiers.

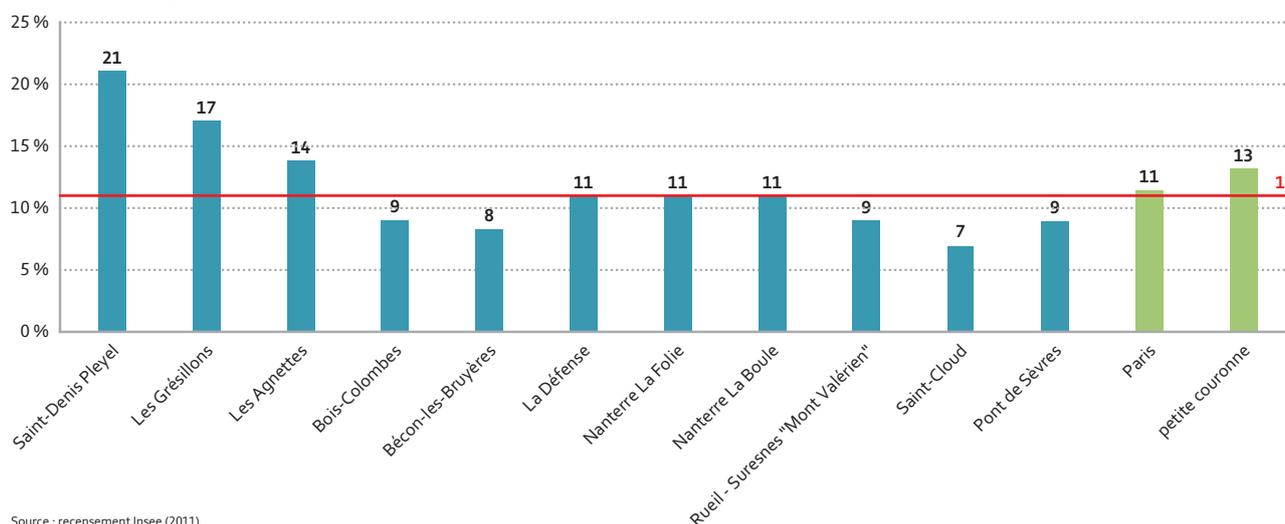
- **Dans les 3 quartiers situés au nord de la ligne**, les cadres représentent entre 15 et 23 % des actifs. **La majorité des actifs occupent des emplois d'ouvriers ou d'employés** (Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons et Les Agnettes). Dans ces quartiers, les actifs sont durement touchés par le chômage, en particulier dans le quartier de Saint-Denis Pleyel (21 % de chômage parmi les actifs, soit un taux deux fois plus élevé que celui observé en petite couronne).
- **Dans tous les autres quartiers, les actifs cadres sont sensiblement plus nombreux en proportion.** Plus de 40 % des actifs des quartiers de Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères et Pont de Sèvres exercent un emploi de cadre et la part des cadres atteint 51 % dans le quartier de Saint-Cloud. Autre caractéristique de ces quartiers, le taux de chômage y est relativement bas, inférieur ou égal à 11 %.

Part des cadres dans la population active



Source : recensement Insee (2011)

Taux de chômage



Source : recensement Insee (2011)

4.4. Les revenus des ménages et leur évolution

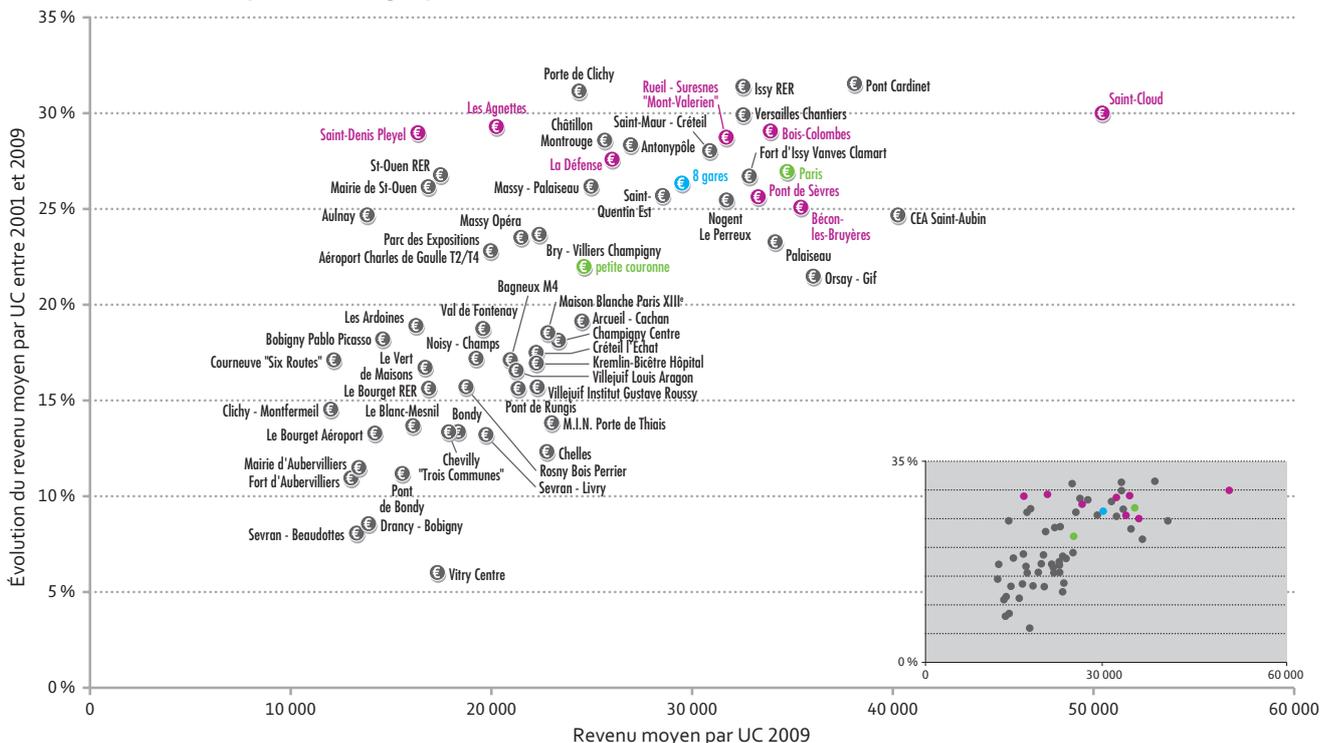
Le revenu moyen des ménages (par an et par unité de consommation – UC) varie beaucoup d'un quartier du nord au sud de la ligne 15 ouest : c'est à Saint-Denis Pleyel qu'il est le plus faible (16 400 € par an et par UC) et à Saint-Cloud qu'il est le plus élevé (50 400 € par an et par UC). C'est dans ce dernier quartier de gare que le revenu moyen des ménages est le plus élevé parmi l'ensemble des 68 quartiers de gare du réseau de métro du Grand Paris.

- Les 3 quartiers situés au nord de la ligne (Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons et Les Agnettes) se distinguent assez nettement des autres quartiers de la ligne avec un revenu moyen des ménages assez bas, inférieur ou égal à 20 000 € par an et par UC.
- Les ménages qui résident dans les quartiers de La Défense, Nanterre La Folie et Nanterre La Boule sont en position intermédiaire, ayant des niveaux de revenus proches du revenu moyen de la petite couronne.
- Les ménages des 5 autres quartiers (Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, Rueil-Suresnes « Mont Valérien », Saint-Cloud et Pont de Sèvres) ont des revenus sensiblement plus élevés que la moyenne des ménages de la petite couronne.

En revanche, en termes d'évolution, les 11 quartiers de gare de cette ligne se caractérisent tous par une forte progression du revenu moyen des ménages entre 2001 et 2009. Cette évolution est comprise entre + 25 % pour les ménages de Pont de Sèvres et + 48 % pour ceux des Grésillons.

Comme pour les autres indicateurs socio-économiques, la part des ménages à bas revenus fait ressortir les 3 quartiers du nord de la ligne 15 ouest en raison des difficultés économiques que rencontre une part importante de la population. À Saint-Denis Pleyel, aux Grésillons et aux Agnettes, entre 25 % et 35 % des ménages ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est-à-dire qu'ils ont des revenus inférieurs à 11 250 € par an et par unité de consommation. En moyenne, 20 % des ménages de la petite couronne sont dans cette situation. Dans presque tous les autres quartiers de la ligne 15 ouest, la part des ménages à bas revenus est assez limitée, comprise entre 8 % et 16 % des ménages, le quartier de gare RGPE de Nanterre La Folie constituant une exception au milieu de la ligne, avec une part des ménages à bas revenus qui atteint 21 %. Considérés ensemble, les 11 quartiers de la ligne 15 ouest se caractérisent par une proportion moyenne de ménages à bas revenus (22 %), équivalente à celle observée dans les quartiers de la ligne 14. À titre de comparaison c'est aussi une proportion intermédiaire entre la ligne 15 sud (18 % de ménages à bas revenus) et la ligne 16 (33 % de ménages à bas revenus).

Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



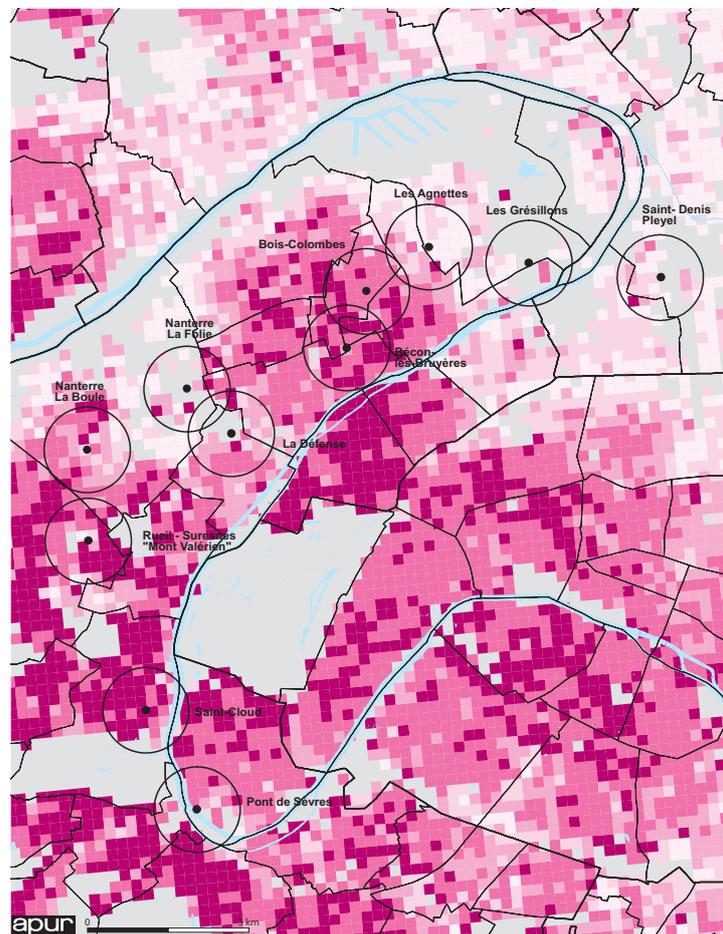
Source : Revenus Fiscaux Localisés (RFL) Insee (au 31 décembre 2010)

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Boule, Nanterre La Folie, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Calcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Part des ménages à bas revenus



Source : fichier fiscal Insee (au 31/12/2010)



4.5. Le parc de logements

Le parc de logements dans les quartiers de gare de la ligne 15 ouest est très différent d'un quartier à l'autre. **Les quartiers des Grésillons, Nanterre La Folie, La Défense et Pont de Sèvres sont composés en presque totalité d'immeubles de logements.** Quelques poches de tissus pavillonnaires demeurent et représentent moins de 3 % de l'ensemble des logements de ces quartiers. **À l'inverse, à Bois-Colombes, Nanterre La Boule ou Rueil-Suresnes « Mont Valérien », la plus grande part du quartier correspond à des logements individuels.** Les nappes pavillonnaires sont ponctuées de quelques immeubles d'habitat collectif le long des principaux axes et dans les centres-villes anciens. Dans les 11 quartiers de gare de la ligne 15 ouest, 10 % des logements correspondent à des pavillons (contre 17 % sur la ligne 16, 14 % sur la ligne 15 sud et seulement 5 % sur la ligne 14).

En moyenne, 39 % des ménages qui résident dans l'un ou l'autre des quartiers de gare de la ligne 15 ouest **sont propriétaires du logement qu'ils occupent.** Selon les quartiers, cette part de propriétaires occupant varie dans un rapport de 1 à 4. 56 % des ménages qui résident dans le quartier de gare RGPE de Bois-Colombes sont propriétaires de leur logement et seulement 14 % des ménages des Grésillons ou 22 % des ménages de Saint-Denis Pleyel. 6 ménages sur 10 sont donc locataires. Ils se répartissent entre le parc privé et le parc social, avec des contrastes là aussi assez marqués. Le parc social est particulièrement développé à Nanterre et dans les quartiers du nord de la ligne (aux Agnettes, aux Grésillons et à Saint-Denis Pleyel). Dans ces quartiers, entre 35 % et 50 % des ménages sont locataires d'un logement social.

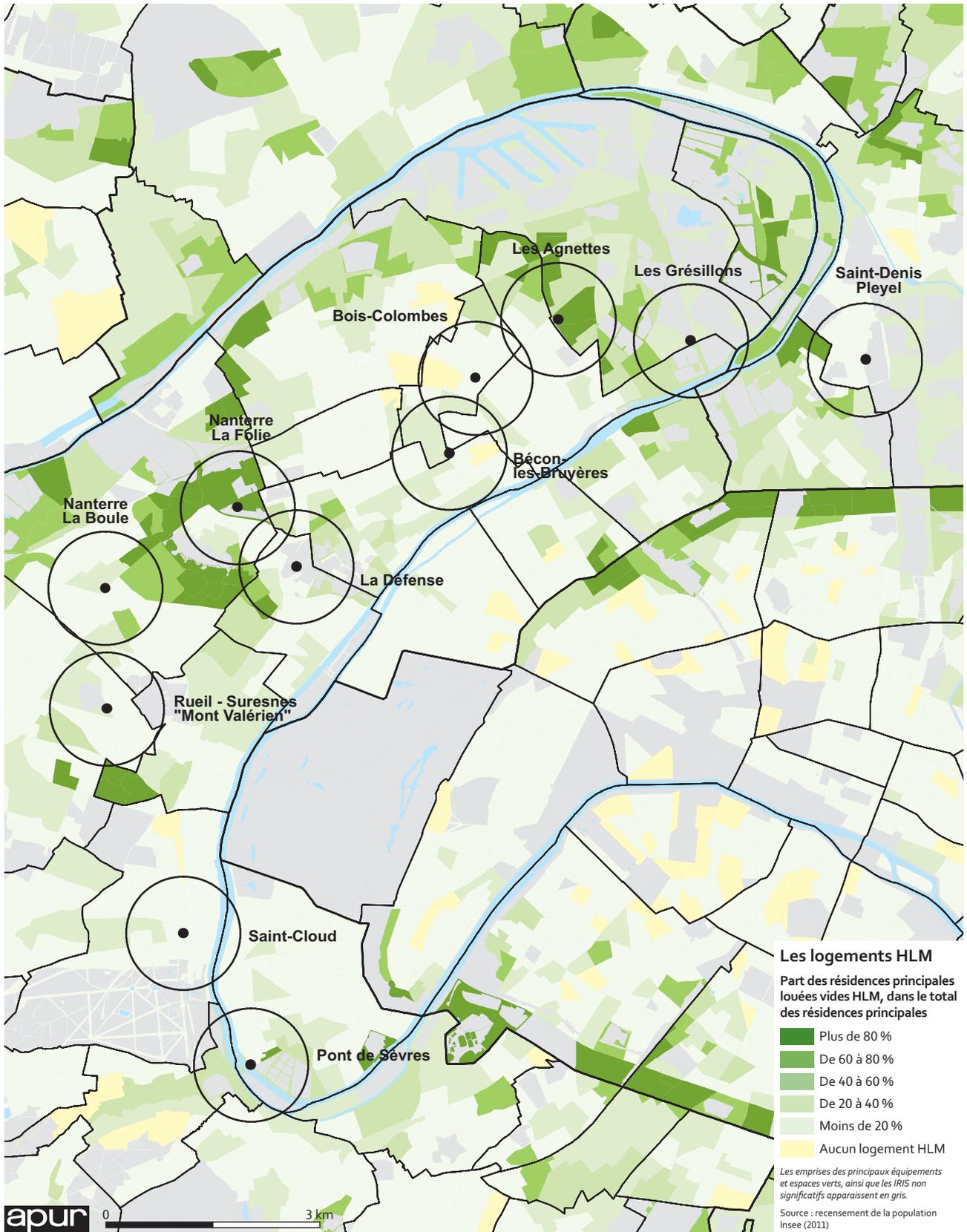
Ces constats permettent de classer les quartiers en fonction de leur parc de logements :

- **5 quartiers où les logements sociaux représentent entre le tiers et la moitié du parc de logements** (Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons, Les Agnettes, La Défense et Nanterre La Folie), dans ces quartiers les logements individuels sont peu nombreux ;
- **3 quartiers où les logements sociaux représentent entre 20 % et un tiers des logements du quartier** (Nanterre La Boule, Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Pont de Sèvres) ;
- **dans les 3 quartiers restant le poids du parc locatif est plus limité**, regroupant moins de 15 % des logements, notamment en raison du poids important de la propriété occupante, le plus souvent cumulée avec une forte présence du tissu pavillonnaire Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes et Saint-Cloud.

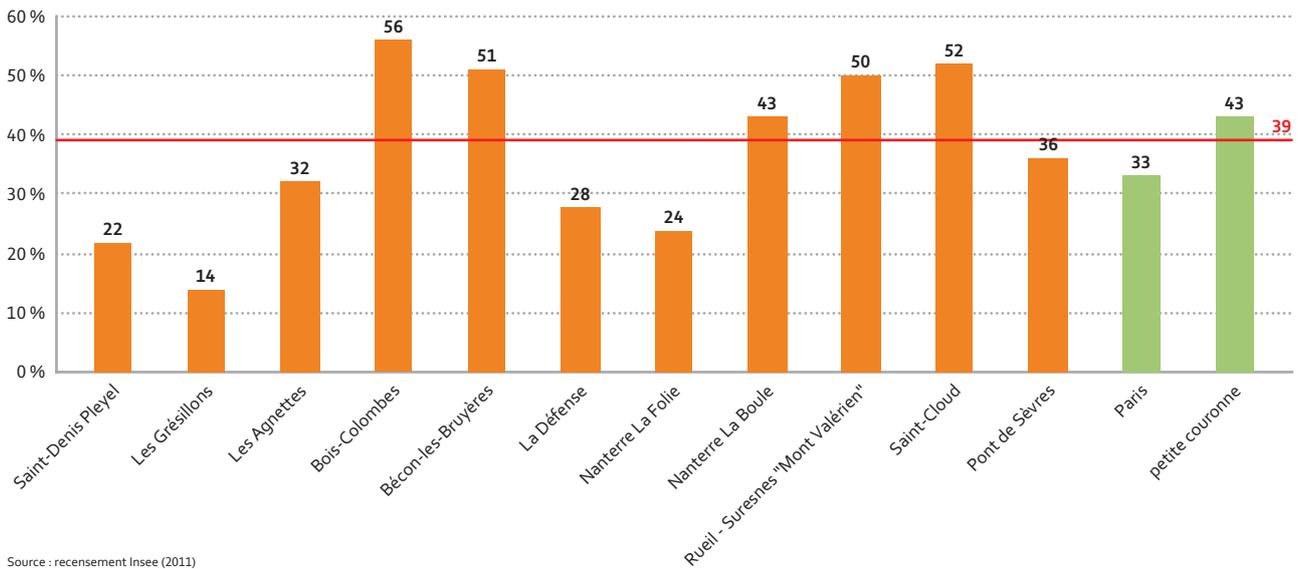
La carte des nouveaux quartiers prioritaires (NQP) montre que 5 quartiers de la ligne 15 ouest sont concernés, tous situés au nord de la ligne : Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons, Les Agnettes, Nanterre La Folie et La Défense.

Décrire la structure du parc de logements existant peut servir à éclairer les choix de programmation dans les opérations de construction à venir. Il est intéressant de constater que dans les quartiers de gare de la ligne 16, le parc de logements est surtout fait de grands logements, alors que dans les quartiers de la ligne 14, ce sont les petits logements qui prédominent. **Dans les quartiers de la ligne 15 ouest**, comme sur la ligne 15 sud, **le parc de logements se répartit de manière assez équilibrée**, entre 41 % de petits logements, un quart de T3 et un tiers de grands logements.

- **Dans la plupart des quartiers de la ligne 15 ouest (7 sur 11), les petits logements sont les plus nombreux** : Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons, Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, La Défense, Nanterre La Folie et Pont de Sèvres ;
- Dans deux quartiers du nord de la ligne, Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Saint-Cloud, **le parc de grands logements est important (avec respectivement 47 % et 46 % de T4 et plus) ;**
- **enfin 2 quartiers regroupent des logements répartis de manière très équilibrée** entre petits logements, 3 pièces et grands logements (Les Agnettes et Nanterre La Boule).

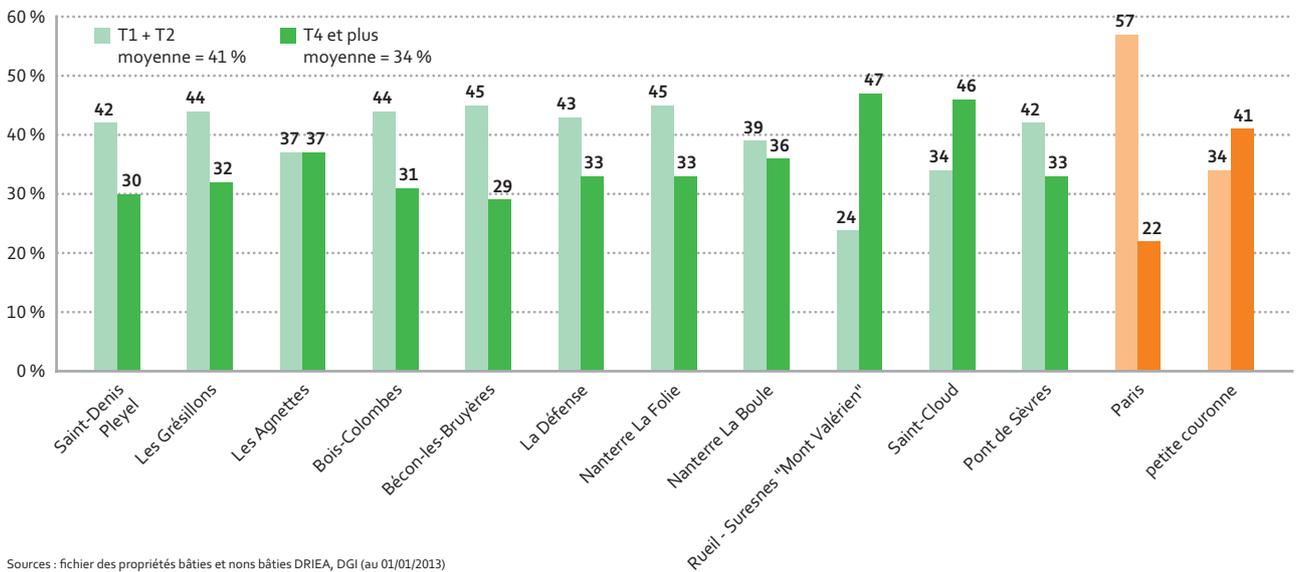


Part des propriétaires occupants



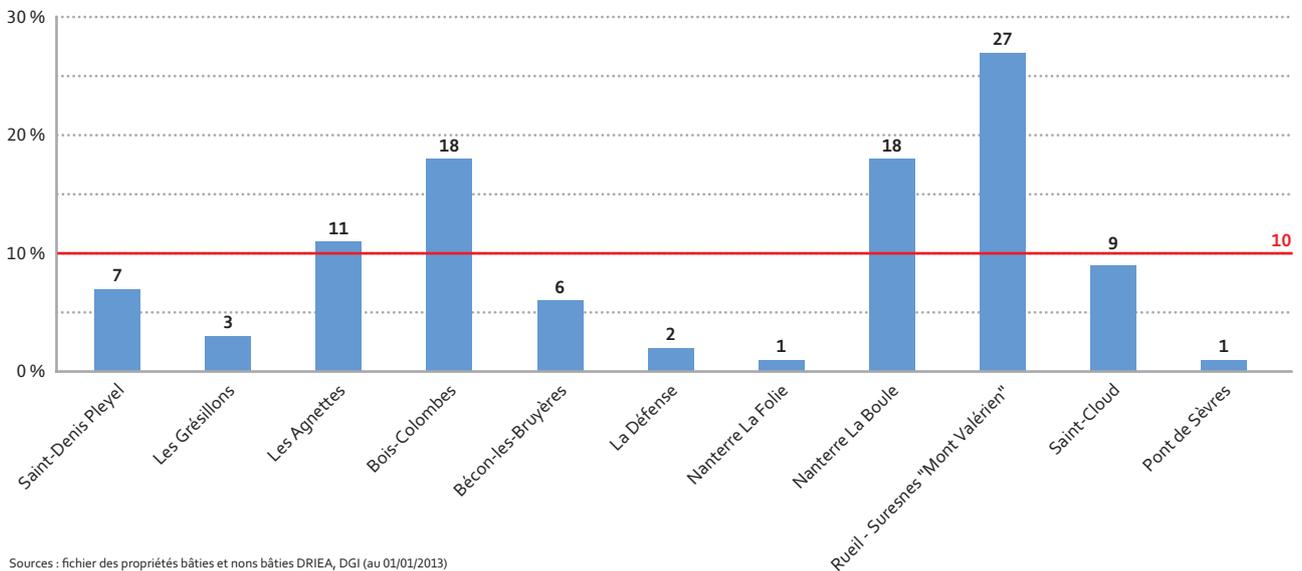
Source : recensement Insee (2011)

Part des petits et des grands logements dans le parc total de logements



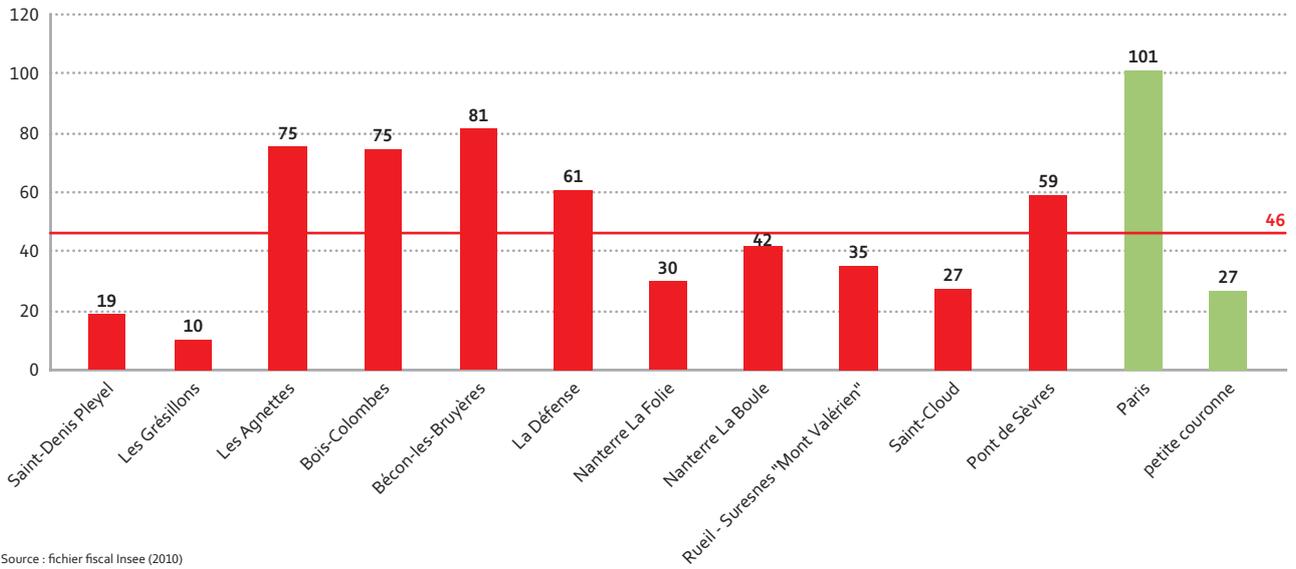
Sources : fichier des propriétés bâties et non bâties DRIEA, DGI (au 01/01/2013)

Part des logements individuels dans le parc total de logements

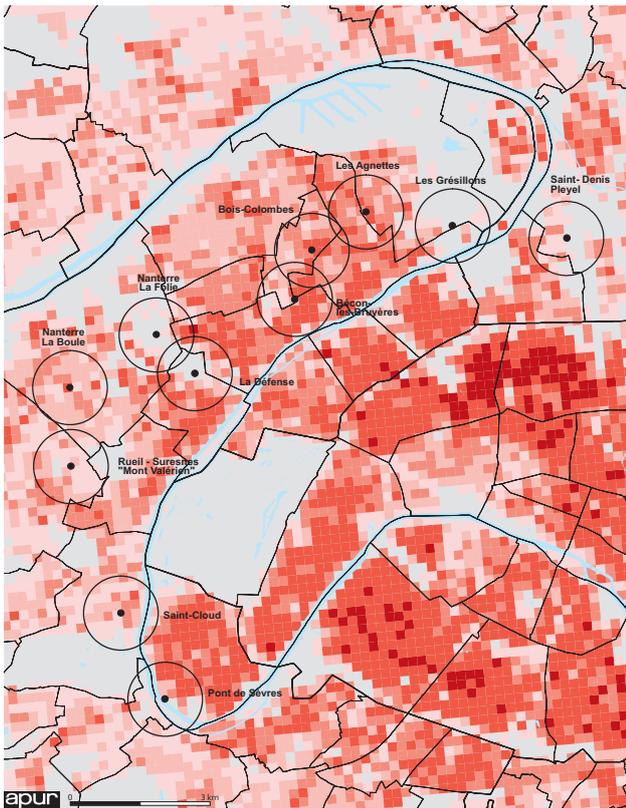


Sources : fichier des propriétés bâties et non bâties DRIEA, DGI (au 01/01/2013)

Densité de résidences principales à l'hectare



Source : fichier fiscal Insee (2010)



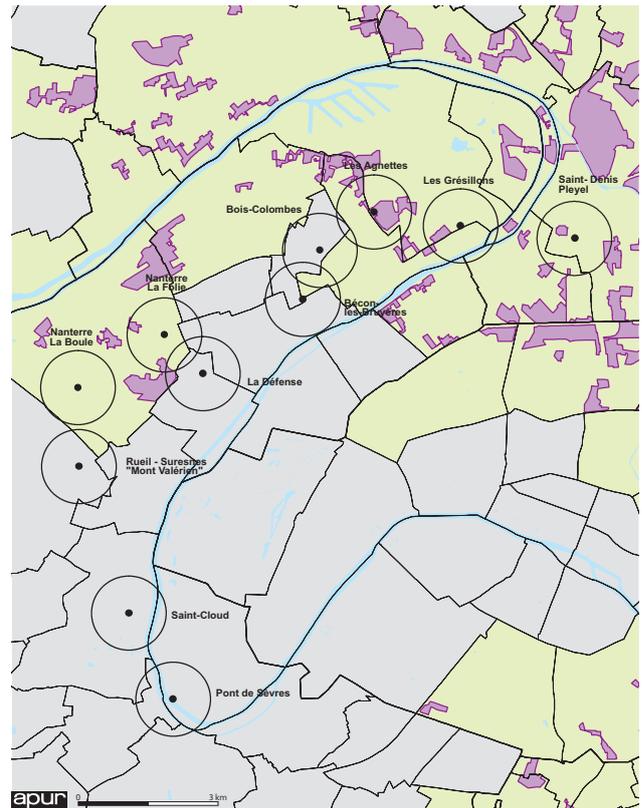
Densité de résidences principales

Nombre de résidences principales à l'hectare



Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source : fichier fiscal Insee (2010)



Les nouveaux Quartiers de la Politique de la Ville



Source : Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports (décembre 2014)

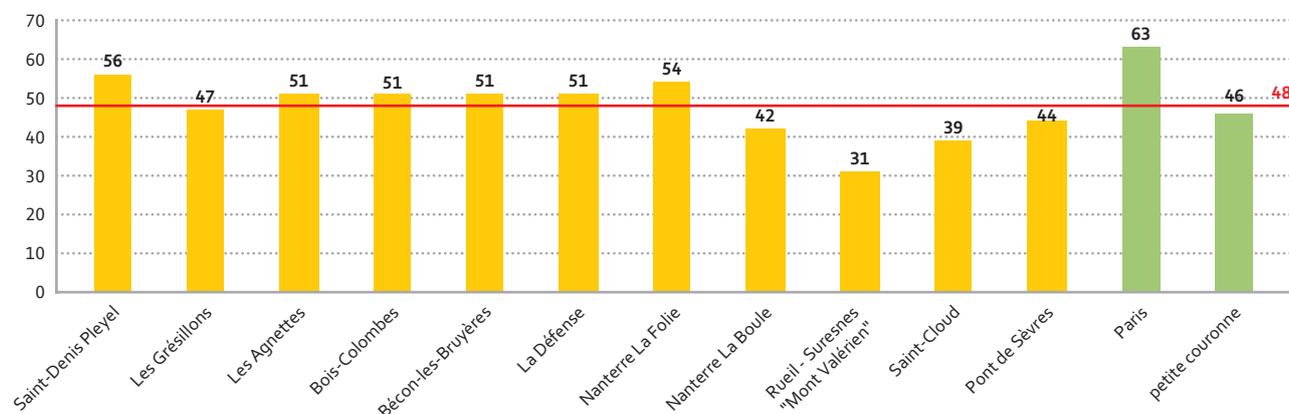
5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Les déplacements domicile-travail

Les quartiers de gare de la ligne 15 ouest présentent d'ores et déjà un usage des transports en commun développé, avec près d'un déplacement domicile-travail sur deux réalisé en transports en commun par les actifs de ces quartiers de gare (48 %). Pour 6 quartiers de gare sur 11, cette proportion est supérieure à 50 %. La présence de transports en commun lourds à l'endroit des futures gares pour 9 d'entre elles explique en partie ce phénomène, puisque seuls les quartiers de gare de Nanterre La Boule et Rueil-Suresnes « Mont Valérien » ne sont pas encore dotés d'une telle desserte. À noter que les déplacements domicile-travail à pied sont parfois très élevés, à La Défense (17 %), Pont de Sèvres (14 %) ou à Nanterre La Folie (13 %) par exemple ou que la présence d'une desserte en transports en commun lourds n'implique pas nécessairement un faible usage de la voiture : Saint-Cloud, par exemple, est desservi par le Transilien L et U et présente autant de déplacements en voiture qu'en transports en commun (39 %).

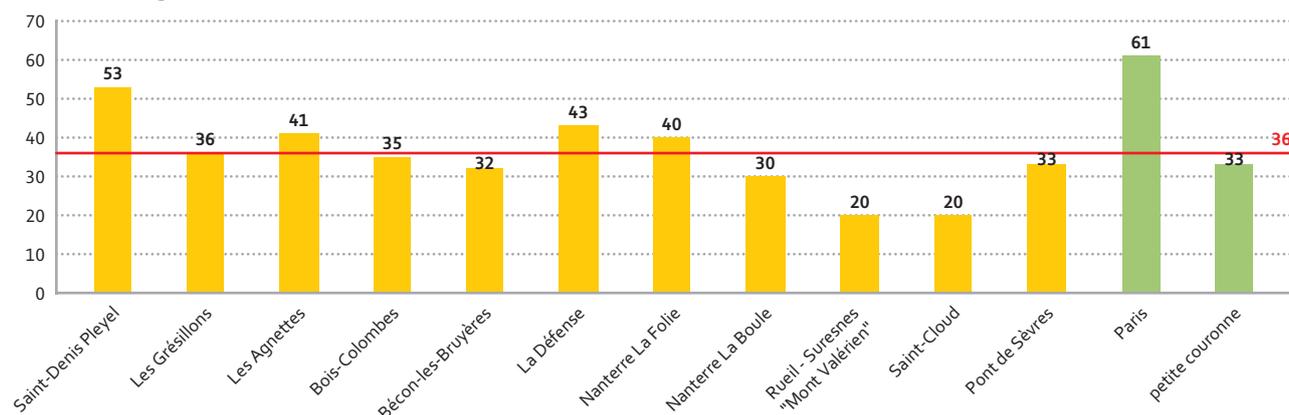
- Aussi, **5 quartiers** dont la future gare RGPE sera construite en interconnexion avec une ligne de transports en commun lourd (métro, RER, Transilien, tramway) déjà existante **présentent un usage des transports en commun important, cumulé à une part conséquente de ménages sans voiture et parfois de déplacements domicile-travail réalisés à pied** (mettant en évidence la proximité entre emplois et lieux de résidence au niveau du quartier) : Saint-Denis Pleyel (L13), Les Agnettes (L13), La Défense (RER A, L1, T2), Nanterre La Folie (RER A) et Pont de Sèvres (L9, T2).
- **3 quartiers présentent un taux d'usage des transports en commun, en lien avec les transports en communs lourds existants dans le quartier** : Les Grésillons (RER C), Bois-Colombes (Transilien J), Bécon-les-Bruyères (Transilien L).
- **3 quartiers où l'usage de la voiture prédomine ou est à proportion égale avec les transports en commun, en raison notamment de l'absence de desserte en transports en commun lourd à proximité** : Nanterre La Boule, Rueil-Suresnes « Mont Valérien », Saint-Cloud (Transilien L et U).

Part des déplacements domicile travail effectués en transports en commun



Source : recensement Insee (2011)

Part des ménages sans voiture



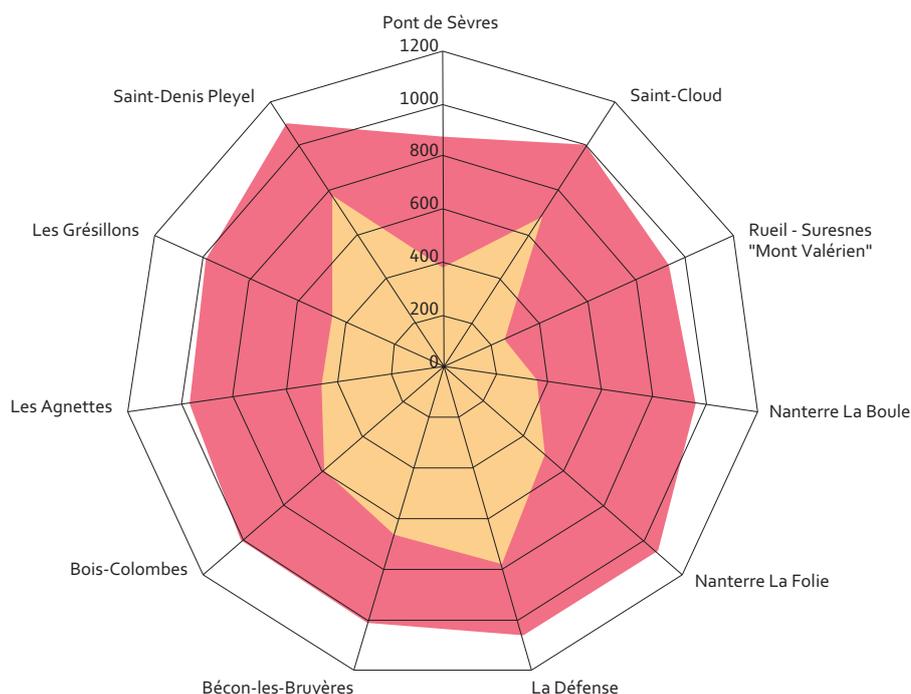
Source : recensement Insee (2011)

5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare

La création de nouvelles lignes vise à réduire les inégalités actuelles en termes d'accessibilité aux territoires et aux pôles d'emplois de la métropole, mais également à améliorer la qualité et la rapidité de la desserte de pôles résidentiels et d'emplois proches mais non reliés directement actuellement. Les isochrones du territoire desservi par un trajet de 45 minutes en transports en commun aujourd'hui et à l'horizon 2030, lorsque le réseau du Grand Paris sera complètement mis en service, mettent en évidence **de très nets progrès en termes d'accessibilité au territoire métropolitain à partir de certaines gares, et globalement une homogénéisation de l'aire accessible à partir des futures gares de la ligne 15 ouest** (autour de 1 000 km² pour un trajet de 45 minutes en transports en commun). Les améliorations les plus significatives seront attendues pour les quartiers encore non desservis par un réseau de transport lourd, à l'image de Rueil-Suresnes « Mont Valérien » où le territoire desservi en 45 minutes de transports en commun à l'horizon 2030 sera multiplié par 3,5, ou Nanterre La Boule (x 2,7). Pour Pont de Sèvres, Les Grésillons, Nanterre La Folie et Les Agnettes, ce territoire sera plus que doublé, tandis que les progressions seront moindres pour les autres quartiers de gare. Outre la question de l'accessibilité à des territoires plus lointains, le RGPE poursuit également l'objectif d'améliorer la vie des ménages en réduisant les temps de déplacements domicile-travail, en décongestionnant les lignes existantes et en proposant des parcours alternatifs ou encore inexistantes, à l'image de la problématique de la desserte du bassin d'emplois de La Défense depuis des communes voisines comme Nanterre.

La représentation des origines et destinations des déplacements domicile-travail de commune à commune sous forme d'« oursins » met en évidence l'importance de la création de la ligne 15 ouest en tant que rocade alto-séquanaise reliant des bassins d'emplois très importants (de Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel, en passant par La Défense et Gennevilliers) et permettant de mieux relier bassins d'emplois et secteurs résidentiels. Ainsi, les oursins concernant les actifs se rendant sur leur lieu de travail dans une commune de rattachement des gares de la ligne 15 ouest confirment la très forte attractivité des bassins d'emplois traversés par la ligne 15 ouest, ces derniers rayonnant sur l'ensemble de la métropole et au-delà, au nord-ouest notamment. De même, les oursins indiquant les communes où travaillent les habitants des villes accueillant une gare de la ligne 15 ouest viennent aussi appuyer cette observation. Aux pôles d'emplois des Hauts-de-Seine mentionnés ci-dessus s'ajoutent également Paris, ainsi que le pôle de l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle. Sur la base des besoins actuels, l'ensemble du RGPE restructurera fortement les usages en termes de déplacements en transports en commun.

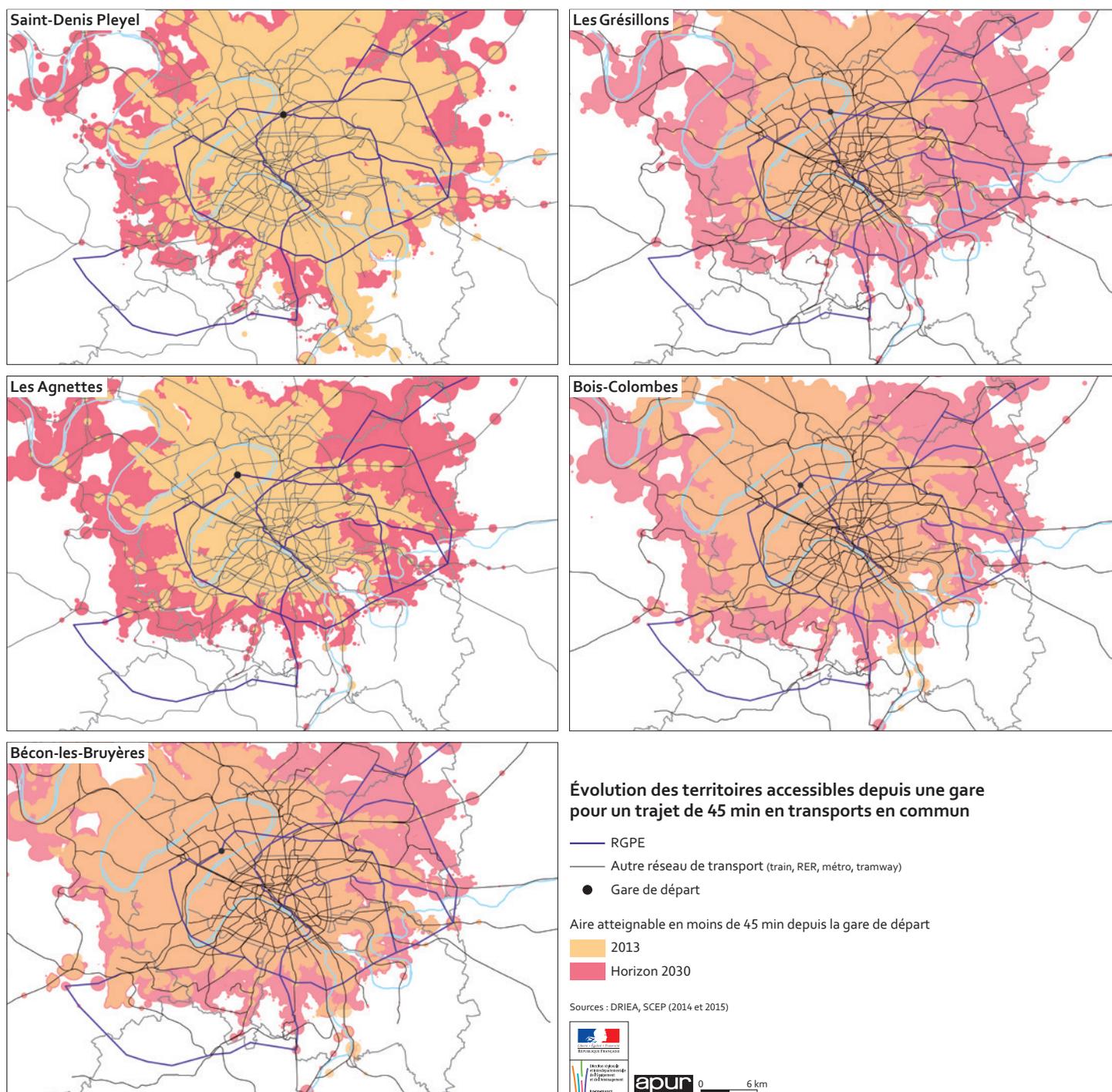
Aire accessible par un trajet en transport en commun de 45 min maximum (en km²)



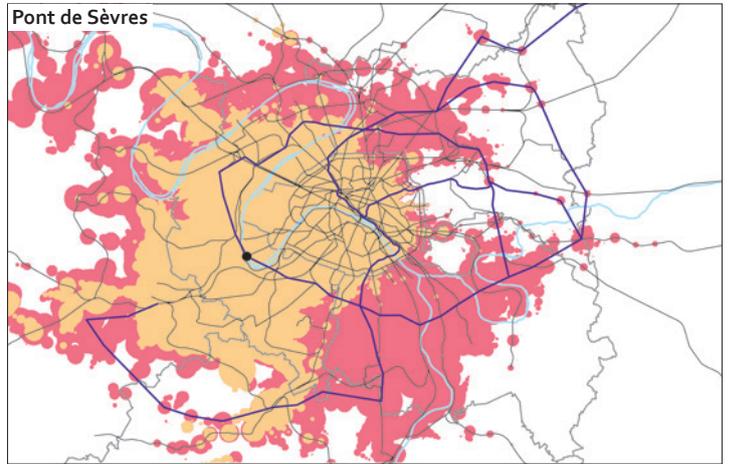
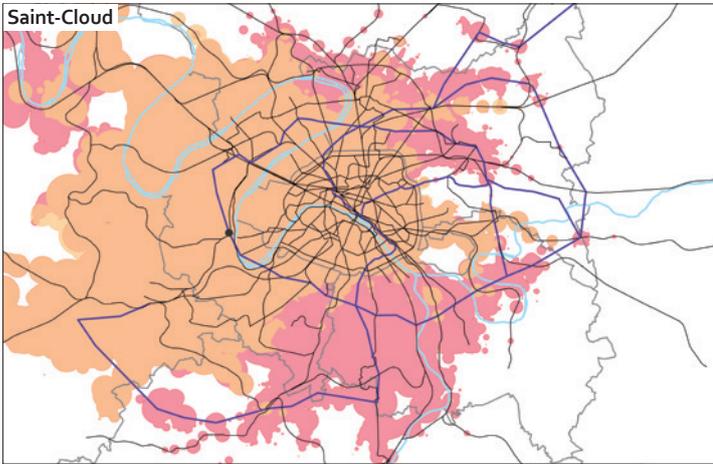
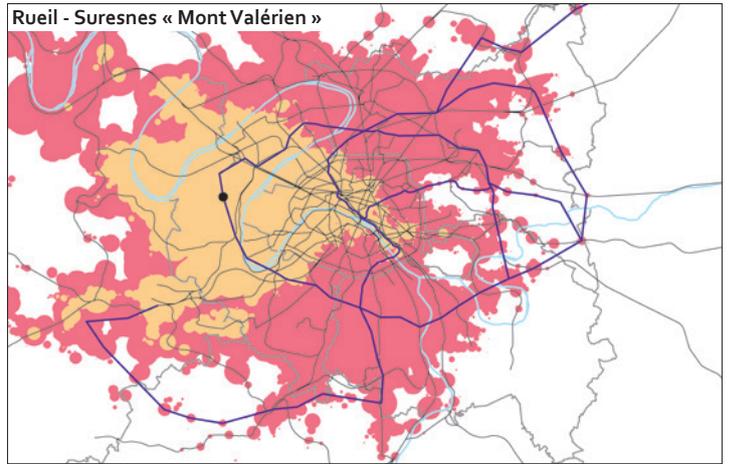
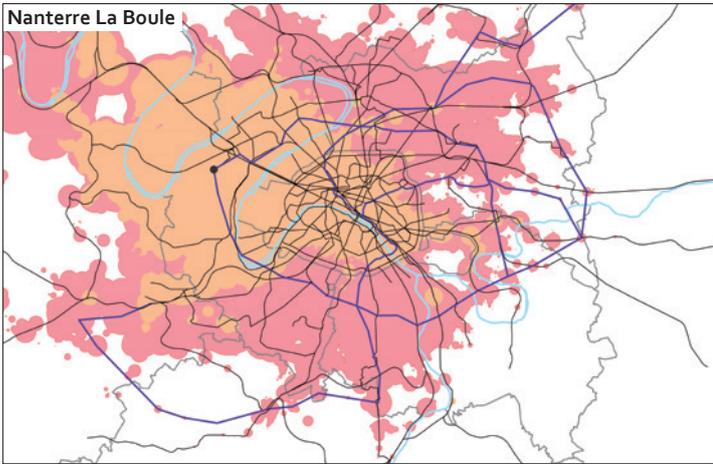
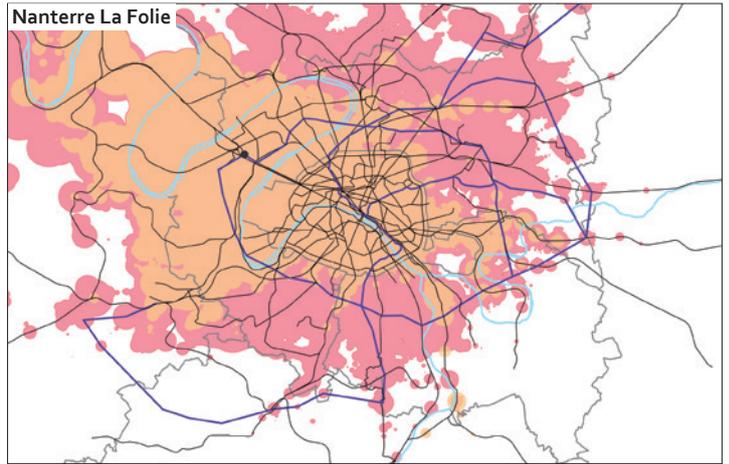
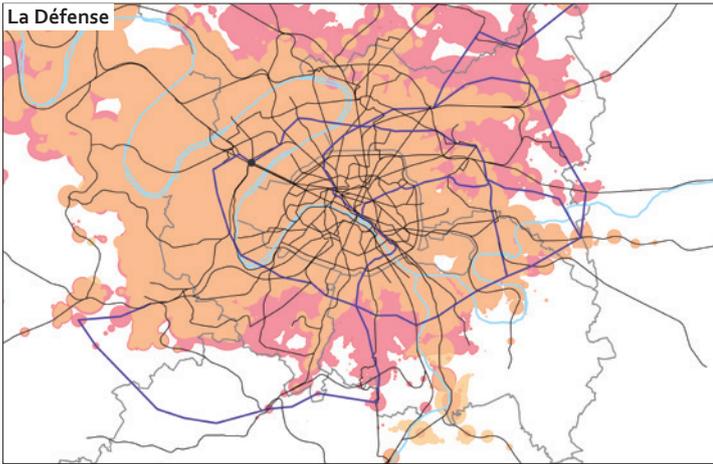
Sources : DRIEA, SCEP (2015)

2009 Horizon 2030

Évolution des territoires accessibles depuis une gare pour un trajet de 45 min en transports en commun



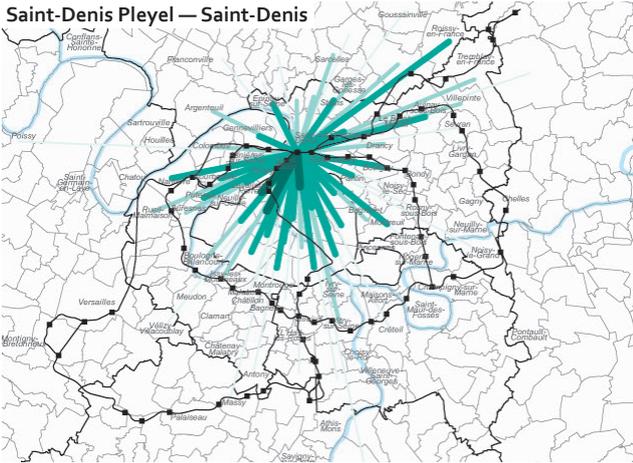
Note de lecture : Le calcul réalisé par la DRIEA prend en compte comme transports en commun le Transilien, le RER, le Métro, le Tramway et les principales lignes de bus et intègre une fin de parcours à pied, à une vitesse de 5 km/h, sans intégrer les éventuels effets de coupure pouvant exister localement dans les cheminements piétons. Lorsque certaines gares n'existent pas encore (Rueil-Suresnes « Mont-Valérien » par exemple), l'isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.



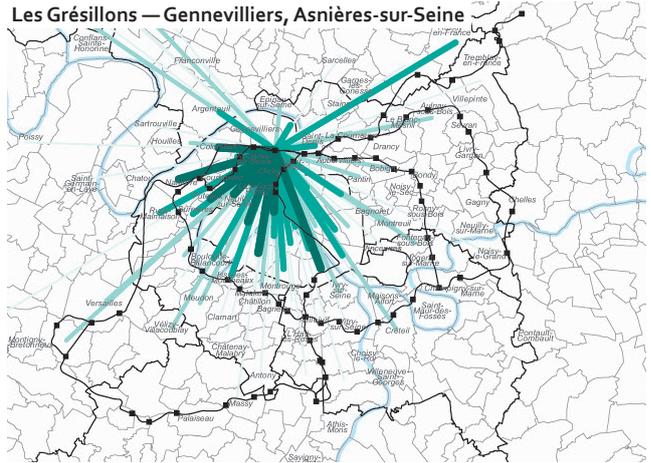
Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

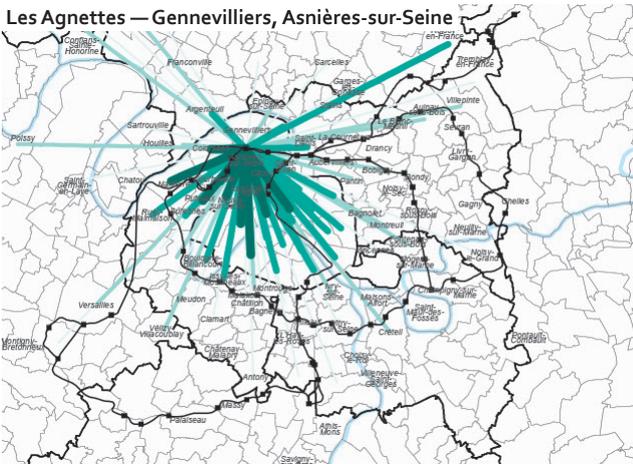
Saint-Denis Pleyel — Saint-Denis



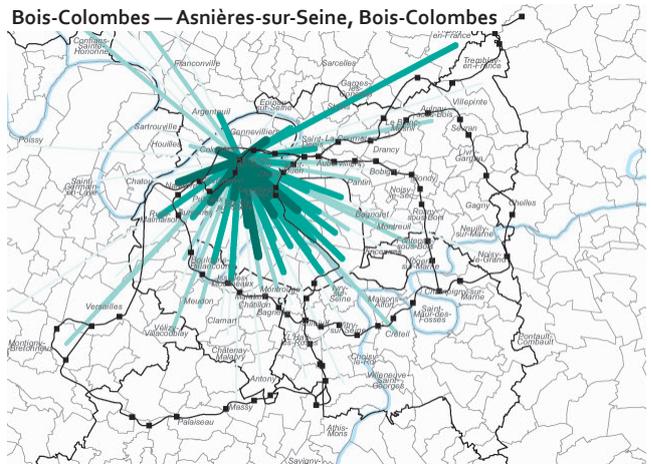
Les Grésillons — Gennevilliers, Asnières-sur-Seine



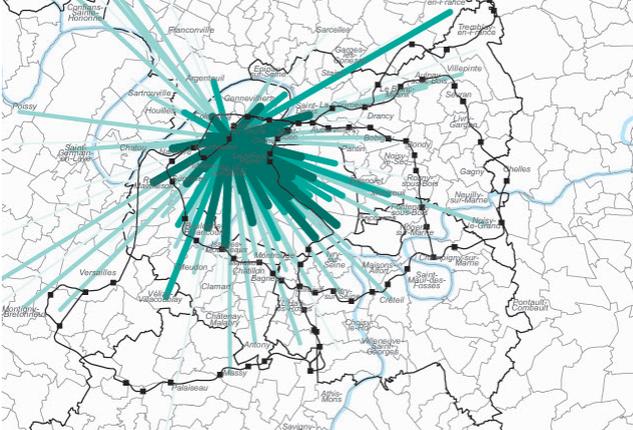
Les Agnettes — Gennevilliers, Asnières-sur-Seine



Bois-Colombes — Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes

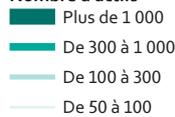


Bécon-les-Bruyères — Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Courbevoie



Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare

Nombre d'actifs



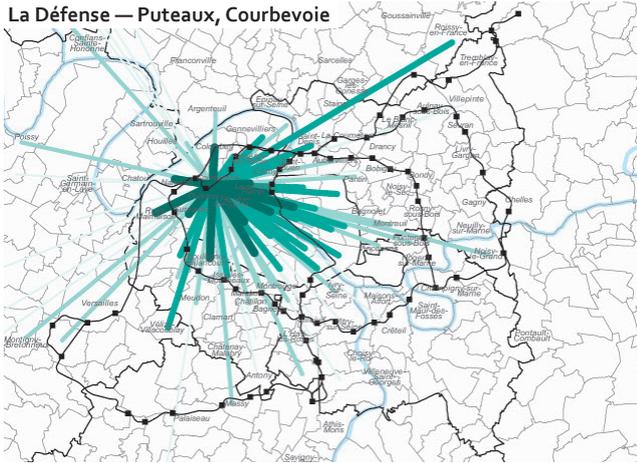
Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés

Source : recensement Insee (2010)

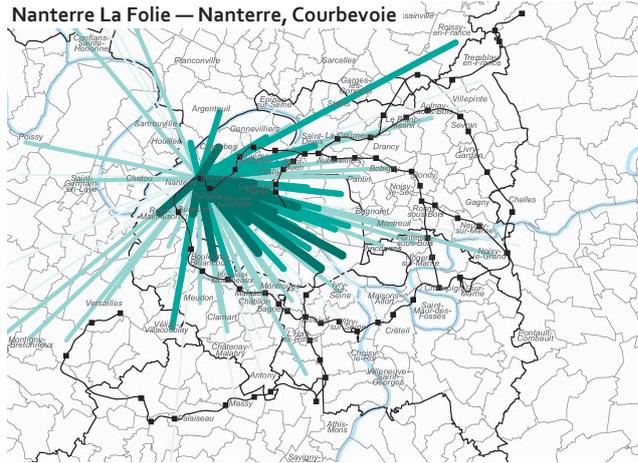
apur 0 4 km

Note de lecture : Les « oursins » représentent les communes de destination des actifs résidant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.

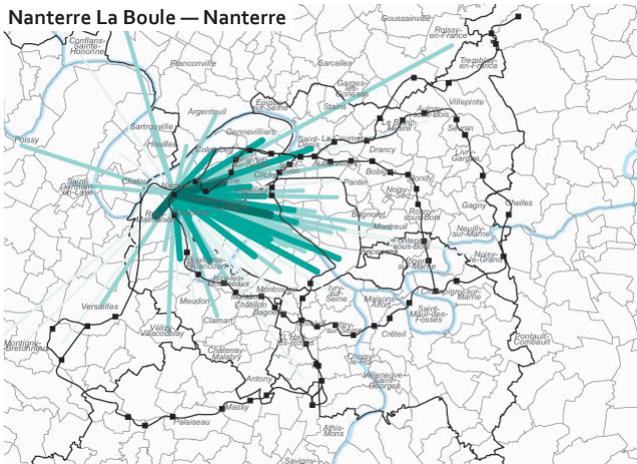
La Défense — Puteaux, Courbevoie



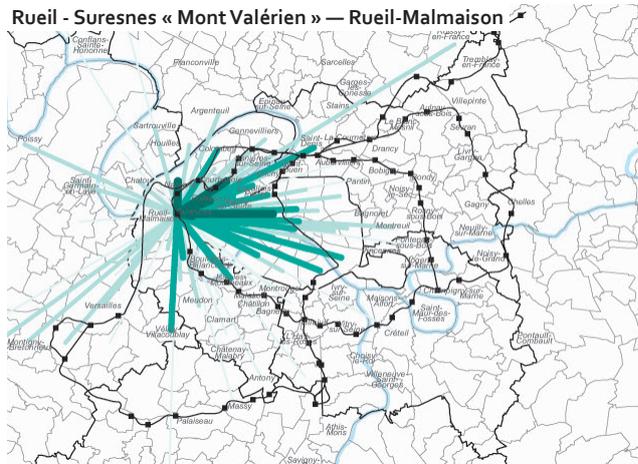
Nanterre La Folie — Nanterre, Courbevoie



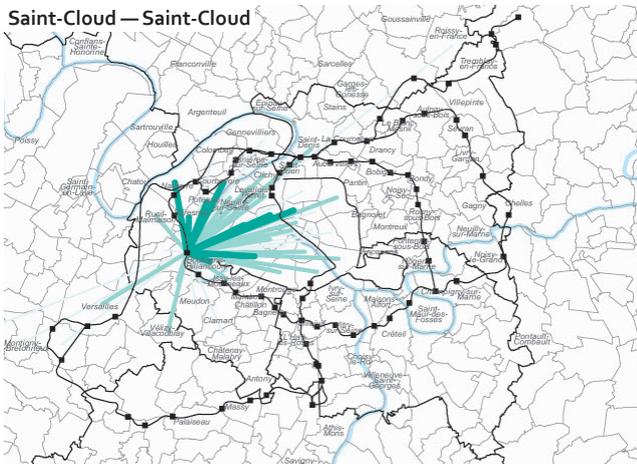
Nanterre La Boule — Nanterre



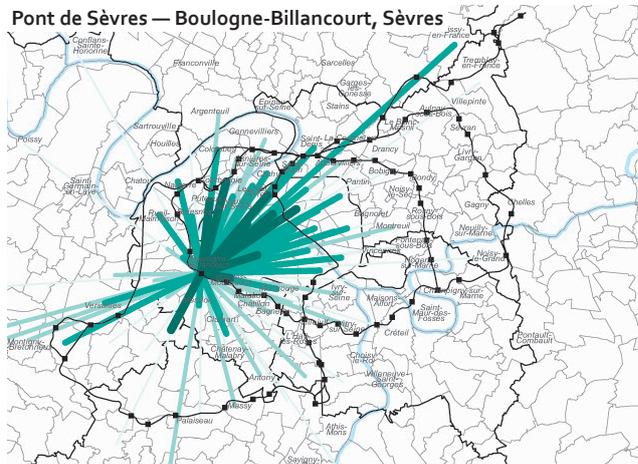
Rueil - Suresnes « Mont Valérien » — Rueil-Malmaison



Saint-Cloud — Saint-Cloud



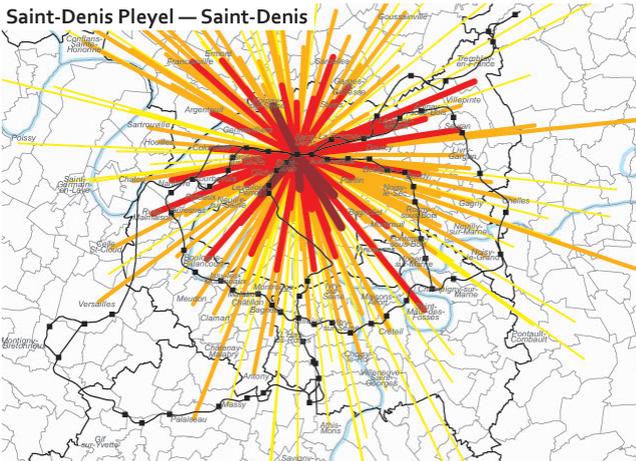
Pont de Sèvres — Boulogne-Billancourt, Sèvres



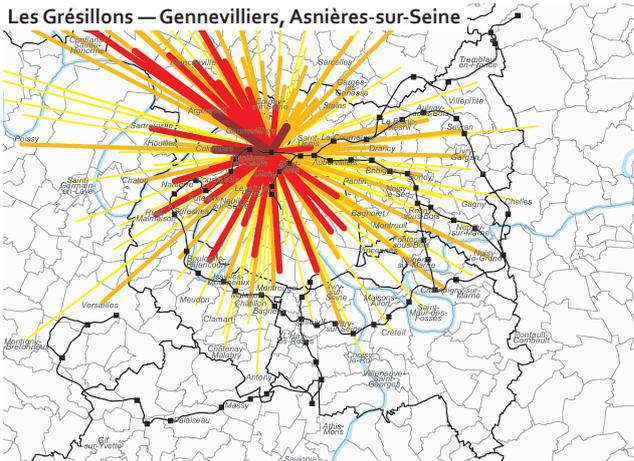
Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

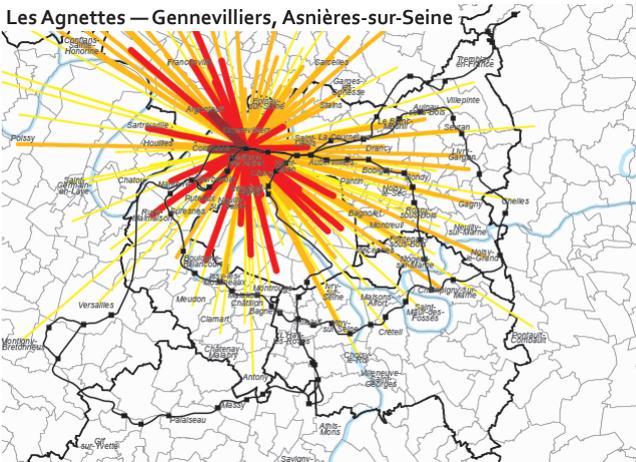
Saint-Denis Pleyel — Saint-Denis



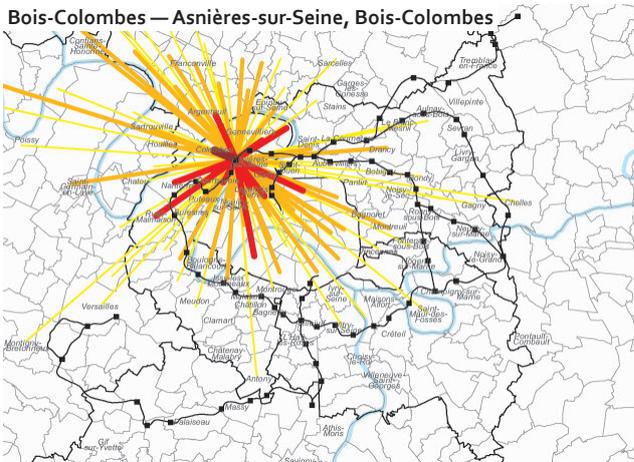
Les Grésillons — Genevilliers, Asnières-sur-Seine



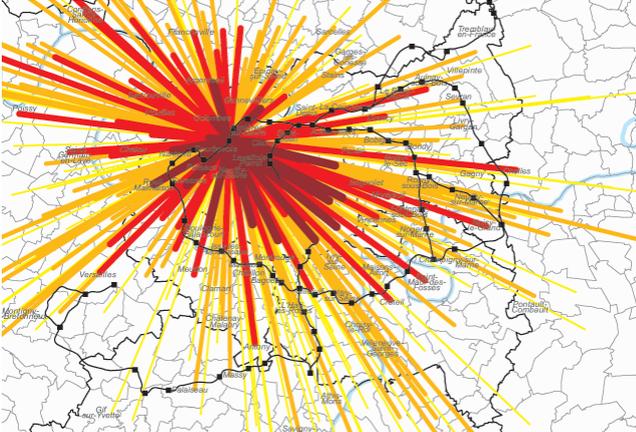
Les Agnettes — Genevilliers, Asnières-sur-Seine



Bois-Colombes — Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes



Bécon-les-Bruyères — Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Courbevoie



Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare

Nombre d'actifs

- Plus de 1 000
- De 300 à 1 000
- De 100 à 300
- De 50 à 100

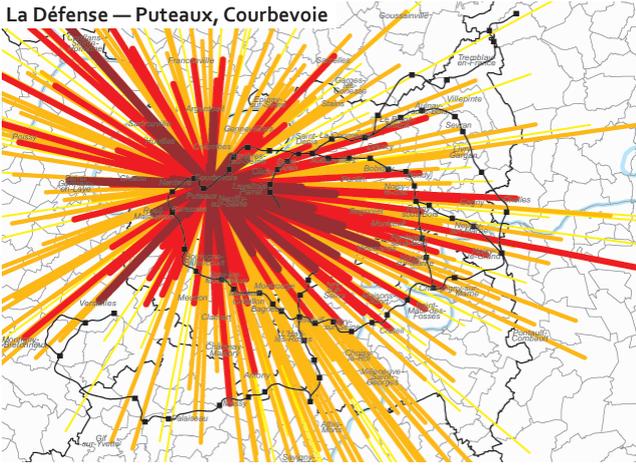
Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés

Source : recensement Insee (2010)

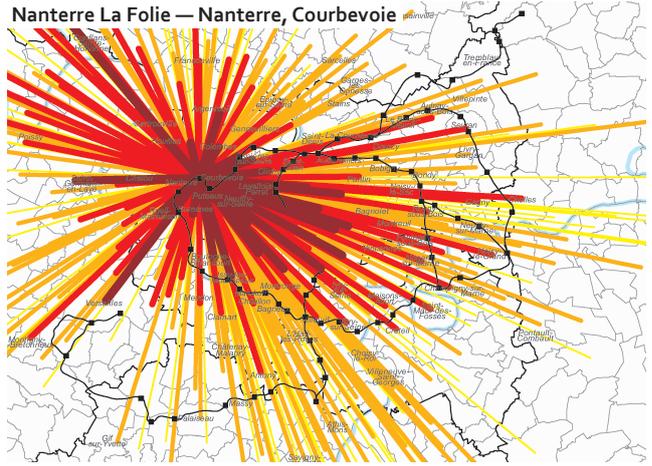
apur 0 4 km

Note de lecture : Les « oursins » représentent les communes d'origine des actifs résidant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.

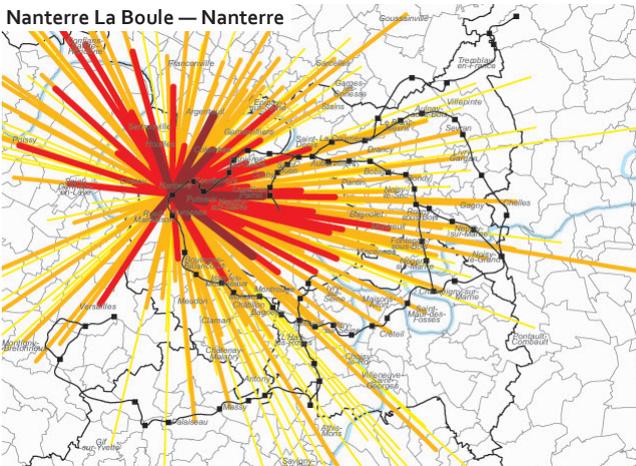
La Défense — Puteaux, Courbevoie



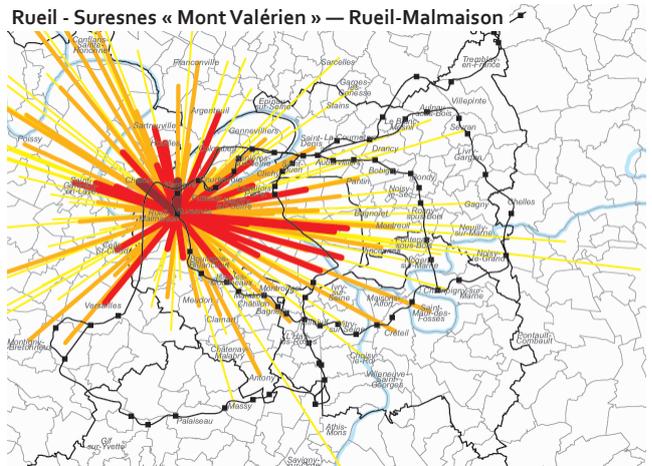
Nanterre La Folie — Nanterre, Courbevoie



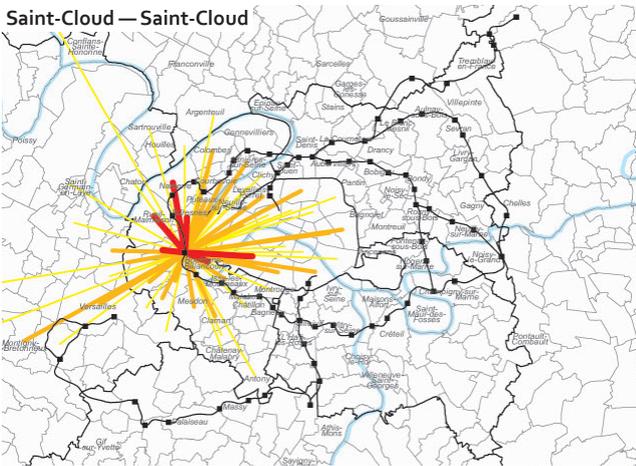
Nanterre La Boule — Nanterre



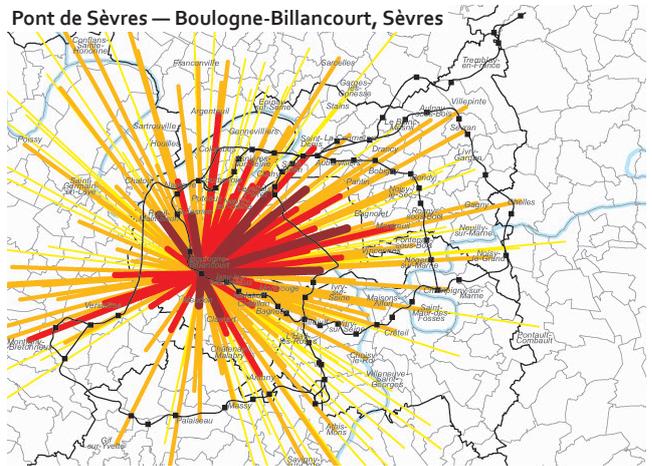
Rueil - Suresnes « Mont Valérien » — Rueil-Malmaison



Saint-Cloud — Saint-Cloud



Pont de Sèvres — Boulogne-Billancourt, Sèvres



5.3. L'accessibilité à pied aux gares

La carte d'accessibilité piétonne donne, pour chaque quartier de gare, le territoire accessible par un trajet à pied via la trame viaire existante de 500 m (soit 5 minutes environ) et de 1 000 m (soit 10-15 minutes environ).

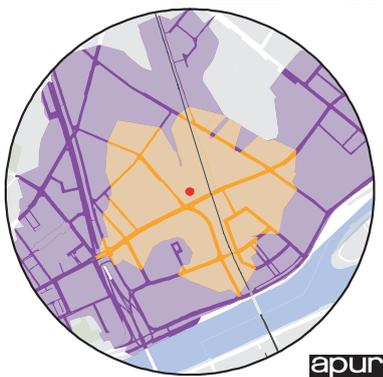
5 quartiers de gare de la ligne 15 ouest disposent d'une accessibilité piétonne à la gare plutôt satisfaisante, grâce par exemple à une trame développée d'espaces publics (Les Agnettes, Nanterre La Boule) et malgré parfois des contraintes liées au relief ou à des coupures urbaines (Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, Saint-Cloud). L'arrivée de la gare constitue une opportunité d'envisager des améliorations des espaces publics dans le sens, par exemple, d'un plus grand confort du piéton.

3 quartiers de gare présentent aujourd'hui de bons atouts en termes d'accessibilité piétonne à la gare, malgré la présence à proximité de secteurs d'activités, caractérisés par de grandes emprises fermées et une trame viaire peu développée. Des projets de requalification de ces secteurs sont à l'étude: Les Grésillons (ZAC des Bords de Seine et PSA, ainsi que la Zone industrielle des Caboeufs), Nanterre La Folie (ZA des Groupes), Rueil-Suresnes « Mont Valérien » (Ecoquartier du Mont Valérien).

Enfin, **3 quartiers de gare connaissent des contraintes fortes en termes d'accessibilité piétonne, s'expliquant par des coupures urbaines significatives liées aux infrastructures ferroviaires (Saint-Denis Pleyel) ou à la Seine (Pont de Sèvres), une trame viaire peu lisible ne facilitant pas les cheminements piétons (La Défense, en particulier au-delà de l'esplanade).**

Six gares nécessitant un développement des espaces publics

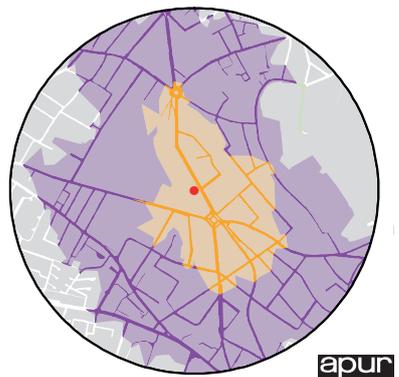
Les Grésillons



Nanterre La Folie



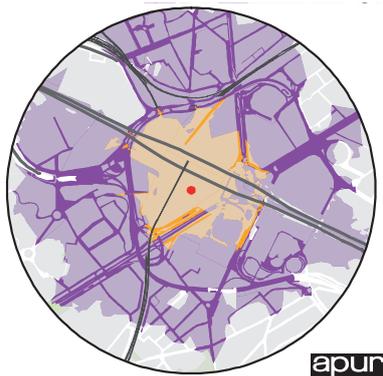
Rueil - Suresnes « Mont Valérien »



Saint-Denis Pleyel

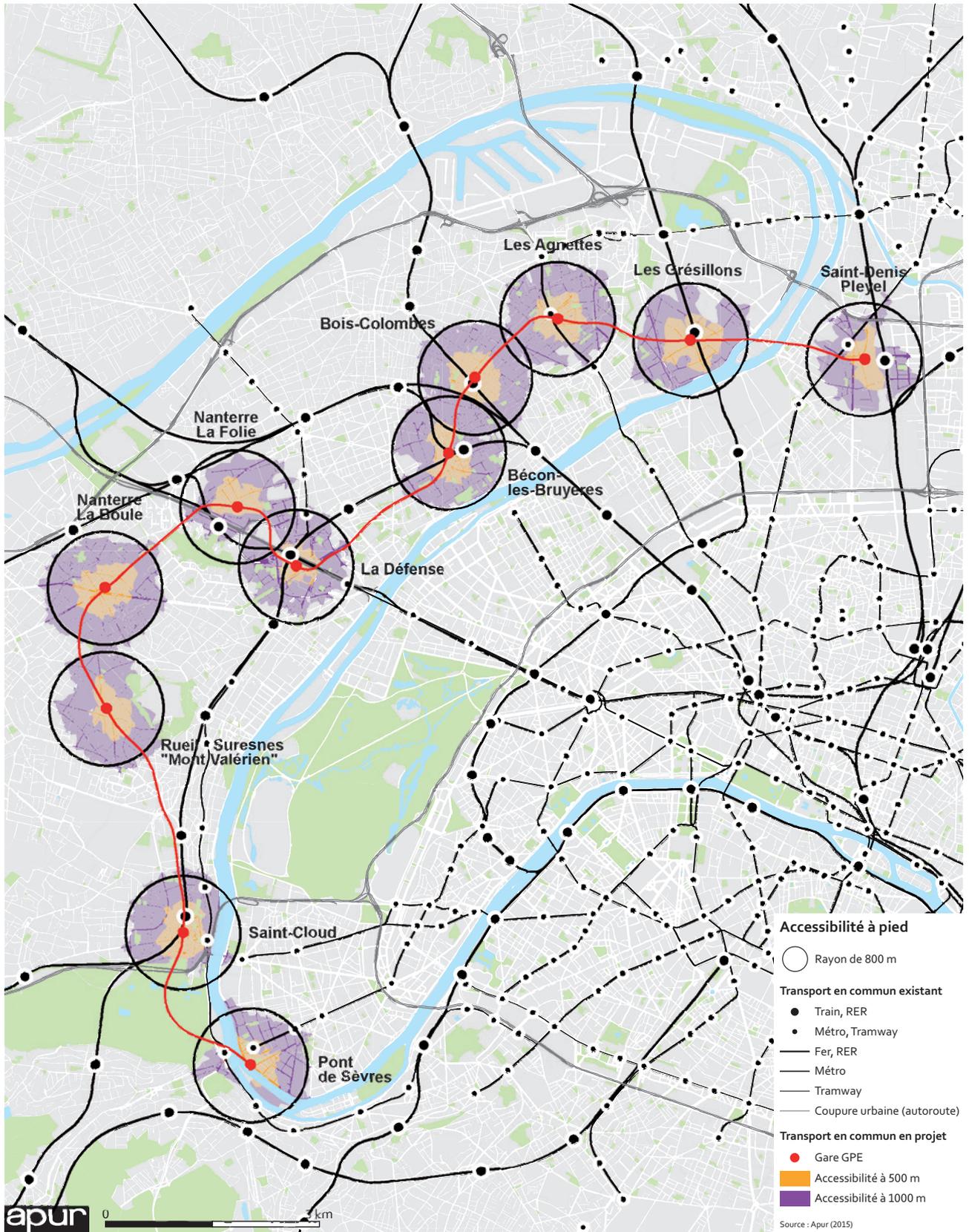


La Défense



Pont de Sèvres





5.4. L'accessibilité en transports en commun

La ligne 15 ouest constituera un maillage important dans l'actuel réseau de transports en commun ferrés du département des Hauts-de-Seine. En rocade, elle reliera des pôles d'emplois très importants à l'échelle de la métropole (Pont de Sèvres, La Défense, Gennevilliers, Saint-Denis), de même que des secteurs résidentiels aujourd'hui non desservis directement par le réseau lourd (comme Rueil-Suresnes « Mont Valérien »), ou seulement en direction de Paris (Bois-Colombes par exemple). En effet, aujourd'hui dans les communes de rattachement des futures gares de la ligne 15 ouest, le réseau de transports en commun lourd est organisé depuis et vers Paris, tandis que les bus ou le tramway T2 assurent l'essentiel de la desserte nord-sud. La ligne 15 ouest viendra ainsi améliorer cette dernière, tout en venant s'interconnecter au réseau existant.

- **7 gares de la ligne 15 ouest deviendront des pôles de correspondance avec une ou plusieurs stations ou gare de métro, RER, transilien, tramway déjà existantes :** Les Grésillons (RER C), Les Agnettes (L13), Bois-Colombes (Transilien J), Bécon-les-Bruyères (Transilien L), Nanterre La Folie (RER A), Saint-Cloud (Transilien L et U) et Pont de Sèvres (L9 et Tramway 2).
- **2 gares deviendront à terme des nouveaux pôles de correspondance majeurs une fois le RGPE terminé :** Saint-Denis Pleyel et La Défense. Saint-Denis Pleyel est amené à devenir un hub du nouveau réseau de transports métropolitain, puisque dans la gare convergeront les lignes 14, 15, 16 et 17 du futur métro, et la ligne 13 comme le RER D seront accessibles en correspondance piétonne. La Défense est déjà desservie par 3 lignes (L1, RER A, Tramway 2) et la ligne 15 ouest viendra renforcer la desserte d'un quartier où convergent de nombreux actifs du pôle tertiaire et les usagers du centre commercial.
- **2 quartiers verront leur accessibilité nettement transformée par l'arrivée d'une nouvelle gare du réseau du Grand Paris :** Nanterre La Boule, aujourd'hui située en marge de la desserte par le RER A, et Rueil-Suresnes « Mont Valérien », actuellement éloignée du RER A au centre-ville de Rueil et du Tramway 2 en bas de la côte à Suresnes.

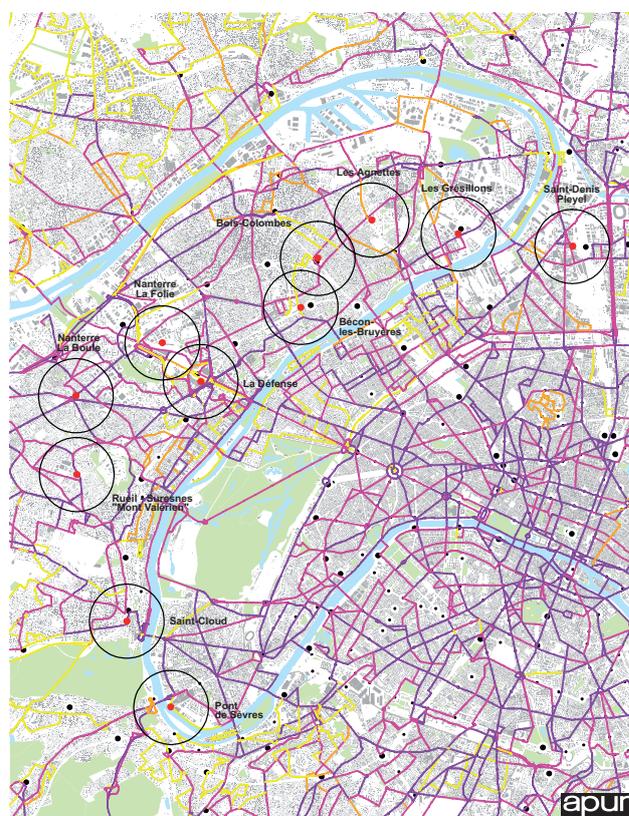


Les projets de transports collectifs à l'horizon 2030

- | | |
|--|----------------------------|
| ● TCSP, TZen, Téléphérique* : chantier - étude | ■ Métro : chantier - étude |
| ■ Tramway : chantier - étude | ● RER : étude |
| ■ Tangentielle : chantier - étude | ● CDG Express : étude |
| ■ Réseau du Grand Paris : étude | |

* TCSP inscrits au SDRIF dans le calendrier du Plan de mobilisation.

Sources : Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (juillet 2013), Projet de PDUIF (janvier 2012), Projet de SDRIF (octobre 2013), STIF, EPA ORSA (TZen5)



Desserte des quartiers en bus

- Heure de pointe du matin 7h-9h
- | | |
|------------------------|----------------------------------|
| ■ 1 à 4 bus/heure/sens | ■ 6 à 20 bus/heure/sens |
| ■ 4 à 6 bus/heure/sens | ■ 20 à plus de 40 bus/heure/sens |
- Station de tramway

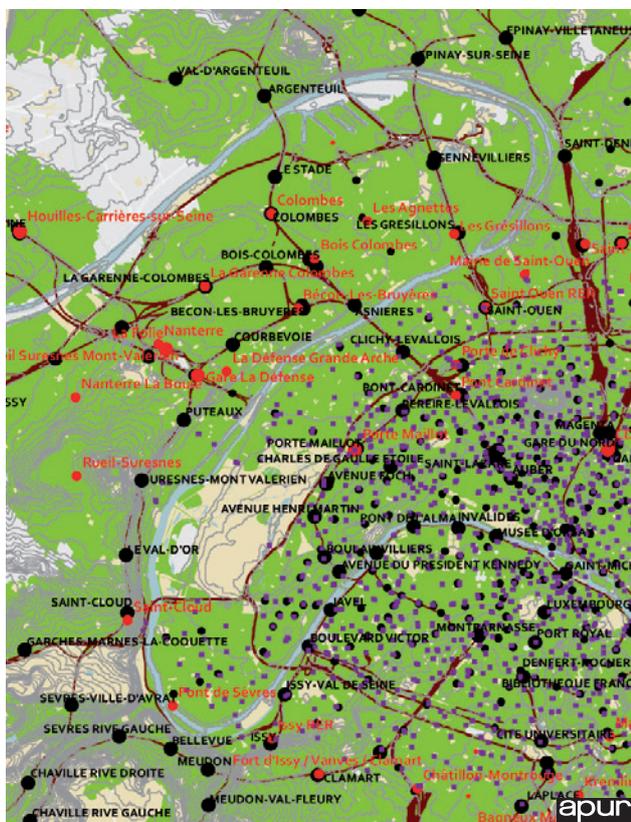
Source : STIF (2012)

La capacité d'organisation du rabattement à la gare sera l'une des clefs de la réussite du projet. Le réseau de bus devra ainsi être restructuré en fonction de la nouvelle desserte offerte par la ligne 15 ouest. Cette dernière va pouvoir se substituer par endroits à la desserte de proximité réalisée par les bus, par exemple pour les actifs résidant à Nanterre ou Reuil-Malmaison et travaillant à La Défense. Pour les autres gares déjà desservies par des transports en communs lourds, le réseau de bus sera ajusté en conséquence.

5.5. L'accessibilité à vélo aux gares

La carte d'accessibilité des gares existantes et en projet dans un rayon de 2 km (soit l'équivalent d'un trajet de 10 minutes à vélo) montre le grand potentiel de développement du vélo dans la métropole. Dans les quartiers de gare parisiens, les vélos en libre-service Vélib', la densité du réseau et des aménagements cyclables jouent un rôle incitatif facilitant les déplacements à vélo. Pour les autres quartiers de gare de la ligne 15 ouest et de la métropole en général, ces aménagements, les services de stationnement vélos en gare (comme à Reuil-Malmaison) et les vélos en libre-service permettraient de faciliter le rabattement vers les gares.

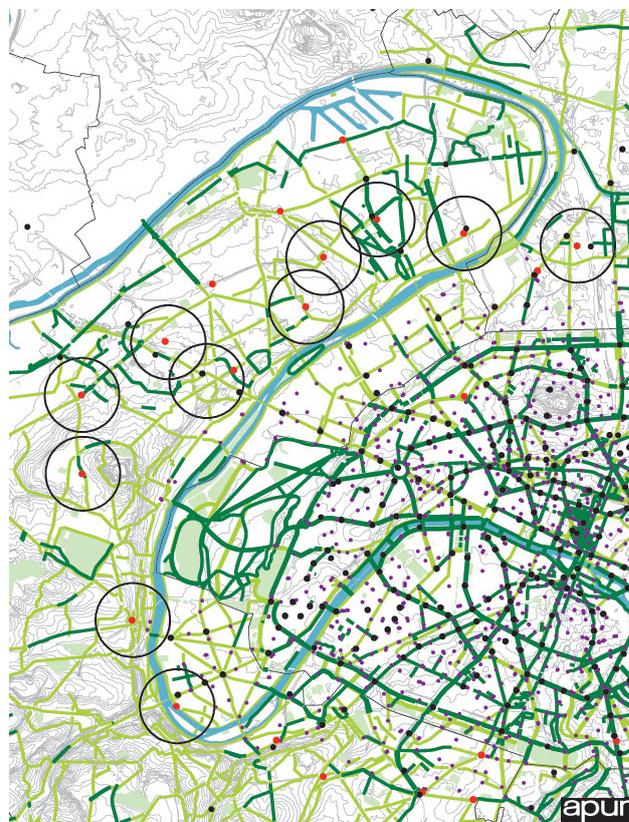
Autour de la ligne 15 ouest, les aménagements cyclables apparaissent pourtant peu développés. Certains quartiers disposent déjà d'aménagements, tels que des pistes cyclables (Les Agnettes) ou des zones 30 (dans le centre-ville de Nanterre à Nanterre La Boule) ou sont composés de grands secteurs résidentiels faiblement fréquentés par les voitures et plus propices à la pratique du vélo (Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères), mais globalement le rabattement à vélo vers les futures gares de la ligne 15 ouest n'est pas encore facilité (Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons, Nanterre La Folie, Pont de Sèvres). Certains quartiers de gare présentent des contraintes fortes pour l'usage du vélo, en termes de relief par exemple du côté de Reuil-Suresnes « Mont Valérien » ou de Saint-Cloud ou encore du fait d'un aménagement singulier du quartier, comme à La Défense, où la trame viaire se partage entre une dalle piétonne et des axes de circulations routiers très fréquentés. Des évolutions sont à l'étude.



Accessibilité réelle à vélo des gares de transports lourds existantes et futures

- RER et Transilien
- Métro
- Projet de gare RER et RGPE
- Projet de station de Métro
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 2 000 m (10 min de temps de parcours)
- Station Vélib'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

Sources : STIF (2012), BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ

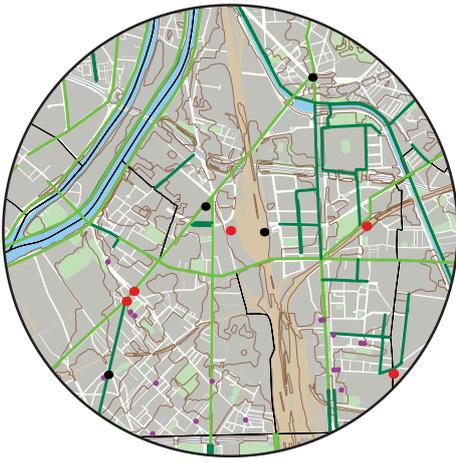


Le réseau cyclable existant et les projets inscrits aux SDIC

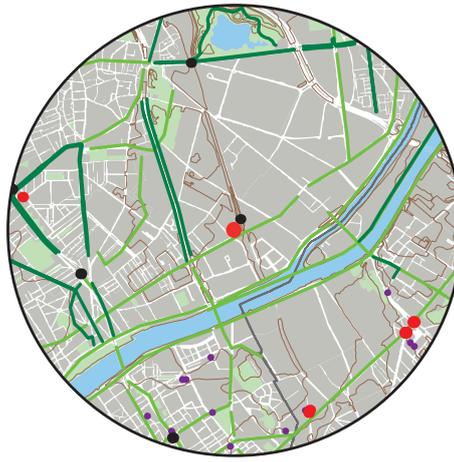
- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- Station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- Gare existante (RER, métro)
- Gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, CG 94 (2013)

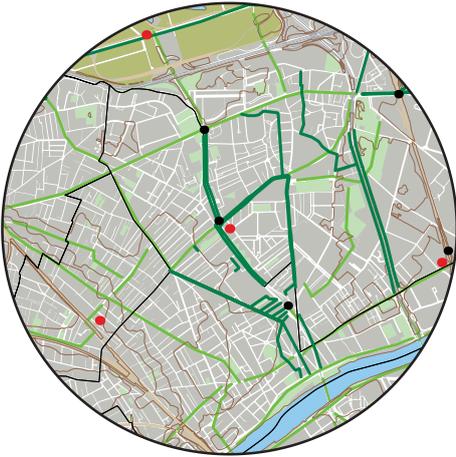
Saint-Denis Pleyel



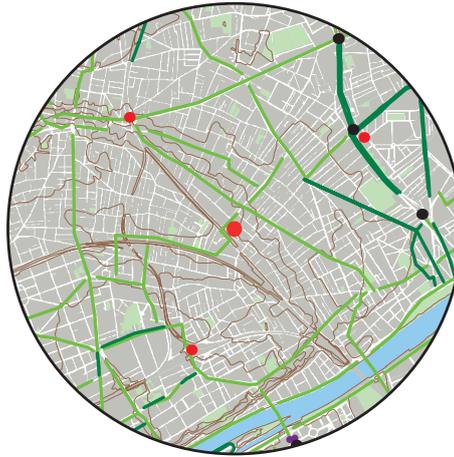
Les Grésillons



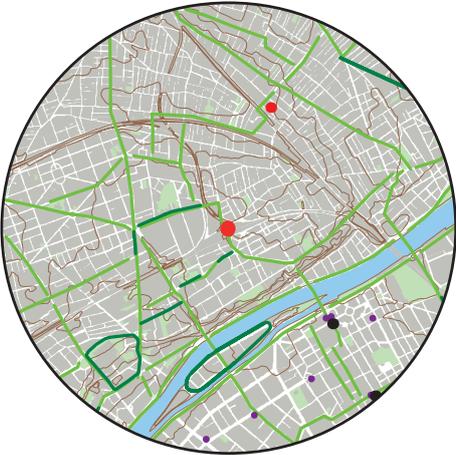
Les Agnettes



Bois-Colombes



Bécon-les-Bruyères



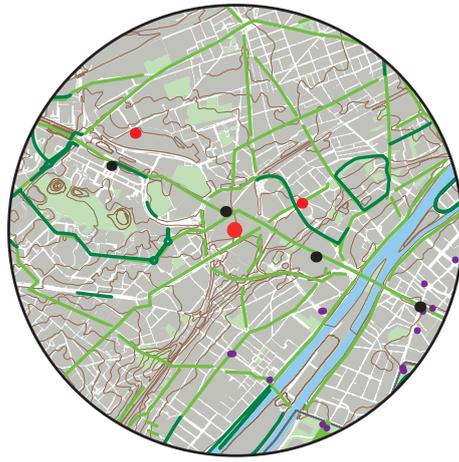
Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC (rayon de 2 km)

-  Rayon de 800 m
-  Aménagement cyclable existant
-  Aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
-  Station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
-  Gare existante (RER, métro)
-  Gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

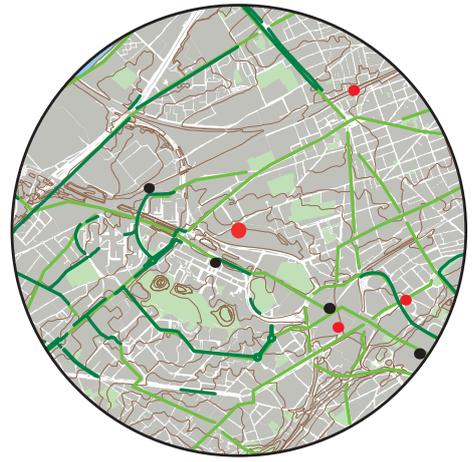
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, CG 94 (2013)



La Défense



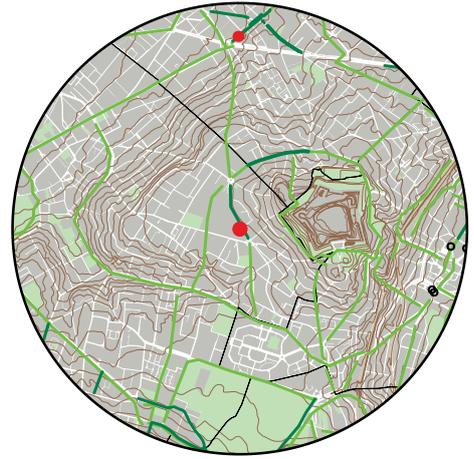
Nanterre La Folie



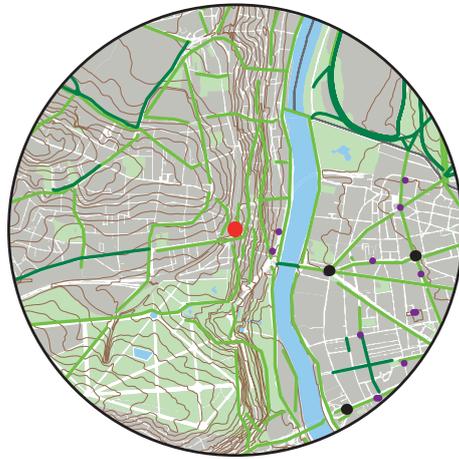
Nanterre La Boule



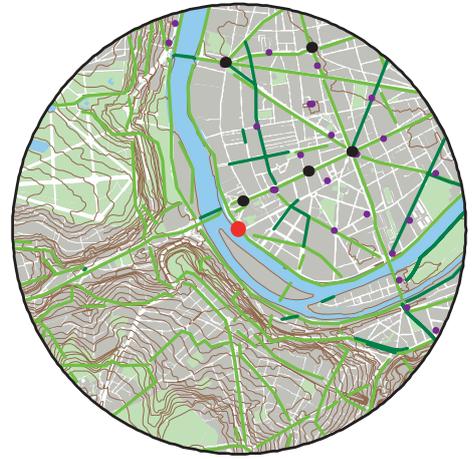
Rueil - Suresnes « Mont Valérien »



Saint-Cloud



Pont de Sèvres



6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir

6.1. Les dynamiques de construction récentes

L'analyse des permis de construire autorisés de 2000 à 2013 permet d'évaluer les dynamiques de construction de surfaces de logements ou d'activités qui sont à l'œuvre dans les quartiers de gare.

Selon les données de la base des permis de construire SITADEL, plus 147 000 m² de surface de logement ont été autorisés en moyenne entre 2000 et 2013 par quartier sur la ligne 15 ouest¹. Cela représente une moyenne de près de 140 nouveaux logements par an. Les quartiers de la ligne 15 ouest se caractérisent par une dynamique de construction de logements soutenue qui préexiste à l'arrivée dans ces quartiers d'une nouvelle offre de transport.

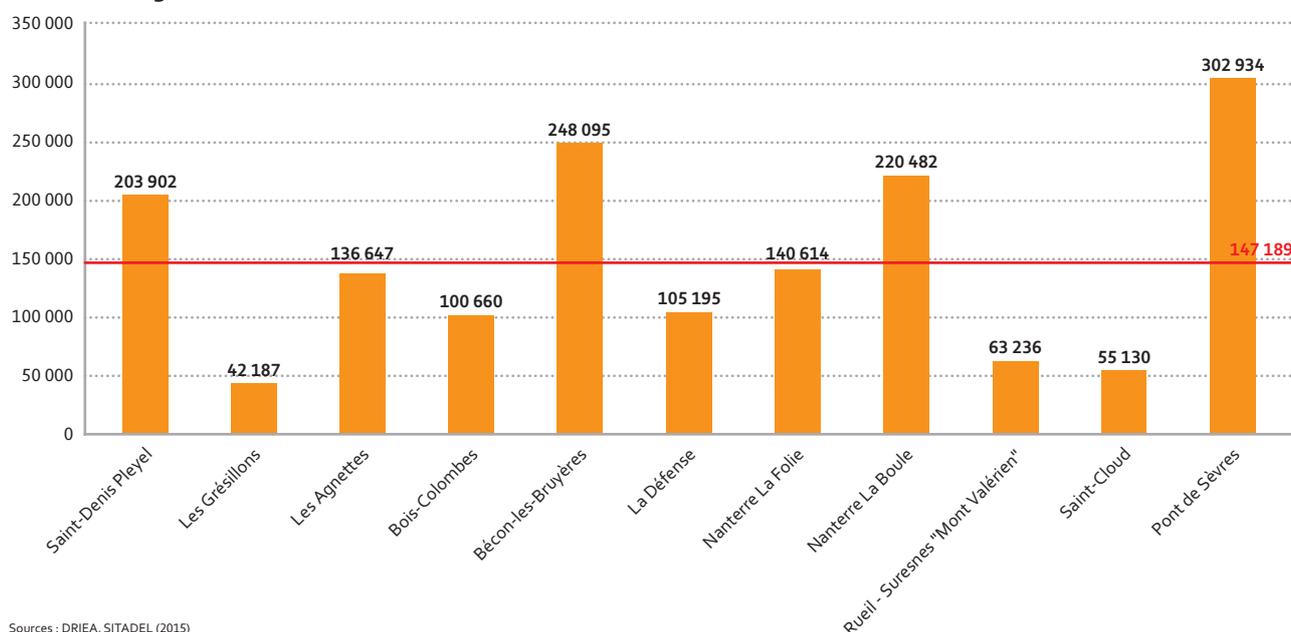
À titre de comparaison, la moyenne est de 120 logements autorisés par an (et par quartier) dans les quartiers de la ligne 15 sud, de 94 logements dans ceux de la ligne 14 et seulement 64 logements dans ceux de la ligne 16².

Les quartiers de la ligne 15 ouest se répartissent selon 3 profils en matière de construction de logements :

- **4 quartiers ont été marqués par une dynamique de construction de logements très soutenue au cours des 10 dernières années, avec plus de 180 logements autorisés en moyenne chaque année** : Saint-Denis Pleyel avec la ZAC du Landy, Bécon-les-Bruyères avec la ZAC des Bruyères, Nanterre La Boule avec l'éco-quartier Sainte-Geneviève notamment et Pont de Sèvres avec la ZAC Seguin Rives-de-Seine.
- **4 autres quartiers ont également développé leur parc de logements**, avec près de 100 logements autorisés en moyenne chaque année : Les Agnettes, Bois-Colombes, La Défense et Nanterre La Folie.
- **dans les 3 autres quartiers, le rythme de la construction de logements a été modéré** avec une quarantaine de nouveaux logements autorisés par an en moyenne (Les Grésillons, Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Saint-Cloud).

1 — Certaines gares étant rapprochées, les périmètres de 800 m définissant le quartier de gare se superposent et les statistiques de création de surface de logement ou d'activité ne peuvent donc pas être totalisées (elles comportent des doubles comptes).
2 — Moyenne calculée de 2000 à 2012

Surfaces de logements autorisés de 2000 à 2013 (m²)



Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

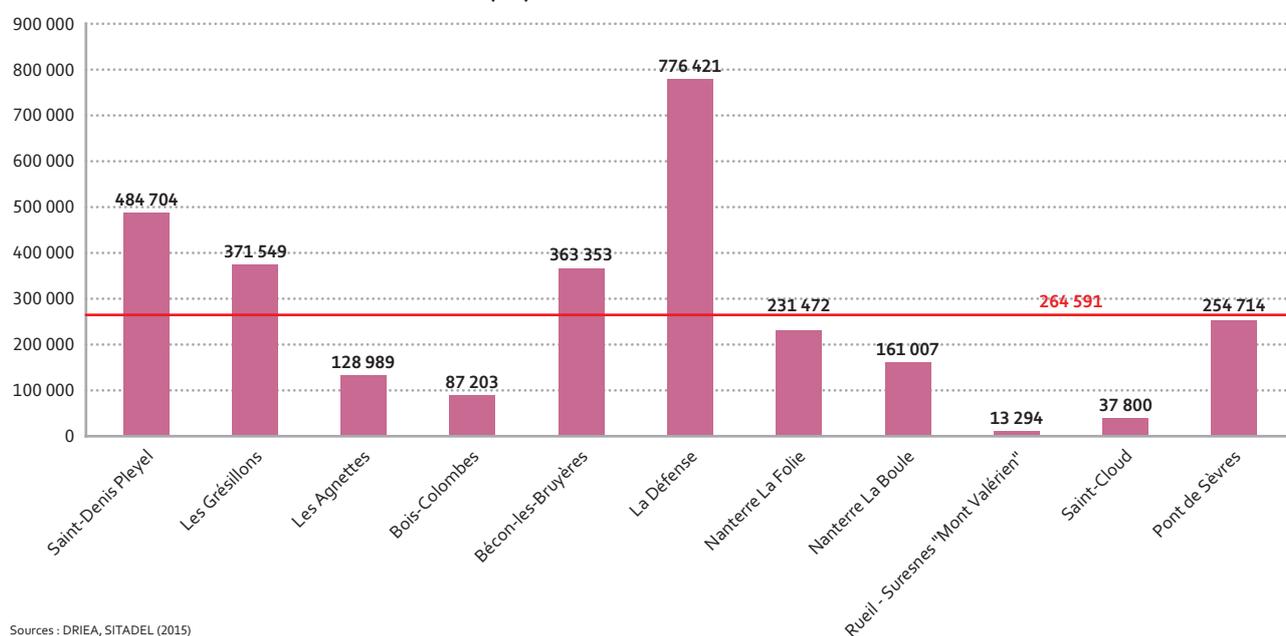
La ligne 15 ouest relie plusieurs pôles d'emplois majeurs à l'échelle de la métropole parisienne : La Défense mais aussi Saint-Denis Pleyel au nord et Pont de Sèvres au sud. Cette particularité explique en partie qu'en plus d'une forte dynamique de construction de logements, les quartiers témoignent d'une dynamique de construction de locaux d'activités plus forte encore. Entre 2000 et 2013, ce sont en moyenne 265 000 m² d'activités qui ont été autorisés par quartier. Cela représente des surfaces deux à trois fois plus importantes que dans les quartiers des autres lignes étudiées jusqu'ici (lignes 14, 15 sud et 16). Sans surprise, le quartier de La Défense se distingue par l'ampleur des surfaces créées : plus de 775 000 m² de surfaces d'activités nouvelles ont été autorisés entre 2000 et 2013, ce qui correspond à près de 55 500 m² par an en moyenne.

La décomposition des surfaces d'activités créées par destination montre que plus de 70 % des surfaces nouvelles (71 %) correspondent à des immeubles de bureaux, 14 % à des locaux destinés à l'accueil de services publics, les surfaces restantes se répartissent entre commerces, hôtels, locaux industriels et entrepôts. Cela confirme la forte spécialisation tertiaire des pôles d'emplois que relie la ligne 15 ouest.

L'analyse des permis de construire concernant les surfaces d'activités permet de distinguer 3 types de quartiers.

- **6 quartiers dans lesquels les surfaces d'activités créées sont très importantes, supérieures à 200 000 m² en 14 ans** : Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons, Bécon-les-Bruyères, La Défense, Nanterre La Folie et Pont de Sèvres. Dans tous ces quartiers, ce sont les surfaces de bureaux qui prédominent ;
- **3 quartiers où les nouvelles surfaces d'activités** ont été importantes, comprises entre 85 000 et 160 000 m² autorisés de 2000 à 2013 : Les Agnettes, Bois-Colombes et Nanterre La Boule. Dans ces quartiers, une part importante des nouvelles surfaces d'activités sont dédiées à l'accueil de nouveaux services publics (représentant entre 25 % et 35 % de l'ensemble des surfaces d'activités créées) ;
- **2 quartiers, à vocation plus résidentielle, où la construction de surfaces d'activités, comme celle de logements, a été faible, inférieure à 50 000 m² en 14 ans** (Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Saint-Cloud).

Surfaces d'activités autorisées de 2000 à 2013 (m²)



Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

La carte qui localise les permis de construire autorisés de 2006 à 2013 ayant entraîné la création d'au moins un logement met en évidence les dynamiques de construction récentes et, dans le cas des territoires traversés par la ligne 15 ouest, les secteurs de grands projets.

À Saint-Denis Pleyel, Nanterre La Boule, Pont de Sèvres, et à un degré moindre à Nanterre La Folie et Bécon-les-Bruyères, les créations de logements se sont faites en grande partie via des opérations publiques d'aménagement, ce qui explique le nombre élevé d'opérations ayant permis la création de plus de 100 logements. À Bois-Colombes, Rueil-Suresnes « Mont Valérien » ou bien encore Saint-Cloud, la carte montre un poids plus important des opérations de plus petite taille, ayant entraîné la création de 10 à 50 logements, et du secteur diffus.



Saint-Denis Pleyel — rue Gilles Margaritis, Saint-Denis



Bois-Colombes — allée Auguste Rodin, Bois-Colombes

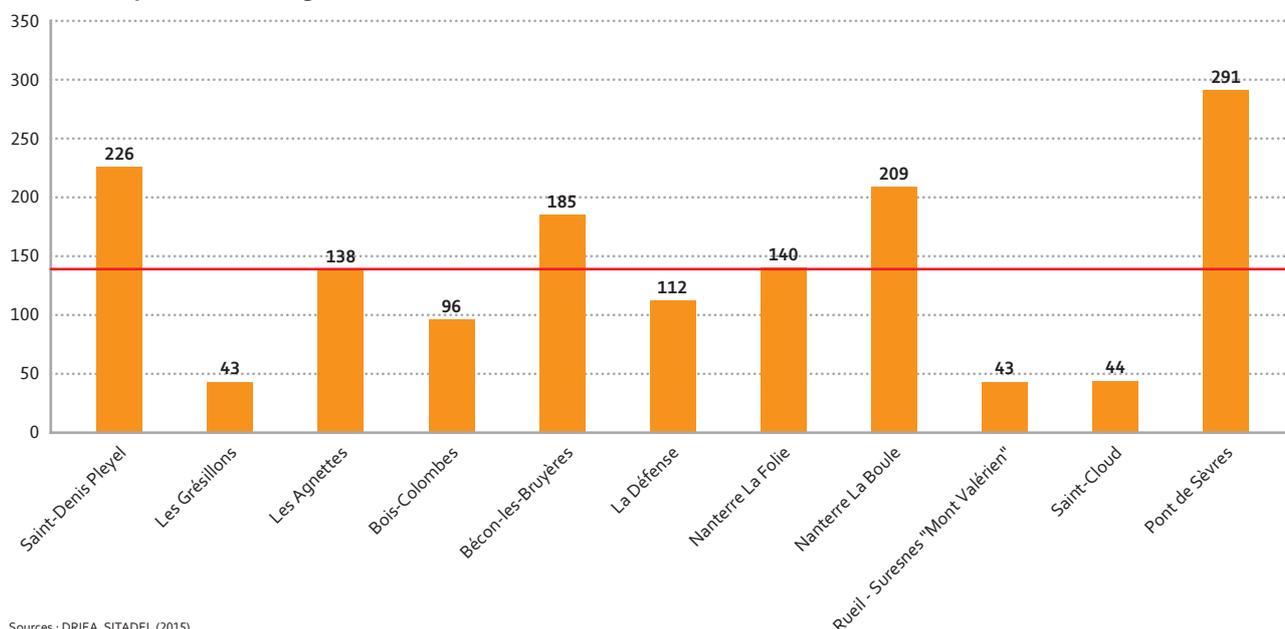


Nanterre La Folie — terrasse de l' Arche, Nanterre

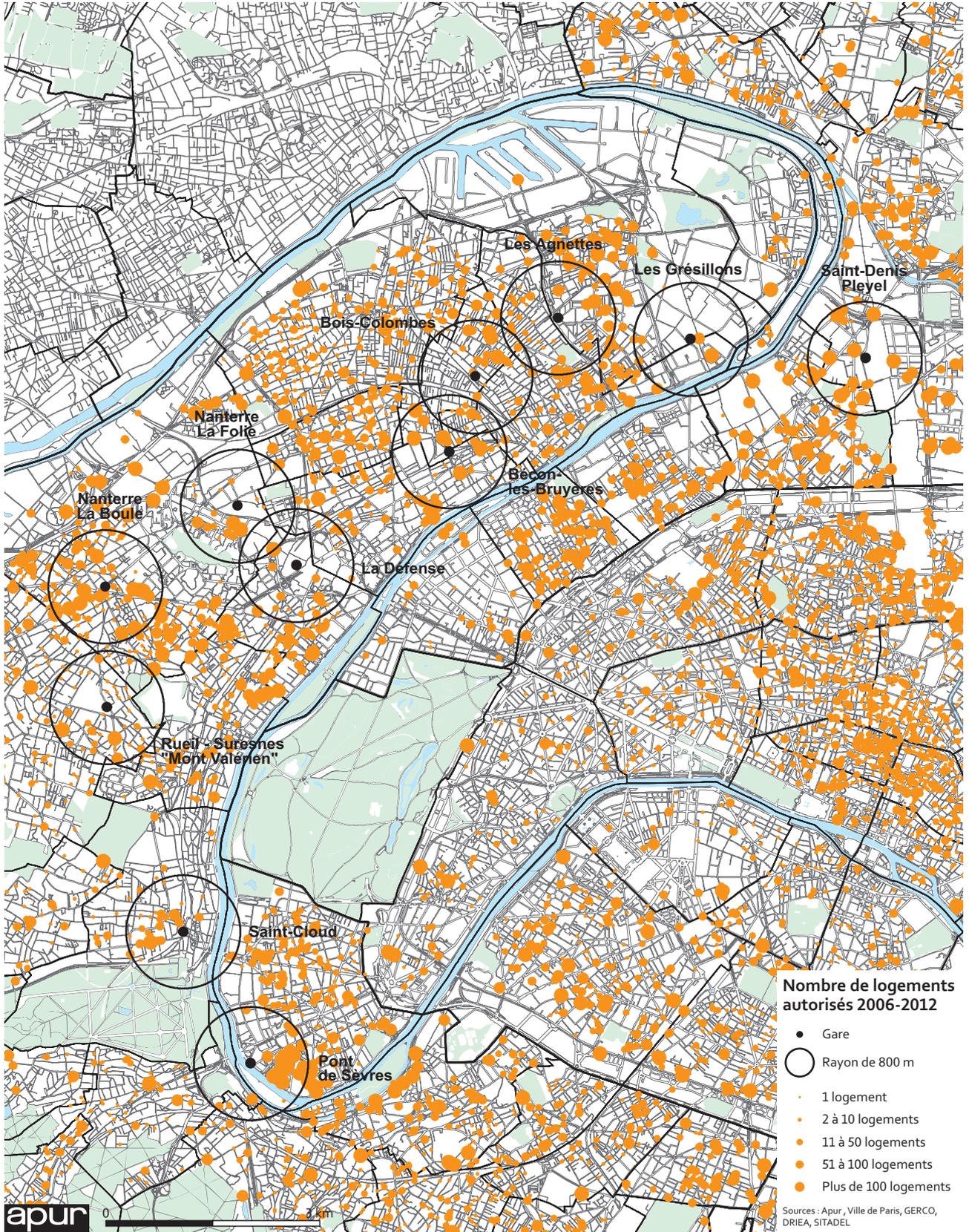


Pont de Sèvres — allée George Askinazi, Boulogne-Billancourt

Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2013



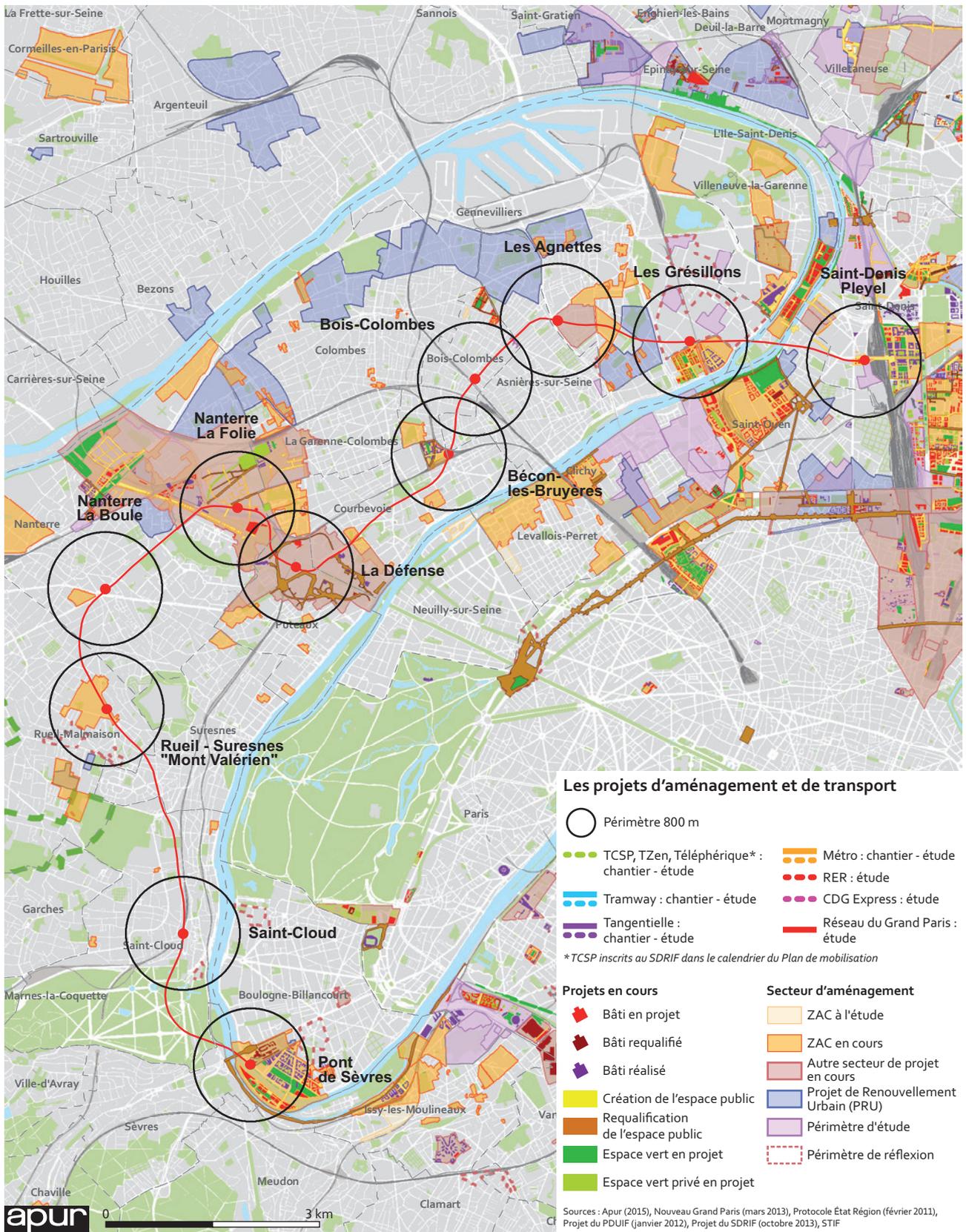
Sources : DRIEA, SITADEL (2015)



6.2. Les dynamiques de projets urbains et l'articulation avec les futures gares

Du nord au sud, la ligne 15 ouest est ponctuée de pôles stratégiques métropolitains concernés par différents contrats de développement territorial (CDT). Le réseau du Grand Paris Express reliera ces différents territoires de projets entre eux et au reste de la métropole. Le quartier Saint-Denis Pleyel est un pôle multimodal majeur du Territoire de la Culture et de la Création (CDT signé en janvier 2014). Le quartier de Pont de Sèvres – Île Seguin fait figure de centralité structurante du « Grand Paris Seine Ouest » (CDT signé en novembre 2013 autour du thème de l'innovation numérique). Le Cluster de La Défense recouvre un territoire plus large comprenant les 2 quartiers de gare de Nanterre et Rueil-Suresnes « Mont Valérien ». Le SIEP des Deux Seine a signé, en avril 2012, un accord-cadre afin d'assurer un développement équilibré du réseau de transports, de l'emploi et de l'habitat sur l'ensemble du territoire du pôle économique. Située entre les Clusters des Finances et de la Création, la Boucle Nord des Hauts-de-Seine est un territoire économique stratégique en pleine mutation (CDT signé en février 2014), structuré autour d'axes de développements urbains stratégiques (Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes et les Grésillons le long d'un axe sud et les Agnettes, pôle structurant de l'axe Central). De plus, l'État a défini en octobre 2014 des **territoires stratégiques à fort potentiel de construction de logements**. Sept quartiers de gare de la ligne 15 ouest sont concernés : Saint-Cloud et Rueil-Suresnes « Mont Valérien », Nanterre La Boule, Nanterre La Folie, La Défense et Saint-Denis Pleyel. Le secteur de Gennevilliers (les Agnettes et les Grésillons) fait quant à lui partie des cinq premiers sites faisant l'objet de toute l'attention de l'État pour la création de logements et d'activités en nombre et qualité suffisants.

- **4 quartiers accueillent des grands projets urbains de dimension métropolitaine :**
 - **Saint-Denis Pleyel** avec la création d'un hub majeur du réseau de transports du Grand Paris (lignes 13, 14, 15, 16 et 17 du métro et le RER D) et la perspective d'un projet urbain autour de la gare ;
 - **La Défense**, avec le renforcement du hub économique et multimodal majeur du Grand Paris (les lignes 1 de métro, A du RER, L et U du Transilien, 2 du Tramway et l'extension de la ligne E du RER), et de multiples opérations d'aménagement aux abords du centre d'affaires ;
 - **Nanterre La Folie**, avec de nombreux et vastes secteurs de projets, suite à la mutation de secteurs d'activités (les Groues, le Faisceau, les Terrasses...) et de requalification (Plan de Renouveau de La Défense signé par l'État en 2006) ;
 - **Pont de Sèvres** avec la ZAC Seguin Rives-de-Seine développant plus de 800 000 m², dont la plus grande part est d'ores et déjà livrée sur le Trapèze, et à venir sur l'Île Seguin.
- **4 quartiers profitent de la dynamique de la gare du GPE pour soutenir d'importants projets urbains à l'échelle du quartier et l'aménagement des espaces publics, en cohérence avec la future gare :**
 - **Les Agnettes**, avec une concentration de secteurs en projet le long de l'Axe Central « de la Seine au Port » (rue du Bas, ligne 13), autour du centre-ville de Gennevilliers et de la future gare du GPE (réaménagement des espaces publics et projet d'éco-quartier à l'étude pour le quartier des Agnettes) ;
 - **Bécon-les-Bruyères**, avec la ZAC des Bruyères dont la dernière phase accueillera la future gare du GPE en interconnexion avec la gare Transilien de Bécon, actuellement en chantier ;
 - **Nanterre La Boule**, avec plusieurs projets urbains réalisés ou en cours (éco-quartier de la ZAC Sainte-Genève) autour de la future gare et un réaménagement de la Place de Boule ;
 - **Rueil-Suresnes « Mont Valérien »**, avec à l'étude, la ZAC du Mont Valérien et son projet d'éco-quartier incluant la nouvelle gare de la ligne 15 ouest.
- **2 quartiers correspondent à des tissus urbains déjà constitués avec des projets de requalification du tissu existant et des espaces publics :**
 - **Bois-Colombes**, avec la réalisation depuis les années 2000 de plusieurs petits projets urbains et de réaménagement des espaces publics entre la gare Transilien (en interconnexion avec la future gare) et le Carrefour des Quatre-Routes (prolongement du T1 et projet d'éco-quartier de la ZAC Pompidou-Le Mignon, en cours) ;
 - **Saint-Cloud**, qui prévoit d'améliorer l'accessibilité de son centre-ville, avec l'arrivée de la future gare prévue en interconnexion avec les lignes L et U du Transilien.
- **Un quartier, Les Grésillons, en mutation et encore marqué aujourd'hui par la présence de vastes secteurs d'activités industrielle et tertiaire et de grandes coupures urbaines liées aux infrastructures de transport.** Les Grésillons est un futur pôle économique majeur de l'Axe Sud (CDT), associé à de grands projets urbains mixtes (les trois ZAC Quartier de Seine à Asnières-sur-Seine, en cours).



Synthèse

L'observatoire développé sur les 11 nouveaux quartiers de gare de la ligne 15 ouest met en évidence l'importance d'une ligne de métro qui desservira des territoires de fortes densités, de population et d'emplois. Elle reliera des pôles d'emplois capitaux à l'échelle de la métropole, à commencer par la Défense, mais également en développement comme Saint-Denis Pleyel et Pont de Sèvres. La ligne 15 ouest sera d'autant plus importante pour les habitants et actifs des territoires desservis et ceux de la métropole qu'elle palliera le déficit de desserte en rocade de l'actuel réseau francilien de transports en commun. En effet, les cartes de déplacements domicile-travail révèlent que ces flux sont aujourd'hui d'ores et déjà une réalité et un besoin que le RGPE pourra satisfaire avec plus d'efficacité et de confort pour les usagers. L'observatoire permet également de constater que ces territoires ne sont néanmoins pas homogènes, notamment en termes de profils socio-économiques. Le nord de la ligne 15 ouest et ses trois quartiers de gare (Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons et Les Agnettes) présentent des situations socio-économiques moins aisées, en termes de catégories socio-professionnelles, de revenus, ou d'indices de jeunesse, en comparaison avec le reste des quartiers de gare.

Les dynamiques d'aménagement en cours et en projet dans les quartiers de gare apparaissent aussi variables d'un quartier à l'autre, certaines gares venant s'insérer dans un tissu déjà très constitué, souvent résidentiel, d'autres venant créer une nouvelle polarité – ou la renforcer – pour des quartiers en devenir ou restés en marge des aménagements jusqu'à présent. La ligne 15 ouest traversera d'ailleurs des quartiers dont le visage va profondément changer d'ici l'arrivée des gares, comme Les Grésillons, Nanterre La Folie avec le secteur des Groues ou Rueil - Suresnes « Mont Valérien » avec son écoquartier du Mont Valérien.

Aussi, la ligne 15 ouest apparaît fondamentale pour compléter le réseau de transports en commun de la métropole et en transformer son accessibilité et celle des bassins d'emplois de grande envergure qu'elle traversera. Elle constitue ainsi une opportunité remarquable d'améliorer la qualité de vie des usagers de ces territoires, ainsi que de ceux qui occuperont les futurs quartiers en développement de la ligne. Les travaux de l'observatoire apportent ainsi une meilleure connaissance des territoires et de ceux qui l'habitent, nécessaire pour les comprendre et accompagner leurs évolutions.

La réalisation des monographies est également l'occasion d'échanges entre les partenaires de l'observatoire, la Société du Grand Paris, son comité stratégique, en particulier le groupe environnement des gares, la DRIEA, l'Apur et les élus et les équipes techniques de chaque collectivité.

L'observatoire produit ainsi des éléments pour alimenter les débats et répondre aux grandes questions posées par l'arrivée d'un réseau de transport métropolitain :

- Qui habite aujourd'hui les quartiers de gare ? Comment la population de ces quartiers évolue-t-elle ? Y a-t-il un effet de gentrification spécifique dans les quartiers de gare ?
- Quelle est la densité actuelle dans les quartiers de gare ? Quelles sont les marges d'évolution possibles, au regard des documents d'urbanisme locaux ? Quelle est l'intensification adaptée à chaque situation ?
- Quelles sont les fonctions représentées dans les quartiers aujourd'hui ? Y a-t-il des actions à mener pour atteindre un équilibre différent, notamment entre logements et emplois ? La construction de la gare en lien avec l'aménagement de ses alentours constitue-t-elle un levier de développement économique ? Comment prendre en compte l'élargissement conséquent du bassin d'emploi ?
- Les gares constituent-elles de nouvelles centralités ou renforcent-elles des centralités pré-existantes ? L'arrivée de la gare est-elle l'occasion d'une recomposition de l'offre commerciale et de services ?
- Quel est l'impact de la création du RGPE sur le bassin d'emplois métropolitain ? Combien d'emplois seront accessibles demain grâce au nouveau réseau de transport ?
- Pour optimiser l'investissement lié à un nouveau réseau de transport, comment sont pris en compte les enjeux liés à l'inter-modalité ? Quelles sont les actions en termes de rabattement des bus, d'aménagements cyclables ou d'accessibilité piétonne ?
- Quelle bonne articulation établir entre l'arrivée de la gare et la réalisation de projets urbains qui se développent autour des gares ?

L'observatoire mis en œuvre est ainsi une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers de gare et une boîte à outils pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Réseau du Grand Paris Express.

À terme en 2016, l'observatoire portera sur 68 quartiers de gare et permettra de dresser un portrait complet des quartiers avant l'arrivée du Réseau du Grand Paris Express, de manière à constituer un point de référence pour de futures comparaisons.

Annexes

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee Recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee Recensement 2011, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2011
Indice de jeunesse	Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus	Fichier fiscal (Insee) 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2011
Chômage	Part des chômeurs de catégorie A, dans la population active (personnes de 15-64 ans)	Pôle Emploi, traitement Insee — 2010, Insee Recensement 2011
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nombre de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2013
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee Recensement 2011
Statut d'occupation des résidences principales	Nombre de propriétaires occupants dans l'ensemble des résidences principales	Insee Recensement 2011
Densité de résidences principales	Nombre de résidences principales en 2010 à l'hectare	Fichier fiscal (Insee) 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche)	Insee Recensement 2011
Ménages non motorisés	Nombre de ménages sans aucune voiture	Insee Recensement 2011
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur 2015
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur 2015
Accessibilité cyclable à 2 000 m	Aire accessible par un trajet à vélo autour des gares de transports lourds existantes et futures, en utilisant la trame viaire existante	Stif 2012, BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF 2012
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2014

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CDT	Contrat de Développement Territorial
CDIT	Contrat de Développement d'Intérêt Territorial
CG	Conseil Général
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
EPF-IDF	Établissement Public Foncier d'Île-de-France
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IGR	Institut Gustave Roussy
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
MIN	Marché d'Intérêt National
OMNIL	Observatoire de la Mobilité en Île-de-France
ORF	Observatoire Régional du Foncier
ORIE	Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise
PLH	Programme local de l'habitat
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SEM	Société d'Économie Mixte
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Île-de-France
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
TVM	Trans Val-de-Marne
UC	Unité de consommation
VDO	Voie de desserte orientale
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Analyse croisée des 11 quartiers de gare de la ligne 15 ouest

Saint-Denis Pleyel, Les Grésillons, Les Agnettes, Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères,
La Défense, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Rueil - Suresnes « Mont Valérien »,
Saint-Cloud, Pont de Sèvres

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est poursuivie en 2015. Il a notamment concerné les 11 quartiers de gares de la ligne 15 ouest, qui relie Saint-Denis Pleyel à Pont de Sèvres. En 2014 et au 1^{er} semestre 2015, l'analyse croisée et les monographies des quartiers de gare des lignes 15 sud, 16 et 14 ont d'ores et déjà été réalisées et publiées.

Six thématiques sont abordées : les densités, les centralités, le cadre urbain et paysager, les caractéristiques démographiques et sociales des habitants des quartiers de gare, la mobilité et les espaces publics et enfin les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- 1 – Une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare qui permet de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres**, objet de ce présent document.
- 2 – Des monographies qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare** et le resituer dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la petite couronne.

Les travaux de l'observatoire, outil partenarial qui associe la Société du Grand Paris (SGP) et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France et l'Apur, contribuent à une meilleure connaissance de ces territoires. L'analyse croisée confirme la grande diversité de situations observées dans les quartiers de gare. Elle apporte les éléments nécessaires pour accompagner les évolutions engagées par l'arrivée du Réseau du Grand Paris Express. Elle participe de l'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par le RGPE.

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Paris Métropole, l'AFTRP, Paris Habitat, la Société du Grand Paris, le Sycotm et SNCF Immobilier.

