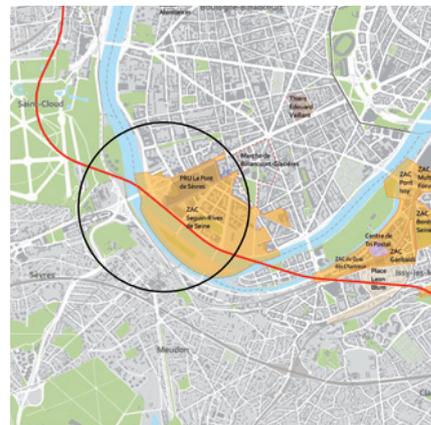
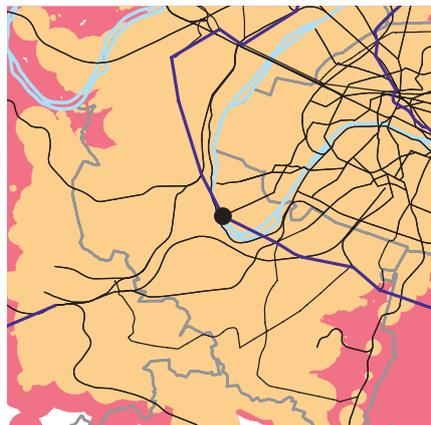
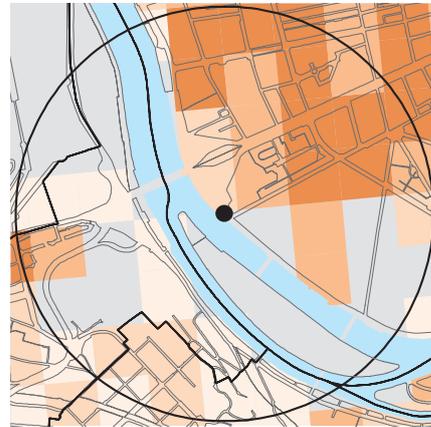
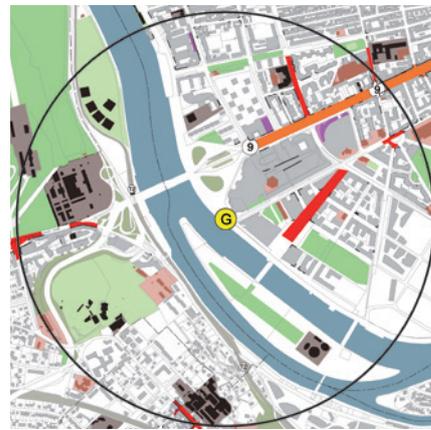


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Pont de Sèvres Ligne **15** ouest



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Barbara Chabbal, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger

Sous la direction de : Patricia Pelloux

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

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

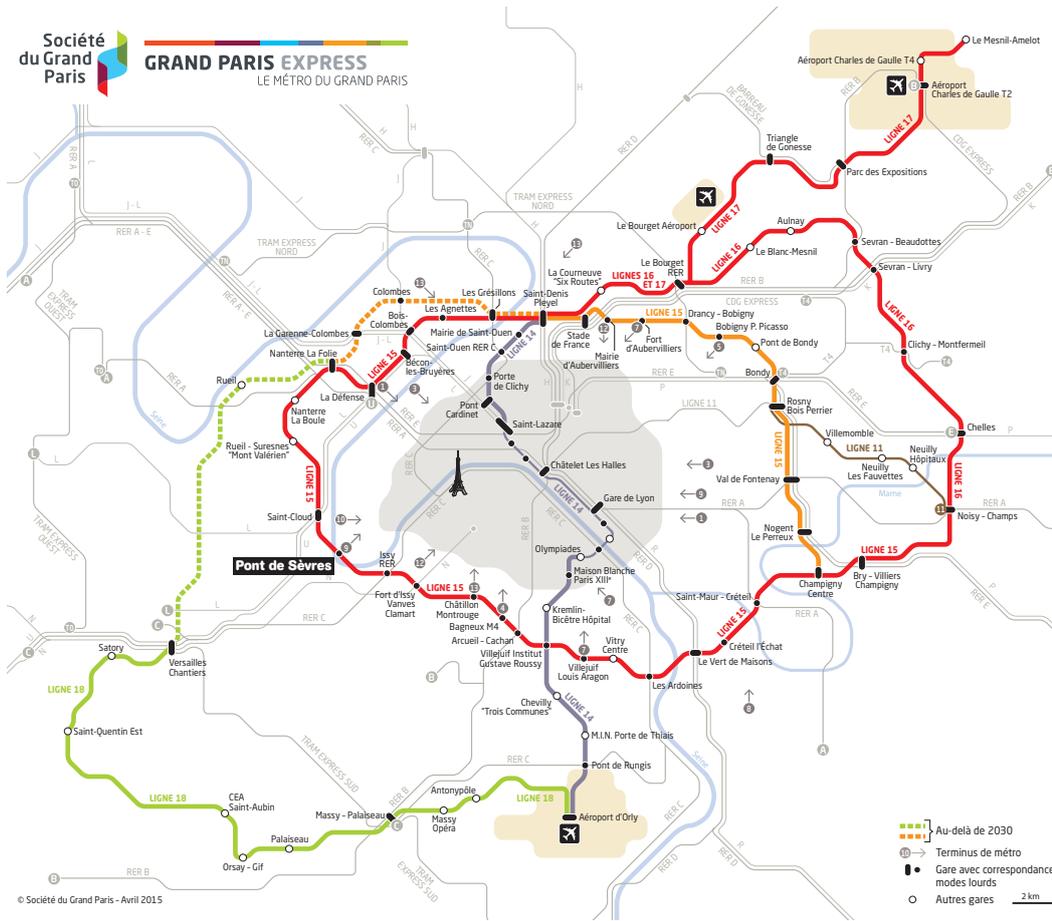
www.apur.org

2014V4.1

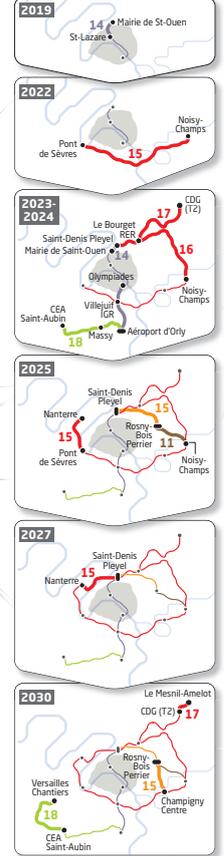
Sommaire

Préambule	1
Introduction	3
1. Un quartier qui compte autant d'habitants que d'emplois	5
2. Une rive nord et l'île Seguin en mutation, des équipements métropolitains en rive sud	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	7
3.1. Des activités et équipements en bord de Seine, des logements de standing sur les hauteurs	7
3.2. Des bâtiments de belle hauteur	8
3.3. Des densités bâties élevées dans la majeure partie du quartier	8
3.4. Des tissus contrastés de part et d'autre de la Seine	9
3.5. Un quartier récent	9
3.6. Un cadre végétal remarquable	10
3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier	11
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier où 40 % des actifs sont cadres	12
4.2. Le revenu moyen des ménages est élevé et en progression	13
4.3. À Boulogne-Billancourt et à Sèvres, une diversité des secteurs d'activité	14
4.4. Presque 100 % d'habitat collectif	15
5. La mobilité et les espaces publics	16
5.1. Des communes qui attirent des actifs de l'ensemble de la métropole	16
5.2. Une accessibilité accrue au nord et au sud de la métropole	17
5.3. Un tiers des actifs utilisent leur voiture pour aller travailler	18
5.4. Une accessibilité partielle du quartier	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Une construction dynamique de logements et de bureaux	20
6.2. De grandes opérations mixtes concentrées à Boulogne-Billancourt	21
6.3. Un important secteur de projet	22

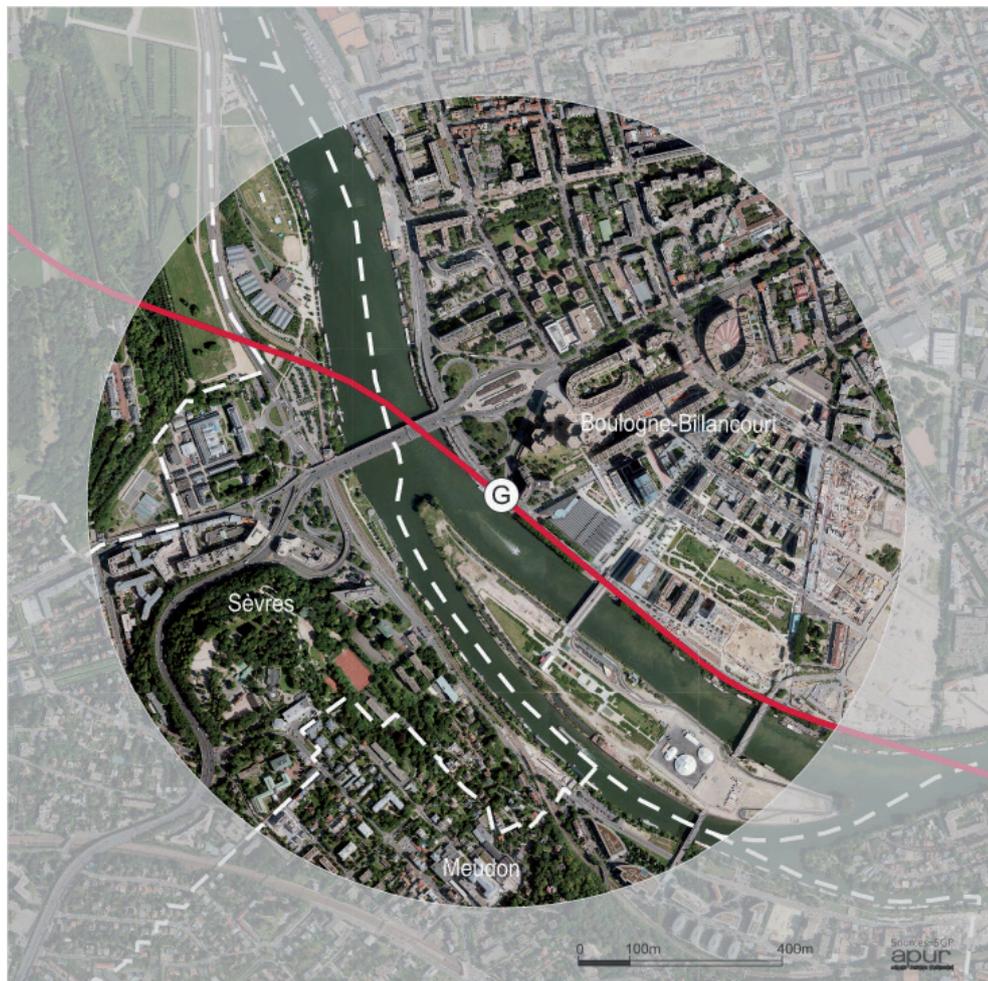
LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015



Gare : Pont de Sèvres

Ligne 15, horizon 2022.

Gare située dans la commune de Boulogne-Billancourt.

En interconnexion avec la ligne 9 du métro, la gare routière et le T2 à 10 min. à pied.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Boulogne-Billancourt, Sèvres, Meudon et Saint-Cloud (Hauts-de-Seine). Boulogne-Billancourt, Sèvres et Meudon appartiennent à la Communauté d'Agglomération du Grand Paris Seine Ouest (GPSO). Saint-Cloud appartient à la Communauté d'Agglomération Cœur de Seine.

PLU de Boulogne-Billancourt adopté le 8 avril 2004.

PLU de Sèvres adopté le 10 mai 2007.

PLU de Meudon adopté le 13 avril 2010.

PLU de Saint-Cloud adopté le 5 juillet 2012.

Territoire du CDT « Grand Paris Seine Ouest » (Boulogne-Billancourt, Sèvres et Meudon).

© InterAtlas 2012, SGP

Préambule

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

Observer l'évolution des quartiers des futures gares permettra de mieux appréhender les effets directs des politiques publiques – nationales, régionales ou locales – sur le terrain.

Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans une volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse dans le but de parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier en quoi et 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 permettra d'apprécier dans quelle mesure la gare est générateur de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permettra de catégoriser les quartiers de gares du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou au contraire en fonction de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribuera à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constituera 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, validée lors de la session de décembre 2013. 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.

Parallèlement, à la demande du préfet de Région et afin de pouvoir mesurer l'évolution des quartiers de gare, de rendre compte de la mise en œuvre des politiques publiques aux ministres concernés, la **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)** avait engagé l'élaboration d'un observatoire et développé des outils qu'elle se propose de mettre à disposition pour construire cet observatoire partenarial.

L'**Atelier parisien d'urbanisme (Apur)** qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 m autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 10 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 m autour de la gare.

Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur quatre communes (Boulogne-Billancourt, Meudon, Saint-Cloud et Sèvres), seules les communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres ont été retenues comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE GARE DU PONT DE SÈVRES



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m.

À noter qu'il n'y avait pas d'habitants dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 m lors de la constitution du fichier fiscal 2010.

Découpage du quartier à l'IRIS

Introduction

La méthode

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est déroulée en deux temps : **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 et 2015.

Un travail de préfiguration de l'observatoire a été réalisé sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne : Reuil-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.

Le choix de ces gares correspondait à la volonté de donner un aperçu de la diversité des quartiers des futures gares du Grand Paris sur le plan urbain, social, économique et des transports... Les gares du Grand Paris s'inséreront dans des tissus urbains plus ou moins denses et constitués, dans des quartiers variablement mixtes sur le plan social et économique. Le Réseau du Grand Paris Express viendra améliorer la desserte des quartiers en créant de nouvelles gares ou en venant se connecter et renforcer des gares existantes. Ces nouvelles gares s'inscrivent également dans une dynamique de projet urbain.

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

- **Volet 1 : Analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare** test qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies** 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 la monographie du quartier de la gare du Pont de Sèvres, réalisée en liaison avec les services des villes de la communauté d'agglomération de Grand Paris Seine Ouest.

Les monographies des quartiers de gare de l'ensemble de la ligne 15 sud (de Pont de Sèvres à Noisy-Champs) seront établies au cours du premier semestre 2014 puis en fonction du calendrier de mise en service du réseau (deuxième semestre 2014 et 2015).

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 m autour de l'emplacement de la future gare. Les données mobilisées dans l'observatoire des quartiers de gare et sa préfiguration ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier de gare. Ce rayon de 800 m correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en un quart d'heure à pied. 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.

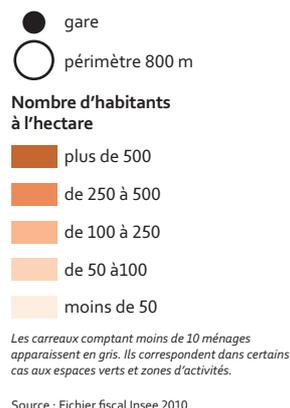
L'observatoire est ainsi :

- **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. Un quartier qui compte autant d'habitants que d'emplois

Le quartier de gare du Pont de Sèvres est particulièrement mixte. Il se caractérise par une densité de 105 habitants à l'hectare et autant d'emplois, soit une densité humaine totale de 205 habitants et emplois à l'hectare. Le taux d'emploi y est d'1,77, soit le taux d'emplois le plus élevés des quartiers de gare de la ligne 15 sud avec celui du quartier d'Issy RER, plus élevé que la moyenne des Hauts-de-Seine (1,19). Les densités de population les plus fortes correspondent à la partie du quartier située à Boulogne-Billancourt au nord-est du quartier de gare. À noter que ces statistiques ne tiennent pas encore compte des habitants arrivés depuis dans le secteur du Trapèze, soit environ 5 500 en 2013, et des nouveaux emplois créés (5 500 en 2013).

Densité de population



Note de lecture :

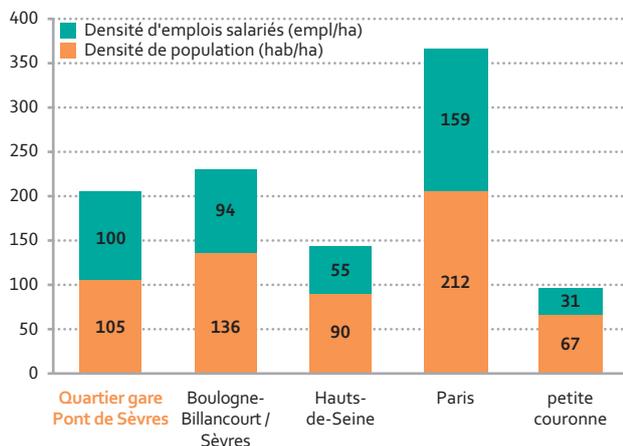
Les statistiques correspondent aux données collectées lors de la constitution du fichier fiscal 2010 et ne prennent donc pas en compte les populations arrivées depuis dans les nouvelles constructions du quartier.

Population et emplois dans le quartier de gare du Pont de Sèvres

Quartier de gare du Pont de Sèvres	Population	Emplois
Quartier	24 326	23 168
2 km	155 474	118 227
4 km	428 509	243 940

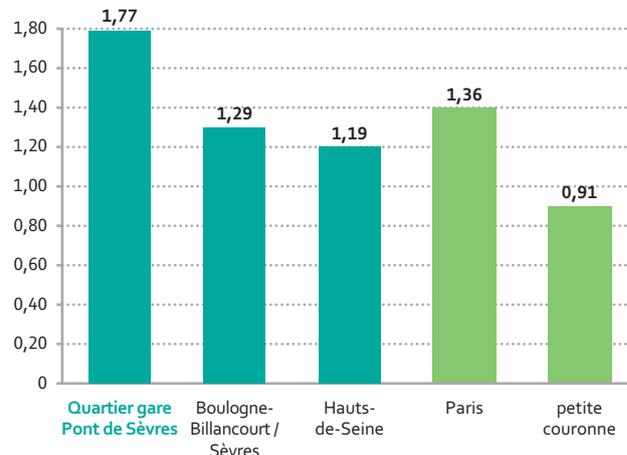
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Une rive nord et l'île Seguin en mutation, des équipements métropolitains en rive sud

Le quartier de gare du Pont de Sèvres est coupé en deux par la Seine, la partie sud-est de Boulogne-Billancourt se structure aujourd'hui autour de l'avenue du Général Leclerc, support d'une centralité mixte, reliant le Pont de Sèvres et le centre-ville et sous laquelle circule la ligne 9 du métro. La ZAC Seguin-Rives de Seine est quant à elle en cours d'achèvement et devrait voir son attractivité s'accroître très rapidement. Sur l'autre rive et ses pentes abruptes, les centralités sont moins évidentes, hormis le long de la Grande Rue à Sèvres. C'est pourtant de ce côté que l'on trouve de grands équipements métropolitains : le Parc et le Bureau international des poids et mesures (BIPM) à Sèvres, le Musée National de la Céramique et le Parc nautique de l'île Monsieur à Sèvres et le CNRS à Meudon.



Source : Apur mars 2014



Avenue du Général Leclerc, Boulogne-Billancourt



Rue de Sèvres, Boulogne-Billancourt

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Des activités et équipements en bord de Seine, des logements de standing sur les hauteurs

À Boulogne-Billancourt, le tissu urbain autour de l'avenue du Général Leclerc est un tissu dense de centre-ville peu ancien avec ses bureaux, ses immeubles de logements collectifs à la fois mitoyens mais aussi discontinus, ses emprises commerciales... La ZAC Seguin-Rives de Seine et encore en chantier. Le secteur dit « du Trapèze » s'achève et les chantiers démarrent sur l'île Seguin. Côté Sèvres, une zone de bureaux s'est développée au pied du Parc de Brimborion, tandis que, sur les hauteurs, de très belles résidences individuelles ou collectives jouissent d'une vue imprenable sur la capitale.

Fonctions dominantes

Logement

-  discontinu 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 urbanisme

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 septembre 2014



Bureaux, vue depuis le Parc de Billancourt



Rue de Bellevue, Boulogne-Billancourt

3.2. Des bâtiments de belle hauteur

Le quartier de gare du Pont de Sèvres est l'un des quartiers de la ligne 15 sud comprenant les bâtiments les plus hauts. Près d'un quart des surfaces bâties (24 %) appartient à des constructions de plus de 25 m et plusieurs d'entre elles dépassent même les 37 m. C'est le cas par exemple des Tours du Pont de Sèvres, de la Cité du Pont de Sèvres, du Trident ou, construite plus récemment, de la tour Horizons. Dans le secteur du Trapèze, les nouveaux bâtiments sont pour la plupart compris entre 25 et 27 m.

Hauteurs des bâtiments

- gare
 - périmètre 800m
- Hauteurs des bâtiments**
- moins de 7 m
 - 7 à 15 m
 - 15 à 25 m
 - 25 à 37 m
 - plus de 37 m

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



Note de lecture :

La carte et les statistiques associées ont été élaborées à partir d'une photo aérienne de 2012 et ne prennent donc pas en compte les nouvelles constructions réalisées depuis dans le quartier.

Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare de Pont de Sèvres



Sources : Apur (2013) à partir de Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013

3.3. Des densités bâties élevées dans la majeure partie du quartier

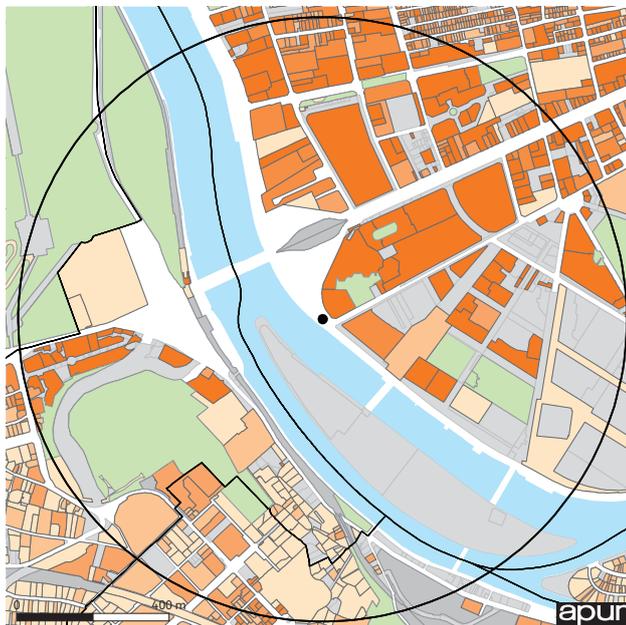
Côté Boulogne-Billancourt, les densités bâties apparaissent élevées avant même la livraison totale du programme de la ZAC du Trapèze. En effet, on constate des densités bâties supérieures à 3 sur bon nombre de parcelles au nord de l'avenue du Général Leclerc ainsi qu'au sud de celle-ci, dans des parcelles déjà construites en 2011 dans la ZAC. À l'ouest, côté Sèvres, les densités bâties sont moins fortes et souvent inférieures à 1 et s'y trouvent de grands espaces verts, comme le sud du Parc de Saint-Cloud et le Parc du Brimborion.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
 - périmètre 800m
- Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle***
- 0,5 et moins
 - de 0,5 à 1
 - de 1 à 2
 - de 2 à 3
 - plus de 3
- espaces verts
 - non renseigné
 - emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle

Sources : DRIEA, MAJIC DGFIP 2011, BD Parcellaire © IGN2011



3.4. Des tissus contrastés de part et d'autre de la Seine

Rive gauche de la Seine, à Sèvres et Meudon, le tissu s'est développé en fonction de la topographie, caractérisée par une forte pente donnant vue sur la Seine. Le long des rues en lacets, des villas parfois imposantes et des logements collectifs regardent vers la Seine, tandis que près de l'échangeur routier se sont installés des immeubles de bureaux. Sur la rive droite, autour de l'axe majeur de l'avenue du Général Leclerc, le bâti alterne entre une composition structurante à l'alignement de la voirie (front urbain sur l'avenue du Général Leclerc et dans le secteur du Trapèze) et plus libre ou sur dalle (ensembles de logements collectifs « Bellevue » ou Cité du Pont de Sèvres).



Rue Yves Kermen, Boulogne-Billancourt



Rue Marcel Bontemps, Boulogne-Billancourt



Chemin des Lacets, Meudon

3.5. Un quartier récent

Le quartier de gare du Pont de Sèvres connaît de grandes mutations de son tissu depuis les années 1950. La période des Trente Glorieuses (1949-1975) a vu le développement de la partie nord de l'avenue du Général Leclerc, avec par exemple la construction de grands ensembles d'habitation. Entre 1976 et 2000, d'autres grandes opérations de logements ont vu le jour, comme la cité du Pont de Sèvres, ou de bureaux, du côté de Sèvres, le long de la Grande Rue. À partir des années 2000, la ZAC Seguin – Rives de Seine, entame la vaste reconversion du site des anciennes usines Renault, encore en cours.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

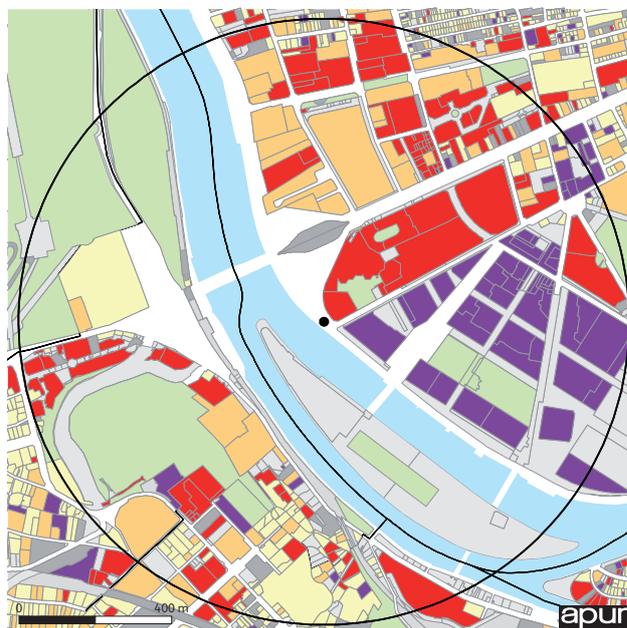
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

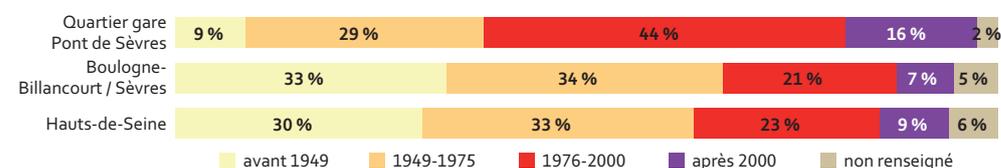
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

Source : DGFIP 01/01/2011
 Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFIP (au 01/01/2011)

3.6. Un cadre végétal remarquable

Le quartier de gare du Pont de Sèvres est d'abord marqué par la présence de la Seine, dont les rives constituent un cadre végétal agréable, particulièrement du côté de Sèvres et Meudon avec le parc nautique de l'île de Monsieur et le parc de Brimbordon. La rive droite n'est pas dépourvue d'espaces verts : parcs publics et mails plantés (parc de Billancourt, jardin Farman et mail du Maréchal Juin), mais également des éléments végétaux participant à l'agrément végétal du quartier, comme les hauts arbres d'alignement le long de la Seine ou les délaissés du nœud routier.

Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m
- bâtiments

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



Note de lecture :

La carte et les statistiques associées ont été élaborées à partir d'une photo aérienne de 2012 et ne prennent donc pas en compte les nouvelles constructions réalisées depuis dans le quartier.

Hauteurs de la végétation dans le domaine public et les espaces privés

- gare
- périmètre 800m

Espaces privés

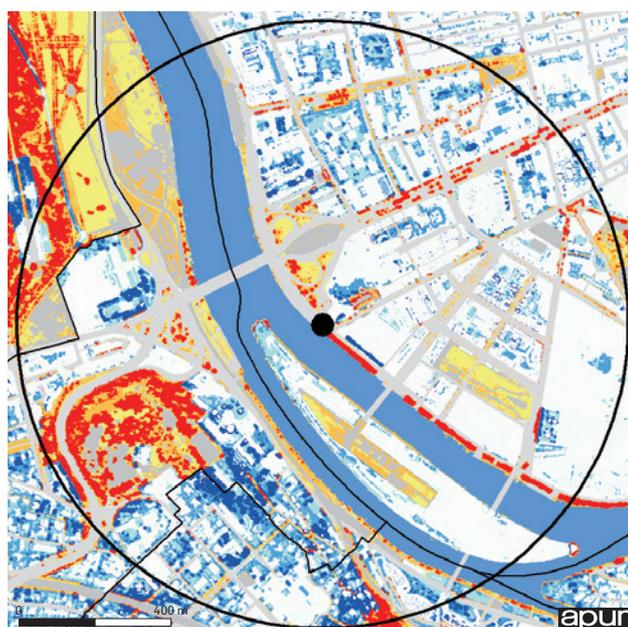
- Hauteurs de la végétation
- moins de 1 m
 - de 1 à 10 m
 - plus de 10 m

Domaine public

Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

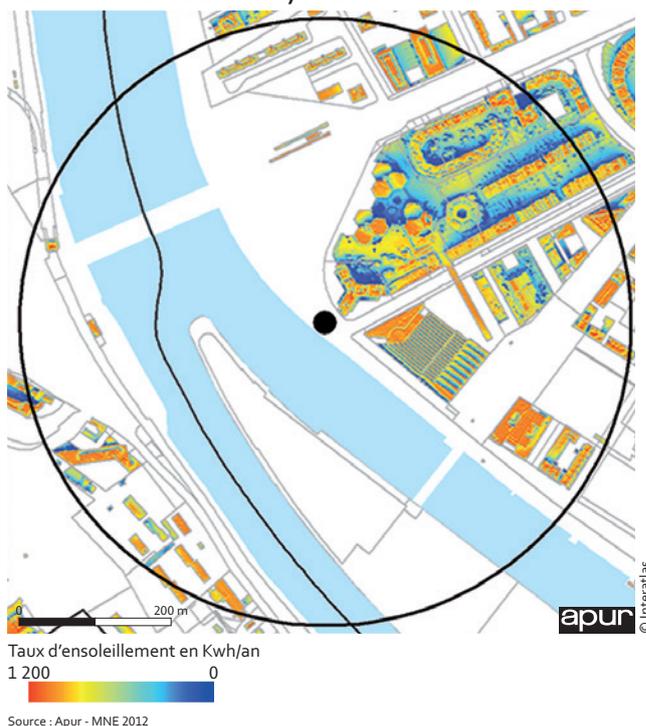
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



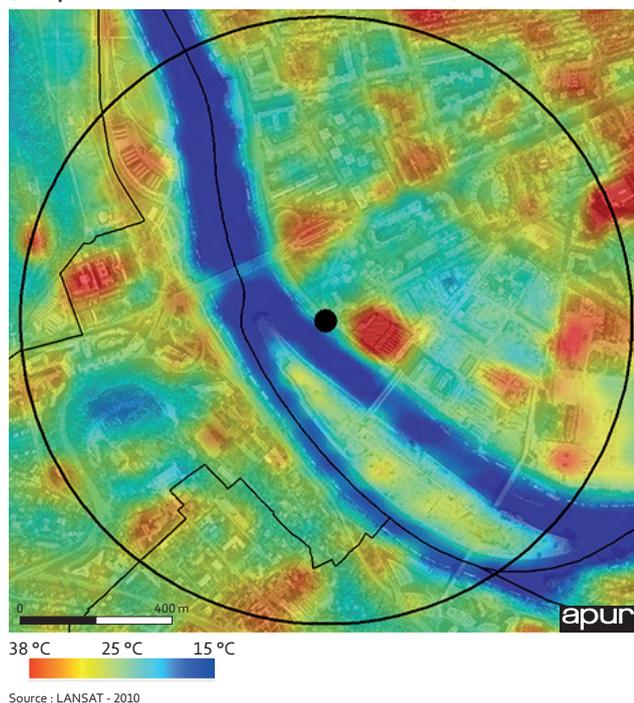
3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des hauts immeubles dégagés de l'ombre peuvent présenter un potentiel d'ensoleillement intéressant, comme l'immeuble d'habitation situé à l'extrémité sud-est du rayon.
- Des relevés thermographiques d'été permettent d'observer la formation d'îlots de chaleur urbains au niveau par exemple du Musée National de la Céramique de Sèvres ou du bâtiment « 57 Métal » non occupé actuellement. La Seine et les espaces plantés (parcs et jardins) jouent à l'inverse un rôle de régulateur thermique.
- Des relevés thermographiques d'hiver peuvent révéler des déperditions de chaleur significative, au niveau par exemple du bâtiment Trident et des tours du Pont de Sèvres.

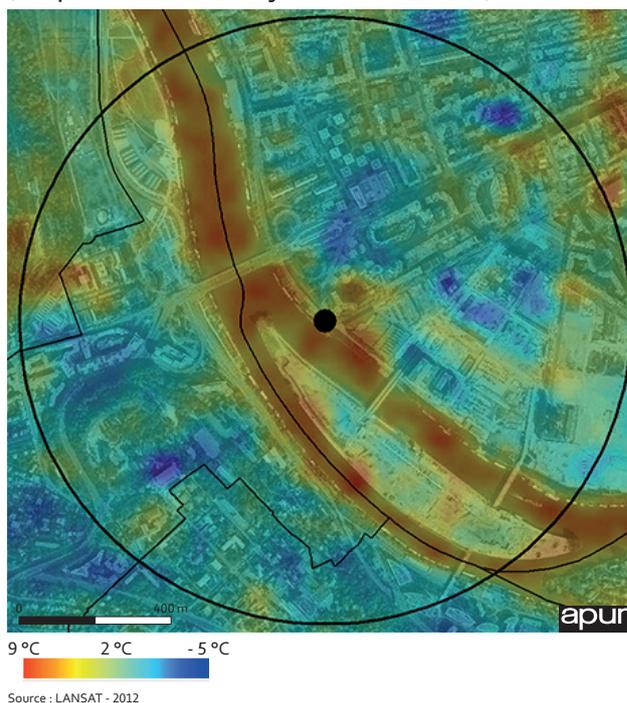
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



Thermographie d'été
(température au sol le 20 août 2010 à 10h30)



Thermographie d'hiver
(température au sol le 14 janvier 2012 à 10h00)



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

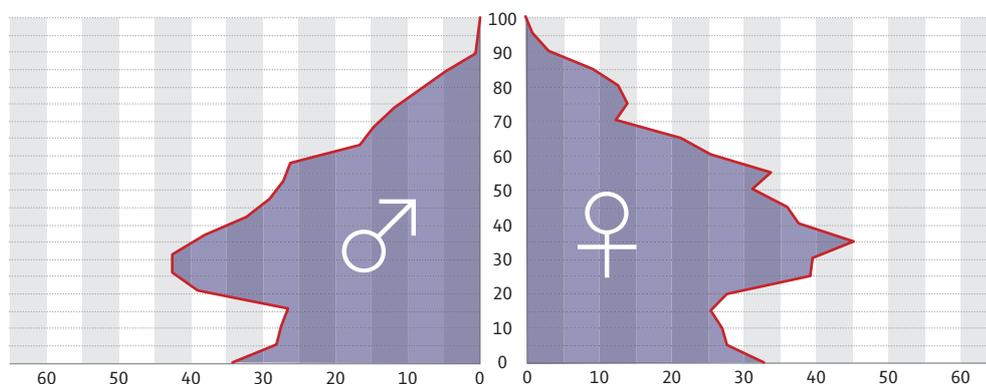
4.1. Un quartier où 40 % des actifs sont cadres

La population du quartier de gare du Pont de Sèvres a augmenté à un rythme soutenu entre 1999 et 2010 (+16 %) jusqu'à atteindre 24 326 habitants. C'est aussi une population jeune, avec 26 % de moins de 18 ans, contre 21 % seulement dans les communes de rattachement de la gare et 24 % dans les Hauts-de-Seine. En revanche on retrouve dans le quartier la prédominance de cadres qui caractérise le département des Hauts-de-Seine, elle est toutefois moins accentuée dans le quartier de gare que dans les communes de rattachement de Boulogne-Billancourt et Sèvres. Dans ces communes comme dans le quartier de gare, le taux de chômage est bas (8,5 % parmi les actifs du quartier et 8,9 % parmi les actifs des communes de rattachement de la gare).

	Quartier gare Pont de Sèvres	Boulogne-Billancourt/Sèvres	Hauts-de-Seine	Paris	petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	24 236	129 948	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 16,0 %	+ 6,4 %	+ 10,0 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	26,1 %	21,1 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	13,9 %	15,5 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	23 168	94 249	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	17,6 %	44,5 %	36,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	39,3 %	26,3 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	1,77	1,29	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	12,0 %	11,6 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %

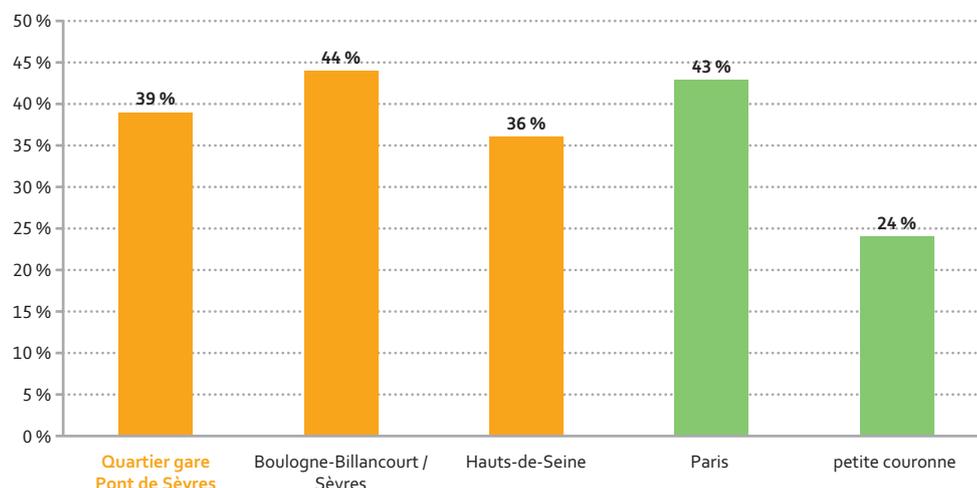
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare du Pont de Sèvres (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

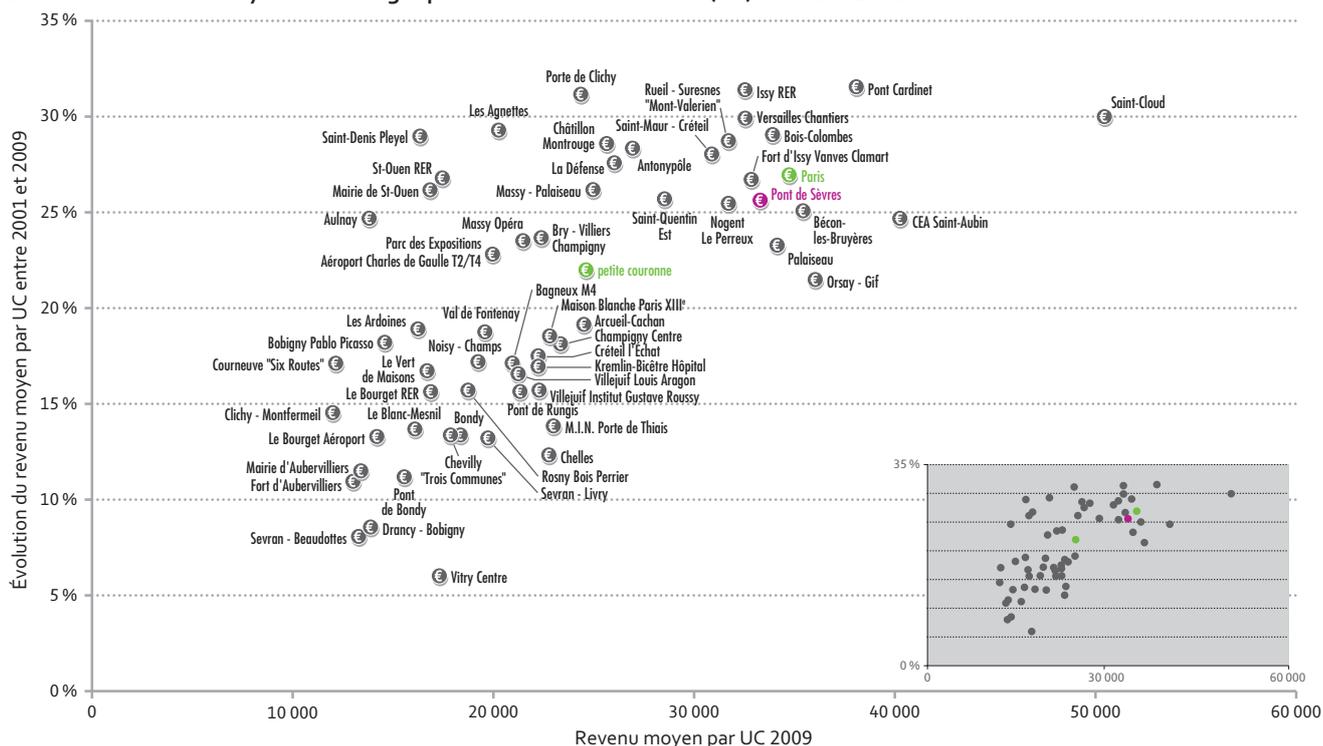


Source : Insee Recensement 2010

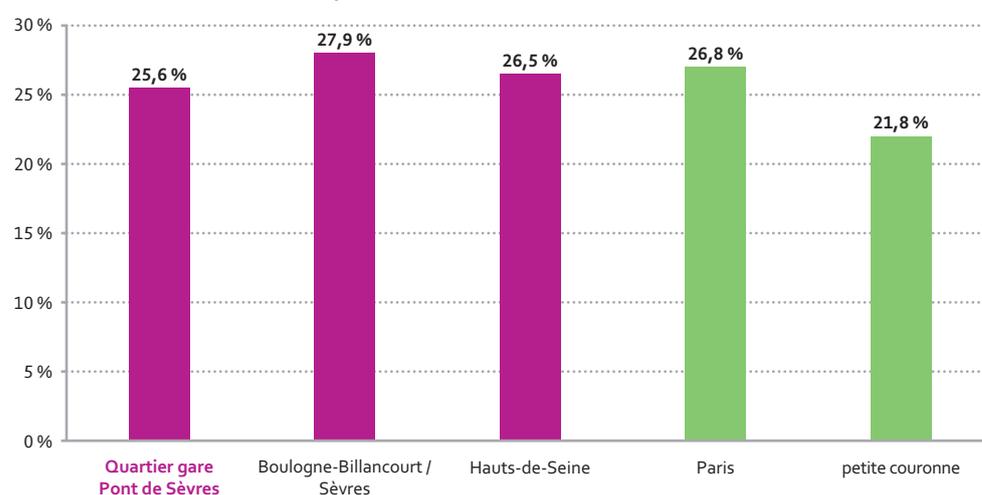
4.2. Le revenu moyen des ménages est élevé et en progression

Le revenu moyen des ménages du quartier de gare du Pont de Sèvres est de 33 312 € par an (et par unité de consommation), soit un niveau supérieur à ce que l'on observe dans la plupart des autres quartiers de gare du métro du Grand Paris et le niveau le plus élevé de tous les quartiers de gare de la ligne 15 sud. Il a progressé un peu plus vite à Pont de Sèvres que la moyenne entre 2001 et 2009. Cependant ce revenu moyen des ménages du quartier de gare est inférieur de près de 5 000 € à celui de l'ensemble des ménages résidant à Boulogne-Billancourt (38 737 €) ou Sèvres (38 267 €). Les ménages à bas revenus ne représentent que 12 % des ménages du quartier, contre 14 % des ménages du département et 20 % des ménages résidant en petite couronne.

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



Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

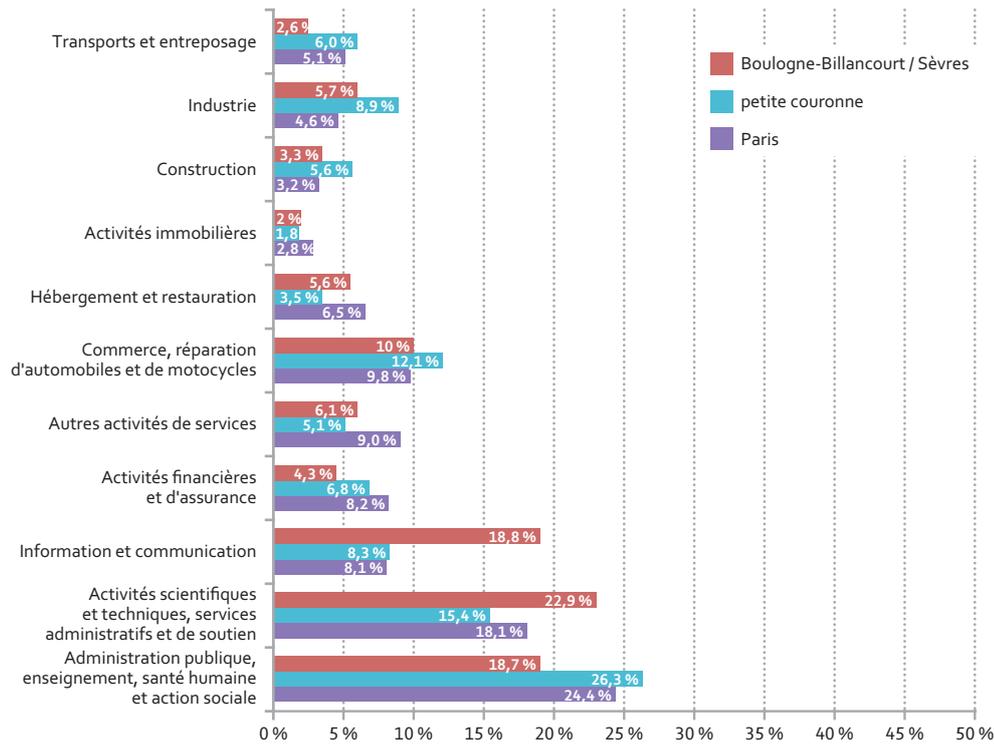


Source : Insee Recensement 2010

4.3. À Boulogne-Billancourt et à Sèvres, une diversité des secteurs d'activité

Les emplois présents dans les communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres se partagent entre trois secteurs d'activité principaux : « activités scientifiques et techniques » (23 %), « administration, enseignement, santé » (19 %) et « information et communication » (19 %). Cette dernière catégorie apparaît d'ailleurs surreprésentée par rapport à l'échelle de la petite couronne (2 fois moins importante). Dans le quartier, outre les emplois liés aux divers équipements tels que les ensembles scolaires et de recherche ou les musées, on remarquera les employeurs suivants : Renault, Amaury Sports Organisation et L'Équipe, Michelin, le laboratoire Roche ou encore BeIn Sports et General Electric.

Emplois par secteur d'activité dans les communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres

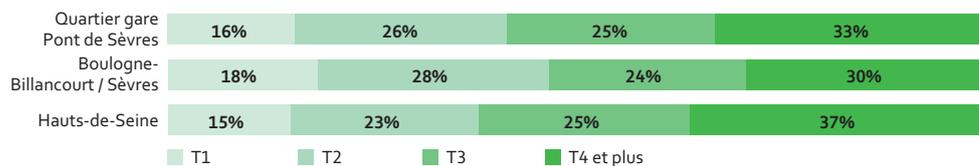


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Presque 100 % d'habitat collectif

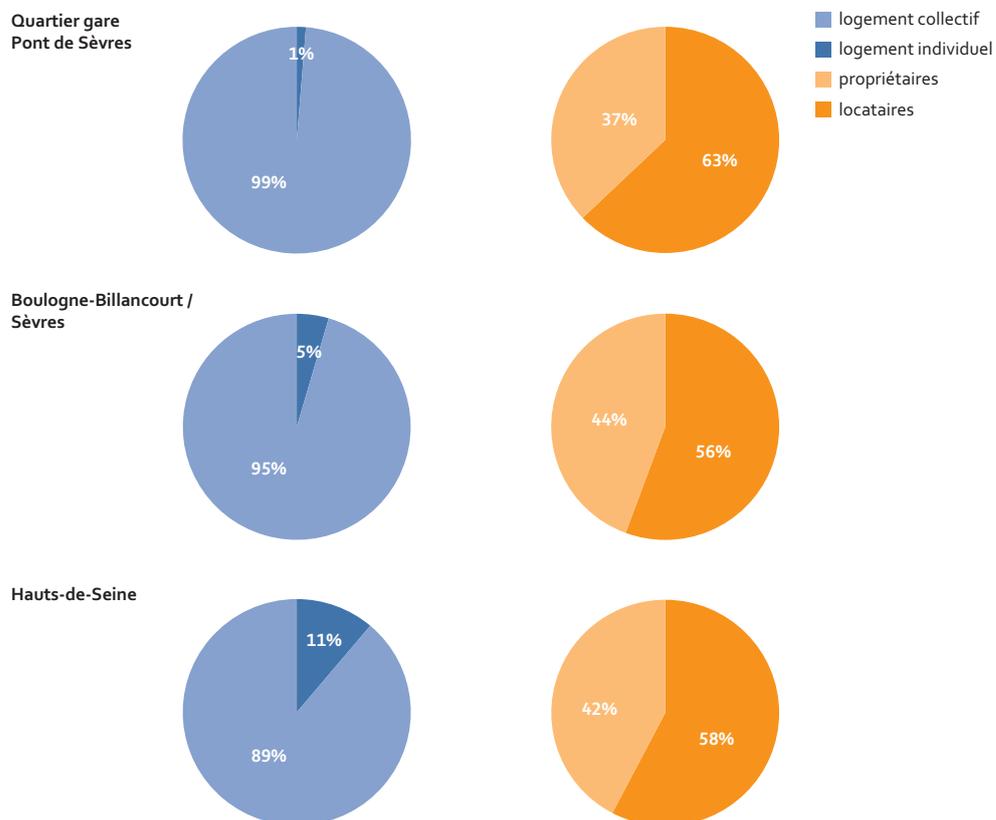
Le parc de logements du quartier de gare du Pont de Sèvres (10891 logements au total) est presque entièrement fait d'habitat collectif (99 %). Il se distingue aussi de celui des communes de rattachement de la gare par un poids moindre des petits logements : 1 et 2 pièces représentent 42 % des logements contre 46 % à Boulogne et Sèvres mais 38 % seulement de l'ensemble des logements de petite couronne. La part des propriétaires est limitée, plus que dans les communes de rattachement de la gare ou le département. La part des logements sociaux est de 13,86 % à Boulogne-Billancourt (taux SRU au 01/01/2013) et de 25 % dans le quartier de gare, comme à Sèvres. Le taux de logements sociaux dans la ZAC Seguin-Rives de Seine s'élève à 44 %.

Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFiP (au 01/01/2011)

Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

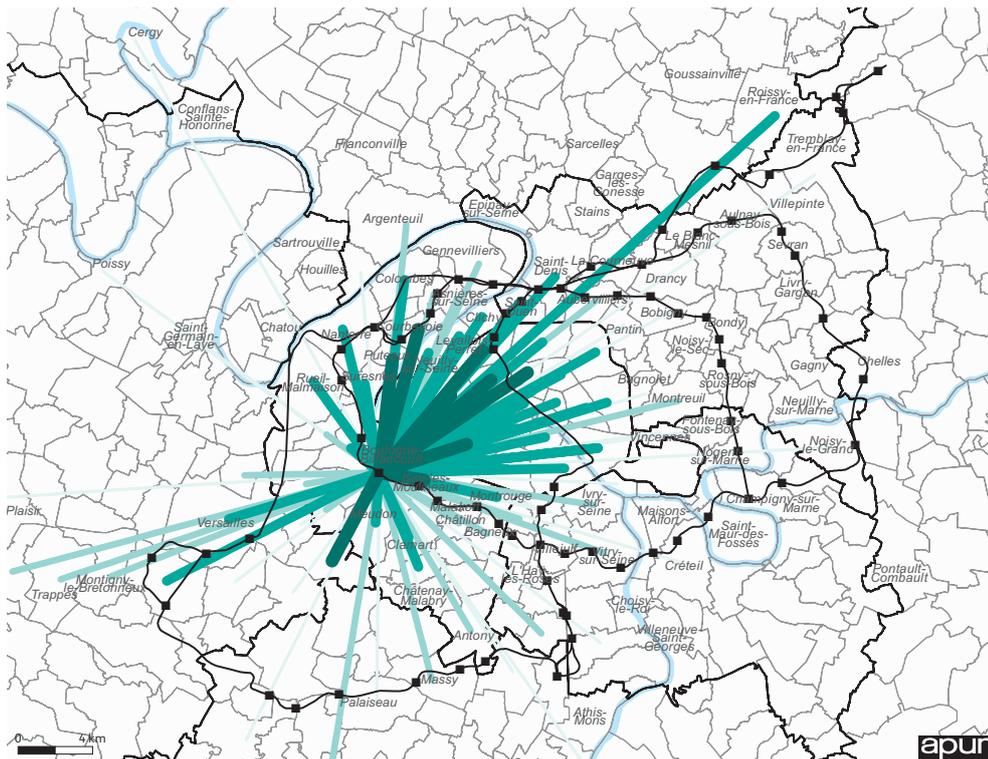


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des communes qui attirent des actifs de l'ensemble de la métropole

L'analyse des déplacements domicile-travail des actifs des communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres confirme le déséquilibre du taux d'emploi en faveur des emplois observé dans ces communes (1.29). En effet, quasiment 1 actif sur 3 réside et travaille dans ces communes. L'oursin représentant les provenances des actifs travaillant à Boulogne et Sèvres, d'une envergure plus grande que celui des destinations des actifs résidant dans ces communes, montre des communes d'origine situées dans l'ensemble de la métropole, à commencer par Paris, mais aussi Suresnes ou Clamart pour les plus proches, et Montreuil, Argenteuil ou Montigny-le-Bretonneux. Quant aux actifs résidant dans les communes de rattachement de la gare, ils vont travailler à Paris, La Défense ou Vélizy-Villacoublay.

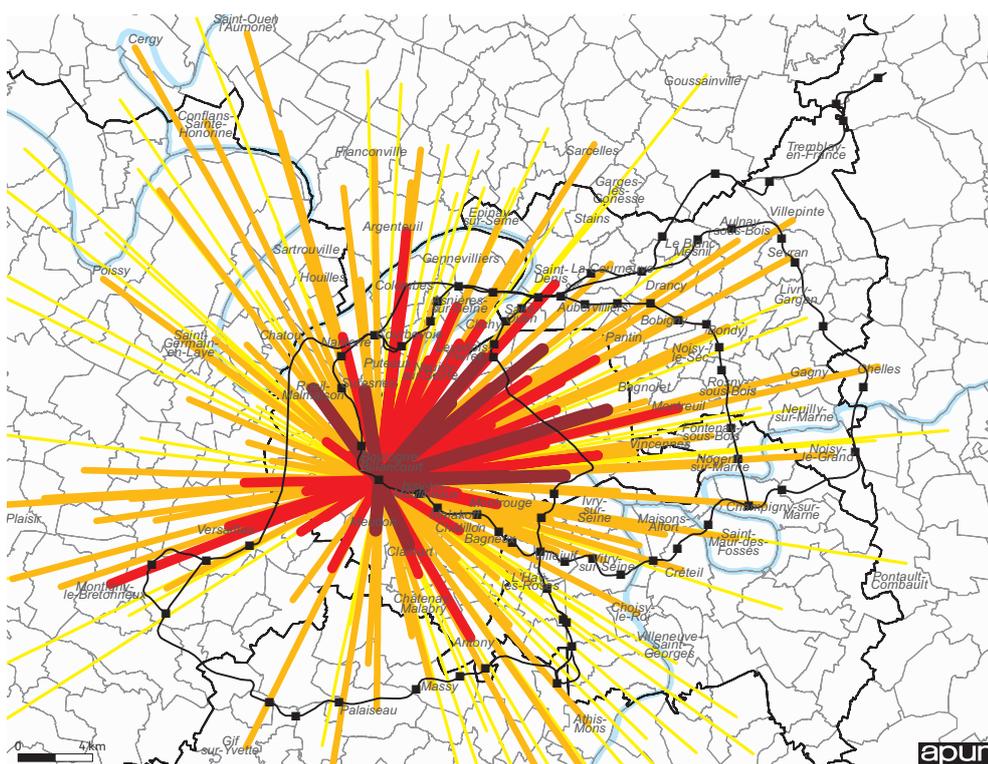


Où travaillent les actifs habitant à Boulogne-Billancourt / Sèvres

- 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 : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant à Boulogne-Billancourt / Sèvres

- 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 : Insee Recensement 2010

21 228 actifs travaillent dans leur commune de résidence (Boulogne + Sèvres). Ils représentent **31,6 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité accrue au nord et au sud de la métropole

Depuis le quartier de gare du Pont de Sèvres, desservi par la ligne 9 du métro, il est actuellement possible d'atteindre Paris (à l'exception de la frange est) et l'ouest de la métropole par un trajet en transports en commun de 45 minutes maximum. Le réseau du Grand Paris, une fois achevé à l'horizon 2030, devrait permettre de plus que doubler le territoire métropolitain (+131 %) et les emplois (+63 %) accessibles. C'est ainsi par exemple qu'une grande partie du nord et du sud de la métropole sera désormais accessible.

Aires d'accessibilité de la métropole par les principaux transports en commun

- RGPE
- autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
- gare de départ

Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

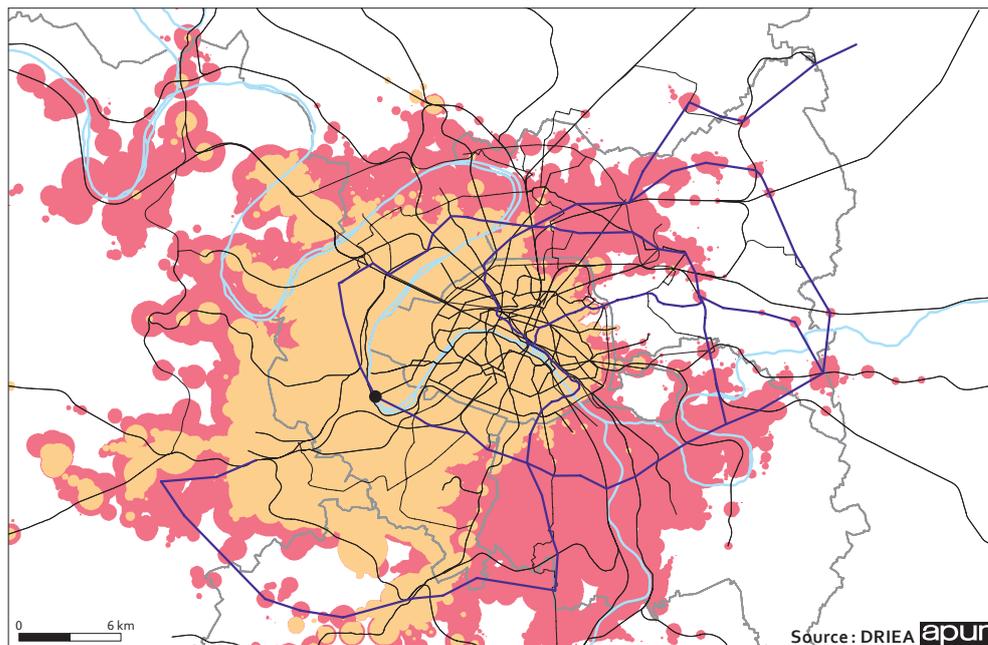
- 2013
- horizon 2030

Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.

Sources : DRIEA, SCEP 2013

Évolution de l'accessibilité depuis la gare du Pont de Sèvres pour un trajet de 45 min. en transports en commun :

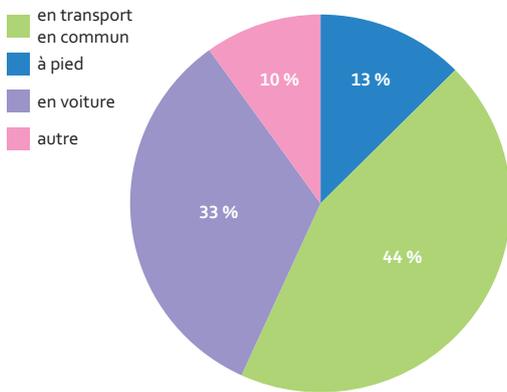
Territoire : + 131 %
Emplois : + 63 %



5.3. Un tiers des actifs utilisent leur voiture pour aller travailler

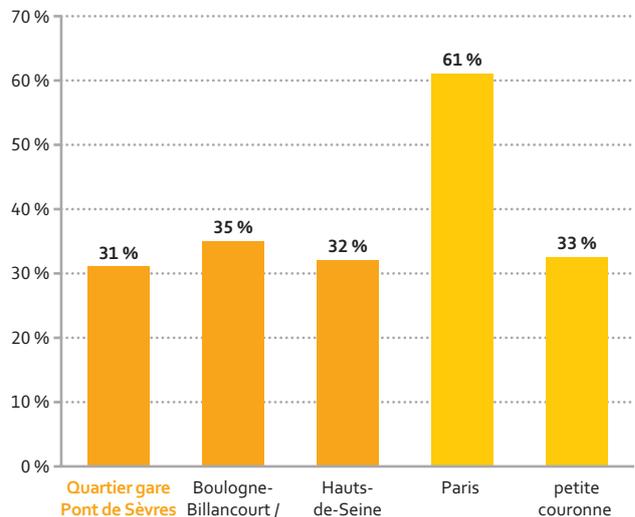
Seuls 44 % des actifs utilisent le réseau de transports en commun pour les déplacements domicile-travail et un tiers a recours à la voiture. La part des ménages qui ne possèdent pas de voiture est plus faible que dans l'ensemble des communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres, mieux desservies que le quartier de gare du Pont de Sèvres, et plus faible aussi que dans les Hauts-de-Seine ou la petite couronne.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4. Une accessibilité partielle du quartier

La situation de la gare au niveau de la station de métro n° 9, avec un accès sur le quai Georges Gorse, permet actuellement une accessibilité piétonne satisfaisante sur la partie du quartier située à Boulogne-Billancourt, grâce notamment au nouveau maillage viaire réalisé dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Seguin - Rives de Seine. La rive gauche de la Seine, accessible depuis la gare seulement via le pont de Sèvres (en attendant l'ouverture des accès par les ponts Seibert et Daydé), ne permet à l'inverse pas encore d'atteindre Sèvres et Meudon par un trajet de moins de 10 minutes à pied.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

- gare
- rayon de 800 m
- coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- accessibilité à 500 m (hypercentre)
- accessibilité à 1 000 m (RGPE, RER)

Source : Apur 2013



Note de lecture :

Accessibilité piétonne à 500 m : Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 5 minutes environ depuis la gare du Grand Paris

Accessibilité piétonne à 1 000 m : aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 15 minutes

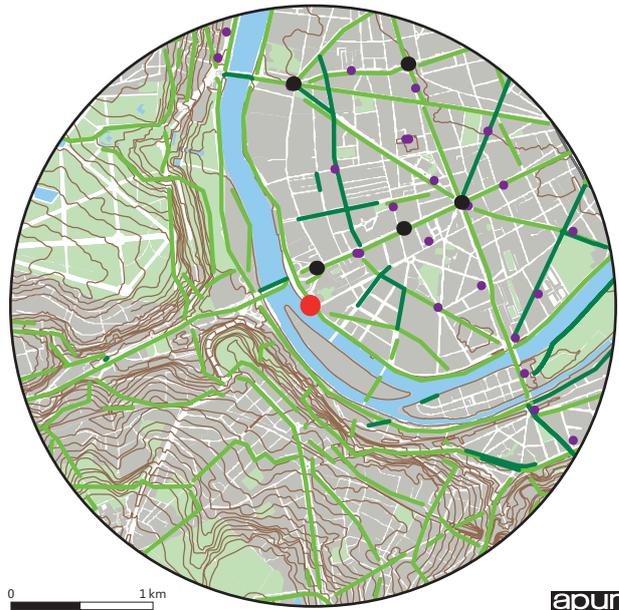
Le quartier de Pont de Sèvres présente des limites en termes d'accessibilité cyclable. Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, d'une part la topographie est défavorable à l'usage du vélo du côté de Sèvres et Meudon, d'autre part les aménagements de pistes cyclables sont peu nombreux à Boulogne-Billancourt, malgré l'implantation du réseau Vélib'.

Dans un rayon de 2 km autour de la gare, le réseau de bus apparaît structuré en fonction des stations de la ligne 9 du métro (Pont de Sèvres, Billancourt et Marcel Sembat) et du T2 longeant la Seine et les rues de Saint-Cloud et Troyon. Si le maillage du réseau de bus ne semble pas très dense, les fréquences de passage en heures de pointe sur les axes du pont de Sèvres, de la rue de Sèvres, de l'avenue André Morizet, et du Boulevard Jean Jaurès sont relativement élevées.

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

-  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)

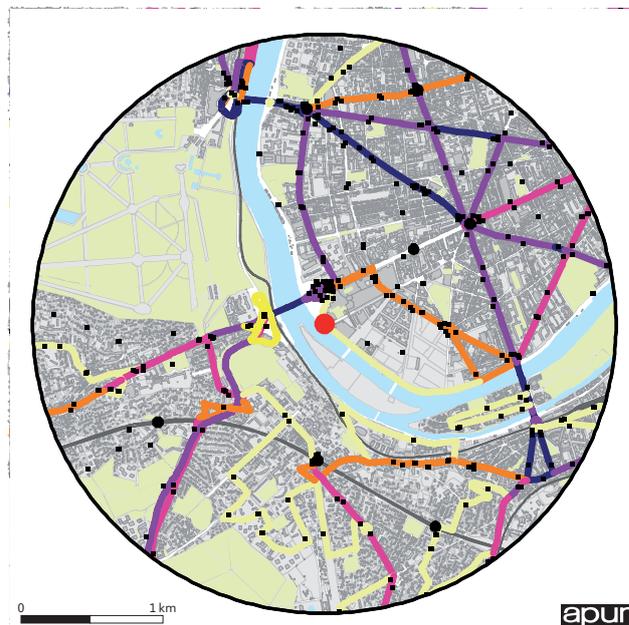
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92 2013



Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

-  1 à 4 bus/heure/sens
-  4 à 6 bus/heure/sens
-  6 à 10 bus/heure/sens
-  10 à 20 bus/heure/sens
-  20 à 40 bus/heure/sens
-  plus de 40 bus/heure/sens
-  gares RGPE
-  Transilien, RER et métro
-  arrêt bus

Source : STIF 2012



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

6.1. Une construction dynamique de logements et de bureaux

Le quartier de gare du Pont de Sèvres a été le cadre de nombreuses opérations de construction de logements comme de bureaux. 281 000 m² de logements et 215 000 m² de surfaces d'activités y ont été autorisés entre 2000 et 2012. Le rythme des autorisations de construire s'est accentué à partir de 2006 et est resté soutenu depuis. Les surfaces autorisées dans le quartier de gare représentent presque le tiers de l'ensemble des m² de logement et d'activités autorisés dans les communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres.

Près de 60 % des surfaces d'activités créées correspondent à des bureaux, 22 % à des services publics et 11 % à de nouveaux hôtels.

Construction (2000-2012)	Quartier gare Pont de Sèvres	Boulogne-Billancourt/Sèvres
Surface de logements autorisés (m ²)	281 158	692 251
dont m ² de logements sociaux (en %)	4 %	7 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	292	654
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2006-2012	495	909
Taux de construction (nombre de logements autorisés de 2000-2012/parc des résidences principales)	35 %	14 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	215 045	778 220

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

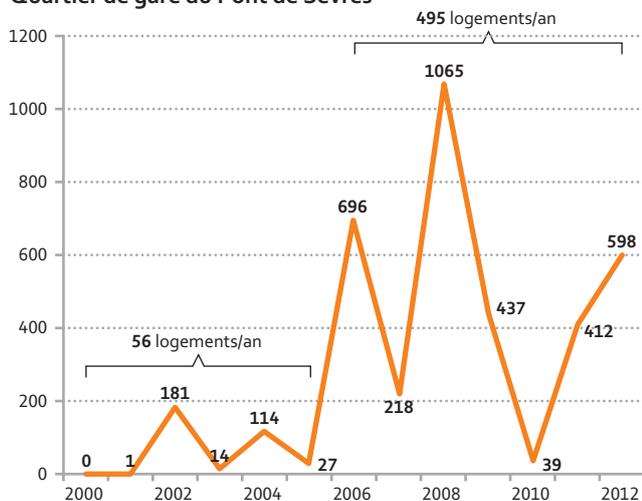
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Pont de Sèvres (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

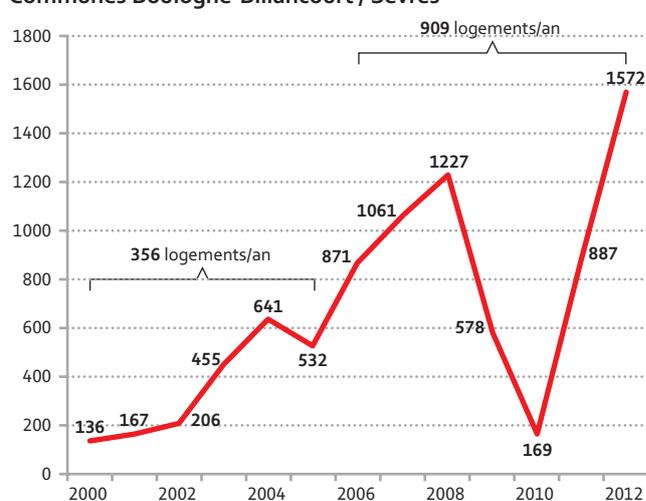
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare du Pont de Sèvres



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Communes Boulogne-Billancourt / Sèvres



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. De grandes opérations mixtes concentrées à Boulogne-Billancourt

Les cartes représentant les permis autorisés entre 2000 et 2012 montrent que toutes les opérations sont concentrées dans le quart nord-est du quartier à Boulogne-Billancourt. Elles montrent aussi que les opérations sont toutes ou presque de grande envergure (toujours supérieures à 2 000 m²) et mixtes, localisation des surfaces de logements et d'activité se confondant assez largement et correspondent au périmètre de la ZAC Seguin-Rives de Seine.

Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

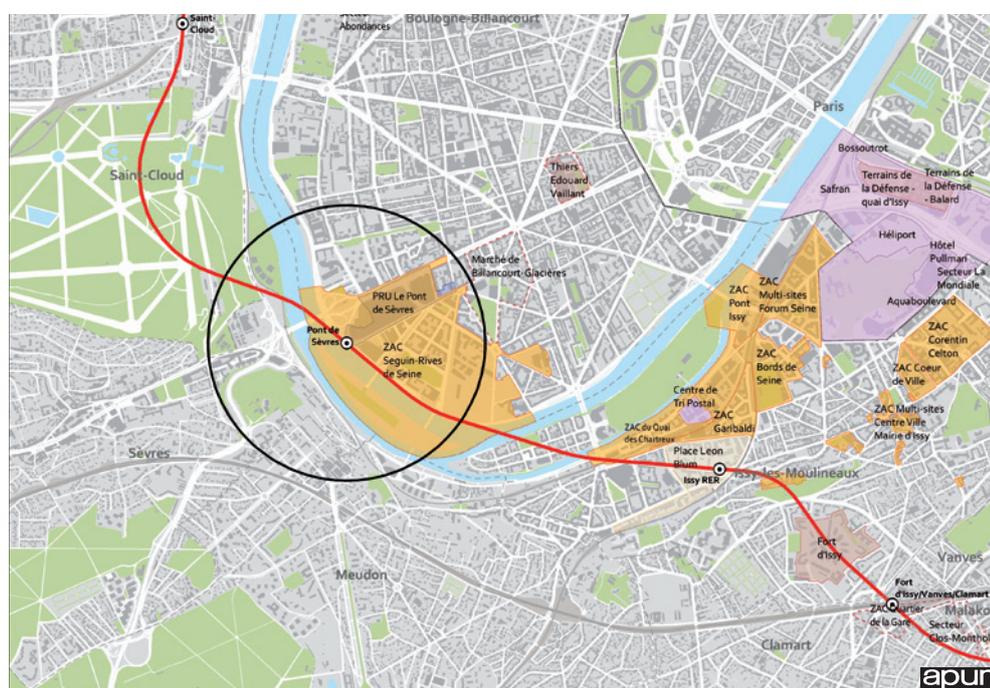


6.3. Un important secteur de projet

Le quartier de gare du Pont de Sèvres comprend dans son périmètre trois secteurs de projet bien distincts, situés du côté de Boulogne-Billancourt : la ZAC Seguin-Rives de Seine, composée des deux secteurs du Trapèze et de l'Île Seguin, à l'endroit de l'ancien site Renault, et le secteur correspondant au projet de rénovation urbaine (PRU) de Pont de Sèvres, entre l'avenue du Général Leclerc, la rue du Vieux Pont de Sèvres et la rue Castéja. Le renouveau du quartier de gare a donc précédé l'arrivée de la future gare du RGPE et les projets, d'ores et déjà bien engagés, devraient pour la plupart être livrés à l'heure où le métro accueillera ses premiers voyageurs.

Dans la ZAC Seguin-Rives de Seine, la programmation du secteur du Trapèze (37,5 hectares) vise à terme (2018) la construction de 352 300 m² de logements (dont 1/3 de logements sociaux), soit 5 000 logements environ, et 223 100 m² de bureaux. Les 86 600 m² d'équipements, activités et commerces se répartiront en surfaces commerciales de proximité et en équipements publics (médiathèque, groupe scolaire, crèches) insérés dans le tissu nouvellement constitué. La partie ouest du trapèze est aujourd'hui achevée, et la partie est, quant à elle, est bien avancée.

Le secteur de l'île Seguin accueillera quant à lui plusieurs équipements publics d'envergure, à vocation culturelle notamment, comme les emblématiques Cité musicale sur la pointe aval et le



Secteurs d'aménagement

-  périmètre 800m
-  ZAC à l'étude
-  ZAC en cours
-  autre secteur de projet en cours
-  Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
-  périmètre d'étude engagée
-  périmètre de réflexion

Source : Apur 2015

Éléments des opérations d'aménagement (surfaces créées)

	Le Trapèze (ZAC Seguin-Rives de Seine)	Île Seguin (ZAC Seguin-Rives de Seine)	PRU Pont de Sèvres
Commune	Boulogne-Billancourt	Boulogne-Billancourt	Boulogne-Billancourt
Date d'achèvement (prévision)	2018	2020	2020
Nombre de logements (estimation)	5 000 (créés)		2 240 (réhabilitation) dont 1 257 logements sociaux
Logement (m ²)	352 300	42 000 (hébergement)	
dont logements sociaux (m ²)	117 433		
Bureaux (m ²)	223 100	112 000	82 000 (réhabilitation)
Activités (m ²)			
Équipements (m ²)	86 600 (dont 17 000 m ² de commerces et activité de bureaux)	84 000 (culture) + 4 500 (sports)	3 578
Commerces (m ²)		12 500	6 200 (23 commerces dont un pôle santé)
Surface totale (m ²)	662 000	255 000	
Aménageur	SAEM Val de Seine Aménagement	SAEM Val de Seine Aménagement	
Urbaniste/architecte/coordonateur	AAUPC (Patrick Chavannes)/ Agence Laverne	Atelier Jean Nouvel/ Michel Desvigne Paysagistes	

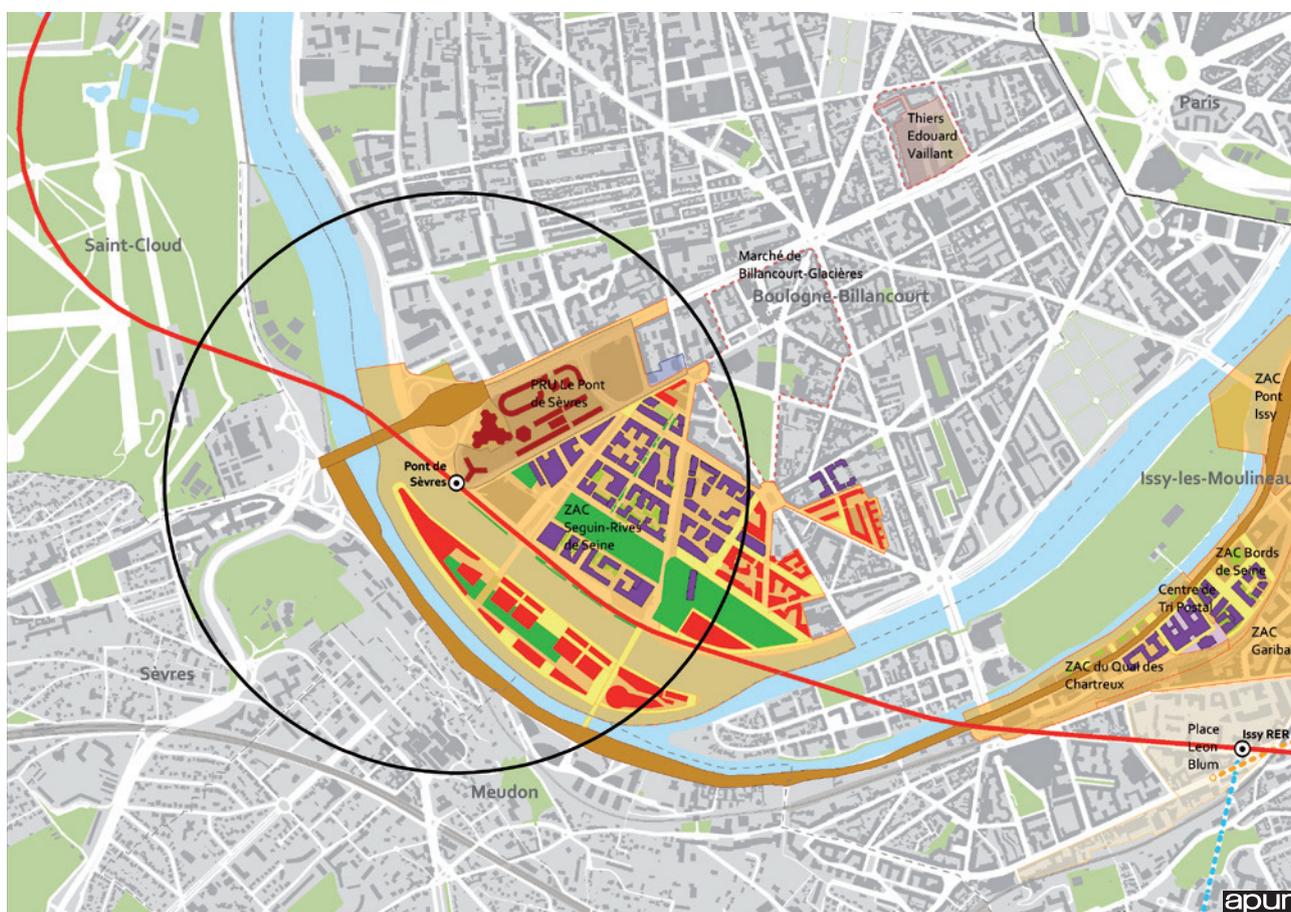
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, avril 2015

R4, espace dédié à l'art contemporain, ainsi que le Globe, dédié aux arts du cirque, sur la pointe amont. 112 000 m² de bureaux sont également prévus.

Dans le cadre du PRU du Pont de Sèvres, les projets incluent la réhabilitation des immeubles d'habitation, la réorganisation des espaces commerciaux et du pôle santé et la requalification et création d'espaces publics. En tout, ce sont plus de 2 000 logements qui seront réhabilités, dont environ 1 250 logements sociaux du parc de Paris Habitat. Les Tours (82 000 m² de bureaux) font l'objet d'une rénovation importante en termes d'enveloppe et de performances énergétiques, dans le cadre du projet Citylights.

En termes d'espaces publics, les circulations piétonnes sont améliorées à plusieurs endroits du quartier : plusieurs accès depuis la gare de Pont de Sèvres jusqu'au secteur du Trapèze sont créés, le « Forum » est réaménagé et les accès à l'île via des ponts réhabilités ou passerelles sont en projet.

En ce qui concerne les projets de transports dans le quartier, la ligne 15 sud sera créée en interconnexion avec la ligne 9 du métro à partir de 2022. La gare de Pont de Sèvres constituera alors le terminus ouest de la ligne, jusqu'à l'échéance de 2025, où la ligne 15 sera étendue jusqu'à Nanterre et en 2027 jusqu'à Saint-Denis Pleyel.



Projets d'aménagement et de transport

○ périmètre 800m	Projets en cours	Secteur d'aménagement
■ TCSP, TZen : chantier - étude	■ bâti en projet	■ ZAC à l'étude
■ Tramway : chantier - étude	■ bâti requalifié	■ ZAC en cours
■ Métro : chantier - étude	■ bâti réalisé	■ autre secteur de projet en cours
■ RER : étude	■ création de l'espace public requalification de l'espace public	■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
■ RGPE : étude	■ espace vert en projet	■ périmètre d'étude
	■ espace vert privé en projet	■ périmètre de réflexion

Sources : Apur 2015, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

	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 salariés	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, 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
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	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 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 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 2010
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	Nb. 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 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 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 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 min.	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
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
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 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CDT	Contrat de développement 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
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme local de l'habitat
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
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-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

Monographie du quartier de gare du Pont de Sèvres — Ligne 15 ouest

L'observatoire des quartiers de gare est né de la volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse des quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil doit permettre d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

La mise en œuvre de l'observatoire est le résultat d'échanges entre la Société du Grand Paris, la DRIEA Ile-de-France, l'Apur et les collectivités locales concernées par l'arrivée prochaine d'une gare. En 2013 un travail de préfiguration a consisté à établir une sélection parmi tous les indicateurs statistiques disponibles, à en limiter le nombre pour ne conserver que les plus pertinents. Cette étape de préfiguration a permis d'aboutir à une liste d'une cinquantaine d'indicateurs organisés en 6 thématiques : 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 les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare, considérés ligne par ligne, permettant de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres ;
- des monographies détaillant les caractéristiques de chaque quartier de gare et le restituant dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la petite couronne.