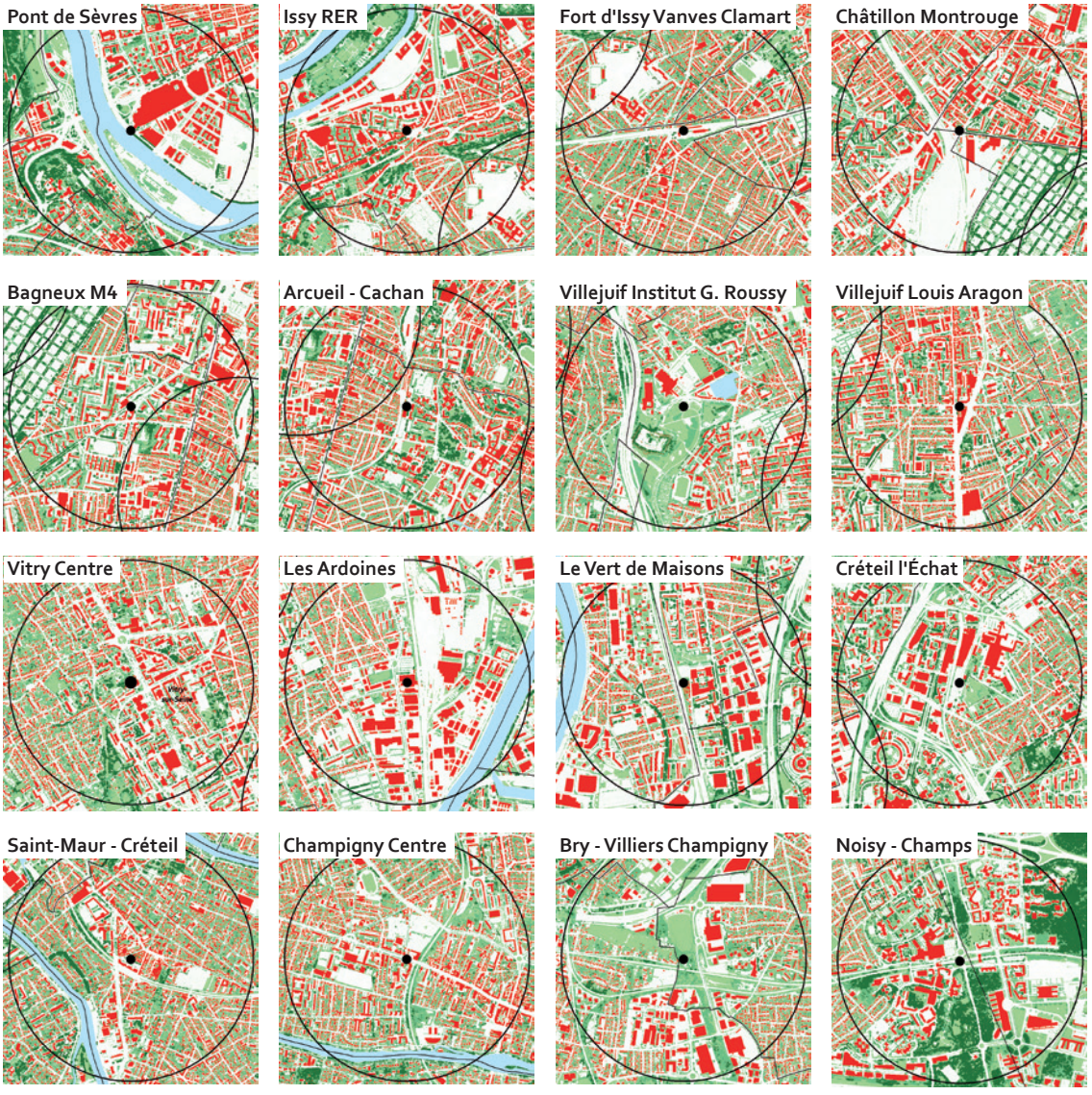
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 15 sud



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE

Société du Grand Paris

JUILLET 2014

Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte ; avec le concours de Julien Gicquel, Sandra Roger et pour la DRIEA Adrien Kippelen
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 Marion Baud pour la DRIEA
www.apur.org

2014V4.1

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

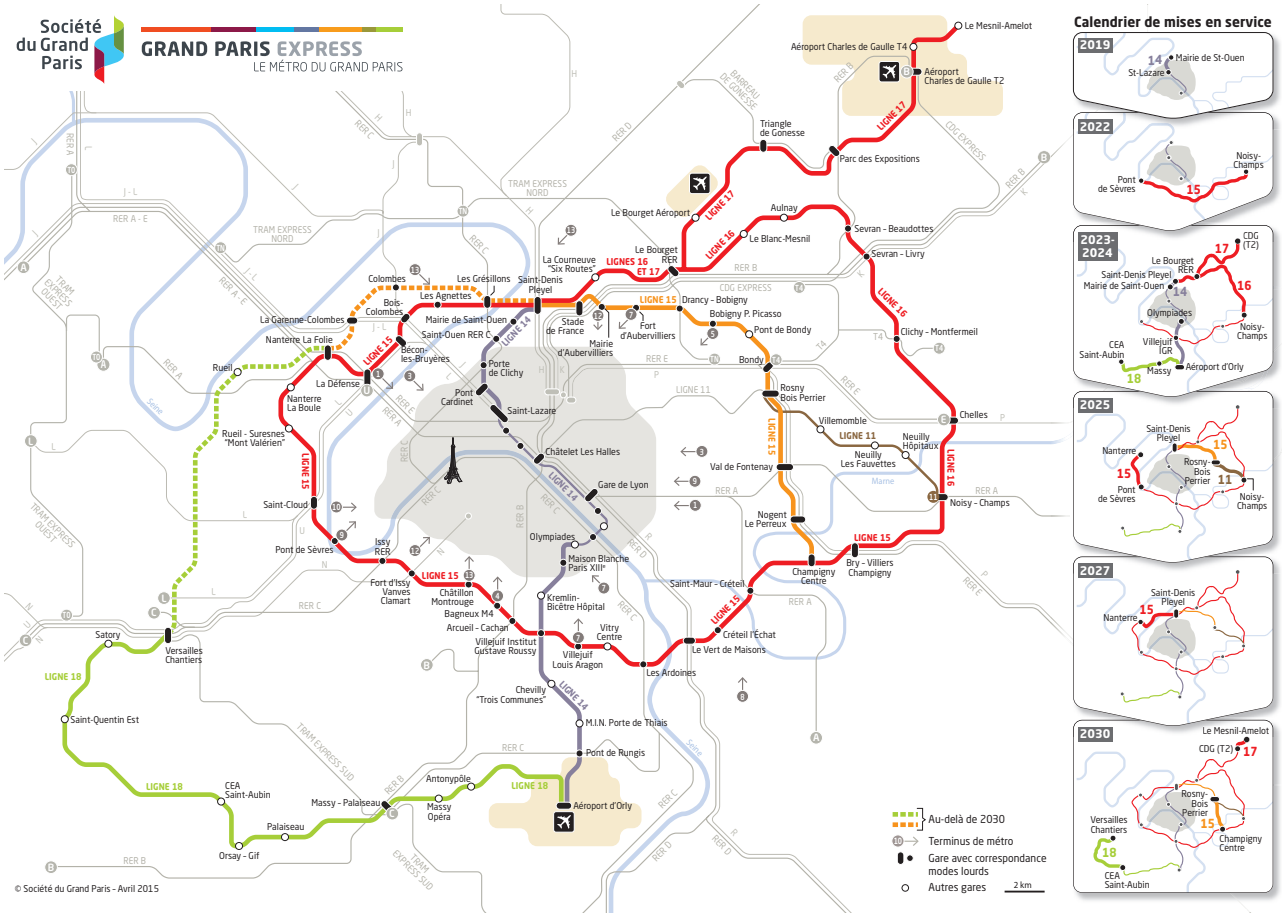
5. La mobilité et les espaces publics 36
5.1. Les déplacements domicile-travail 36
5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare 37
5.3. L'accessibilité à pied aux gares 44
5.4. L'accessibilité en transports en commun 46
5.5. L'accessibilité à vélo aux gares 47

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

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 la triple 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 pour parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération et suivre leur évolution. Cet outil permettra 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 offrira une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribuera 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 permettra de catégoriser les quartiers de gares 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 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. 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 a développé des outils de connaissance et des études prospectives, notamment en matière de déplacements et d'accessibilité, qui sont utilisés dans les observatoires auxquels elle participe et par ses directions territoriales pour accompagner l'évolution des documents de planification (PLU, PLH) et les projets des acteurs de l'aménagement.

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) 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.

Introduction

La méthode

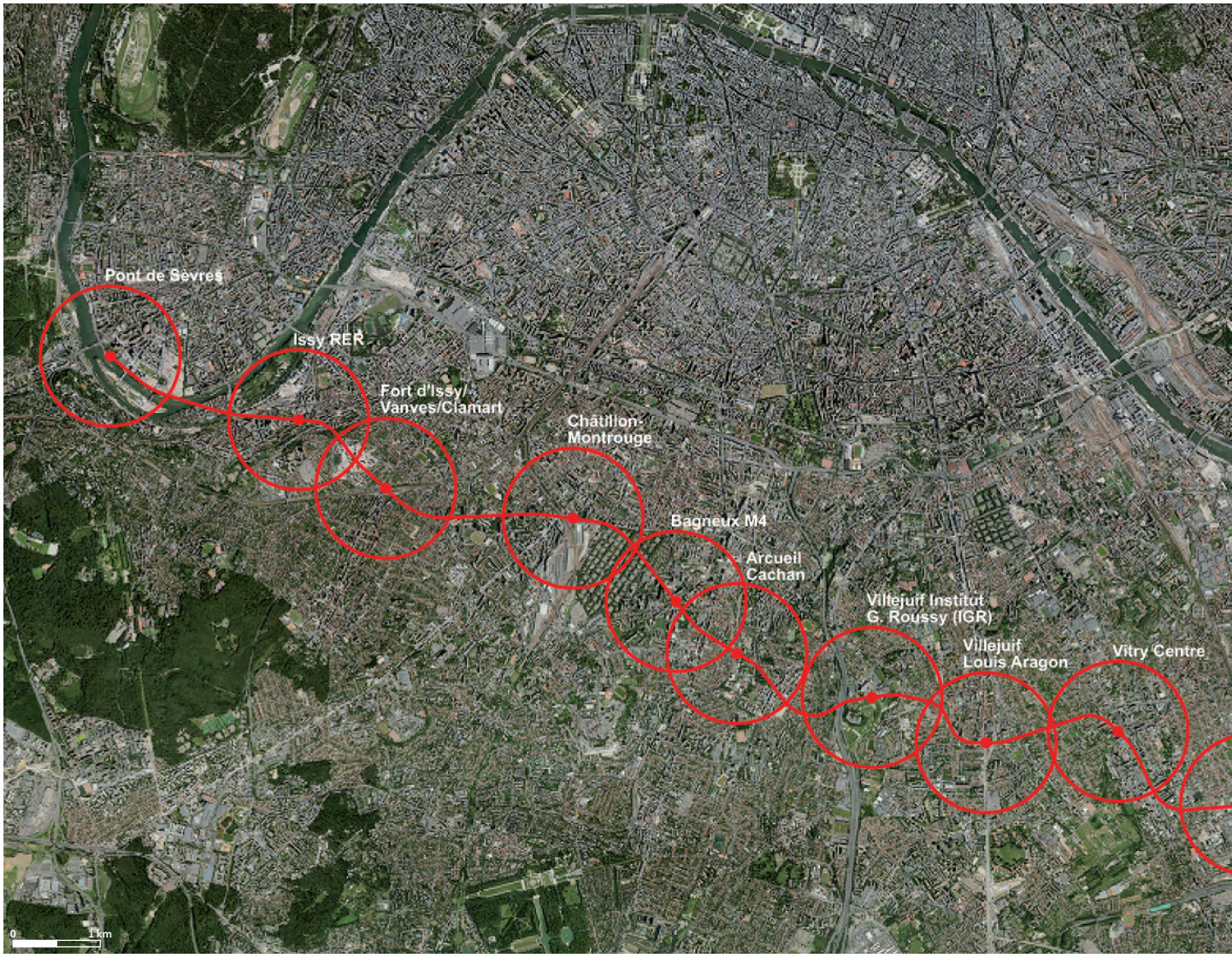
L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est construit progressivement : **une première phase de préfiguration en 2013** sur un nombre limité de gares pour définir le contenu de l'observatoire **et une généralisation de la démarche** à l'ensemble des gares en 2014 et 2015.

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 est mis en place pour les quartiers de gare de la ligne 15 et 16, et en 2015 pour les lignes 14, 17 et 18.

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

- **Volet 1 : Une analyse croisée par ligne** qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : 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 16 quartiers de la ligne 15 sud.

Il est accompagné de 16 monographies réalisées sur ces 16 quartiers de gare. Les données mobilisées ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier de gare. Ce rayon de 800 mètres 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.

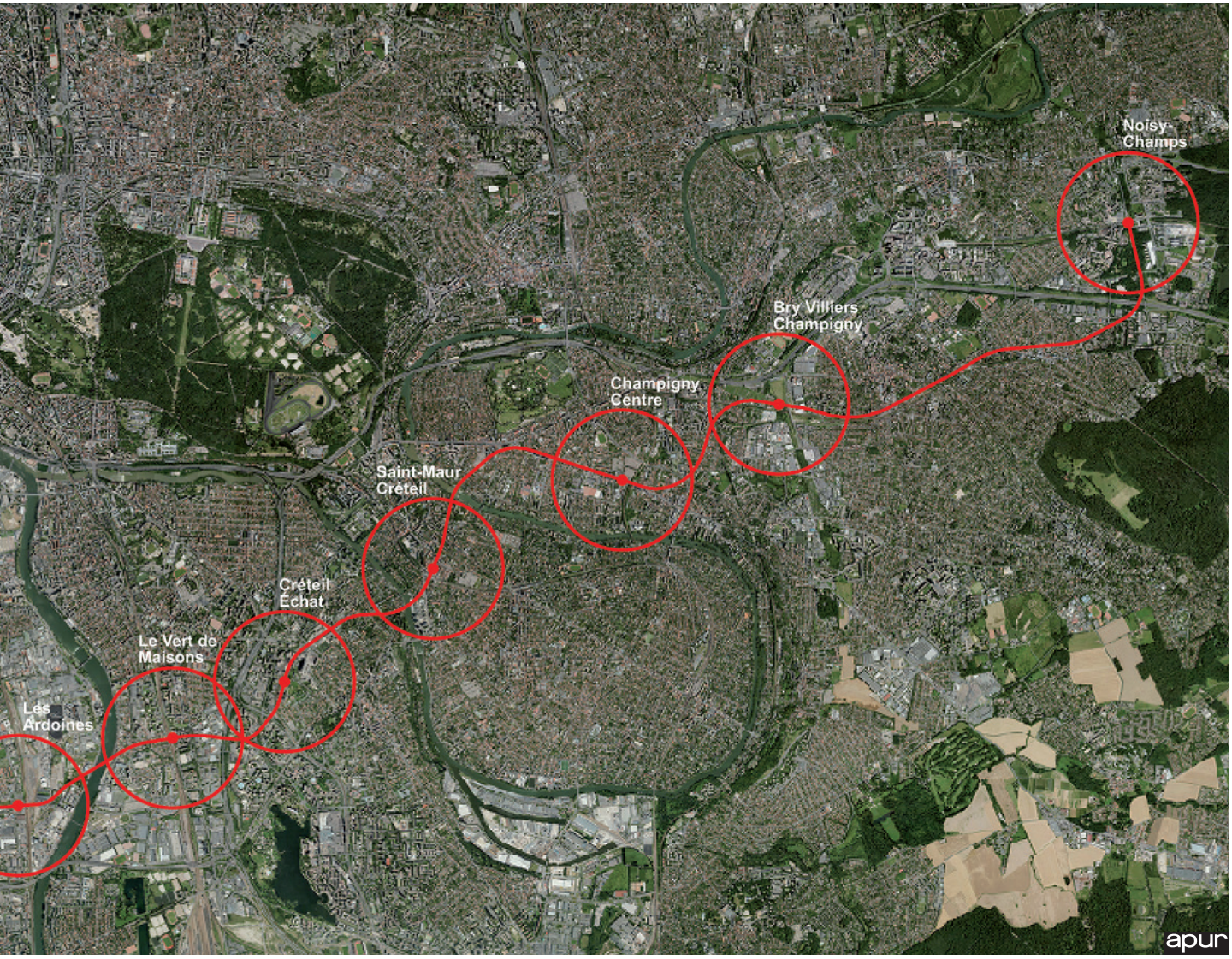
Les indicateurs

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.**



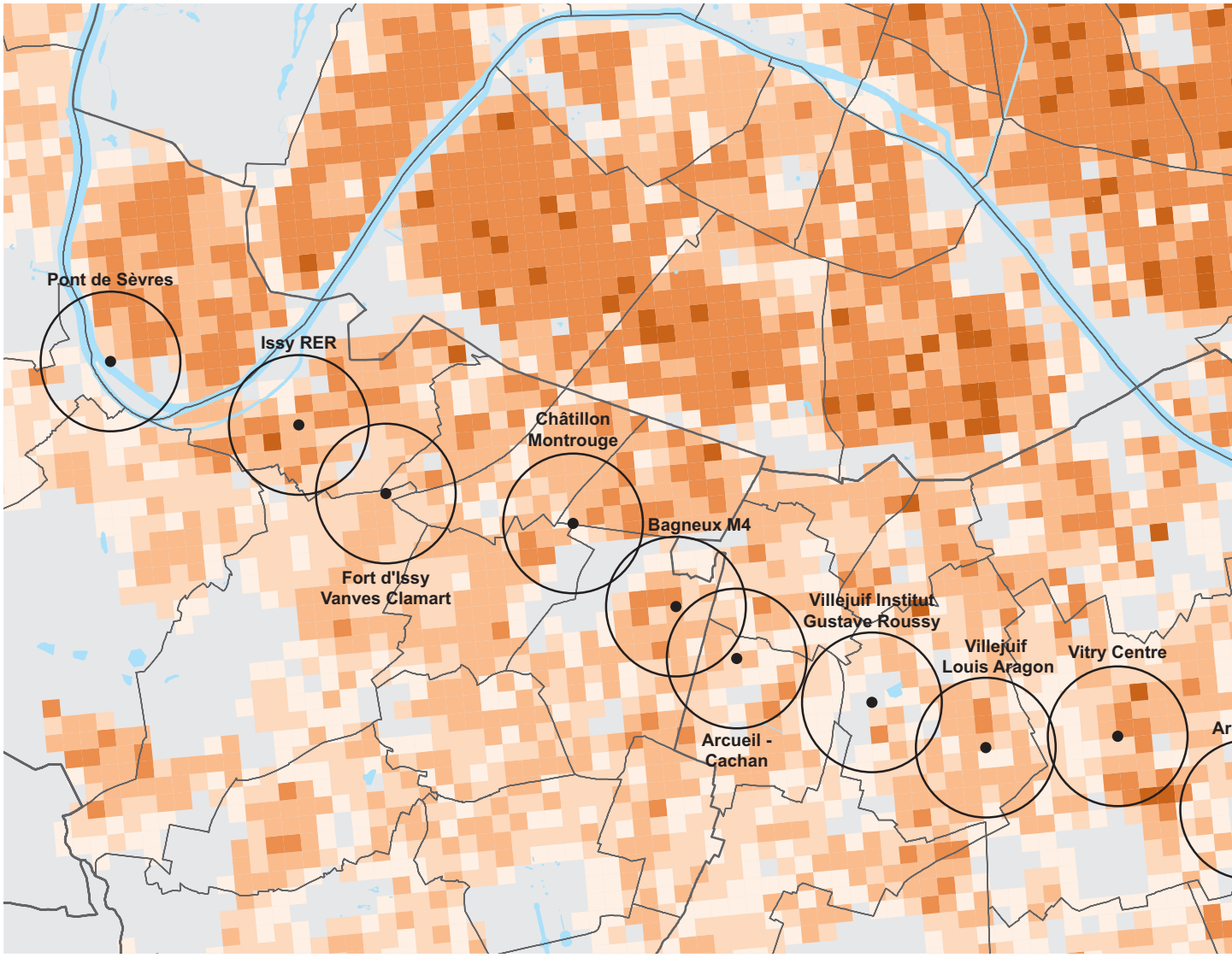
© InterAtlas (2012)

1. Les densités dans les quartiers de gare

1.1. Les densités de population

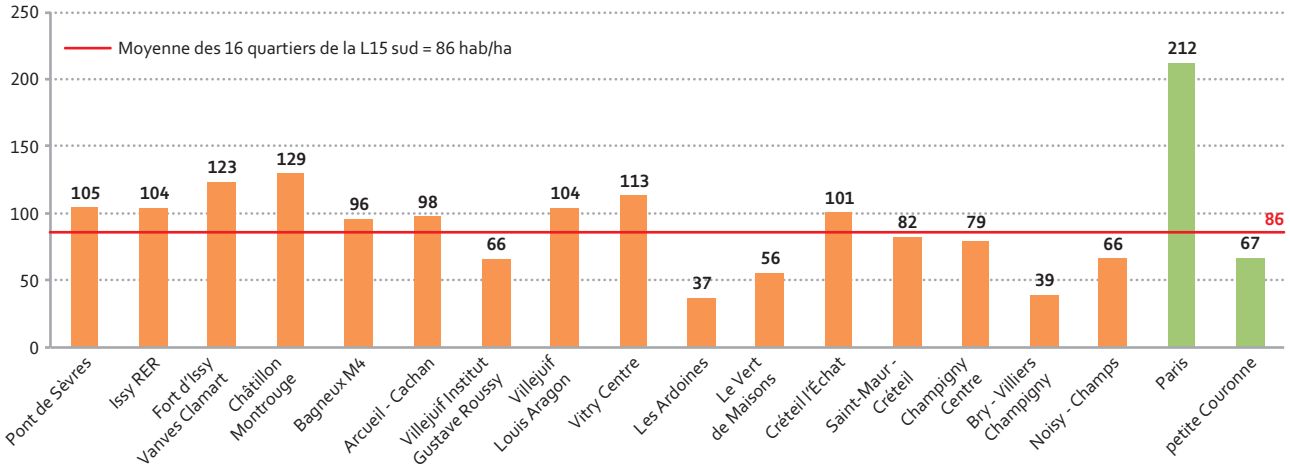
Le cœur de l'agglomération connaît de fortes densités de population (212 habitants à l'hectare à Paris), qui décroissent à mesure que l'on s'en éloigne (67 habitants à l'hectare en Petite couronne). La ligne 15 sud du Réseau du Grand Paris Express (RGPE) traverse des territoires aux densités de population très variables : de 129 habitants à l'hectare pour le quartier Châtillon Montrouge à 37 habitants à l'hectare pour les Ardoines. Cela tient notamment à la vocation de ces territoires – dominante d'habitat ou au contraire d'activités – et aux typologies d'habitations présentes dans ces quartiers. Ainsi, il ressort trois types de quartiers :

- **3 quartiers se caractérisent par des densités de population plus élevées** (supérieures à 110 habitants à l'hectare) sans toutefois approcher les densités parisiennes de 212 habitants/hectare : Fort d'Issy, Châtillon Montrouge, Vitry Centre ;
- **8 quartiers ont des densités intermédiaires** (entre 67 et 110 habitants à l'hectare) : Pont de Sèvres, Issy RER, Bagneux, Arcueil - Cachan, Villejuif Louis Aragon, Créteil l'Échat, Saint-Maur - Créteil, Champigny Centre ;
- **5 quartiers sont actuellement peu peuplés** : Villejuif IGR, Les Ardoines, Le Vert de Maisons, Bry - Villiers Champigny, Noisy - Champs. Leur faible densité (inférieure à la moyenne de la Petite couronne de 67 habitants à l'hectare) s'explique en outre par une dominante d'activités et d'emplois dans le rayon des 800 mètres autour de la future gare.

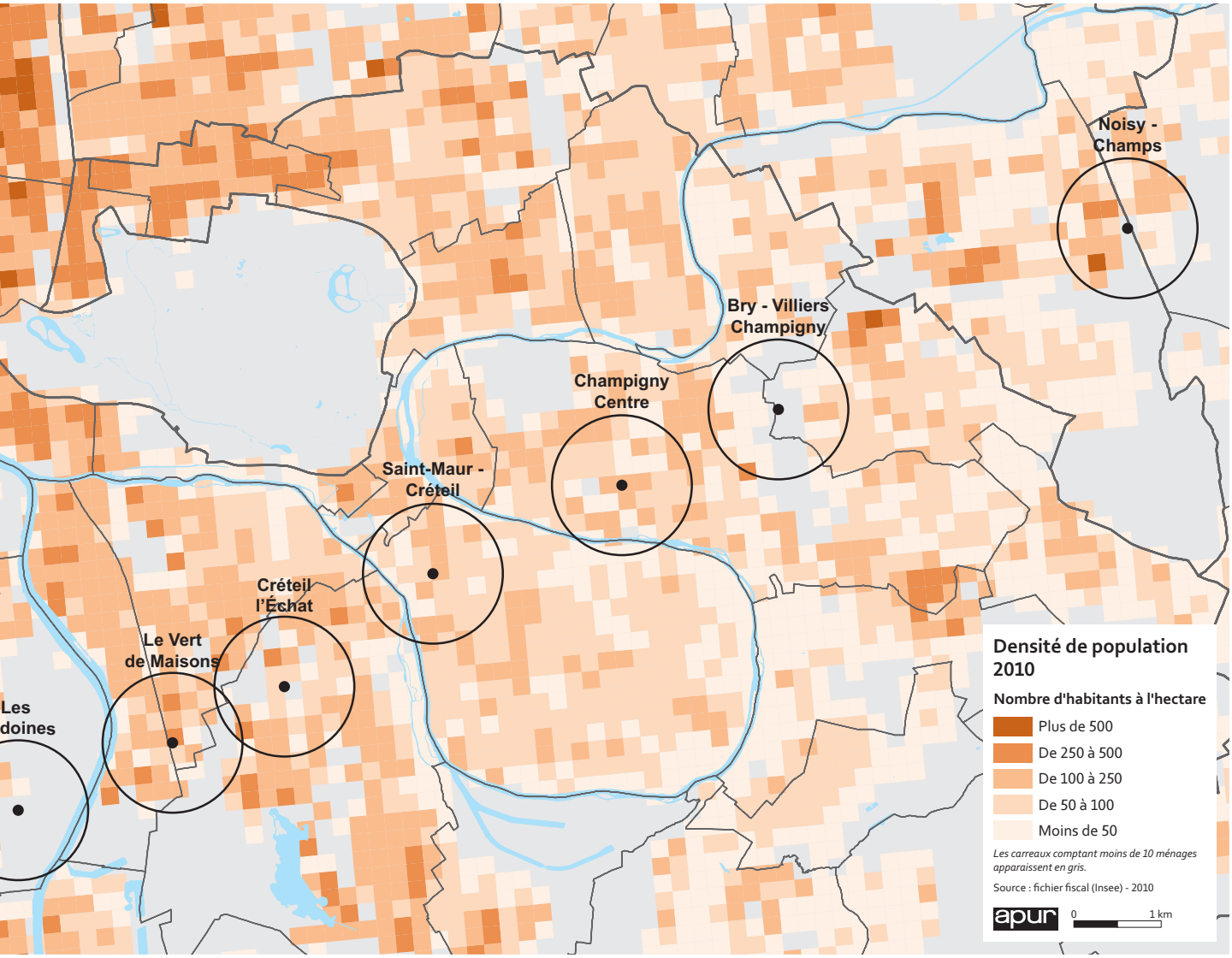


Les densités de population à l'échelle du cœur d'agglomération sont représentées à travers un carroyage de 200 mètres par 200 mètres. La « pixellisation » de la carte des densités rend ainsi compte finement des fortes densités du centre de l'agglomération et notamment de Paris, et de certains bassins résidentiels importants tels que le territoire de la boucle de la Seine au sud-ouest de Paris. La carte met également en évidence les zones de très faible peuplement, correspondant parfois à de grands espaces verts, aux grandes infrastructures de transport ou des zones d'activités, notamment en Seine Amont.

Les densités de population dans les quartiers de gare en 2010
(nombre d'habitants par hectare)



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

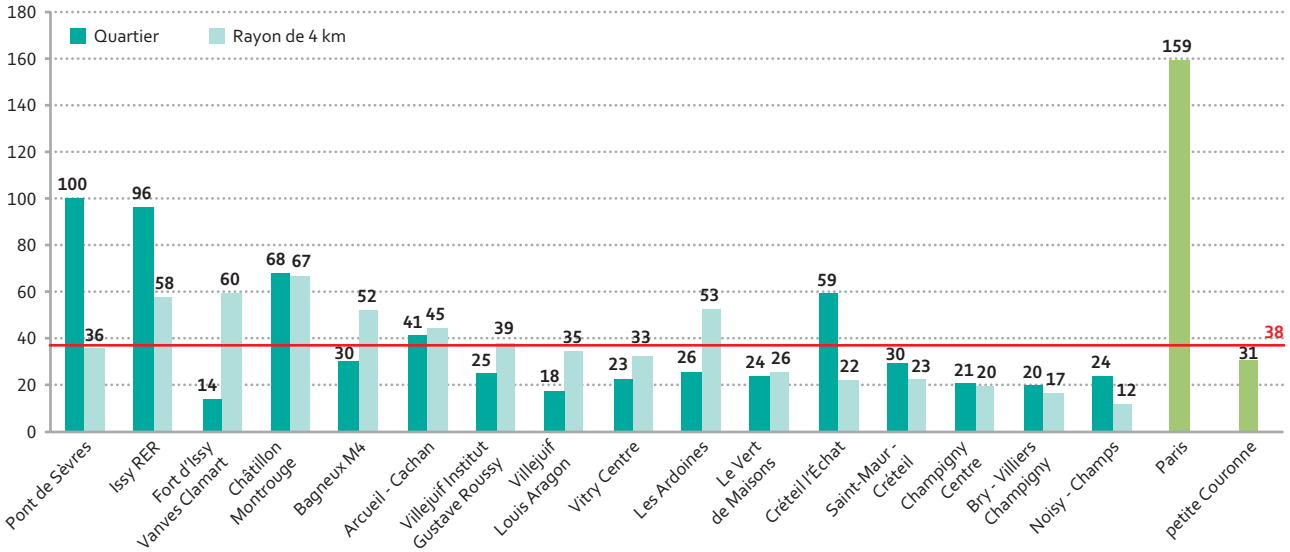


1.2. Les densités d'emploi dans et autour des quartiers de gares

La densité d'emplois salariés le long de la ligne 15 sud a été représentée à deux échelles – dans le quartier de gare (rayon de 800 mètres) et dans un rayon de 4 km – ceci afin de rendre compte de l'insertion ou non du quartier dans un bassin d'emplois plus large et de caractériser la dynamique s'opérant dans le quartier.

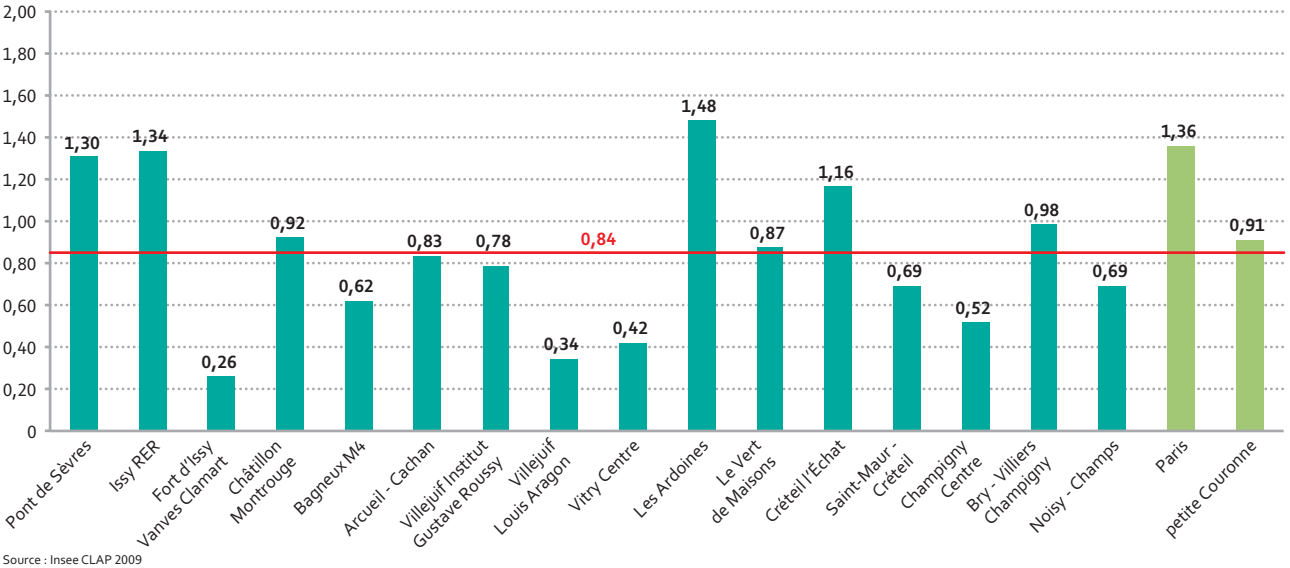
- 5 quartiers présentent une densité **d'emplois relativement élevée** (densité d'emplois supérieure à 35 emplois par hectare) : Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon Montrouge, Arcueil - Cachan, Créteil l'Échat.
- 8 quartiers forment **un bassin d'emplois moyen** (20 à 35 emplois à l'hectare) et assez peu étendu au-delà de l'échelle du quartier (Bagneux M4, Villejuif IGR, Vitry centre, Les Ardoines, Le Vert de Maisons, Saint-Maur - Créteil, Champigny Centre, Noisy - Champs).
- Et enfin, 3 quartiers présentent **une densité d'emplois faible** (inférieure à 20 emplois à l'hectare) : Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif Louis Aragon, Bry Villers Champigny.

Les densités d'emplois salariés dans et autour des quartiers de gare
(nombre d'emplois salariés à l'hectare)



Source : Insee CLAP 2009

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



Source : Insee CLAP 2009

1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers

La question de la mixité fonctionnelle des quartiers peut s'appréhender à travers les densités humaines, en cumulant les densités de population et d'emplois. L'étude des taux d'emploi vient affiner l'analyse en permettant de constater ou non un déséquilibre fonctionnel entre habitat et emploi dans les quartiers.

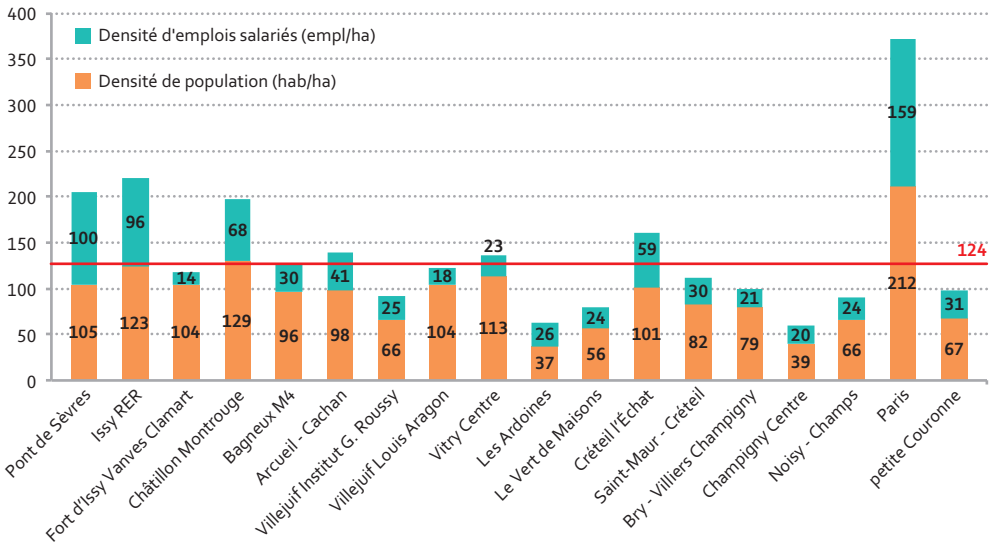
Certains quartiers présentent **une fonction résidentielle dominante** (Fort d'Issy, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre), d'autres sont **à dominante d'activités** (Pont de Sèvres, Issy RER, les Ardoines).

La carte de la densité humaine à l'IRIS présente les zones de forte concentration humaine liées à l'habitat et à l'emploi. Il ressort que Paris et certaines communes limitrophes comme Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Montrouge concentrent les secteurs de très forte densité humaine. Cette densité décroît à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération.

La densité humaine détaillée sous forme d'histogrammes empilés montre que tous les quartiers présentent une densité de population sensiblement plu s élevée que leur densité d'emploi et donc **une fonction résidentielle plus affirmée**.

- **4 quartiers ont une densité humaine plus élevée dépassant 150 habitants et emplois à l'hectare** : Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon Montrouge et Créteil l'Échat tout en étant largement inférieure à la densité parisienne.
- **6 ont une densité humaine moyenne** : Fort d'Issy, Bagneux M4, Arcueil - Cachan, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre, Saint-Maur - Créteil.
- **6 quartiers sont peu denses (inférieurs à 100 habitants et emplois à l'hectare)** : Villejuif IGR, Les Ardoines, Vert de Maisons, Champigny Centre, Bry Villers Champigny, Noisy - Champs.

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



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

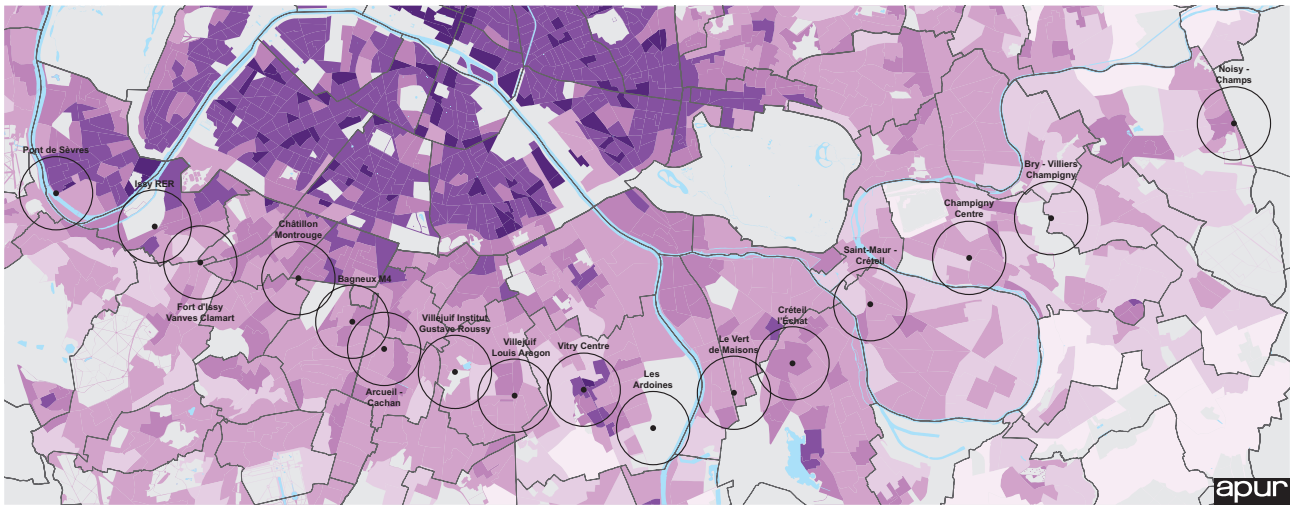
Densité humaine
Population 2010
+ Emploi salarié 2009

Nombre d'habitants
+ emplois salariés à l'hectare

- Plus de 1 000
- De 500 à 1 000
- De 250 à 500
- De 100 à 250
- De 50 à 100
- Moins de 50

Les emprises des principaux espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Sources : Recensement de la Population (Insee) - 2010, CLAP, traitement Apur - 2009



2. Les centralités aux abords des futures gares

2.1. La polycentralité de la métropole

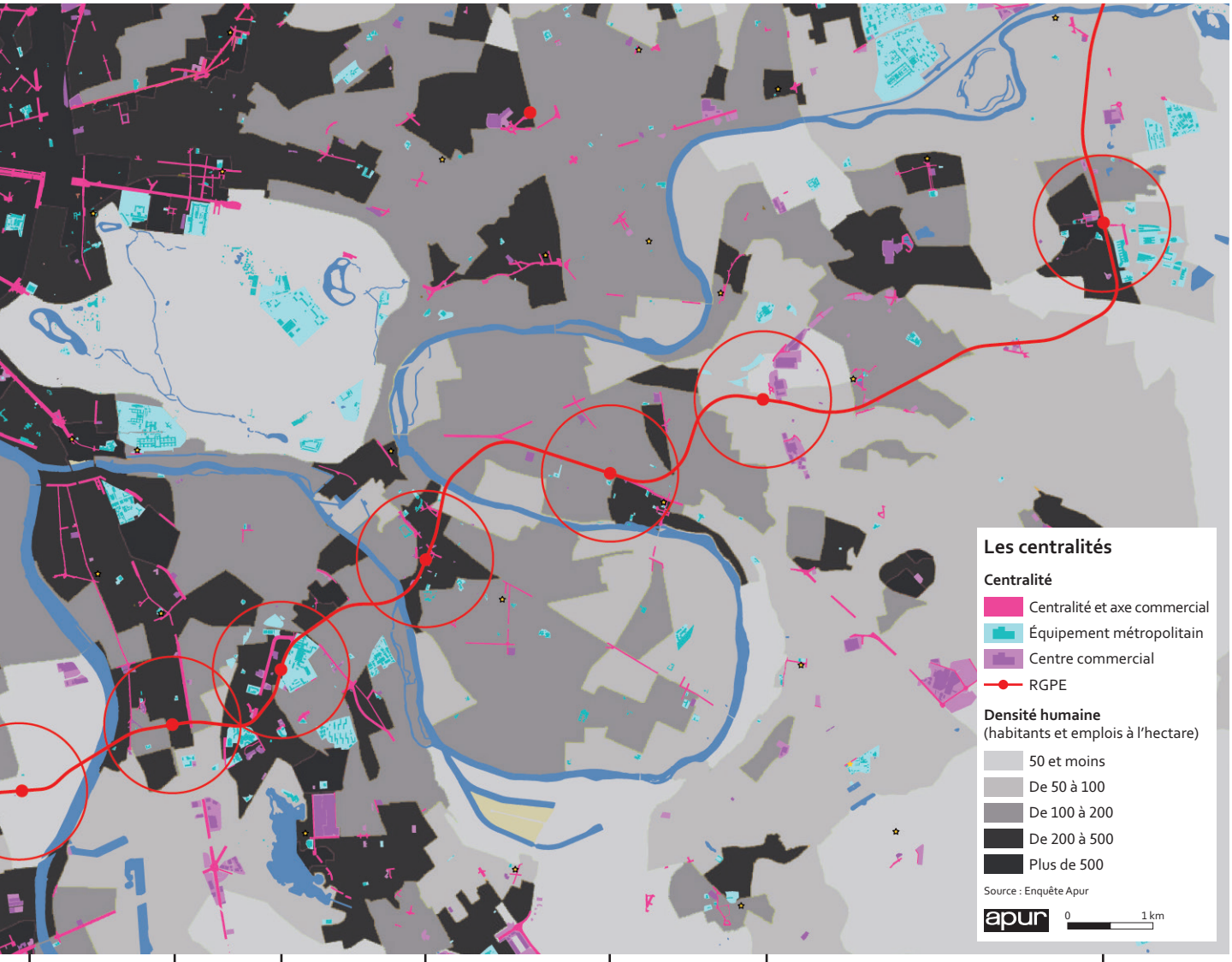
La polycentralité du cœur d'agglomération parisienne est mise en évidence par la présence, autour de Paris, de pôles de densités élevés de population et d'emplois, sur lesquels se greffent de nombreux axes commerçants, des centres commerciaux, ainsi que de grands équipements (universitaires, culturels, sportifs, hospitaliers, etc.) à rayonnement métropolitain.
En partie sud, les continuités d'intensité urbaine apparaissent entre Paris et les communes limitrophes (Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff, Montrouge, Gentilly, Le Kremlin Bicêtre, Ivry-sur-Seine et Charenton-le-Pont) et le long des grandes voies radiales comme la RD20, la RD7, la RD5...
Le long de la ligne 15 sud, des polarités importantes sont déjà installées comme à Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon Montrouge, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre et Créteil l'Échat.

2.2. Les centralités autour des futures gares

L'arrivée d'une gare du GPE crée une opportunité pour les quartiers de renforcer les centralités existantes ou d'en créer de nouvelles. Les cartes de centralités dans le rayon des 800 mètres autour des gares sont issues de relevés de terrain. Elles permettent d'identifier finement l'importance des centralités dans le quartier et d'apprécier leur rayonnement (local, global ou mixte).
L'analyse des éléments de centralités montre également les types de pôles générateurs de déplacements vers les quartiers de gare et leur vocation : administrative, scolaire, culturelle, commerciale, sportive.

Ainsi, il ressort quatre types de situation :

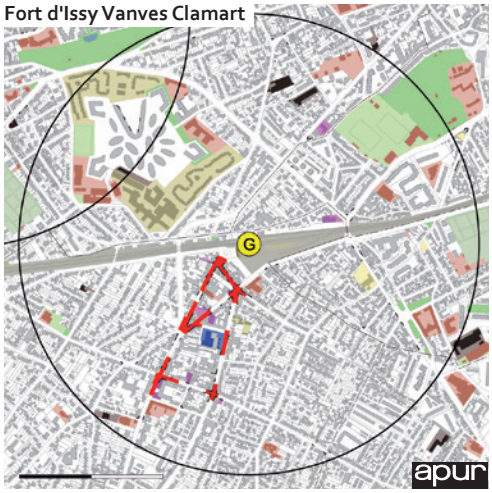
- 6 quartiers s'inscrivent **dans des centralités globales ou concentrent des équipements d'attraction métropolitaine** que la gare viendra renforcer (Pont de Sèvres, Créteil l'Échat) ou révéler (Vitry Centre, Villejuif IGR, Bry - Villiers Champigny, Noisy - Champs).
- 3 sont caractérisés actuellement par **des centralités locales fortes** qui tiennent à la localisation du quartier autour de centres anciens : Châtillon Montrouge, Saint-Maur - Créteil, Villejuif Louis Aragon.
- 3 sont à proximité de centralités locales fortes et posent la question de l'éventuel prolongement vers la gare : Issy RER, Arcueil - Cachan, Champigny Centre.
- 4 quartiers se distinguent par **des centralités très locales ou inexistantes**, liées au caractère mono-fonctionnel du quartier, à vocation résidentielle ou tournées vers l'activité (Fort d'Issy Vanves Clamart, Bagneux M4, le Vert de Maisons, Les Ardoines).



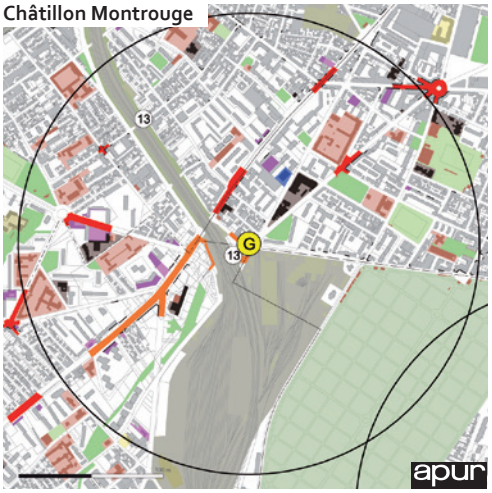
Pont de Sèvres

Issy RER

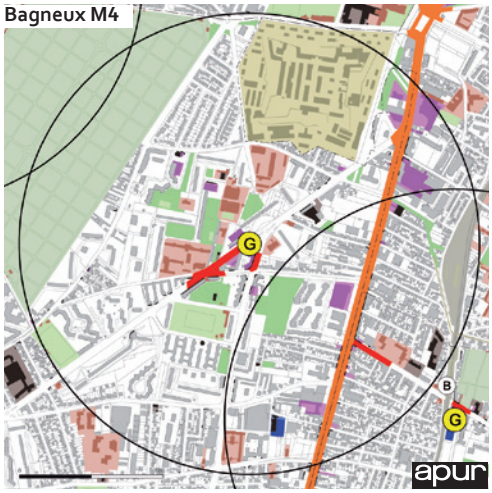
Fort d'Issy Vanves Clamart



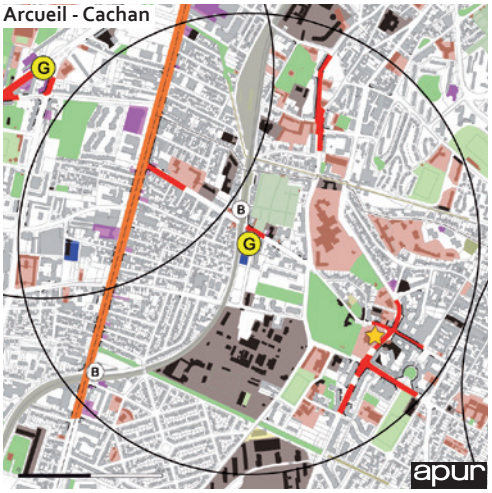
Châtillon Montrouge



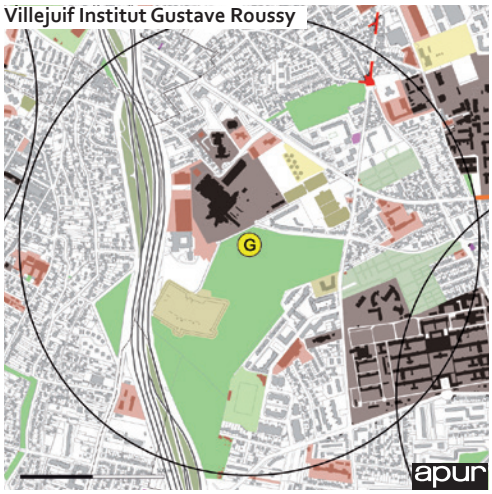
Bagneux M4



Arcueil - Cachan



Villejuif Institut Gustave Roussy



Villejuif Louis Aragon

Éléments de centralités

Centralités

- Locale
- Mixte
- Globale

Équipement

- Local (de proximité)
- Global (métropolitain)
- Mairie, hôtel de ville
- Station RER et métro
- Nouvelle gare
- Gare RATP et SNCF

Commerce et animation

- Linéaire commercial
- Grande 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 octobre 2013

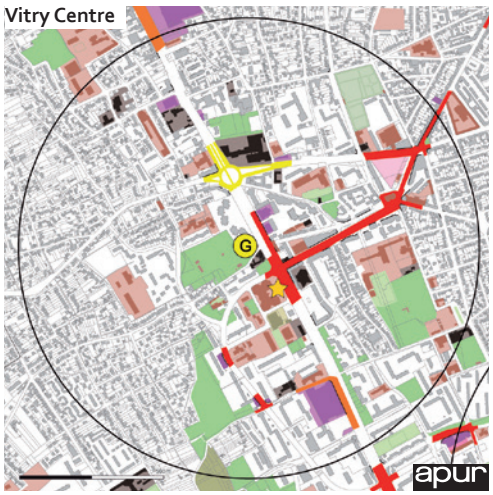
Quatre types de situation :

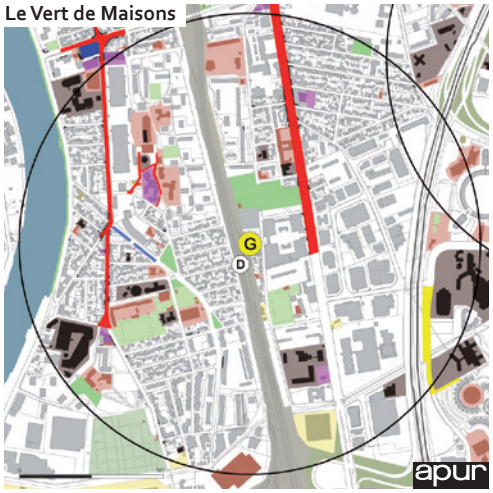
• 6 quartiers s'inscrivent dans des centralités globales ou concentrent des équipements d'attraction métropolitaine que la gare viendra renforcer : Pont de Sèvres, Créteil l'Échat, Vitry Centre, Villejuif IGR, Bry - Villiers Champigny, Noisy - Champs.

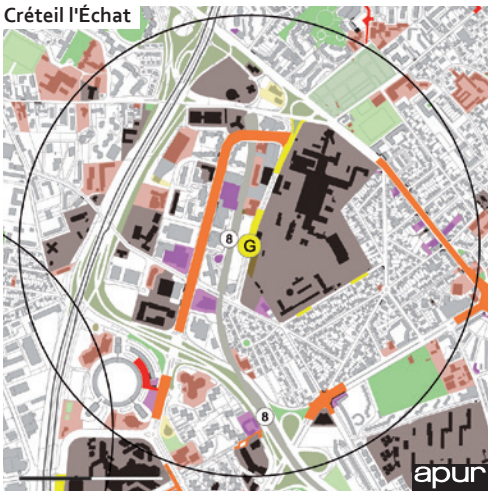
• 3 quartiers aux centralités locales fortes : Châtillon Montrouge, Saint-Maur - Créteil, Villejuif Louis Aragon.

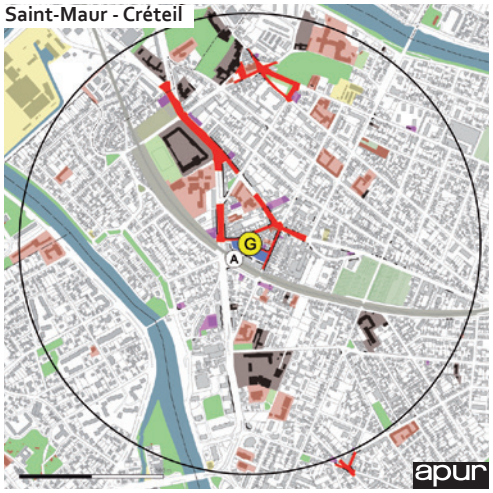
• 3 quartiers à proximité de centralités locales fortes où se pose la question de l'éventuel prolongement vers la gare : Issy RER, Arcueil - Cachan, Champigny Centre.

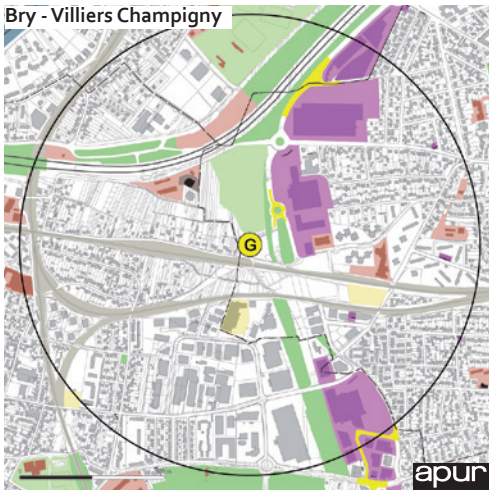
• 4 quartiers se distinguant par des centralités très locales ou inexistantes : Fort d'Issy Vanves Clamart, Bagneux M4, le Vert de Maisons, Les Ardoines.

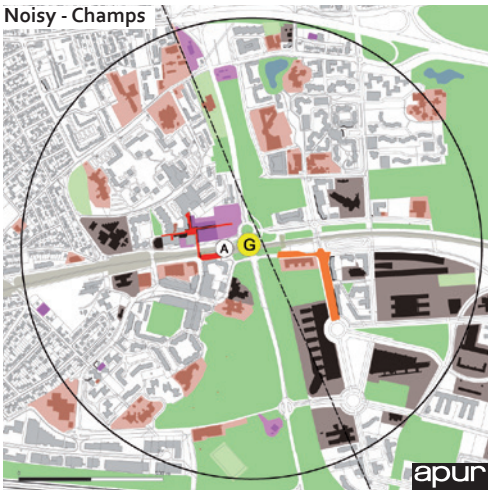












Les centralités

Pont de Sèvres - Avenue du Général Leclerc, Boulogne-Billancourt

Issy RER - Avenue Victor Cresson, Issy-les-Moulineaux

Fort d'Issy Vanves Clamart - Rue Hébert, Avenue Victor Hugo, Clamart

Châtillon Montrouge - Avenue de Paris, Châtillon

Vitry Centre - MacVal, Vitry-sur-Seine

Les Ardoines - Place Paul Froment, Vitry-sur-Seine

Le Vert de Maisons - Rue Jean Jaurès, Maisons-Alfort

Créteil L'Echat - CHU Henri Mondor, Créteil

Les gares

Pont de Sèvres

Issy RER

Fort d'Issy Vanves Clamart

Châtillon Montrouge

Vitry Centre

Les Ardoines

Le Vert de Maisons

Créteil L'Echat

Les tissus

Pont de Sèvres - rue Marcel Bontemps, Boulogne-Billancourt

Issy RER - Boulevard Rodin, Issy-les-Moulineaux

Fort d'Issy Vanves Clamart - Rue Mansart, Vanves

Châtillon Montrouge - Avenue Paul Vaillant-Couturier, Malakoff

Vitry Centre - Avenue de la Commune de Paris, Vitry-sur-Seine

Les Ardoines - rue Olympe de Gouges, Vitry-sur-Seine

Le Vert de Maisons - rue de Rome, Alfortville

Créteil L'Echat - rue Gustave Eiffel, Créteil

Bagneux M4 - Avenue Aristide Briand, Bagneux

Arcueil - Cachan - Rue Guichard, Cachan

Villejuif Institut Gustave Roussy - Institut Gustave Roussy, Villejuif

Villejuif Louis Aragon - Rue Georges Lebigot, Villejuif

Saint-Maur - Créteil - Parvis de la gare, Saint-Maur-des-Fossés

Champigny Centre - Hôtel de Ville, Champigny-sur-Marne

Bry - Villiers Champigny - Bricorama, Villiers-sur-Marne

Noisy - Champs - Le Champy, Noisy-le-Grand

Bagneux M4

Arcueil - Cachan

Villejuif Institut Gustave Roussy

Villejuif Louis Aragon

Saint-Maur - Créteil

Champigny Centre

Bry - Villiers Champigny

Noisy - Champs

Bagneux M4 - Cité Anatole France, avenue Henri Ravera, Bagneux

Arcueil - Cachan - rue Cauchy, Arcueil

Villejuif Institut Gustave Roussy - Villa des Bruyères, Villejuif

Villejuif Louis Aragon - rue Jules Joffrin, Villejuif

Saint-Maur - Créteil - Boulevard du Général Ferrié, Saint-Maur-des-Fossés

Champigny Centre - Rue du Four, Champigny-sur-Marne

Bry - Villiers Champigny - rue Alexandre Fourny, Villiers-sur-Marne

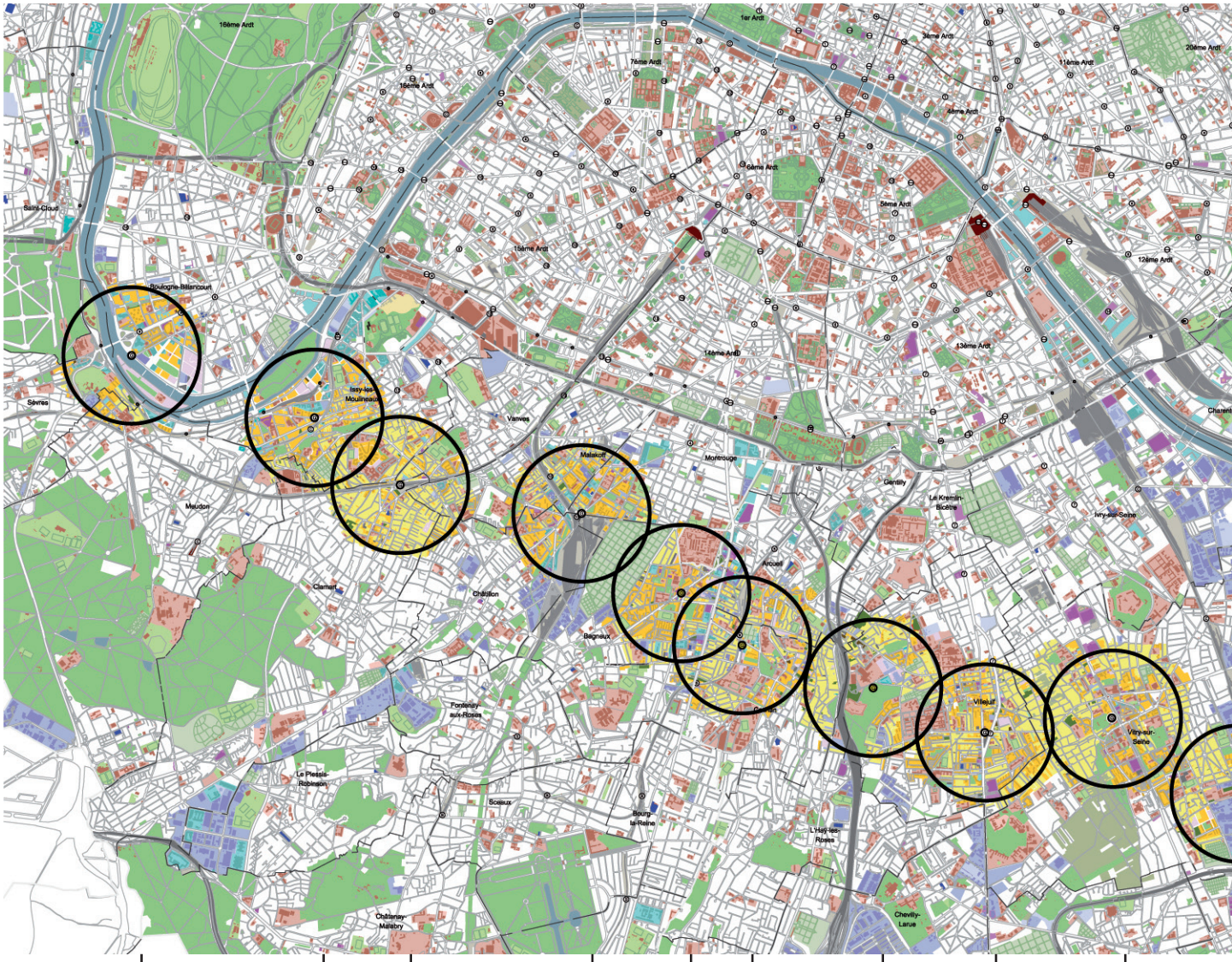
Noisy - Champs - Allée de la Tour, Champs-sur-Marne

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 des gares du Grand Paris.

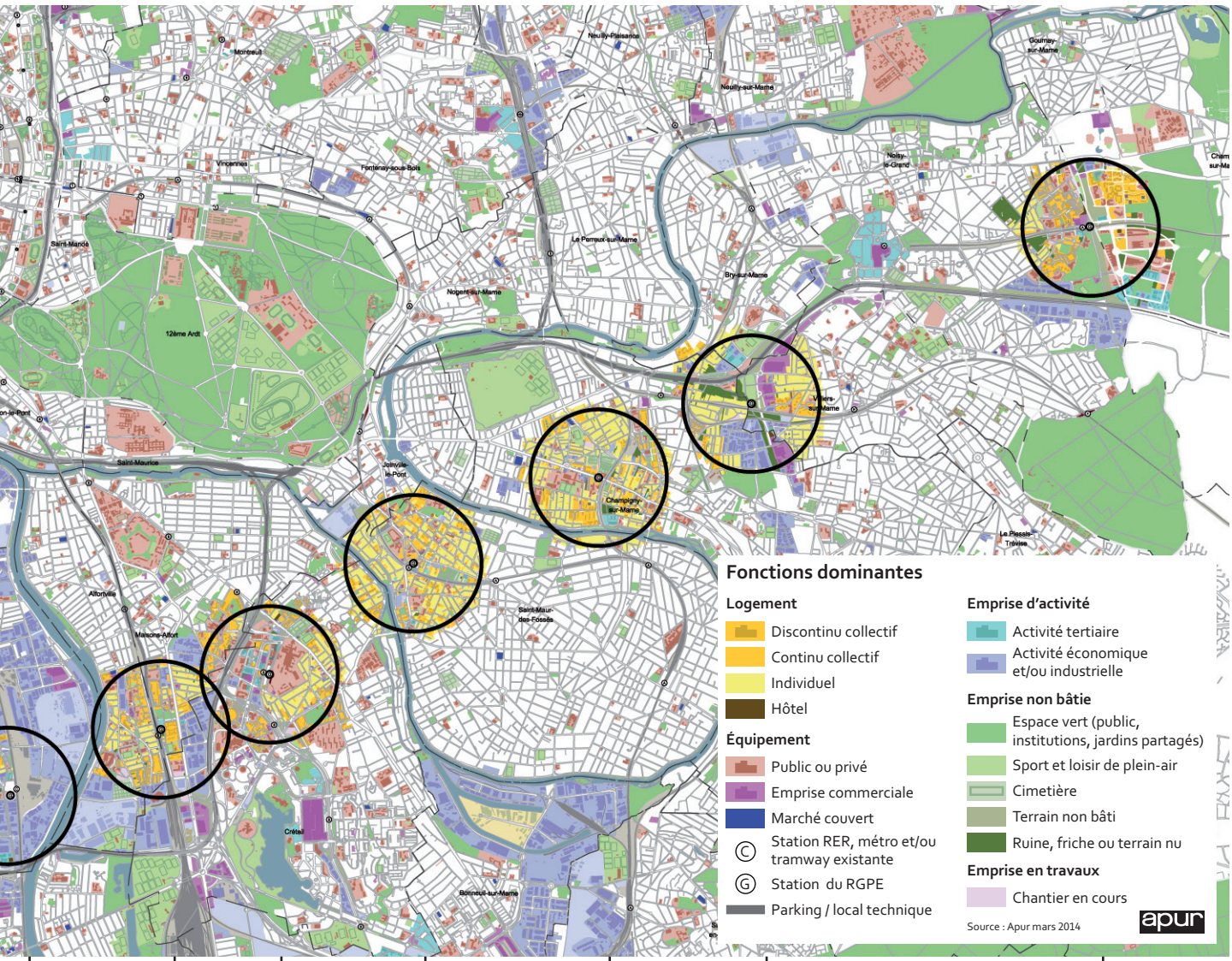
À l'échelle de la ligne 15 sud, les cartes des fonctions des quartiers montrent une prédominance de secteurs résidentiels, en jaune, composés de logements individuels autant que de logements collectifs. La plupart ne présente pas de vastes secteurs monofonctionnels contenant activités économiques, bureaux ou équipements, ces derniers étant de fait insérés dans le tissu urbain des quartiers.



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.

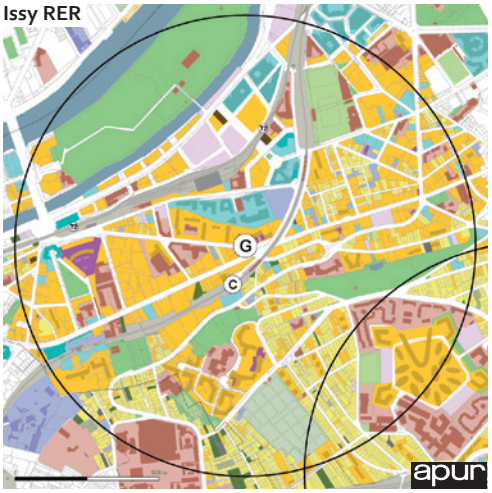
Ainsi, se distinguent trois grandes catégories de quartiers de gare :

- **5 quartiers à forte dominante résidentielle**, qu'ils soient composés d'habitat individuel ou collectif : Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre, Saint-Maur - Créteil, Champigny Centre.
- **4 quartiers comprenant d'importants secteurs d'activités économiques et commerciales et d'équipements publics et de loisirs** : Villejuif IGR et Créteil l'Échat, dominés notamment par de grands équipements hospitaliers, les Ardoines et sa vaste zone d'activités industrielles et Bry - Villiers Champigny, grande centralité commerciale.
- **7 quartiers présentant une certaine mixité fonctionnelle**, les activités tertiaires et industrielles et équipements étant plus ou moins insérés dans le tissu résidentiel : Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon Montrouge, Bagneux M4, Arcueil - Cachan, le Vert de Maisons, Noisy - Champs.

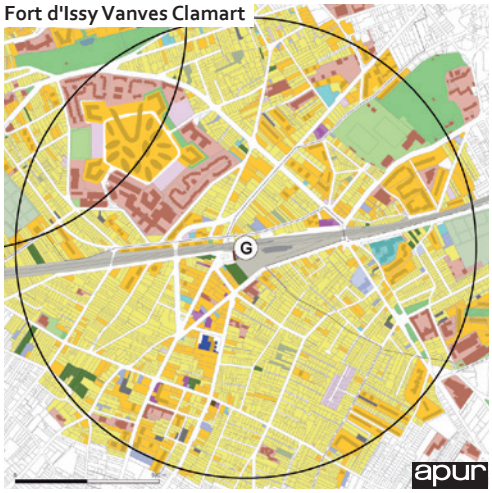


Pont de Sèvres

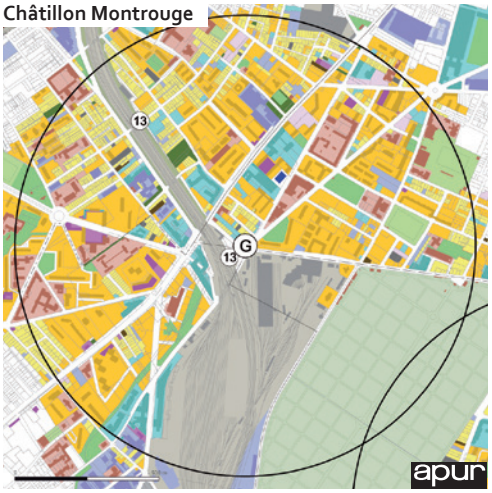
Issy RER



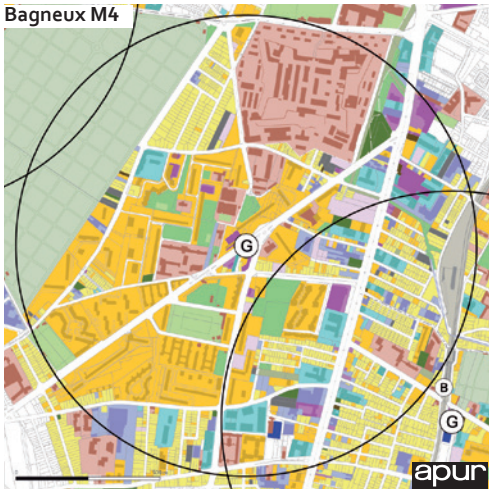
Fort d'Issy Vanves Clamart



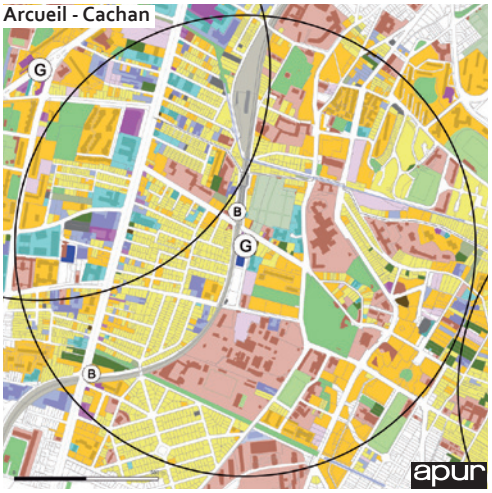
Châtillon Montrouge



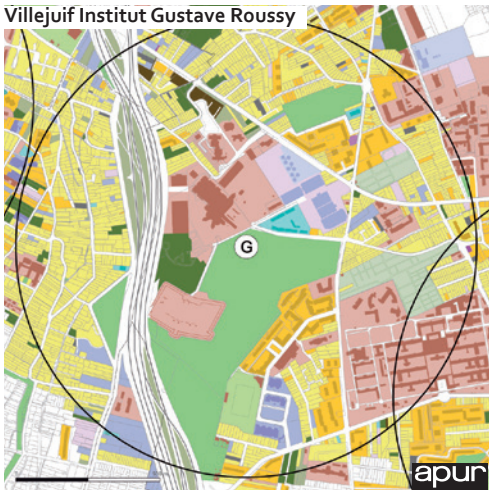
Bagneux M4



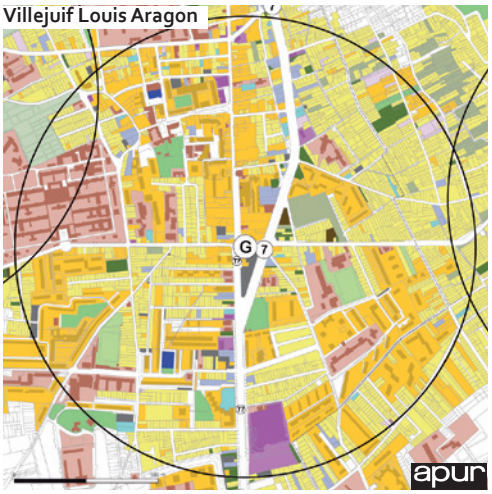
Arcueil - Cachan



Villejuif Institut Gustave Roussy



Villejuif Louis Aragon



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

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 mars 2014

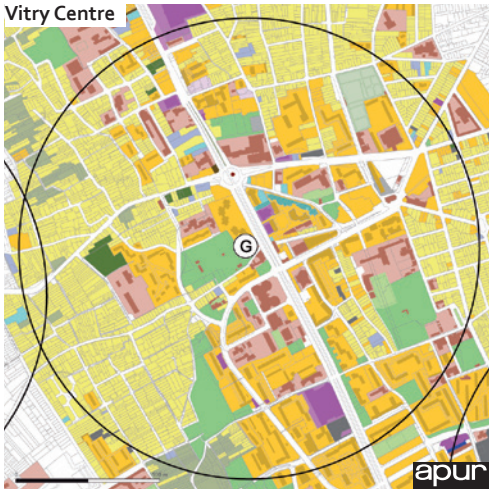
Trois grandes catégories de quartiers :

• 5 quartiers à forte dominante résidentielle, composés d'habitat individuel ou collectif : Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre, Saint-Maur - Créteil, Champigny Centre.

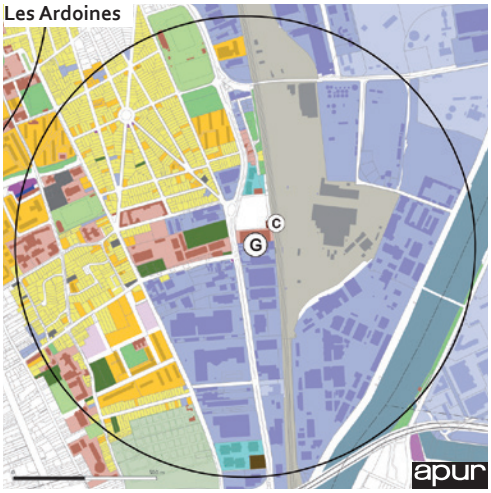
• 4 quartiers comprenant d'importants secteurs d'activités : Villejuif IGR et Créteil l'Échat (grands équipements hospitaliers et commerciaux), Les Ardoines (zone d'activités industrielles) et Bry - Villiers Champigny (grands équipements commerciaux).

• 7 quartiers présentant une certaine mixité fonctionnelle : Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon Montrouge, Bagneux M4, Arcueil - Cachan, Le Vert de Maisons, Noisy - Champs.

Vitry Centre

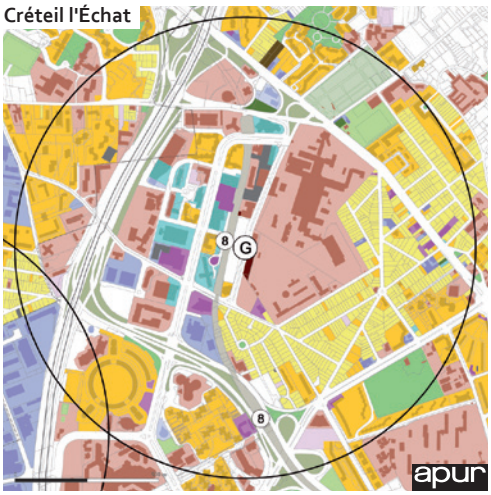


Les Ardoines

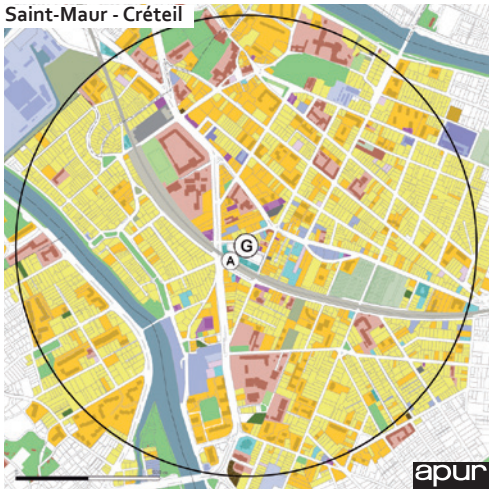


Le Vert de Maisons

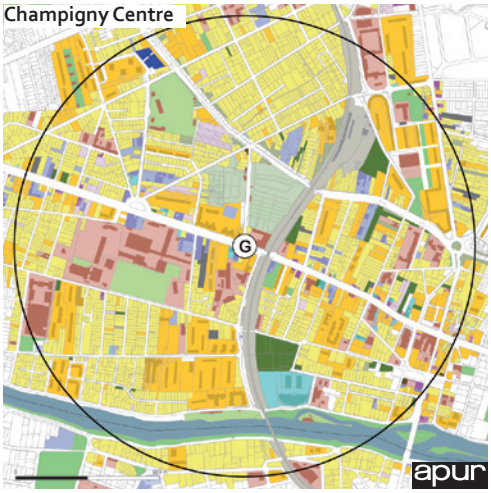
Créteil l'Échat



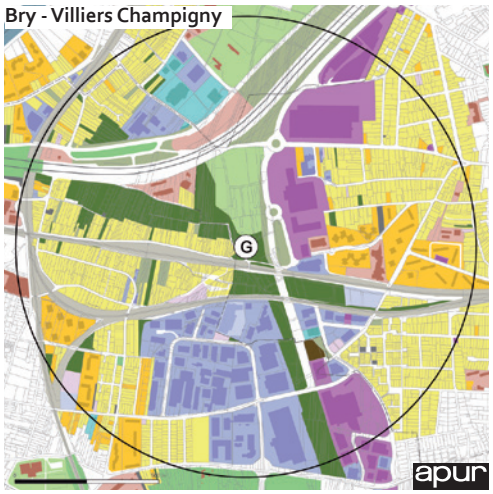
Saint-Maur - Créteil



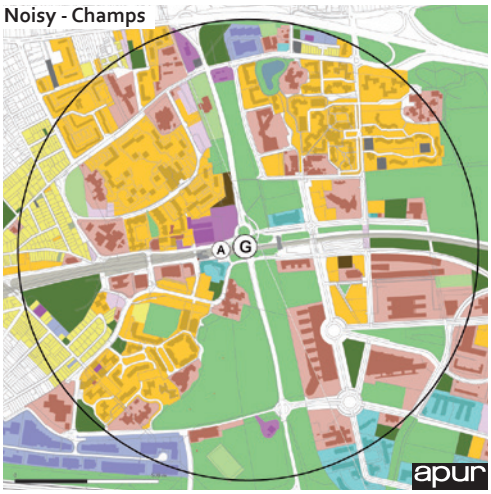
Champigny Centre



Bry - Villiers Champigny



Noisy - Champs

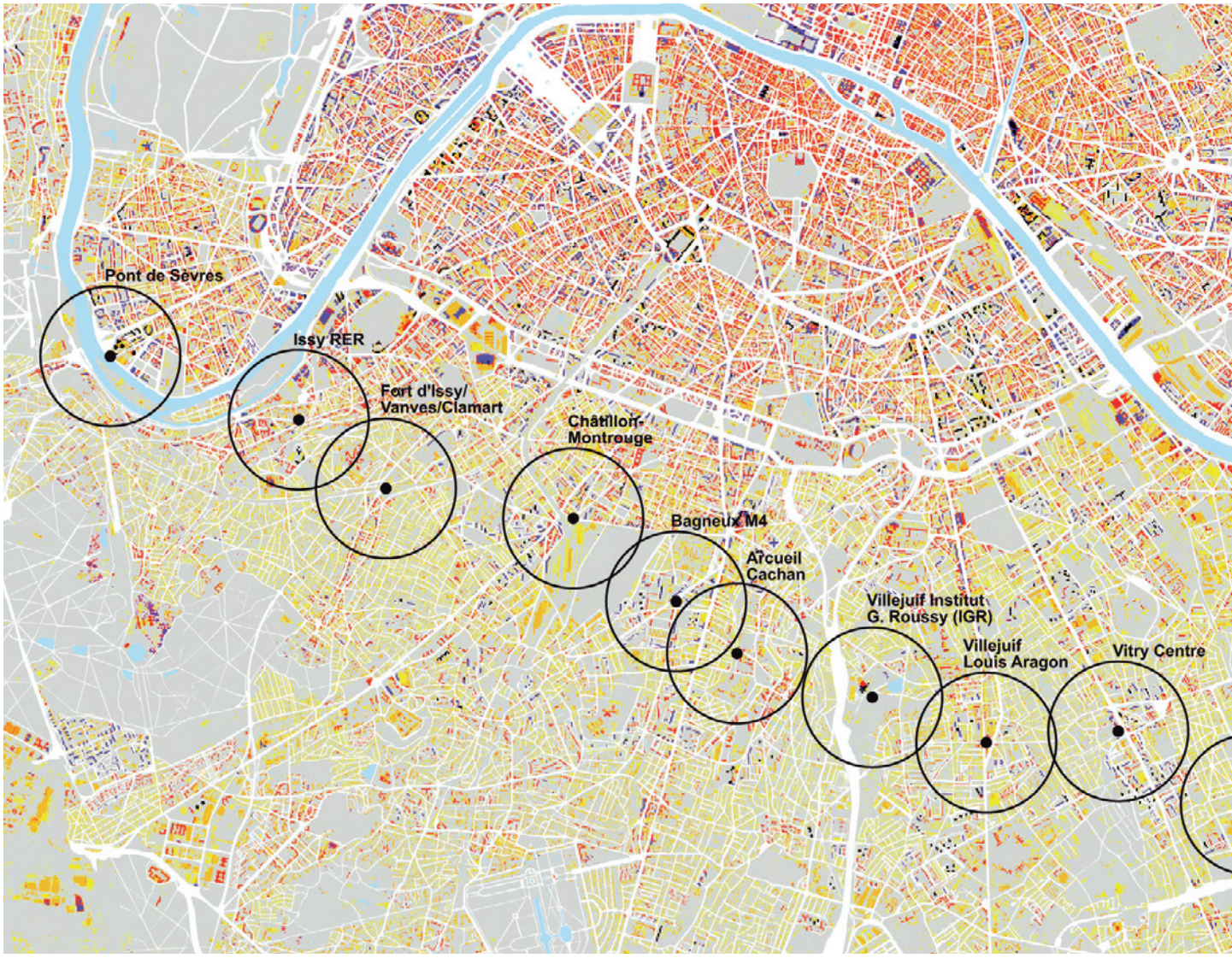


3.2. Les hauteurs du bâti

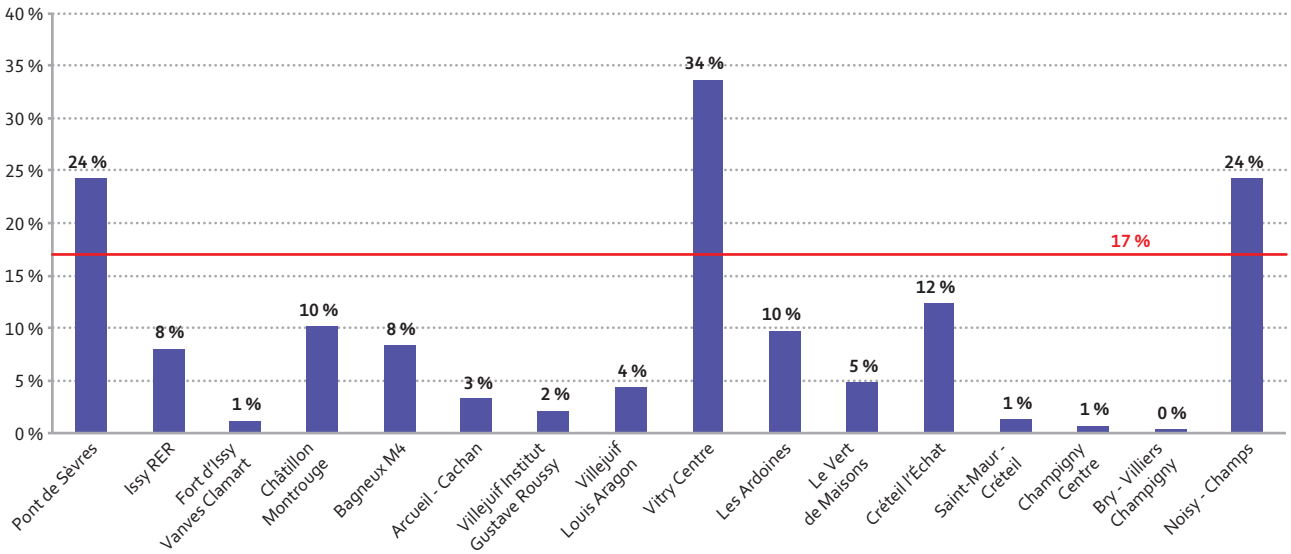
Les cartes ci-après renseignent également sur la forme urbaine des quartiers, à travers l'agencement du bâti **dans la ville et son rapport à la rue et à la parcelle. Cela permet de caractériser le cadre urbain dans lequel les gares vont s'insérer**.

La dominante de bâti représenté en jaune révèle une forte présence de bâtiments de petite hauteur, principalement de type pavillonnaire. À l'inverse, plus le bâti est foncé, plus les hauteurs sont importantes, ce qui correspond dans la majeure partie des cas à des grands immeubles de logements collectifs ou de bureaux. 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.

- **3 quartiers sont constitués d'immeubles de grande hauteur largement présents dessinant des tissus discontinus ou un front bâti structurant** (plus de 24 % des surfaces bâties de plus de 25 m) : Pont de Sèvres, Vitry Centre, Noisy - Champs.
- 6 quartiers aux hauteurs variées : Issy RER, Châtillon Montrouge, Bagneux M4, Créteil l'Échat et, dans un rapport d'échelle plus réduite, Les Ardoines, Le Vert de Maisons.
- 7 quartiers se caractérisent par une **dominante de tissus de petite échelle, ponctués par quelques bâtiments hauts (moins de 3 % des surfaces bâties de plus de 25 m)** : Fort d'Issy Vanves Clamart, Arcueil - Cachan, Villejuif IGR, Villejuif Louis Aragon, Saint-Maur - Créteil, Champigny Centre et Bry - Villiers Champigny.

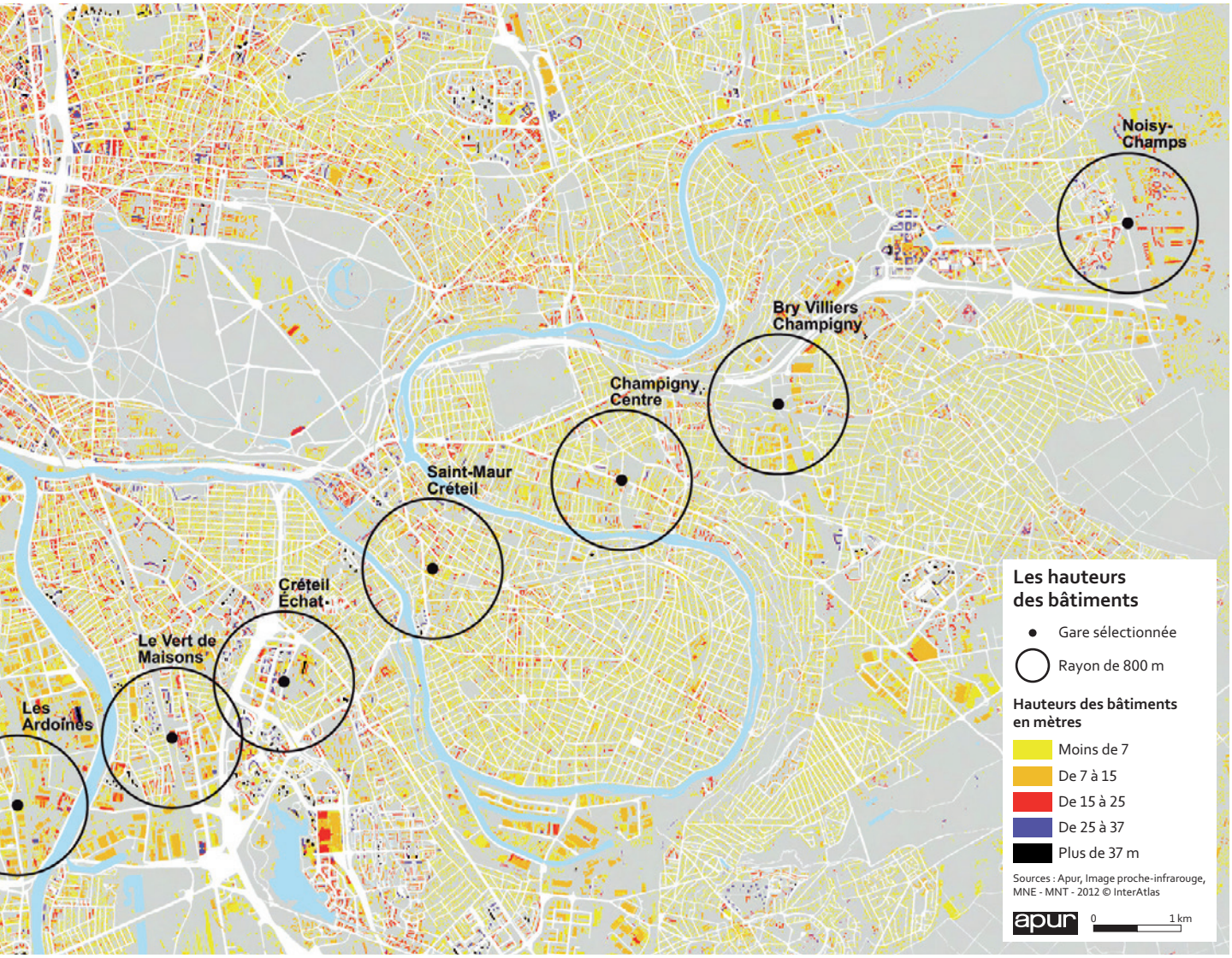


Part des surfaces bâties dans les bâtiments de plus de 25 m (7/8 étages)



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

Note de lecture : estimation Apur à partir de la hauteur des bâtiments (obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation) traduite en nombre de niveaux multiplié par l'emprise au sol des bâtiments.



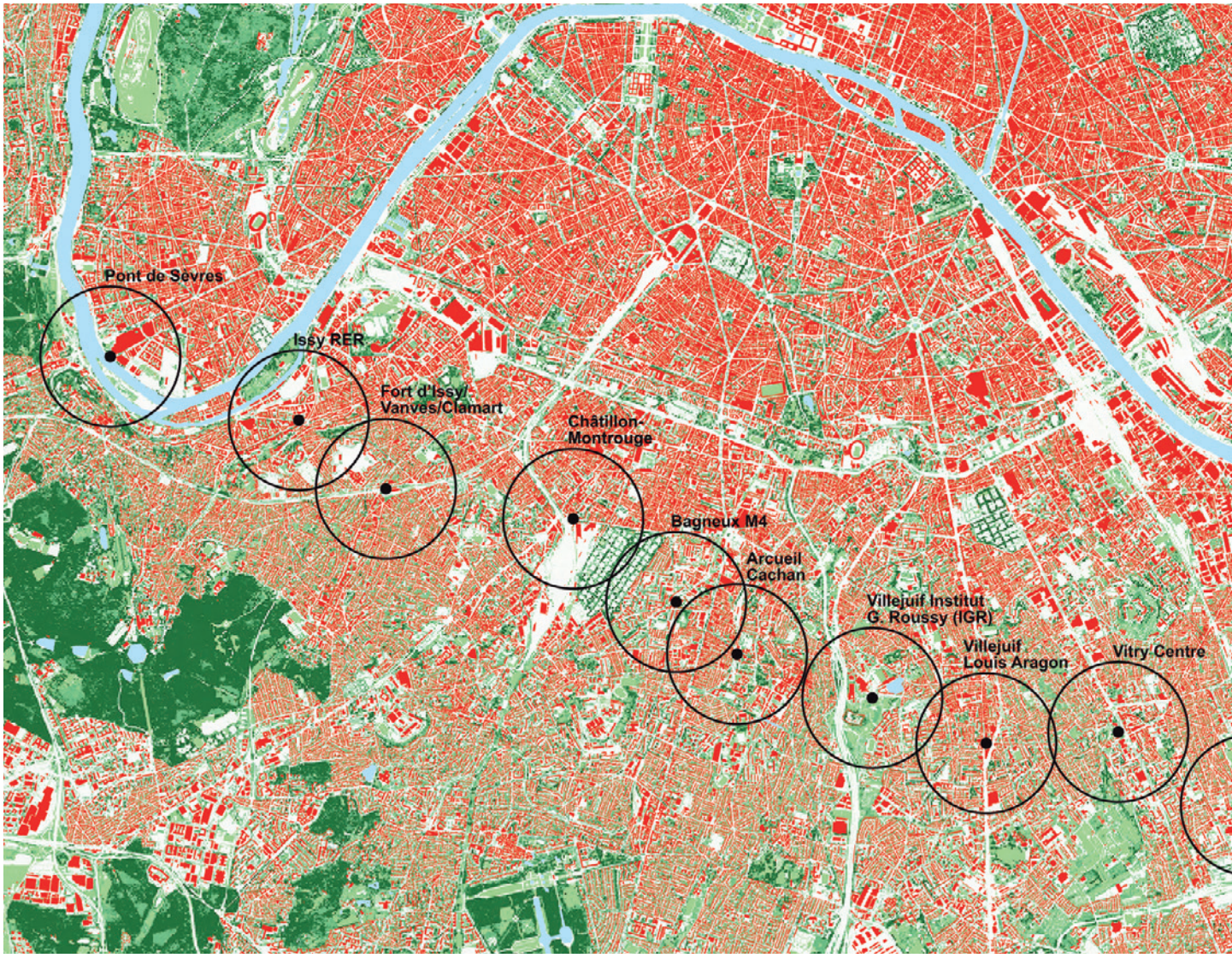
3.3. Le rapport emprises bâties/espaces ouverts

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

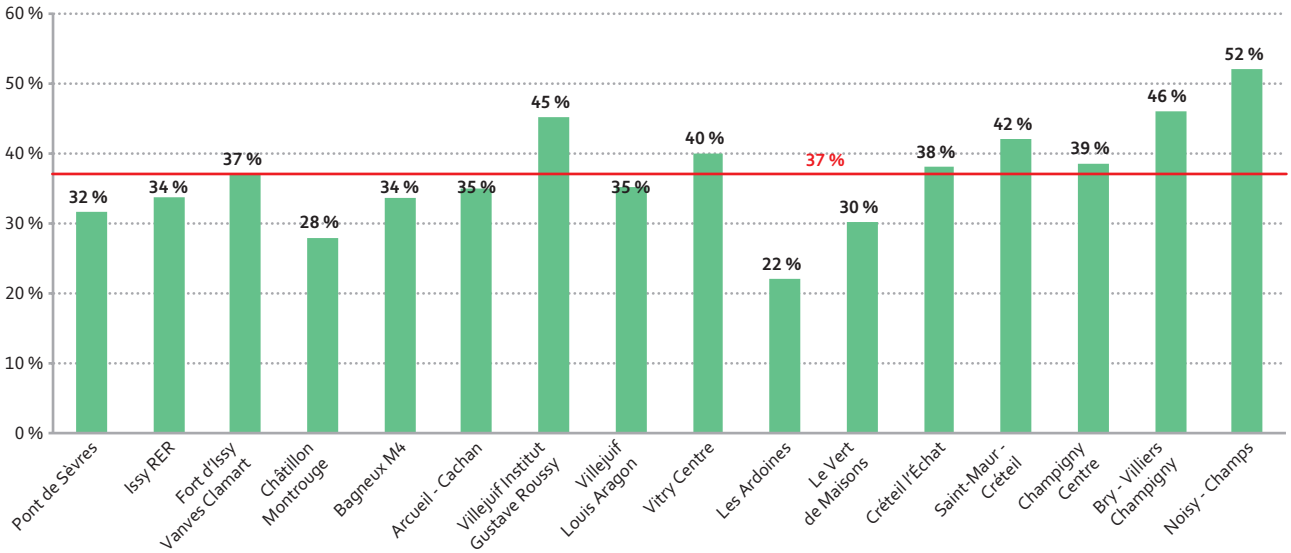
L'étude du rapport entre emprises bâties et espaces ouverts dans les quartiers de gare révèle des situations contrastées.

- **4 quartiers disposent d'un couvert végétal très présent** plutôt situés à l'Est de la ligne (plus de 40 % de couvert végétal) : Villejuif IGR, Saint-Maur - Créteil, Bry - Villiers Champigny, Noisy - Champs.
- **Le quartier des Ardoines est marqué par un ensemble de sols artificialisés** (bâtis et sols imperméables) qui laissent une place limitée au couvert végétal (22 % de couvert végétal).
- **11 quartiers de gare offrent des situations intermédiaires**, où le rapport entre espaces ouverts et les emprises bâties apparaît plus équilibré (Pont de Sèvres, Issy RER, Fort d'Issy Vanves Clamart, Châtillon Montrouge, Bagneux M4, Arcueil - Cachan, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre, Le Vert de Maisons, Créteil l'Échat, Champigny Centre).

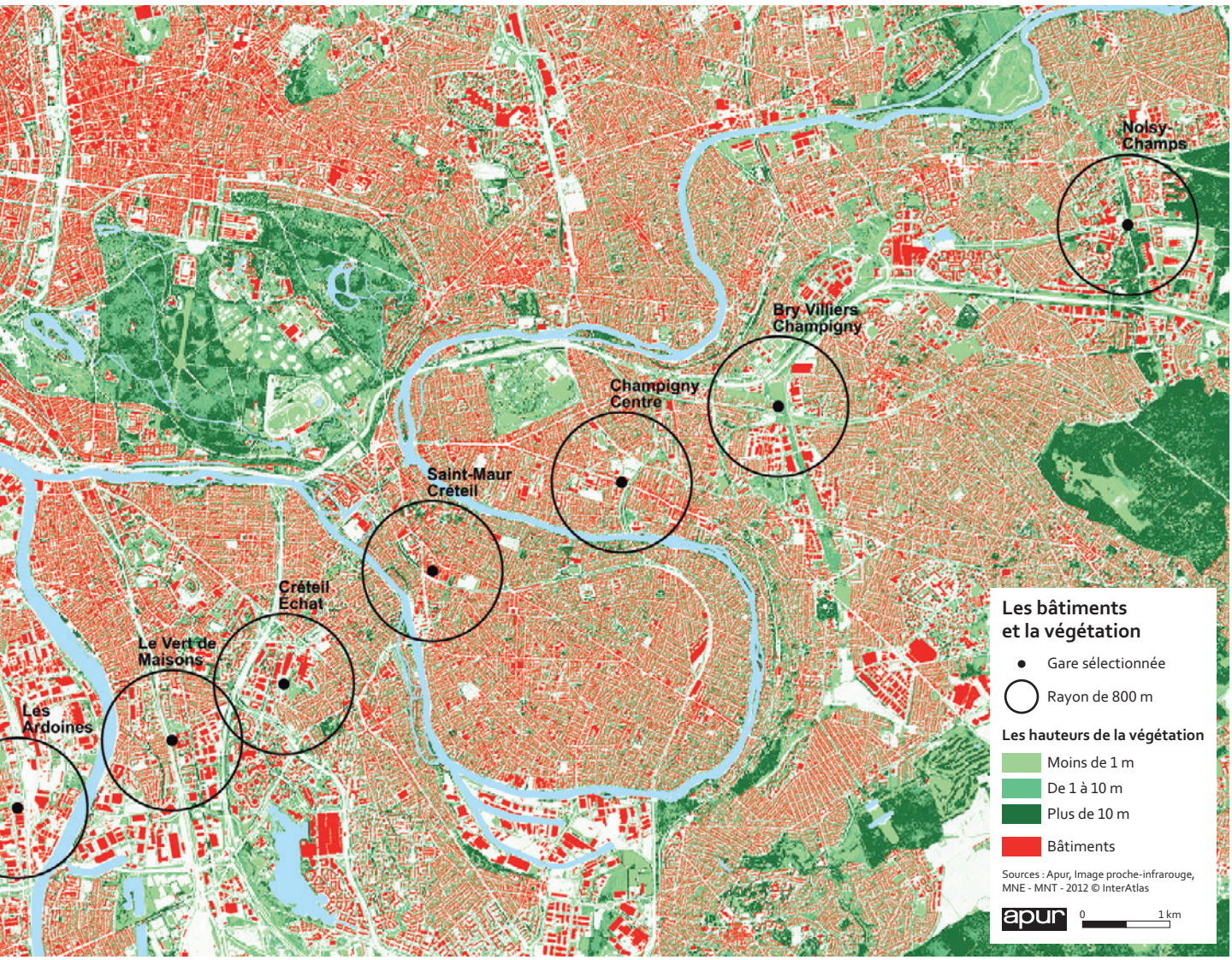
La perception de la végétalisation d'un quartier et les usages qu'y pratiquent les habitants diffèrent selon que la végétation se situe dans des espaces privés ou publics. Des cartes supplémentaires figurent dans chaque monographie de quartier de gare. Elles indiquent si la végétation correspond à des espaces publics ou privés et permettent ainsi de constater que quelques quartiers de gare s'intègrent dans une trame verte très développée, notamment grâce à de vastes espaces verts publics : Pont de Sèvres, Villejuif IGR, Vitry Centre et Noisy - Champs. La végétation des autres quartiers de gare se développe davantage à l'intérieur des parcelles privées.



Part du couvert végétalisé



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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

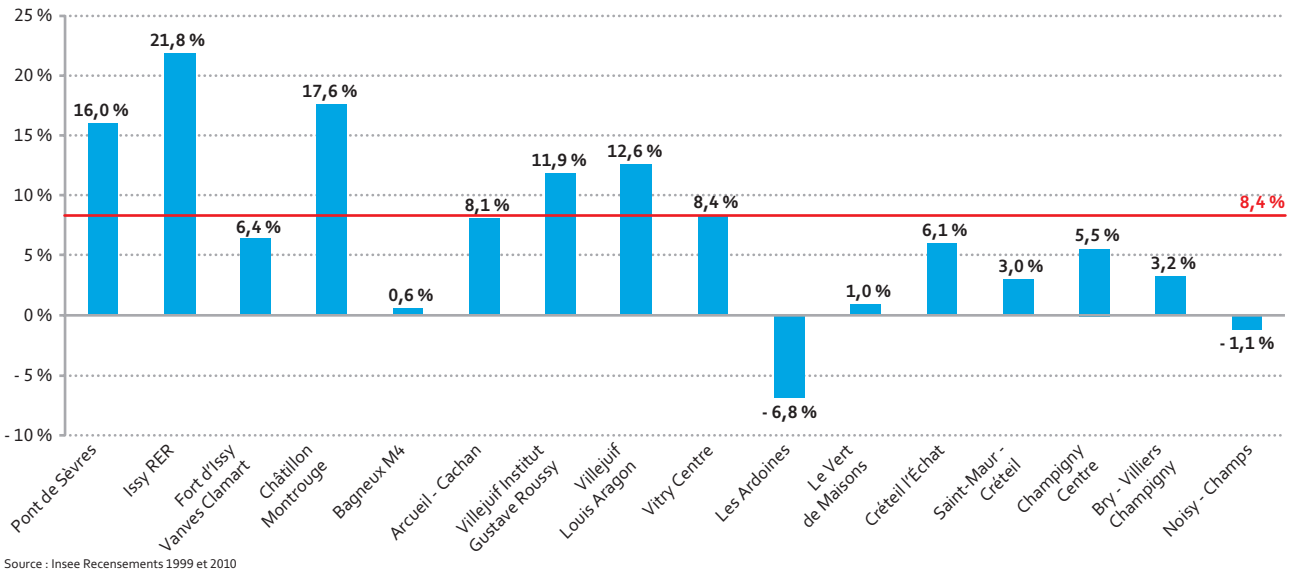
4.1. L'évolution démographique des quartiers

Les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud totalisent 415 500 habitants, soit en moyenne 26 000 habitants par quartier, et cette population a progressé d'environ 8 % entre 1999 et 2010, soit une progression semblable à celle de la Petite couronne (8,8 %). Parmi ces quartiers, Vitry Centre est le plus peuplé, avec 45 600 habitants, tandis que Les Ardoines et Bry - Villiers Champigny sont les quartiers moins peuplés avec moins de 15 000 habitants.

Dans certains quartiers, la population a beaucoup augmenté : + 22 % dans le quartier d'Issy RER, +18 % à Châtillon Montrouge. À l'inverse dans d'autres quartiers de gare, le nombre d'habitants est resté stable, voire a légèrement diminué (Bagneux M4, Les Ardoines ou Noisy - Champs). Ces évolutions démographiques se relient à plusieurs facteurs : certains purement démographiques (natalité, solde migratoire...), d'autres liés aux capacités d'accueil du parc de logements et donc à l'importance de la construction de logements dans ces territoires.
Les évolutions du nombre d'habitants observées au cours des 10 dernières années sont à mettre en relation avec le poids démographique actuel des quartiers de gare. Ainsi, on distingue 3 profils de quartiers :

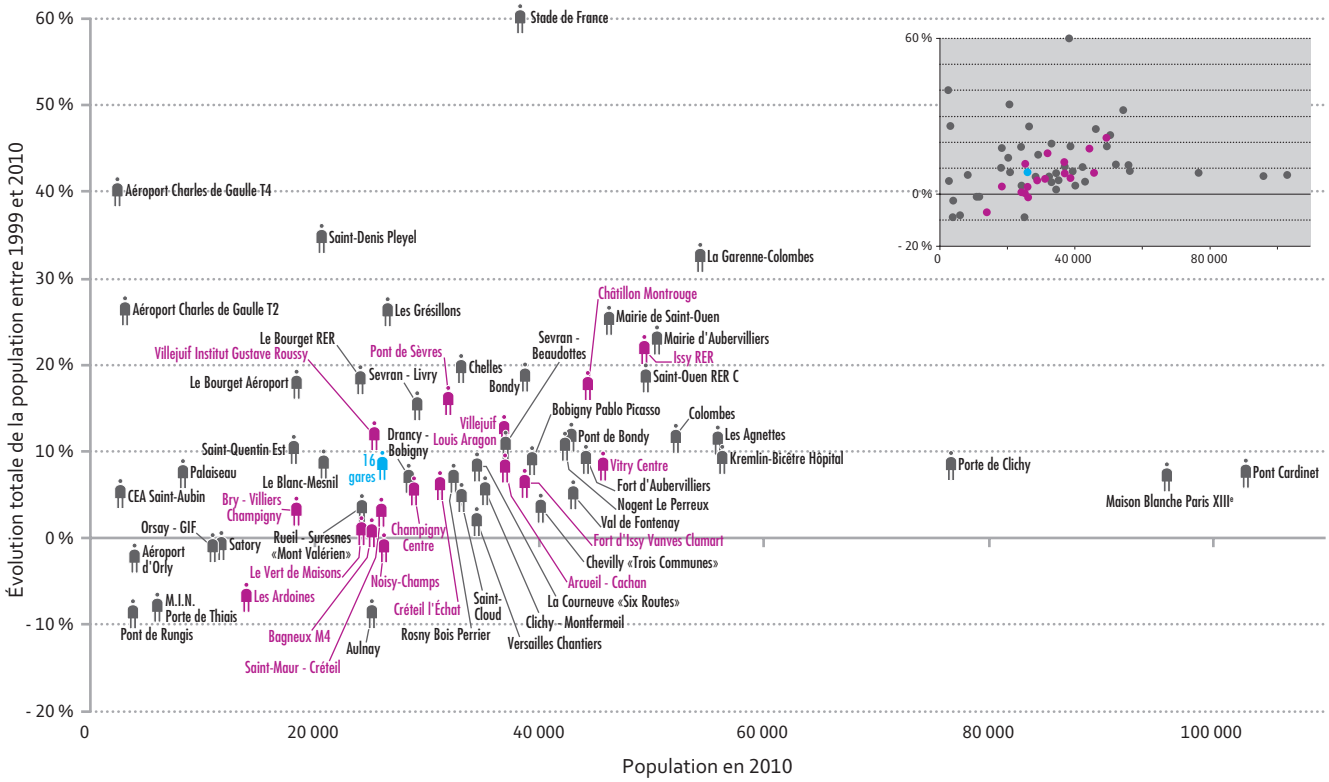
- **6 quartiers assez peu peuplés** sont restés stables entre 1999 et 2010. C'est le cas des Ardoines ou de Bry - Villiers Champigny, qui regroupent moins de 15 000 habitants, ou de Bagneux M4, Le Vert de Maisons, Saint-Maur - Créteil ou Noisy - Champs, qui sont des quartiers de gare un peu plus peuplés (regroupant chacun entre 20 000 et 26 000 habitants).
- **5 quartiers de taille moyenne (regroupant entre 15 000 et 30 000 habitants) ont vu leur population augmenter à un rythme modéré**, avec un gain compris entre 5 % et 10 % entre 1999 et 2010 : Fort d'Issy Vanves Clamart, Arcueil - Cachan, Villejuif IGR, Créteil l'Échat, Champigny Centre.
- **5 quartiers peuplés continuent de progresser fortement**, avec un gain de population de supérieur à 10 % entre 1999 et 2010 : Issy RER, Châtillon Montrouge, Villejuif Louis Aragon ou bien encore Vitry Centre, dont la progression a été légèrement inférieure à 10 % mais qui est le quartier le plus peuplé des gares de la ligne 15 sud. Le quartier Pont de Sèvres est moins peuplé (24 300 habitants) mais a connu une progression très marquée, ce qui le rapproche des quartiers de gare cités précédemment : +16 % de gain de population entre 1999 et 2010.

Évolution de la population 1999-2010



Source : Insee Recensements 1999 et 2010

Population dans les quartiers de gare en 2010 et évolution entre 1999 et 2010



Source : Insee Recensements 1999 et 2010

Note de lecture : les données n'étant pas significatives (IRIS trop peu peuplés ou avec des contours ayant fortement évolué entre les 2 dates), les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Antonypôle, Le Mesnil Amelot, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau TGV, Nanterre, Nanterre La Boule, Parc des Expositions, Stade de France et Triangle de Gonesse.

Indice de jeunesse - 2010

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

Dominante « jeunes »

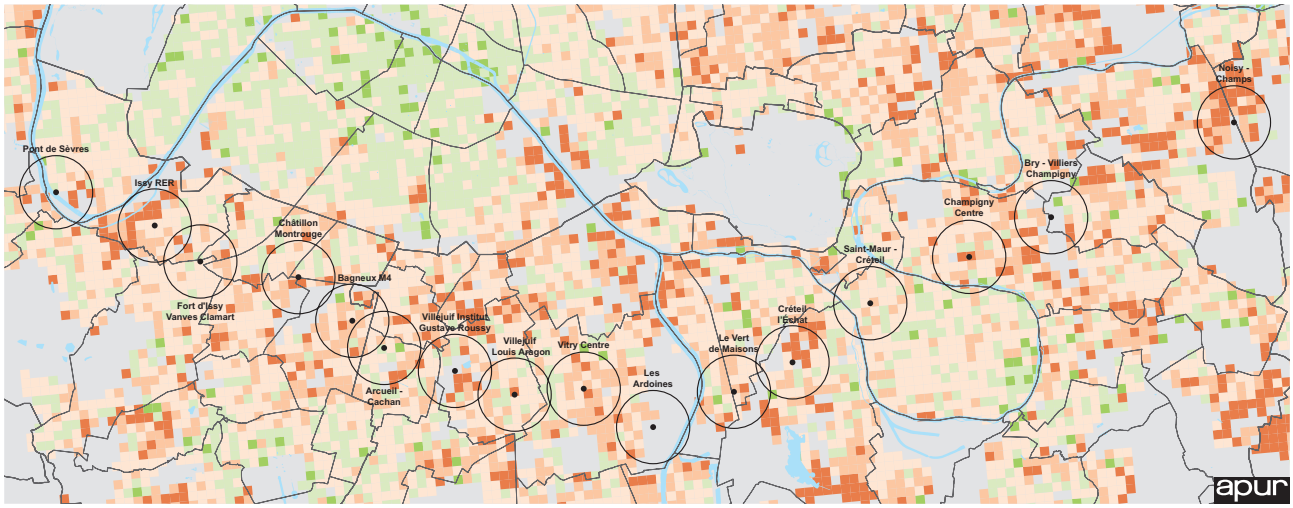
- Plus de 4 jeunes pour 1 senior
- De 2 à 4 jeunes pour 1 senior
- De 1 à 2 jeunes pour 1 senior

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



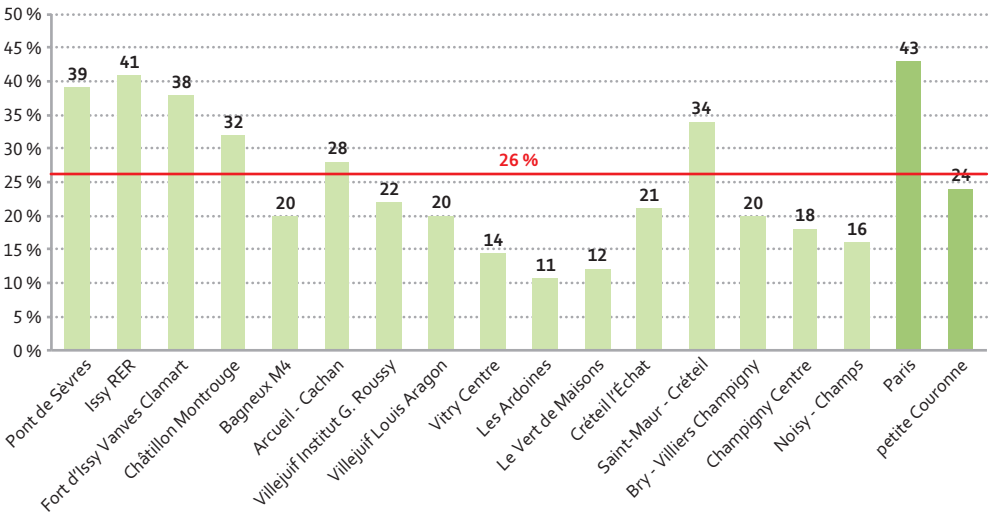
4.2. La structure de la population

Plusieurs indicateurs permettent de décrire le profil des habitants et de rendre possible le suivi de ces évolutions dans le temps.

La part des jeunes de moins de 18 ans dans l'ensemble de la population oscille selon les quartiers de gare de 21 % à Châtillon Montrouge ou Pont de Sèvres à 31 % à Noisy - Champs ; mais dans la majorité des quartiers la part des jeunes est inférieure à 25 %, ce qui est leur poids moyen en Petite couronne.

La carte de l'indice de jeunesse (construite à partir du rapport entre les jeunes de moins de 18 ans et les personnes âgées de 65 ans ou plus) montre que la majorité des quartiers de la ligne 15 sud se caractérisent surtout par de forts contrastes selon les parties du quartier considérées, c'est le cas à Issy RER ou Créteil l'Échat par exemple. Toutefois dans certains quartiers, le poids des jeunes de moins de 18 ans est plus marqué que dans d'autres. À Villejuif IGR, Vitry Centre, Le Vert de Maisons, Champigny Centre, Bry - Villiers Champigny et Noisy - Champs, les jeunes de moins de 18 ans représentent plus du quart de la population des quartiers.

Part des cadres dans la population active



Source : Insee Recensement 2010

Structure de la population active - 2010

Part de la catégorie socio-professionnelle donnée, dans la population âgée de 15 ans ou plus

Cadres, professions intellectuelles supérieures, artisans, commerçants, chefs d'entreprise

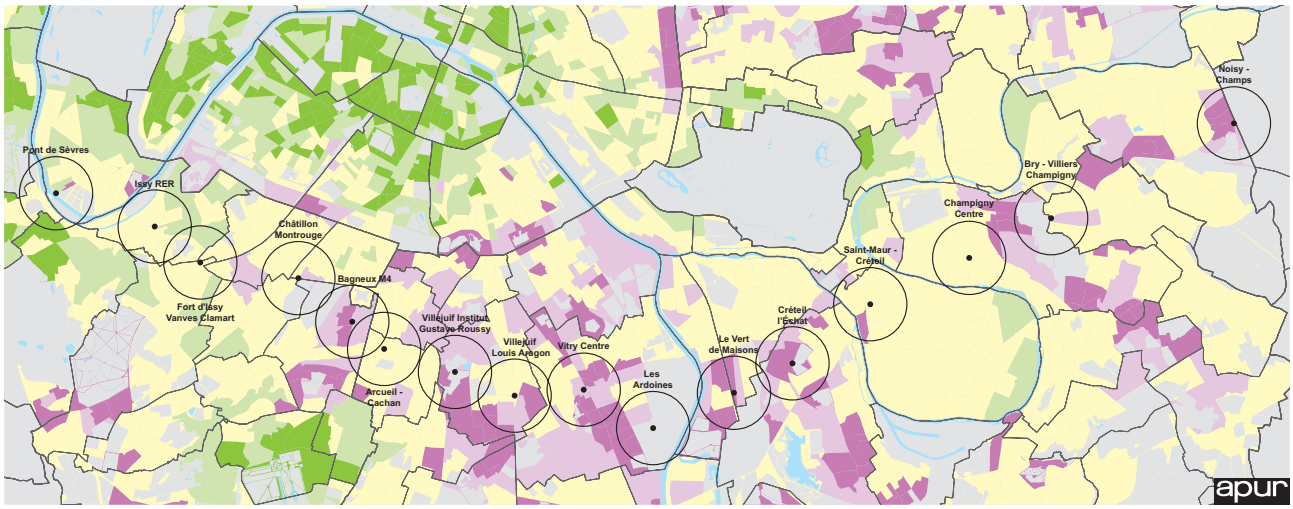
- Au moins 60 %
- De 50 à 60 %

Employés, ouvriers

- Au moins 60 %
- De 50 à 60 %
- Pas de dominante

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Source : Insee Recensement 2010



4.3. Les catégories socio-professionnelles

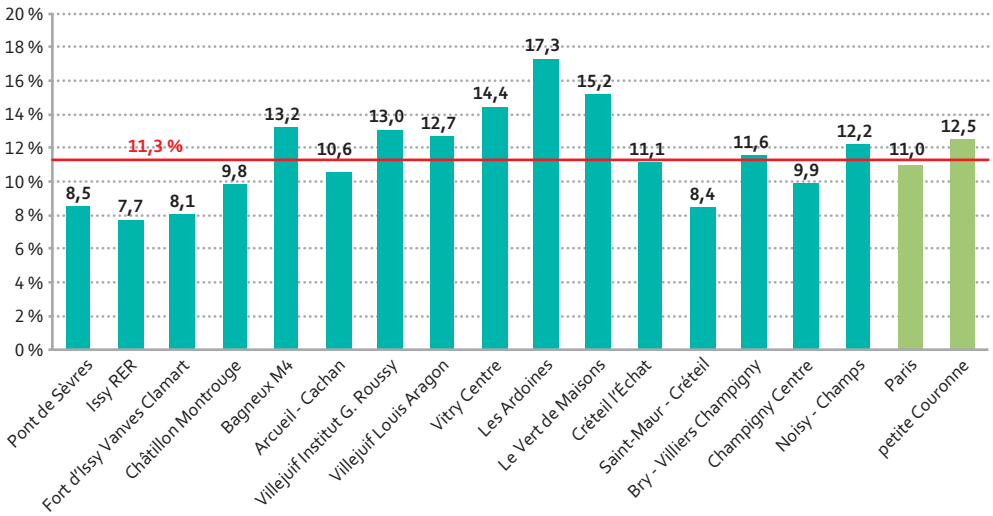
En Petite couronne, les cadres représentent 25 % des actifs et les employés et ouvriers 46 %. Dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud ces proportions sont assez proches : **la part des cadres est ainsi de 26 % et celles des employés et ouvriers de 43 %**.

Mais d'un bout à l'autre de la ligne les équilibres entre les grandes catégories d'actifs s'inversent. Dans les quartiers de gare situés à l'ouest, la part des cadres est plus importante, largement supérieure à celle des actifs employés et ouvriers. À l'inverse dans les autres quartiers qui se trouvent au milieu de la ligne et à l'est du Val-de-Marne la part des actifs employés et ouvriers est partout plus élevée, même s'il y a des différences d'intensité selon les quartiers, entre la situation des Ardoines ou de Vert de Maisons d'une part (plus de 60 % d'employés et d'ouvriers) et Arcueil - Cachan ou Châtillon Montrouge d'autre part (39 % d'employés et d'ouvriers). Le quartier de Saint-Maur - Créteil fait exception dans le Val-de-Marne (34 % de cadres).

- **11 quartiers avec une prédominance d'employés et d'ouvriers** plus forte que la moyenne de la Petite couronne (46 %) : Bagneux M4, Arcueil - Cachan, Villejuif IGR, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre, Les Ardoines, Le Vert de Maisons, Créteil l'Échat, Champigny Centre, Bry - Villiers Champigny, Noisy - Champs.
- **2 quartiers où les actifs cadres et les employés et ouvriers pèsent d'un poids équivalent** : Saint-Maur - Créteil (34 % de cadres et 34 % d'employés et ouvriers) et Châtillon Montrouge (32 % de cadres et 39 % d'employés et ouvriers).
- **3 quartiers avec une prédominance de cadres** : Pont de Sèvres, Issy RER, Fort d'Issy Vanves Clamart (part des cadres proche de 40 %).

Le taux de chômage moyen de l'ensemble des quartiers est de 11,3 %, ce qui est légèrement inférieur au taux moyen en Petite couronne (12,5 %). Trois quartiers du centre du Val-de-Marne sont plus touchés par le chômage : Vitry Centre (14,4 %), Les Ardoines (17,3 %) et Le Vert de Maisons (15,2 %).

Taux de chômage



Source : Insee Recensement 2010

Indice de chômage - 2010

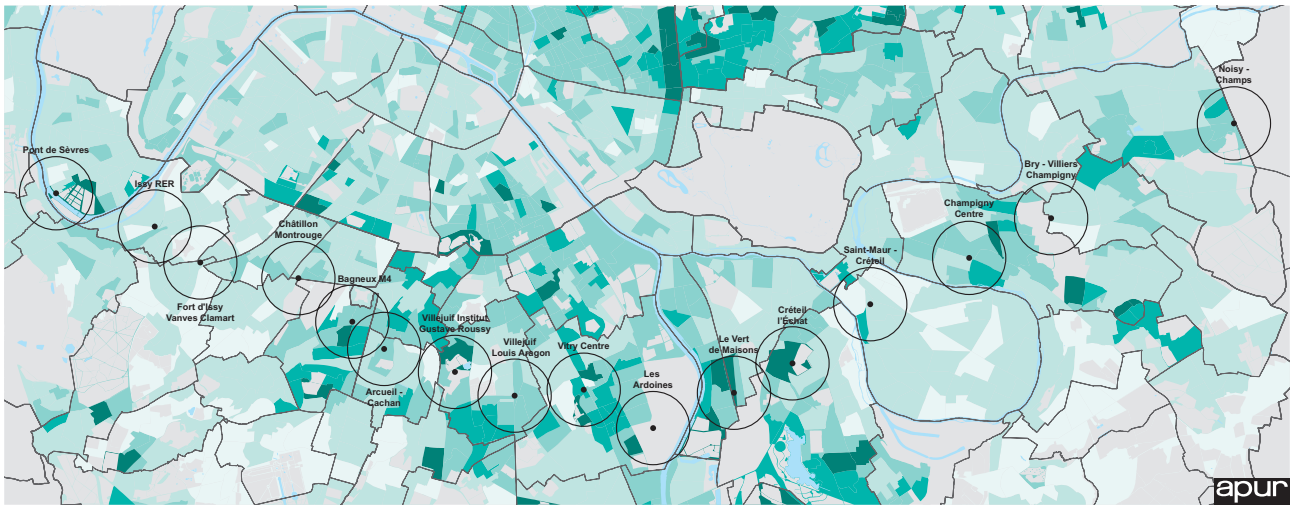
Part des chômeurs de catégorie A, dans la population active (*)

- Plus de 14 %
- De 11 à 14 %
- De 8 à 11 %
- De 5 à 8 %
- Moins de 5 %

(*) personnes de 15-64 ans

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Sources : Pôle Emploi, traitement Insee - 2010, Insee Recensement 2010



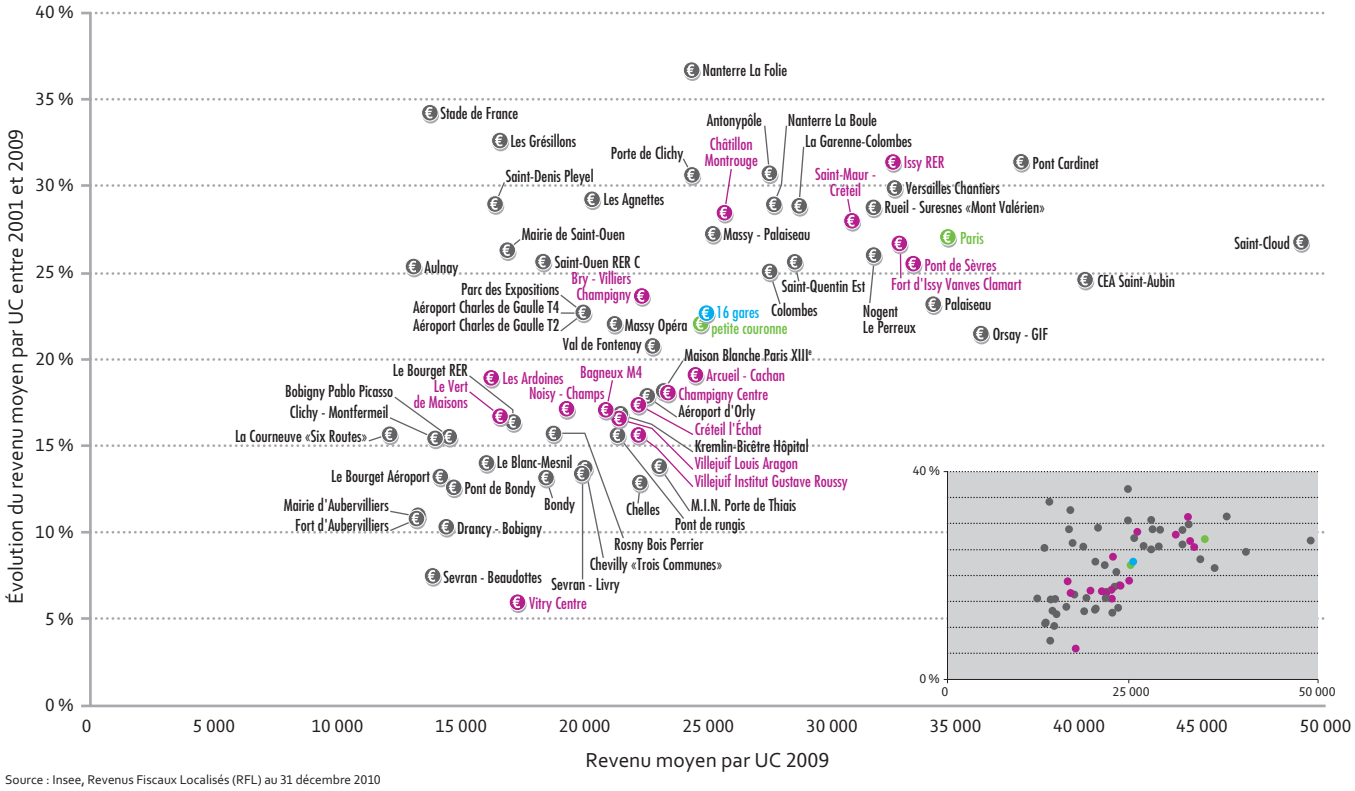
4.4. Les revenus des ménages et leur évolution

Le niveau de revenu annuel moyen des ménages (par unité de consommation) varient beaucoup d'un bout à l'autre de la ligne 15 sud. C'est dans le quartier de Pont de Sèvres que le revenu moyen des ménages est le plus élevé (33 312 € par an et par UC) et aux Ardoines qu'il est le plus bas (16 660 €), ce qui correspond à un écart qui va du simple au double.
Le revenu moyen des ménages des 16 quartiers de gare s'élève à 24 938 € par an et par UC. En moyenne, **le revenu des ménages des quartiers de gare de la ligne 15 sud a progressé de 23 % entre 2001 et 2009** mais dans quelques quartiers cette progression a été beaucoup plus importante (31 % à Issy RER, 28 % à Saint-Maur - Créteil ou Châtillon Montrouge) alors qu'au contraire elle n'a été que de 6 % à Vitry Centre ou de 15 % à Villejuif IGR.

En croisant l'analyse du niveau de revenu moyen des ménages et son évolution, on peut distinguer plusieurs types de quartiers de gare :

- 4 quartiers se caractérisent par une **population disposant de revenus modestes** (inférieurs à 20 000,00 € par an et par UC) **et qui augmentent moins que dans l'ensemble de la Petite couronne** (+22 % entre 2001 et 2009) : Vitry Centre, Les Ardoines, Le Vert de Maisons et Noisy - Champs.
- **7 quartiers ont une population aux revenus moyens** (entre 20 000 et 25 000 € par an et par UC) **mais avec une progression moindre que celle des ménages de la Petite couronne** : Bagneux M4, Arcueil - Cachan, Villejuif IGR, Villejuif Louis Aragon, Créteil l'Échat, Champigny Centre et Bry - Villiers Champigny.
- 5 quartiers se distinguent par un niveau de **revenu des ménages élevé** : Pont de Sèvres, Issy RER, Fort d'Issy, Saint-Maur - Créteil et, dans une moindre mesure, Châtillon Montrouge.

Revenu moyen annuel des ménages par unité de consommation (UC) en 2009 et évolution entre 2001 et 2009



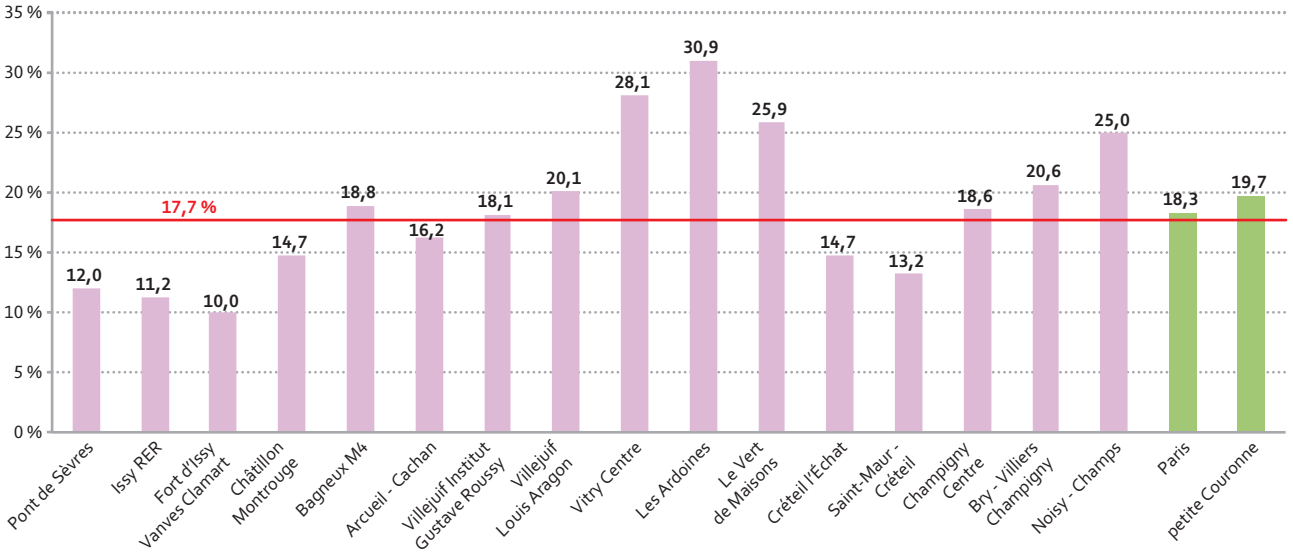
Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Le Mesnil Amelot et Triangle de Gonesse.
Cacul 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.

L'analyse de la part des ménages à bas revenus (c'est-à-dire ayant un revenu inférieur à 11 250 € par an et par UC) confirme les observations faites sur le revenu moyen des ménages des quartiers de gare de la ligne 15 sud. La part des ménages à bas revenus dans les 16 quartiers est légèrement plus faible qu'en Petite couronne : 17,7 % contre 19,7 %. Mais les écarts de situation entre les quartiers sont assez marqués : 31 % des ménages ont de bas revenus aux Ardoines contre 3 fois moins à Fort d'Issy Vanves Clamart.

- **Dans 4 quartiers les ménages à bas revenus représentent plus du quart des ménages** (Vitry Centre, Les Ardoines, Le Vert de Maisons et Noisy - Champs).
- Dans 6 quartiers, le poids des ménages à bas revenus est équivalent à la moyenne en Petite couronne.
- **Dans 6 quartiers, la part des ménages à bas revenus est limitée**, inférieure à 15 % (Pont de Sèvres, Issy RER, Fort d'Issy Vanves Clamart, Châtillon Montrouge, Créteil l'Échat et Saint-Maur - Créteil).

Part des ménages à bas revenus



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

Revenu annuel moyen 2010

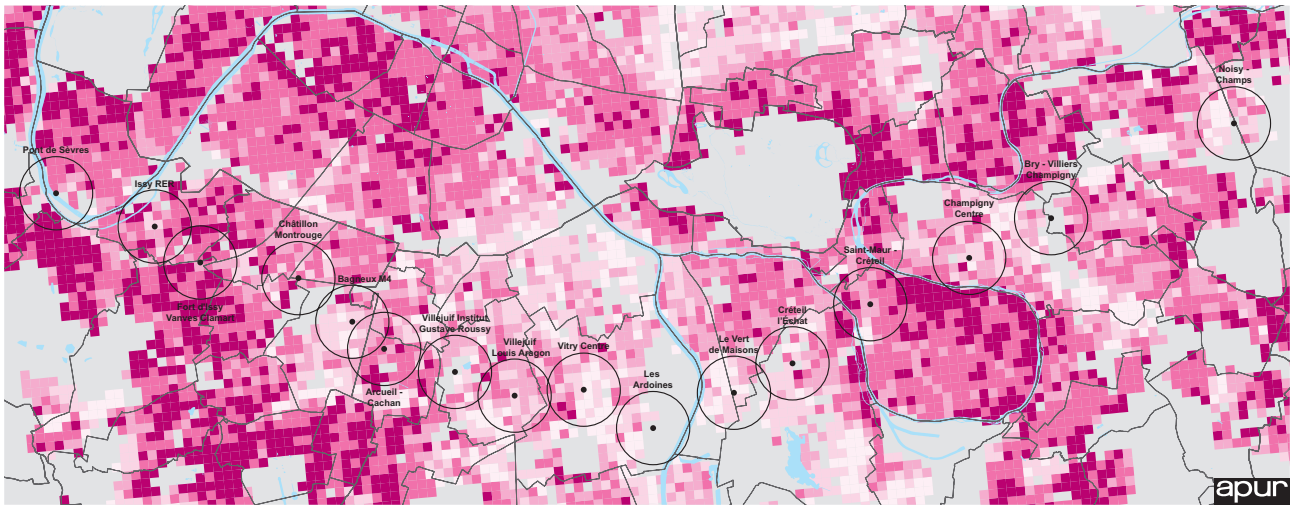
Revenu annuel moyen par UC (*)

- Plus de 25 000 €
- De 22 000 à 25 000 €
- De 19 000 à 22 000 €
- De 16 000 à 19 000 €
- Moins de 16 000 €

(*) les revenus supérieurs au 8e décile (soit 29 336 €) sont rabaissés à ce seuil.

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

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



4.5. Le parc de logements

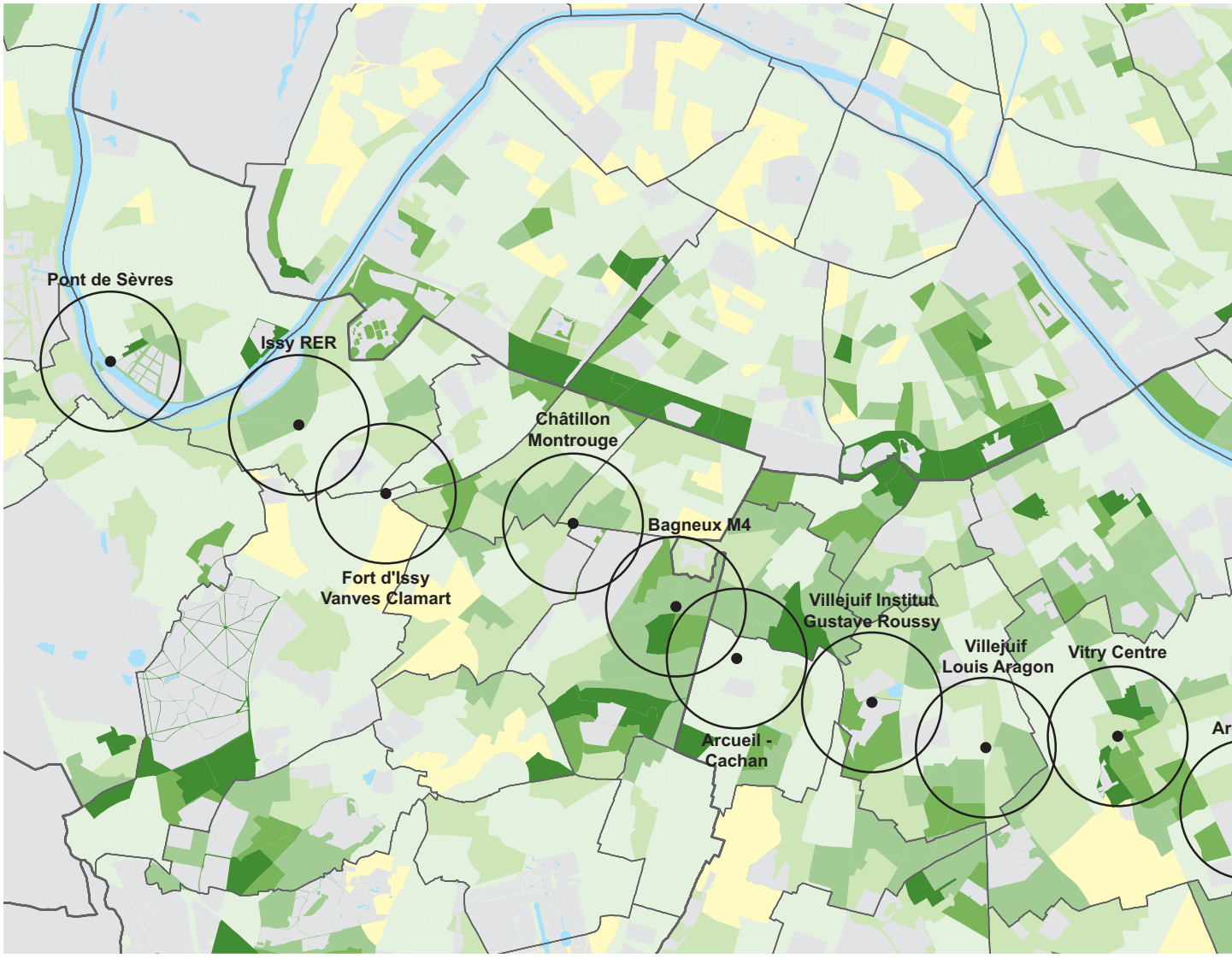
86 % des logements des 16 quartiers de la ligne 15 sud correspondent à de l'habitat collectif, c'est 4 points de plus que la moyenne de Petite couronne (82 % de logements collectifs). Cela signifie que **la part de logements individuels n'est que de 14 % dans les quartiers de gare, avec toutefois de forts contrastes**. Elle est de 1 % dans le quartier de Pont de Sèvres et de 41 % à Bry - Villiers Champigny. Dans plusieurs quartiers les secteurs d'habitat pavillonnaires occupent une place importante : Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif IGR, Les Ardoines, Champigny Centre, Bry - Villiers Champigny.

La part des propriétaires occupants elle aussi varie sensiblement d'un quartier à l'autre, passant de 63 % à Bry - Villiers Champigny ou 55 % à Fort d'Issy à 18 % seulement dans le quartier de Vert de Maisons. Elle est de 41 % en moyenne dans l'ensemble du parc de logements de la ligne 15 sud, soit 2 points de plus seulement qu'en Petite couronne.

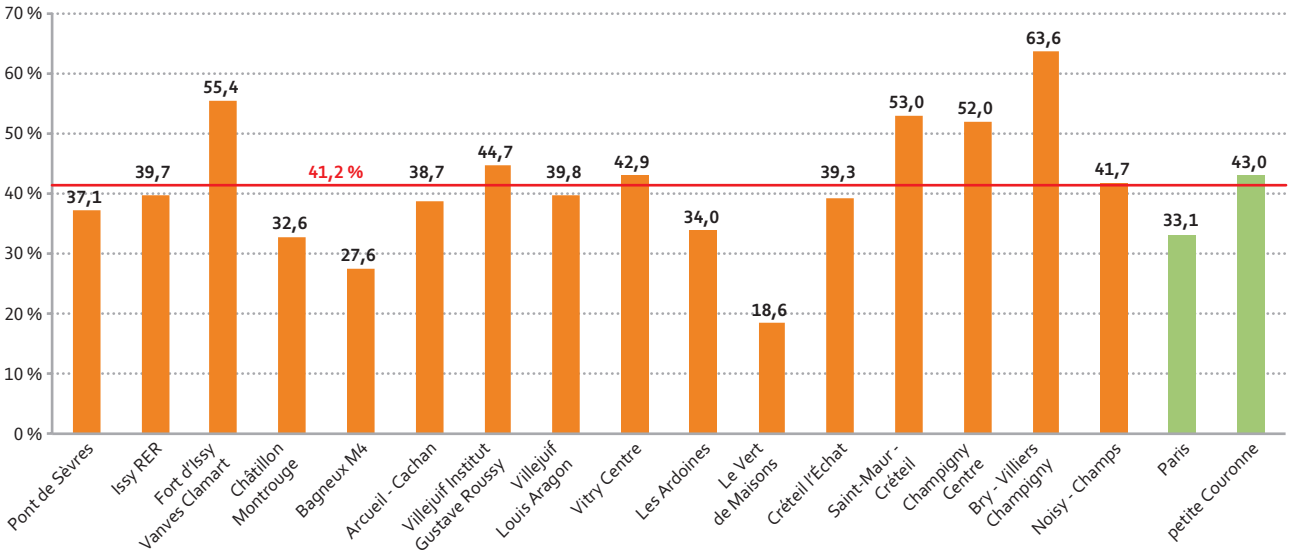
Le logement social occupe une place plus ou moins développée dans les quartiers de gare aujourd'hui comme le montre la carte du parc social dans le total des résidences principales.

- La majorité des quartiers de gare de la ligne 15 sud se caractérisent par un parc social compris entre 20 % et 40 %.
- Dans certains quartiers l'habitat social est très présent, représentant plus de 40 % des résidences principales (Bagneux M4, Les Ardoines et Le Vert de Maisons).
- 3 quartiers ont un parc social un peu moins présent (Fort d'Issy, Saint-Maur - Créteil et Bry - Villiers Champigny).

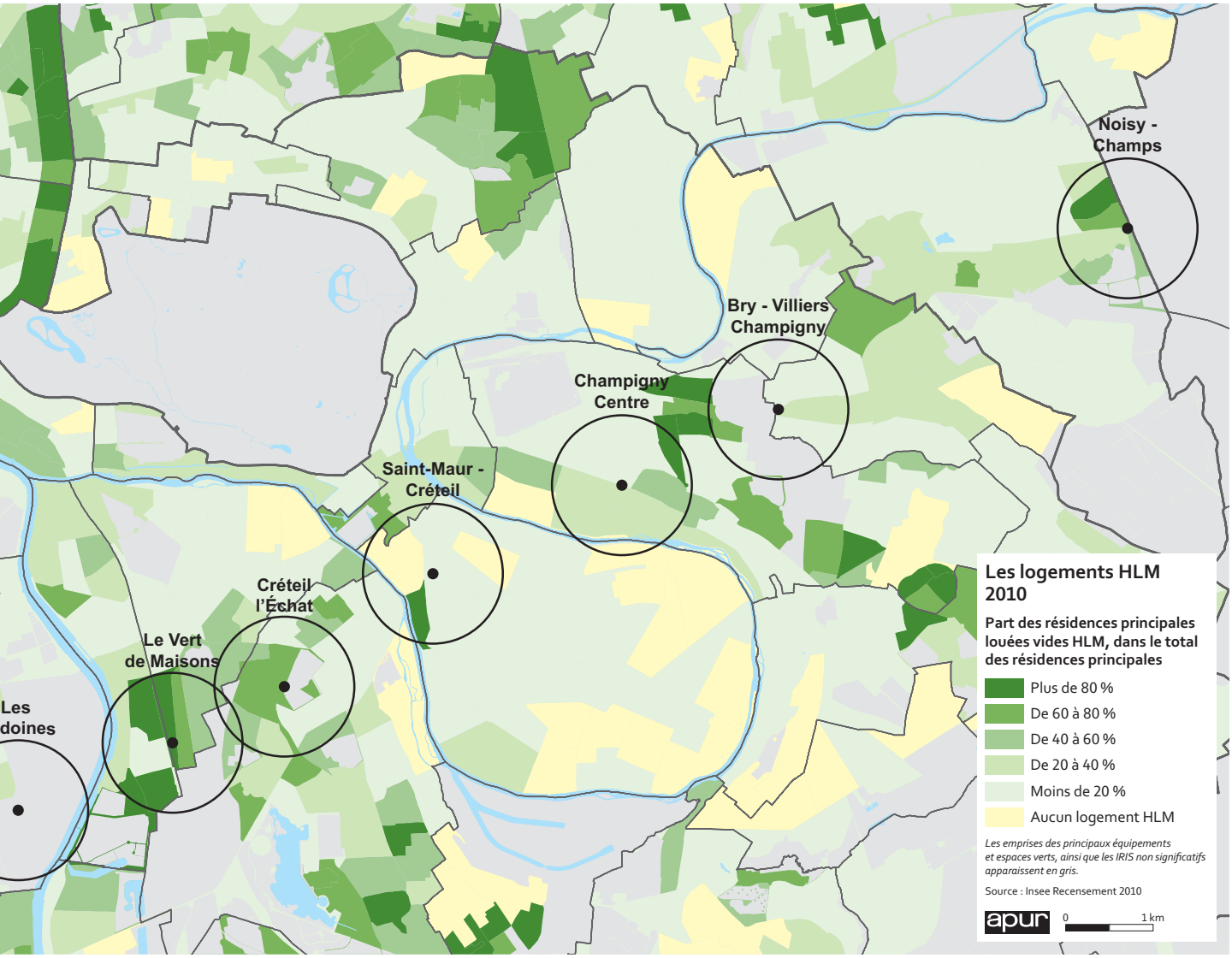
Le RGPE permettra de desservir de nombreux ensembles d'habitat social, souvent situés dans les quartiers de la politique de la ville. Les lignes supplémentaires permettront de connecter de nouveaux quartiers (autour des stations de Vitry Centre ou Champigny Centre), d'offrir des gains de temps mais aussi rendre accessibles des pôles d'emplois dans des temps de trajet inférieurs à 45 minutes (principalement autour des stations de Bagneux M4, Le Vert de Maisons ou Noisy - Champs).



Part des propriétaires occupants



Source : Insee Recensement 2010

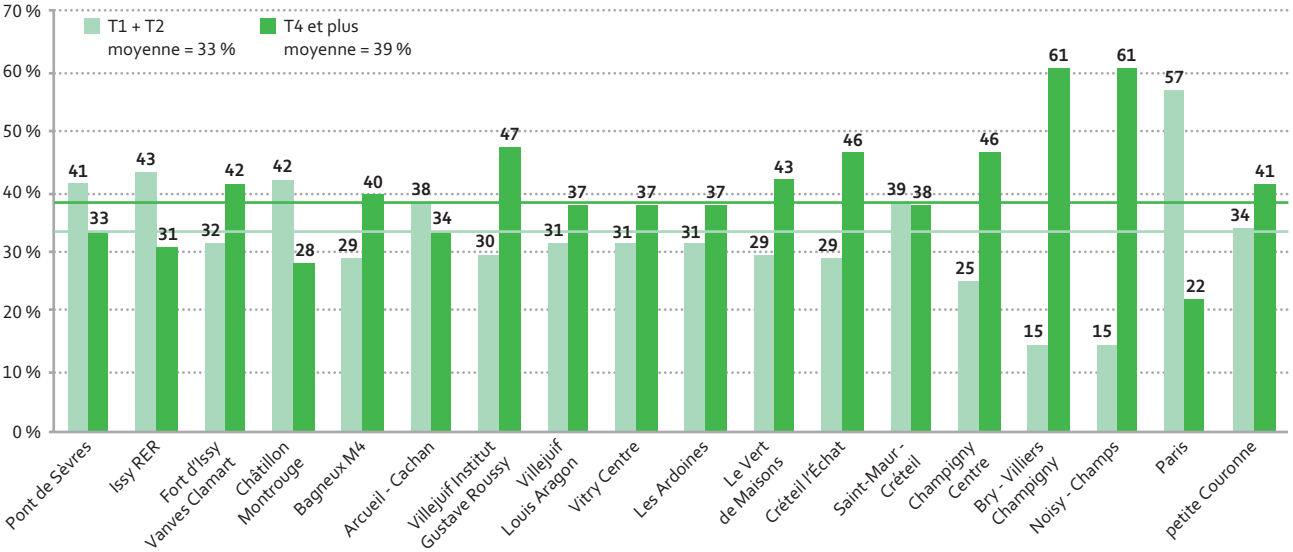


En termes de typologie de logements, on peut distinguer plusieurs types de quartiers :

- **Dans 7 quartiers le parc de logements se caractérise par une surreprésentation des grands logements**, avec une part supérieure à 41 % (part moyenne des T4 et plus en Petite couronne) : Noisy - Champs et Bry - Villiers Champigny (61 % de grands logements dans ces 2 quartiers), Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif IGR, Le Vert de Maisons, Créteil l'Échat et Champigny Centre. Dans certains cas la prédominance des grands logements se relie à l'importance des secteurs pavillonnaires et dans d'autres cas elle se relie plutôt à l'importance du parc locatif social.
- **5 quartiers se caractérisent par le poids des petits logements**, avec une part supérieure à 34 % (part moyenne des T1 + T2 en Petite couronne) : Pont de Sèvres, Issy RER, Châtillon Montrouge, Arcueil - Cachan et Saint-Maur - Créteil.
- **4 autres quartiers retrouvent les mêmes équilibres entre petits et grands logements qu'en Petite couronne** : Bagneux M4, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre et Les Ardoines.

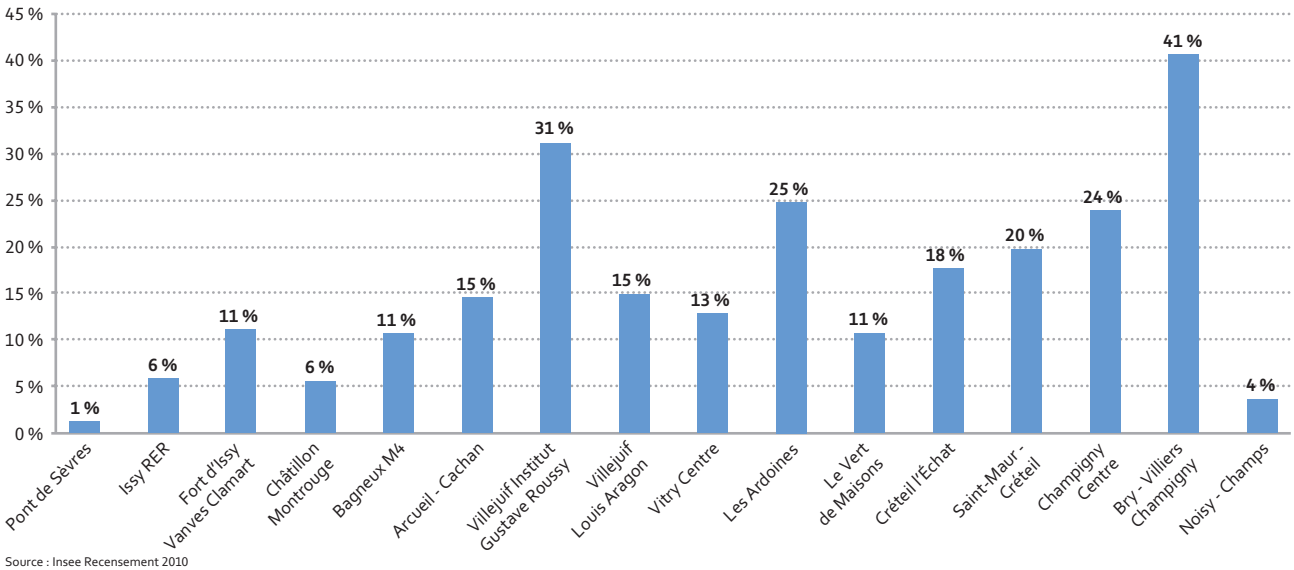
Même si les parcs de logements sont très différents d'un quartier de gare à l'autre, la répartition des logements des 16 quartiers de gare considérés dans leur ensemble est conforme à ce que l'on observe en moyenne pour le parc de logements des 3 départements de la Petite couronne.

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



Source : DRIEA, Fichier des propriétés bâties et non bâties, DGI (au 01/01/2011)

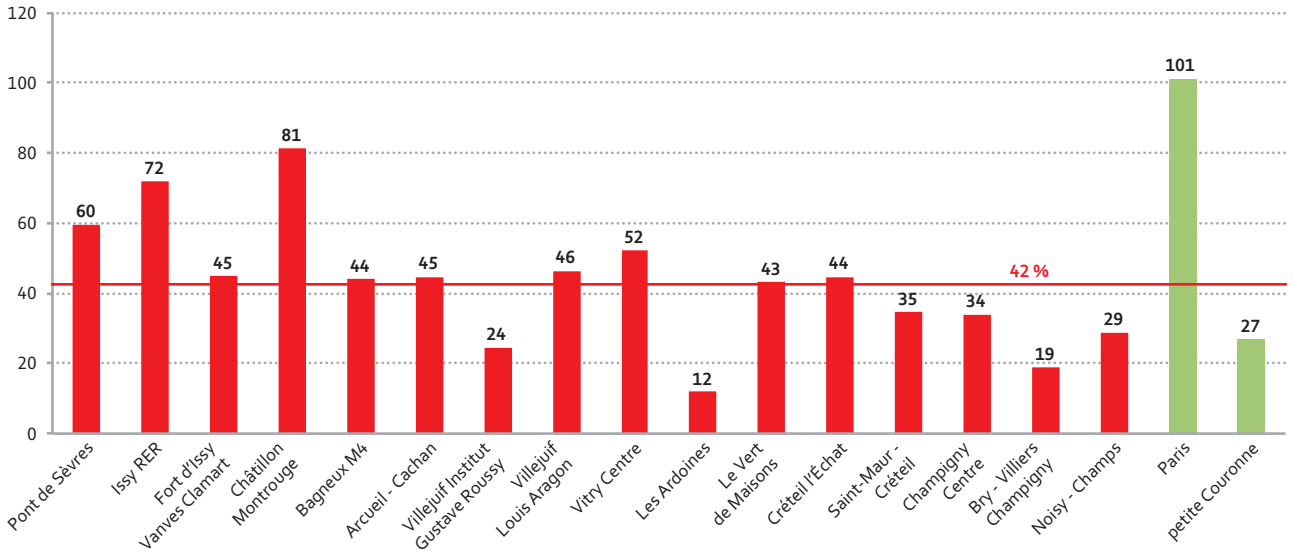
Part des logements individuels



Source : Insee Recensement 2010

La carte des densités de résidences principales à l'hectare montre que les densités sont organisées de manière concentrique depuis Paris (où elles dépassent partout 100, voire 200 résidences principales à l'hectare), puis les communes limitrophes (où elles sont comprises entre 50 et 100 résidences principales à l'hectare) et les quartiers de gare qui forment un ensemble assez homogène (où elles sont comprises entre 25 et 50 résidences principales à l'hectare). La moyenne dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud est de 42 résidences principales à l'hectare. Seuls quelques quartiers se distinguent : avec aux deux extrêmes, Châtillon Montrouge (81 résidences principales à l'hectare) et le quartier d'activités des Ardoines (12 résidences principales à l'hectare).

Densité de résidences principales à l'hectare



Source : Fichier fiscal (Insee) 2010

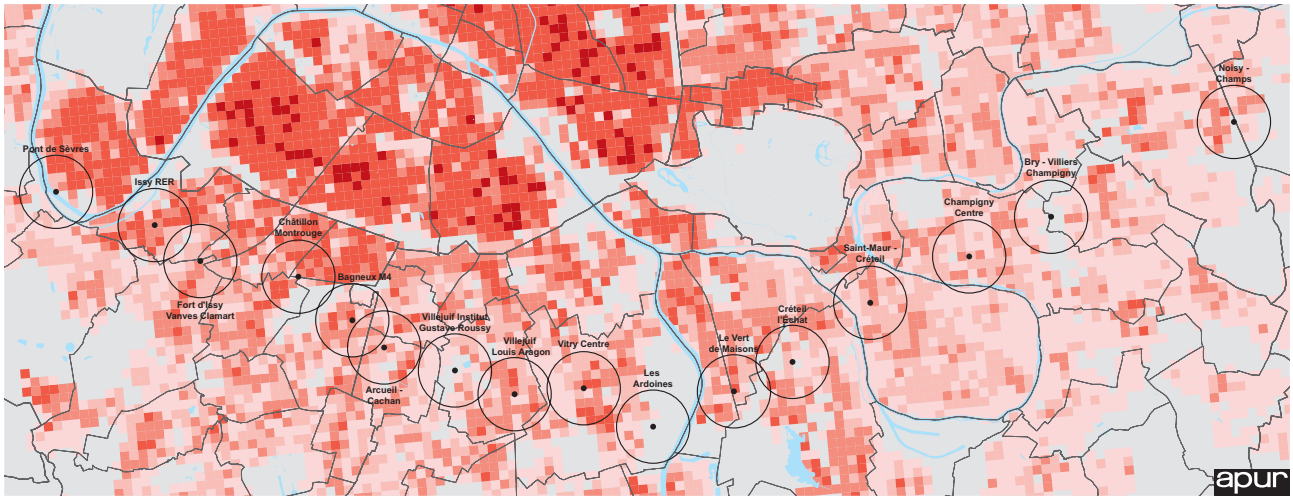
Densité de résidences principales - 2010

Nombre de résidences principales à l'hectare

- Plus de 250
- De 100 à 250
- De 50 à 100
- De 25 à 50
- Moins de 25

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source : fichier fiscal (Insee) - 2010

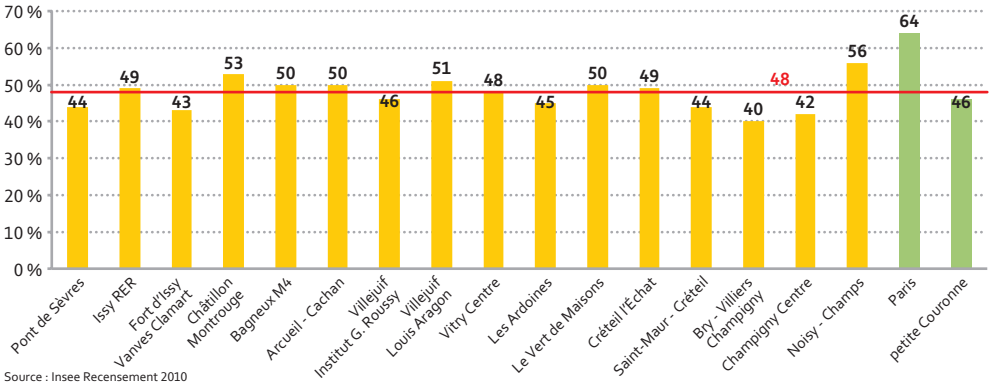


5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Les déplacements domicile-travail

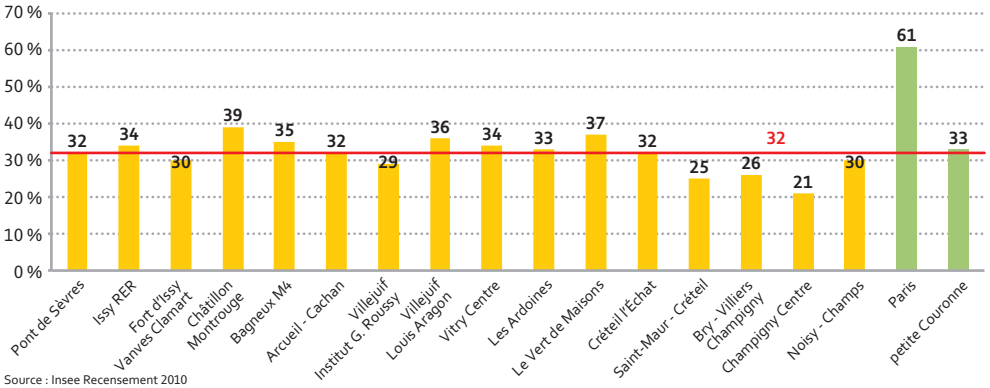
11 des 16 gares de la ligne 15 sud sont déjà desservies par un transport en commun structurant, ce qui explique que d'ores et déjà 48 % des actifs résidant dans ces 16 quartiers empruntent les transports en commun pour aller travailler. Seules les 5 gares de Bagneux M4, Villejuif IGR, Vitry Centre, Champigny Centre et Bry - Villiers Champigny sont entièrement nouvelles. Ainsi à Champigny Centre, la part des déplacements domicile-travail effectués en transports en commun est la plus faible (40 %), alors qu'elle s'élève à 56 % à Noisy - Champs.
Les ménages des quartiers de gare de la ligne 15 sud sont de plus en plus nombreux à ne pas posséder de voiture particulière (un tiers des ménages).

Part des déplacements domicile travail effectués en transports en commun



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

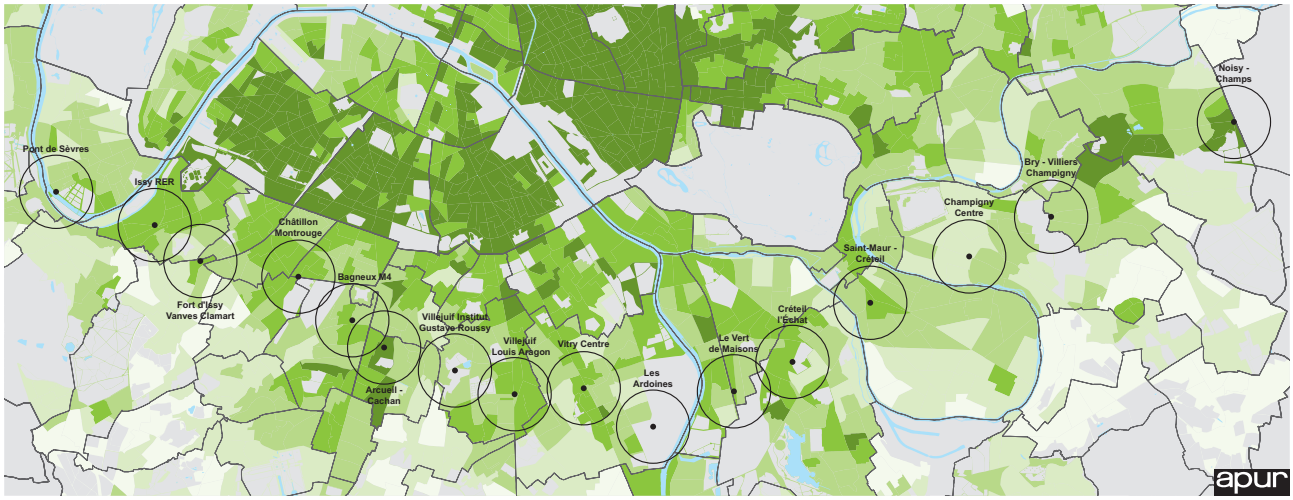
Migration domicile-travail en transport en commun 2010

Part des actifs qui utilisent les transports en commun pour aller travailler dans le total des actifs occupés

- Plus de 60 %
- De 50 à 60 %
- De 40 à 50 %
- De 30 à 40 %
- Moins de 30 %

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Source : Recensement de la population (Insee) 2010



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

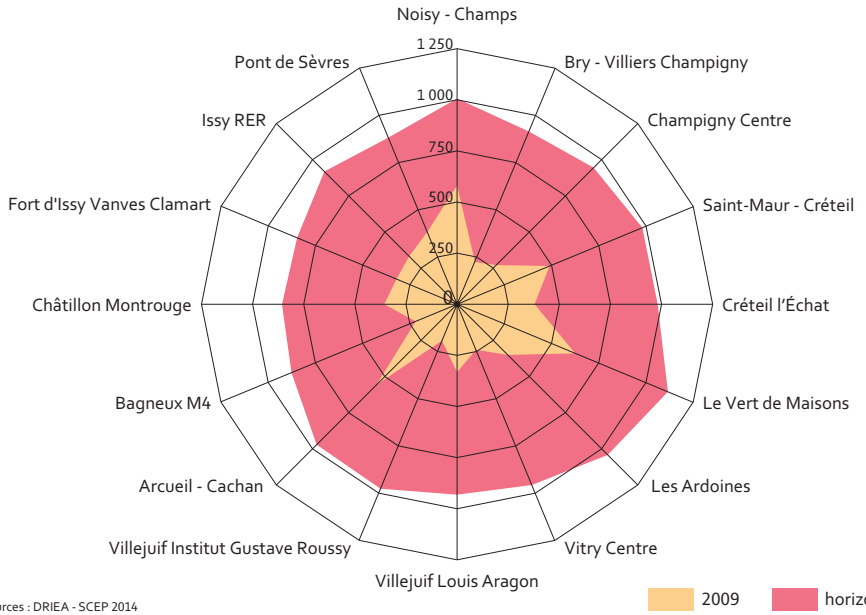
Les isochrones du territoire desservi en transports en commun en 45 minutes, aujourd'hui et en 2030, avec le NGPE, permettent de constater le très net progrès en termes d'accessibilité. Ainsi, **le territoire métropolitain accessible sera plus que triplé pour les 5 nouvelles gares de Bagneux M4, Villejuif IGR, Vitry Centre, Champigny Centre et Bry - Villiers Champigny**. La création de nouvelles lignes devrait réduire les inégalités actuelles d'accessibilité non seulement entre les territoires mais également vis-à-vis des pôles d'emplois et de populations. Chaque habitant aura accès en 45 minutes à un univers de choix d'emplois d'une taille sensiblement identique, aux alentours de 4,2 millions d'emplois

La représentation des origines et destination des déplacements domicile-travail de commune à commune sous forme d'« oursins » met également en évidence l'importance des besoins de mobilité en rocade et ainsi les gains de temps attendus pour de nombreux habitants. Les oursins indiquant les communes où travaillent les habitants des villes accueillant une nouvelle gare montrent combien **les lieux de destination sont directement corrélés à l'offre du réseau de transport** : déplacements en Est-Ouest pour Noisy - Champs avec le RER A, en nord-sud pour Vitry (RER C), Châtillon Montrouge (L13) par exemple.

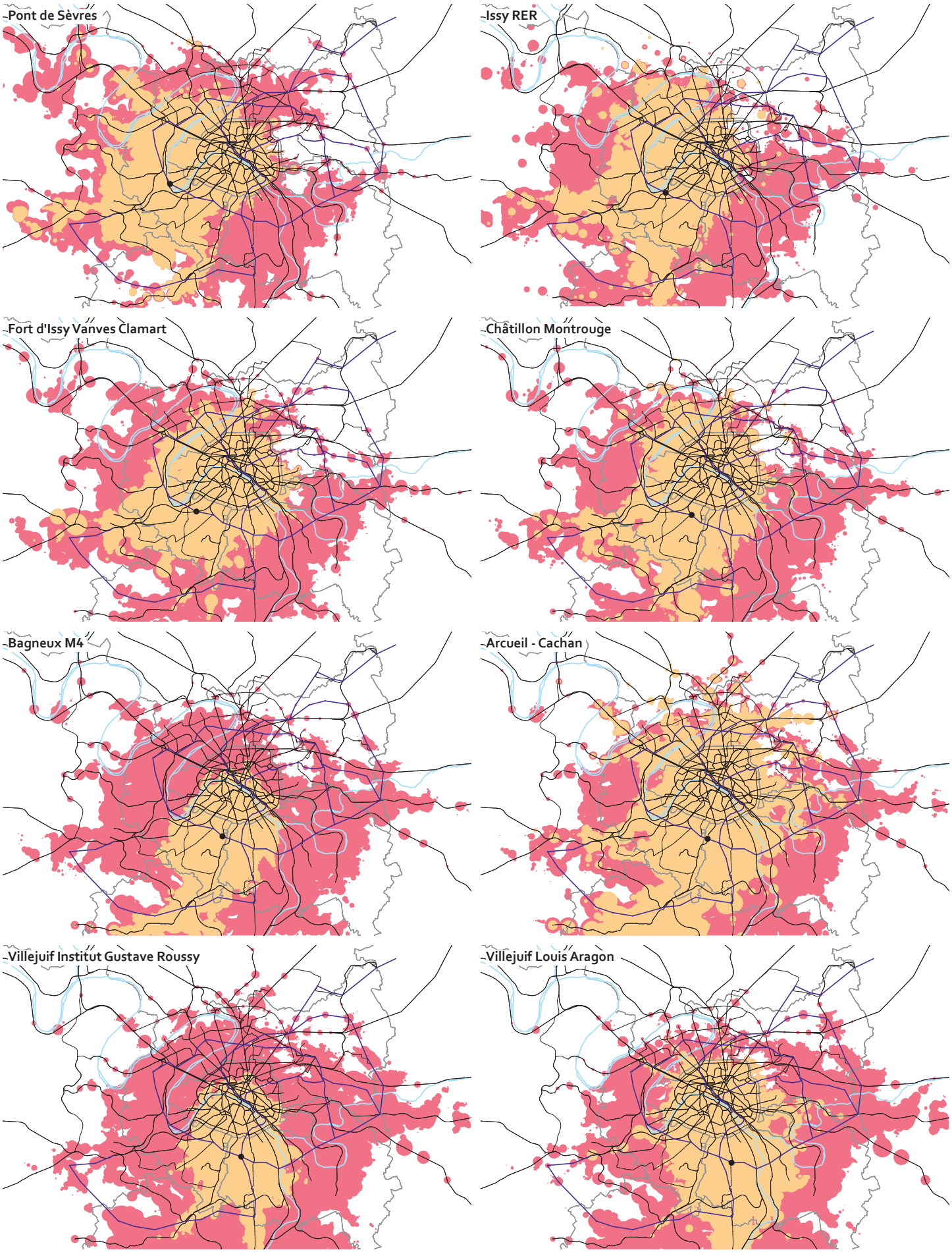
Certaines villes constituent **des bassins d'emplois où convergent de nombreux actifs** provenant de toute la métropole, comme c'est le cas à l'Ouest pour Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Châtillon Montrouge et les gares de Créteil l'Échat et Noisy - Champs à l'est.

D'autres quartiers, sans générer ou être générateurs de flux aussi importants montrent un rayonnement ou **une dispersion plus homogène** et bénéficieront des gains de temps offerts par le métro du Grand Paris (Arcueil - Cachan par exemple).

Aire accessible par un trajet en transport en commun de 45 min max. depuis les gares de la ligne 15 sud en km²

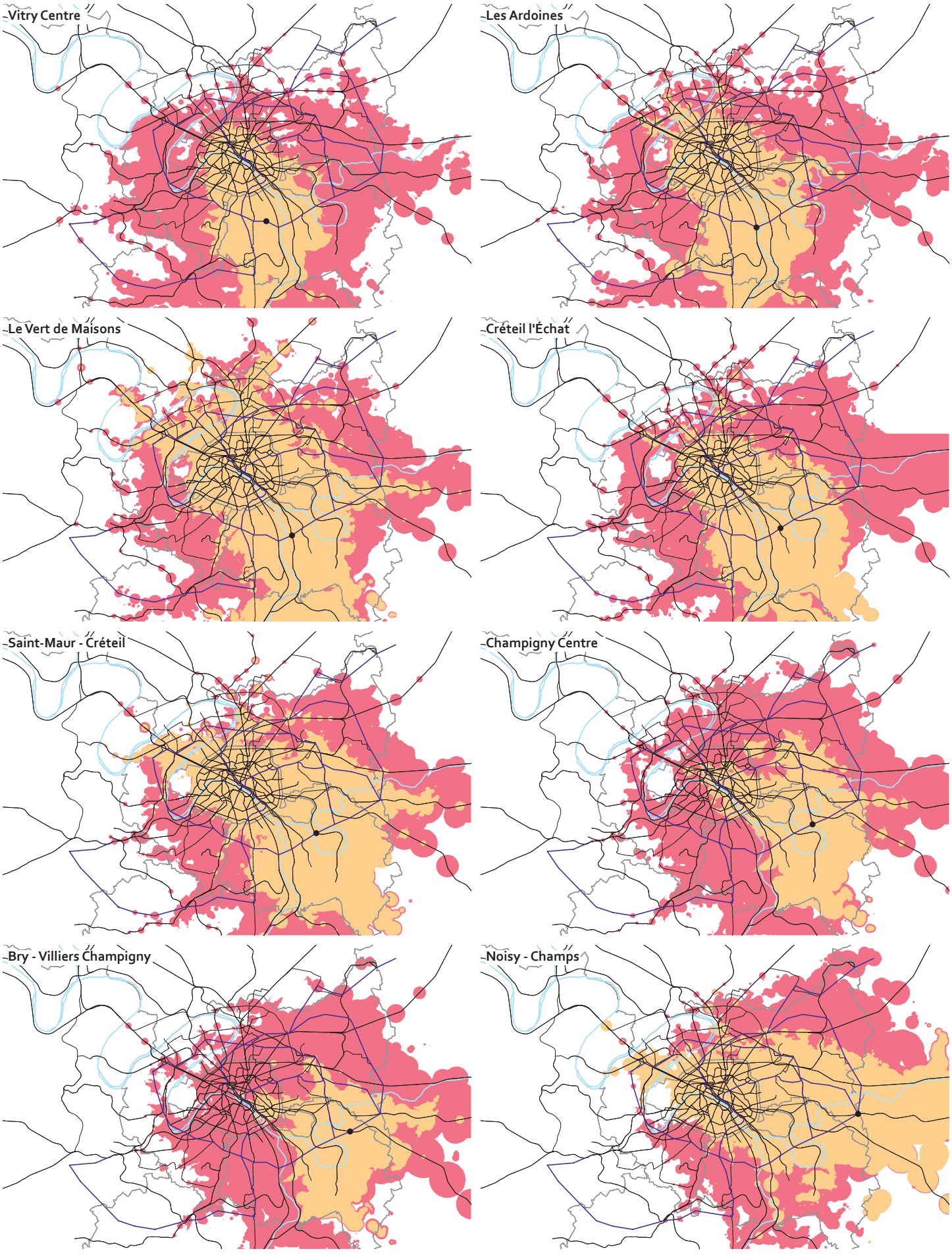


Sources : DRIEA - SCEP 2014



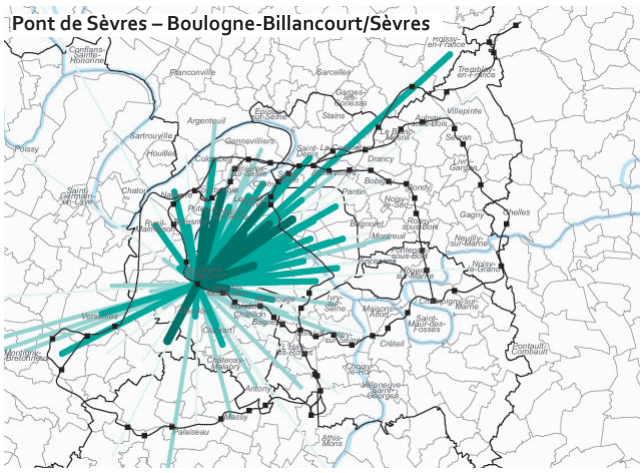
Note de lecture : Le calcul réalisé par la DRIEA prend en compte comme transports en commun le Transilien, le RER, le Métro, le tramway et les principales lignes de bus et intègre une fin de parcours en marche à pied, à une vitesse de 5 km/h, sans intégrer les éventuels effets de coupure pouvant exister localement dans les cheminements piétons. Lorsque certaines gares n'existent pas encore ou qu'il ne se trouve pas dans le futur quartier de gare une station du réseau ferré (Vitry Centre par exemple), l'isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.

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

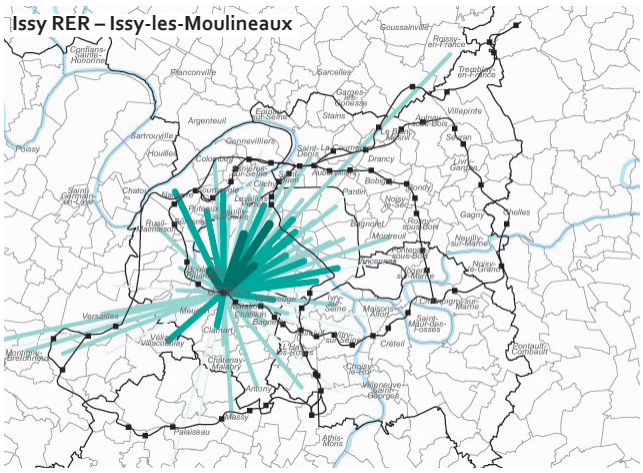


Gare – Commune(s)

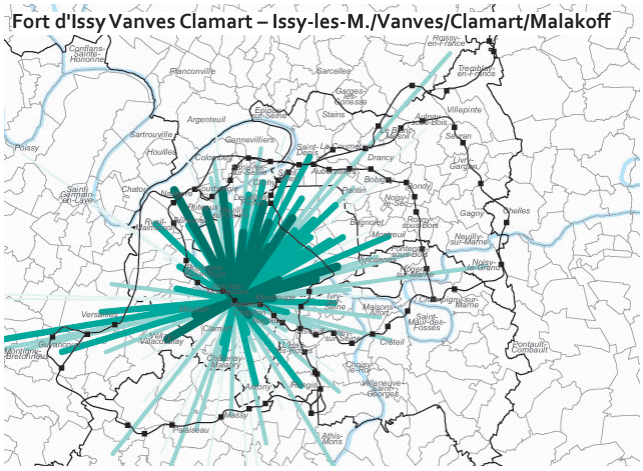
Pont de Sèvres – Boulogne-Billancourt/Sèvres



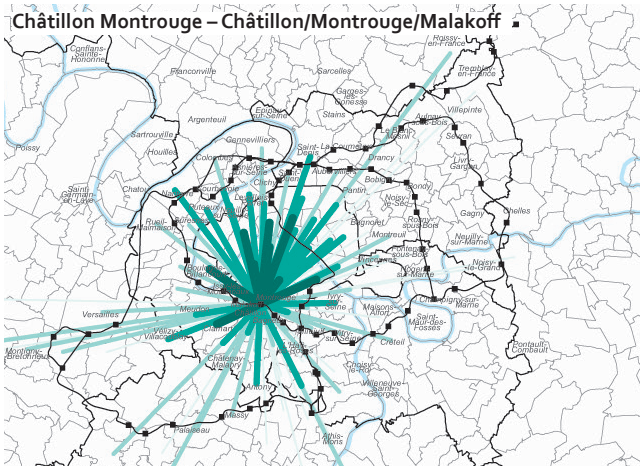
Issy RER – Issy-les-Moulineaux



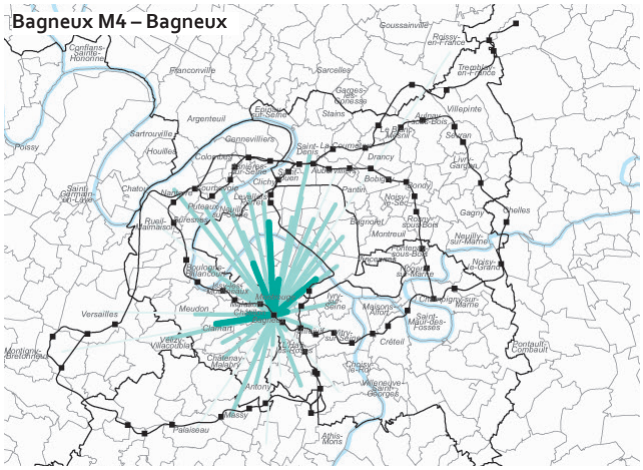
Fort d'Issy Vanves Clamart – Issy-les-M./Vanves/Clamart/Malakoff



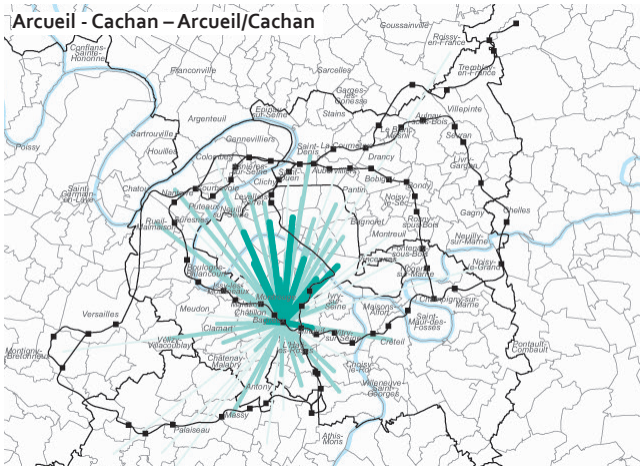
Châtillon Montrouge – Châtillon/Montrouge/Malakoff



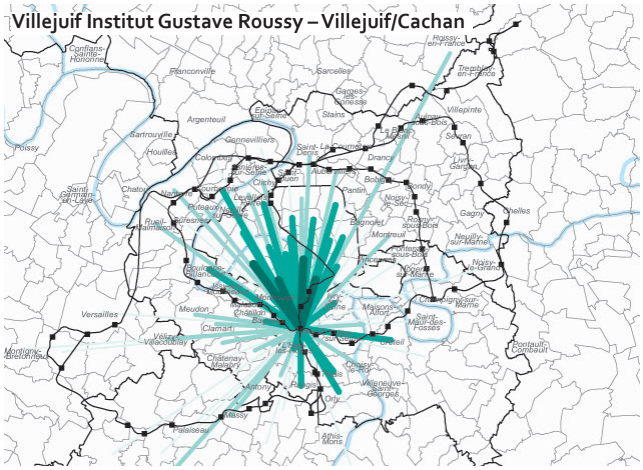
Bagneux M4 – Bagneux



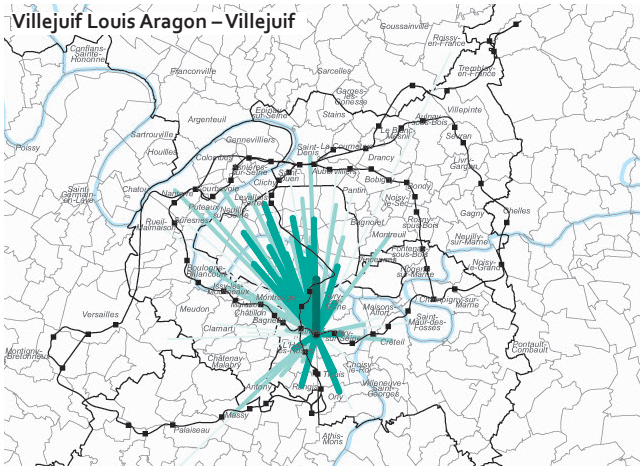
Arcueil - Cachan – Arcueil/Cachan



Villejuif Institut Gustave Roussy – Villejuif/Cachan

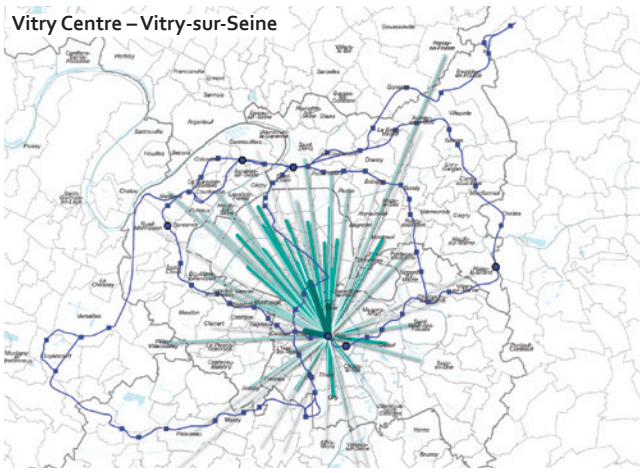


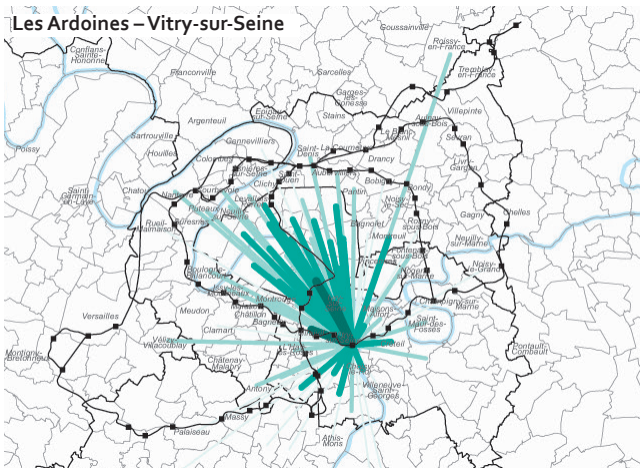
Villejuif Louis Aragon – Villejuif

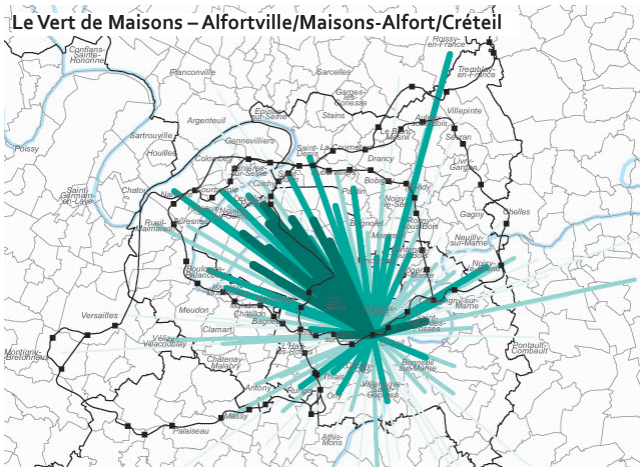


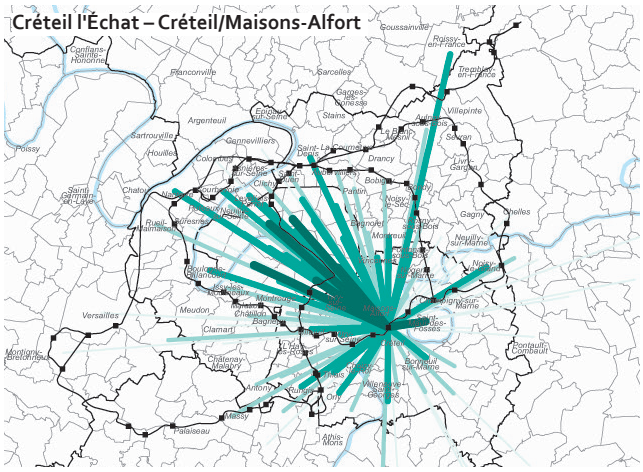
apur 0 4 km

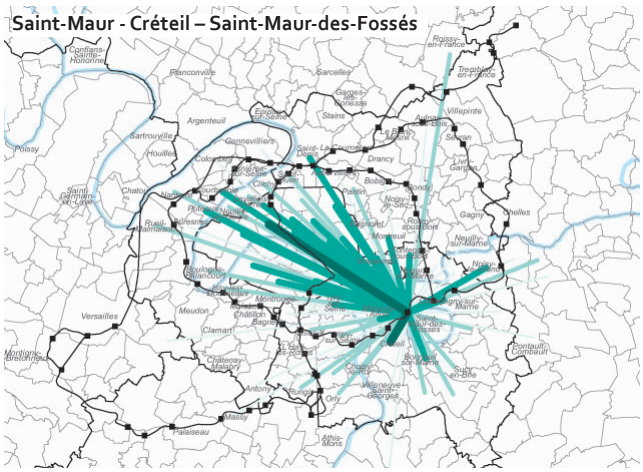
Où travaillent les actifs habitant les communes des quartiers de gare

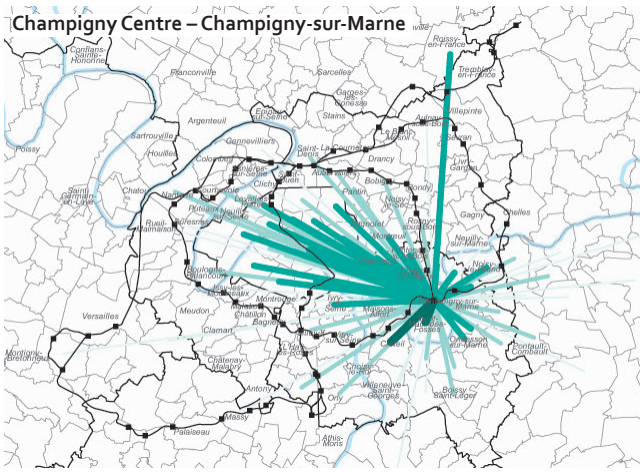


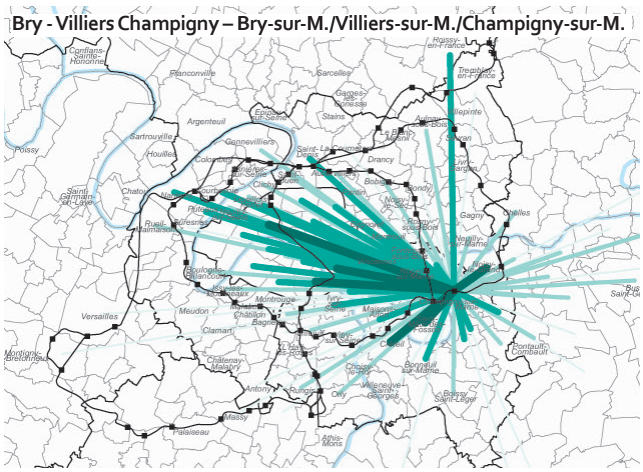


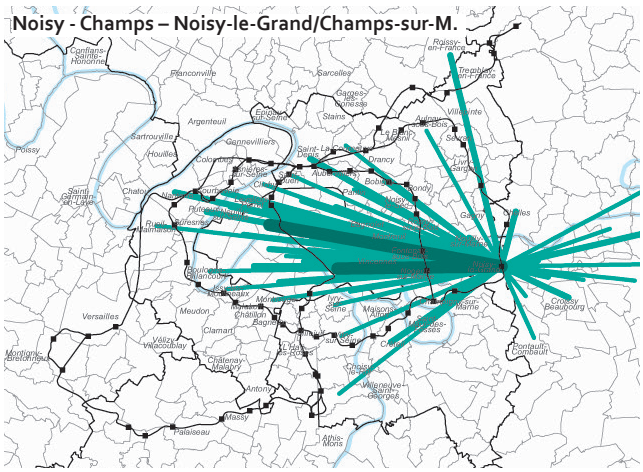












Nombre d'actifs

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

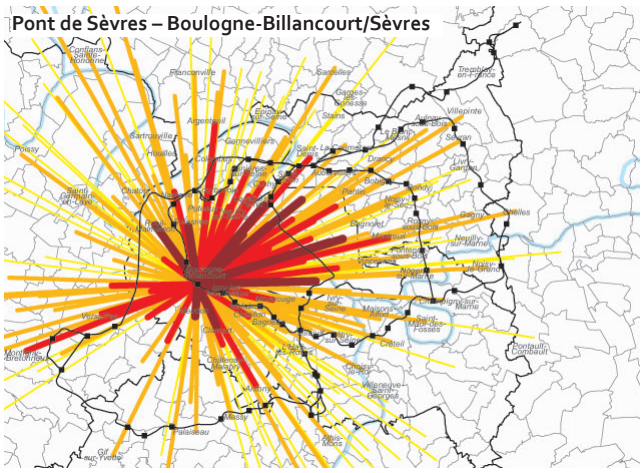
Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee Recensement 2010

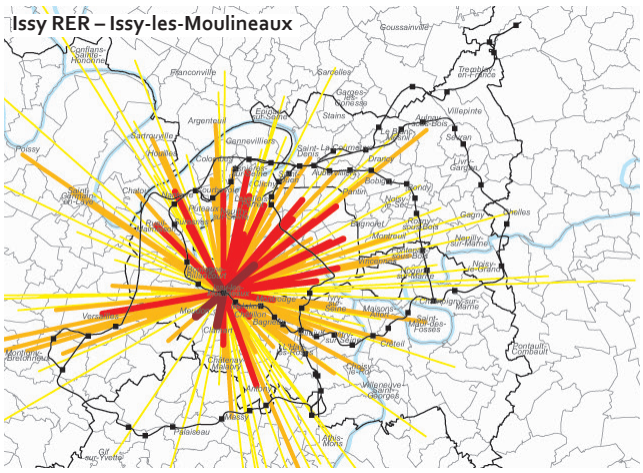
apur 0 4 km

Gare – Commune(s)

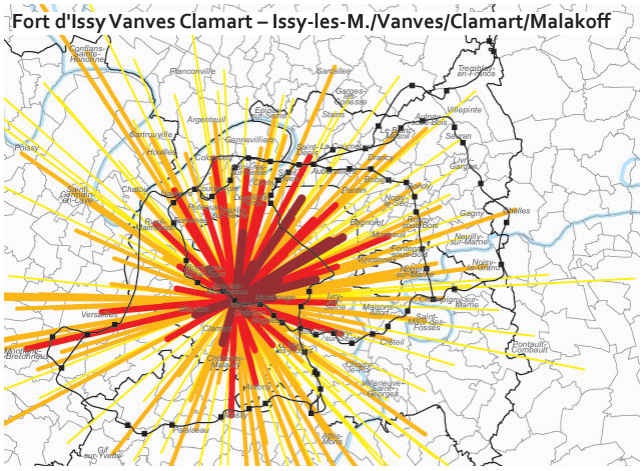
Pont de Sèvres – Boulogne-Billancourt/Sèvres



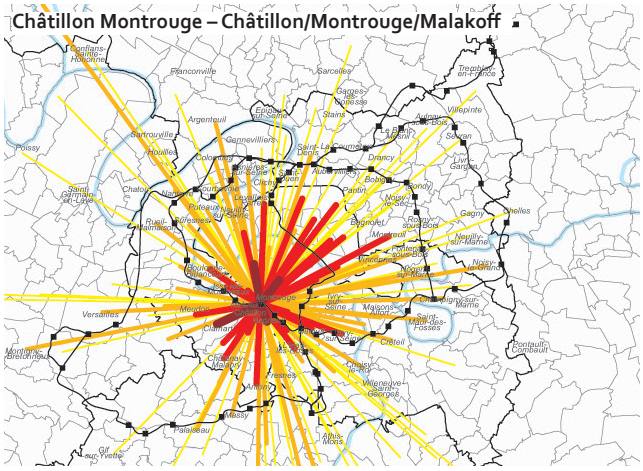
Issy RER – Issy-les-Moulineaux



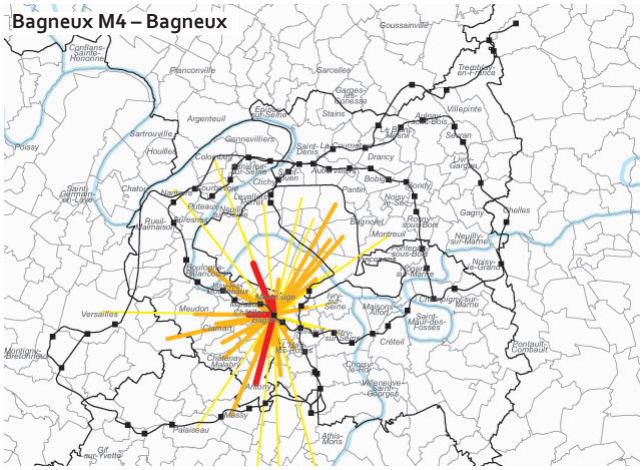
Fort d'Issy Vanves Clamart – Issy-les-M./Vanves/Clamart/Malakoff



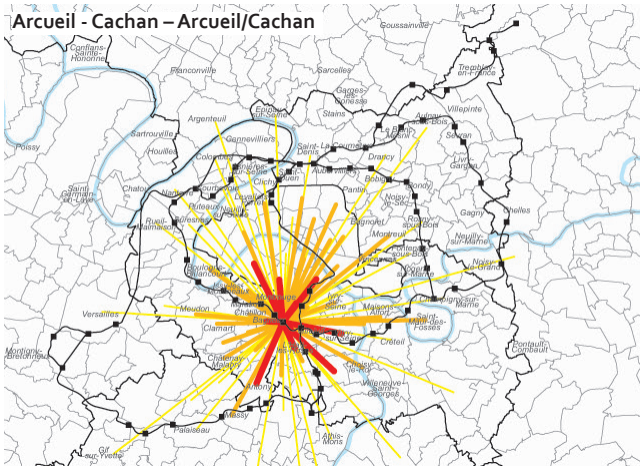
Châtillon Montrouge – Châtillon/Montrouge/Malakoff



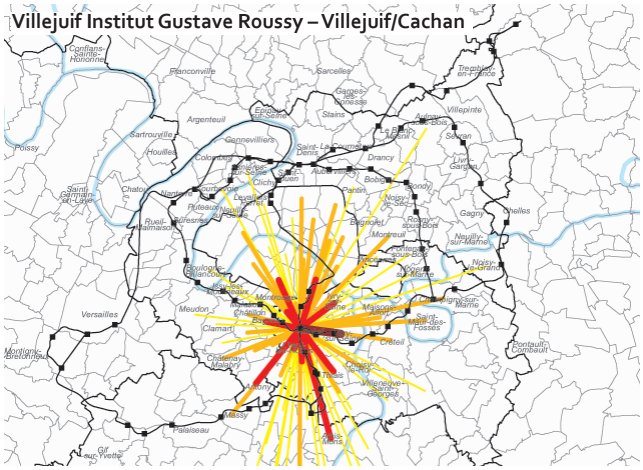
Bagneux M4 – Bagneux



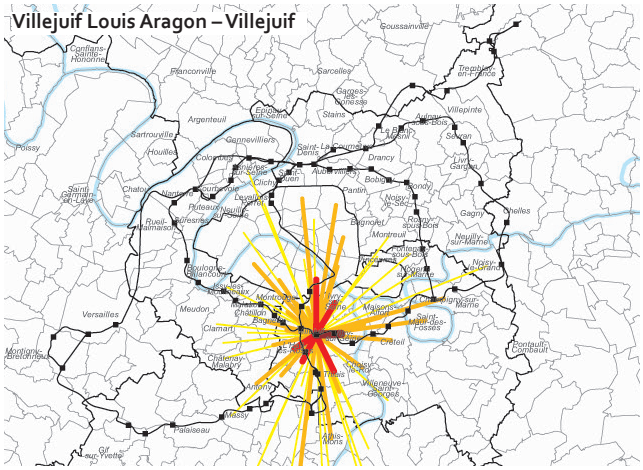
Arcueil - Cachan – Arcueil/Cachan



Villejuif Institut Gustave Roussy – Villejuif/Cachan

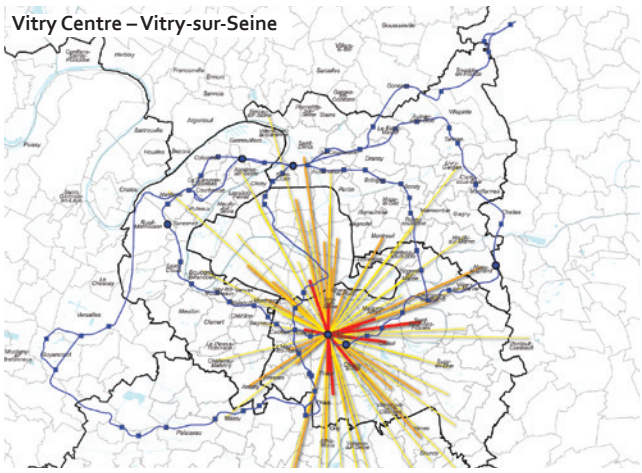


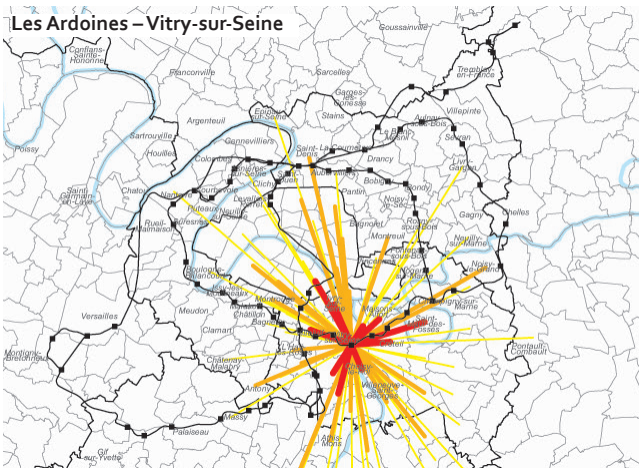
Villejuif Louis Aragon – Villejuif

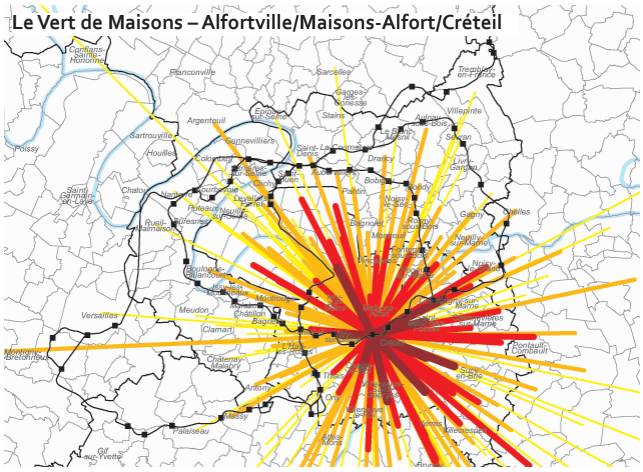


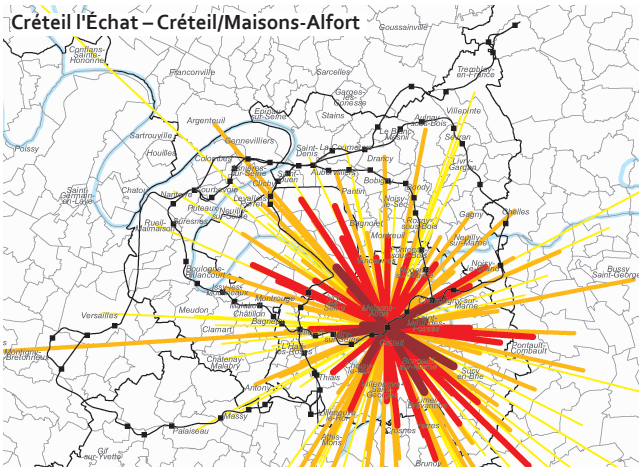
apur 0 4 km

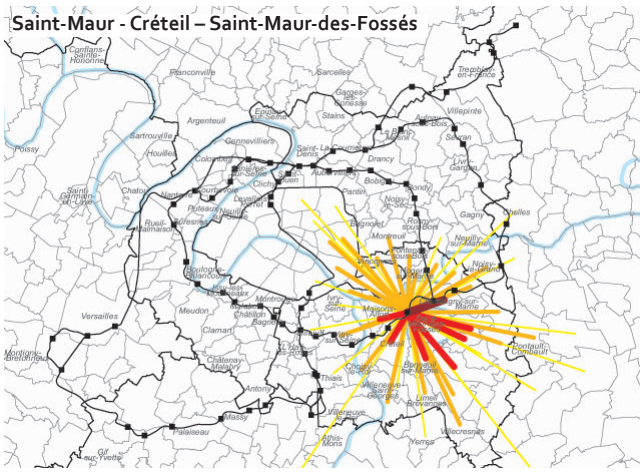
Où habitent les actifs travaillant dans les communes des quartiers de gare

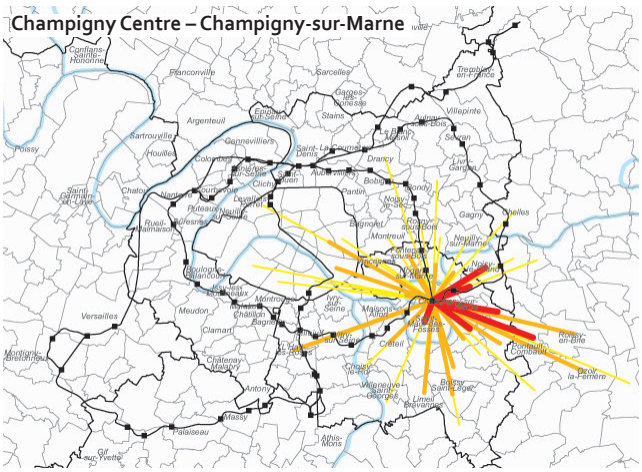


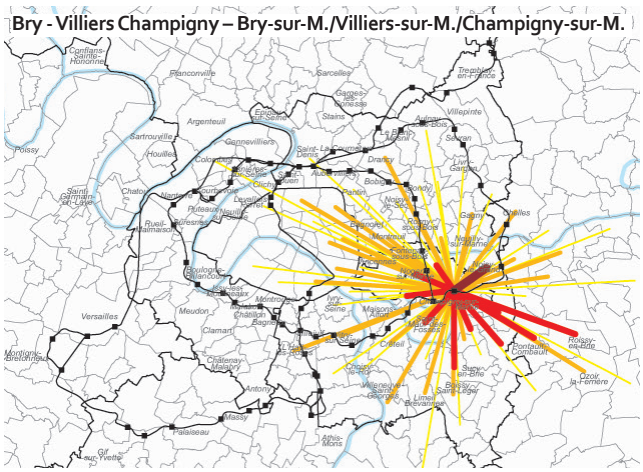


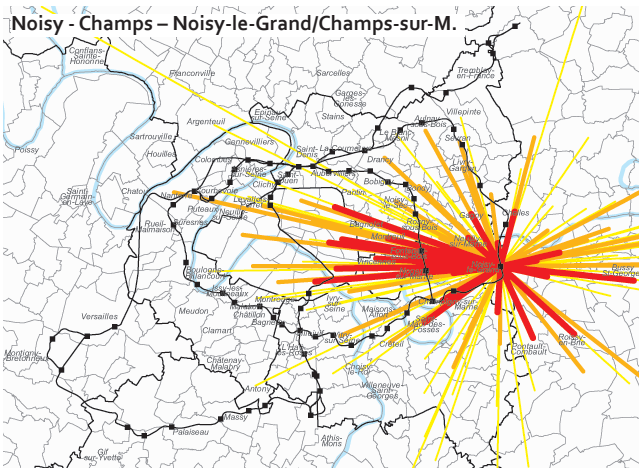












Nombre d'actifs

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 : Insee Recensement 2010

apur 0 4 km

5.3. L'accessibilité à pied aux gares

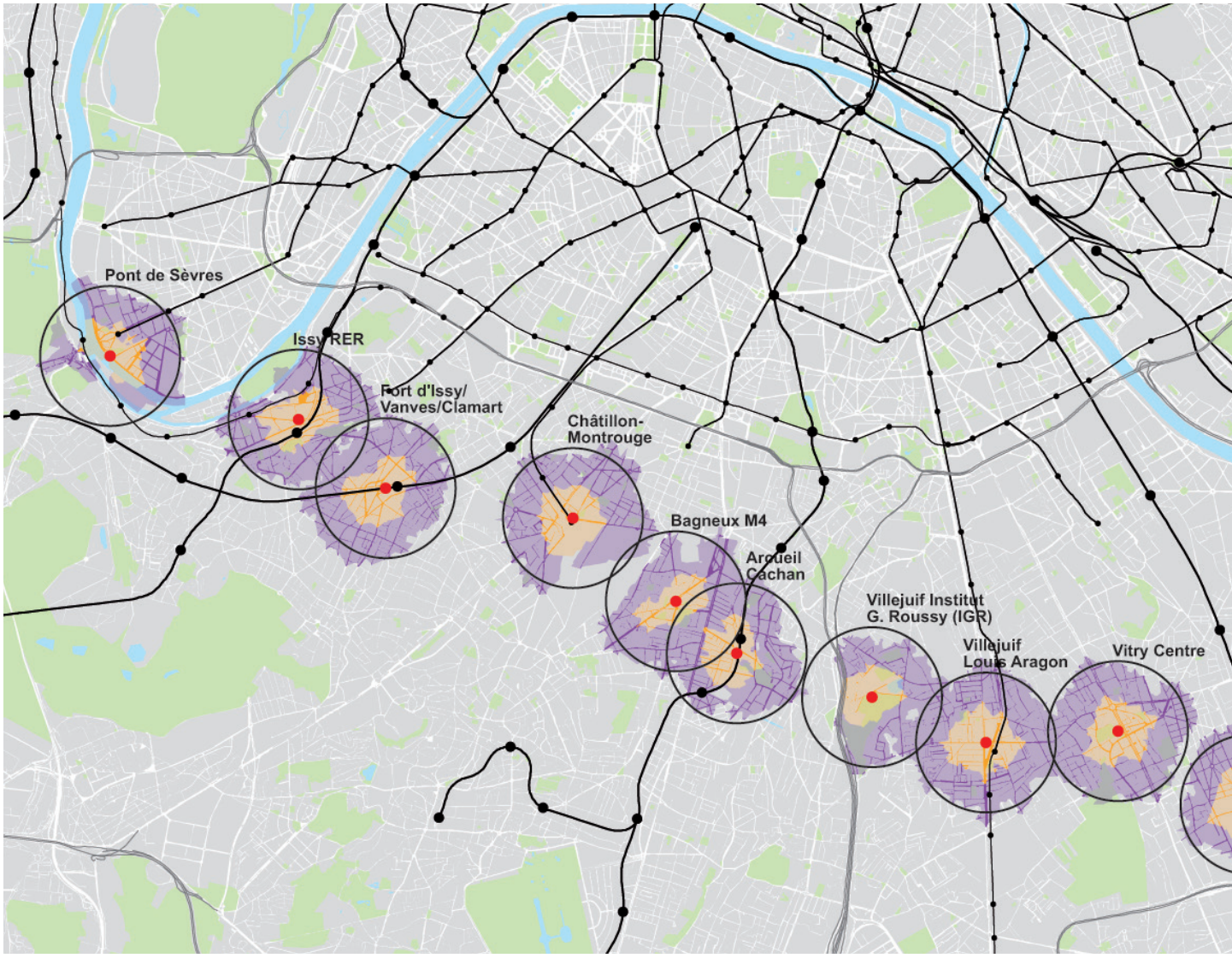
La carte d'accessibilité piétonne donne à voir les parties du quartier de gare accessibles après un trajet de 500 mètres (soit 5 minutes de marche à pied en empruntant la trame viaire existante) et de 1 000 mètres (15 minutes).

Une dizaine de quartiers se caractérisent par une bonne accessibilité, signe d'une trame viaire d'ores et déjà organisée, même si des améliorations sont à rechercher, notamment en termes de confort pour les piétons.

Les usages sur les espaces publics évolueront en rapport avec des flux piétonniers considérables : 7 400 piétons à Châtillon Montrouge à l'heure de pointe et près de 4 000 à Vitry Centre soit près de 70 personnes par minute.

En revanche, dans 6 quartiers l'accessibilité à la gare est limitée en raison d'une trame viaire incomplète ou de la présence de lourdes coupures urbaines (voies ferrées, autoroute ou fleuve…). C'est le cas à Pont de Sèvres, où la Seine rend la gare difficilement accessible à une partie des ménages résidant dans le quartier. Villejuif IGR est un quartier scindé en 2 par l'autoroute A6 avec seulement 2 points de passage au niveau du quartier de gare. Aux Ardoines, la moitié du quartier ne peut accéder à la gare par un trajet de 15 minutes en raison de la triple coupure des voies ferrées, de grandes parcelles d'activités et de la Seine. À Créteil l'Échat, la partie du quartier accessible par un trajet de 15 minutes est très réduite du fait de la présence du CHU Henri Mondor d'un côté et de l'autre par l'autoroute A86. Enfin dans le quartier en mutation de Bry - Villiers Champigny, à une trame viaire incomplète s'ajoute la présence de plusieurs infrastructures ferrées et routières (A4) ainsi que de vastes parcelles d'activités difficiles à traverser.

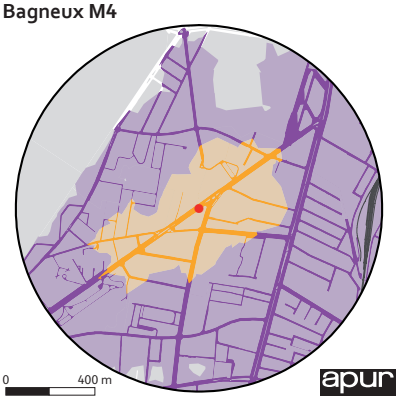
Dans ces quartiers il existe de forts enjeux en termes de création de points de franchissement pour que le métro du Grand Paris soit effectivement rendu accessible.



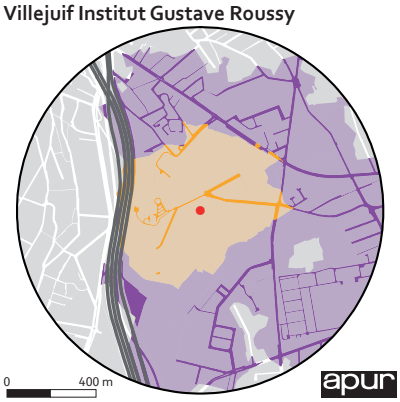
Six gares nécessitant un développement des espaces publics

Pont de Sèvres

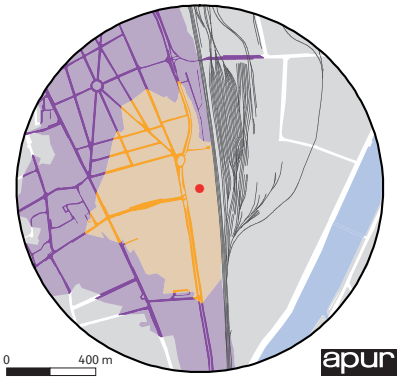
Bagneux M4



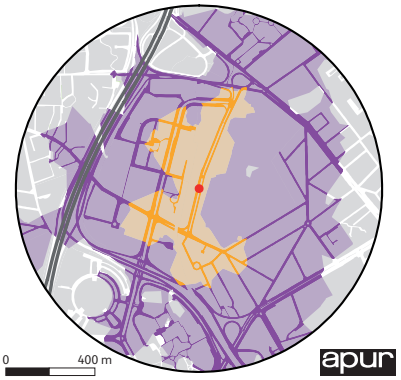
Villejuif Institut Gustave Roussy



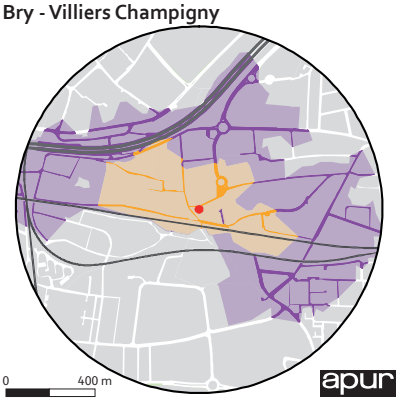
Les Ardoines

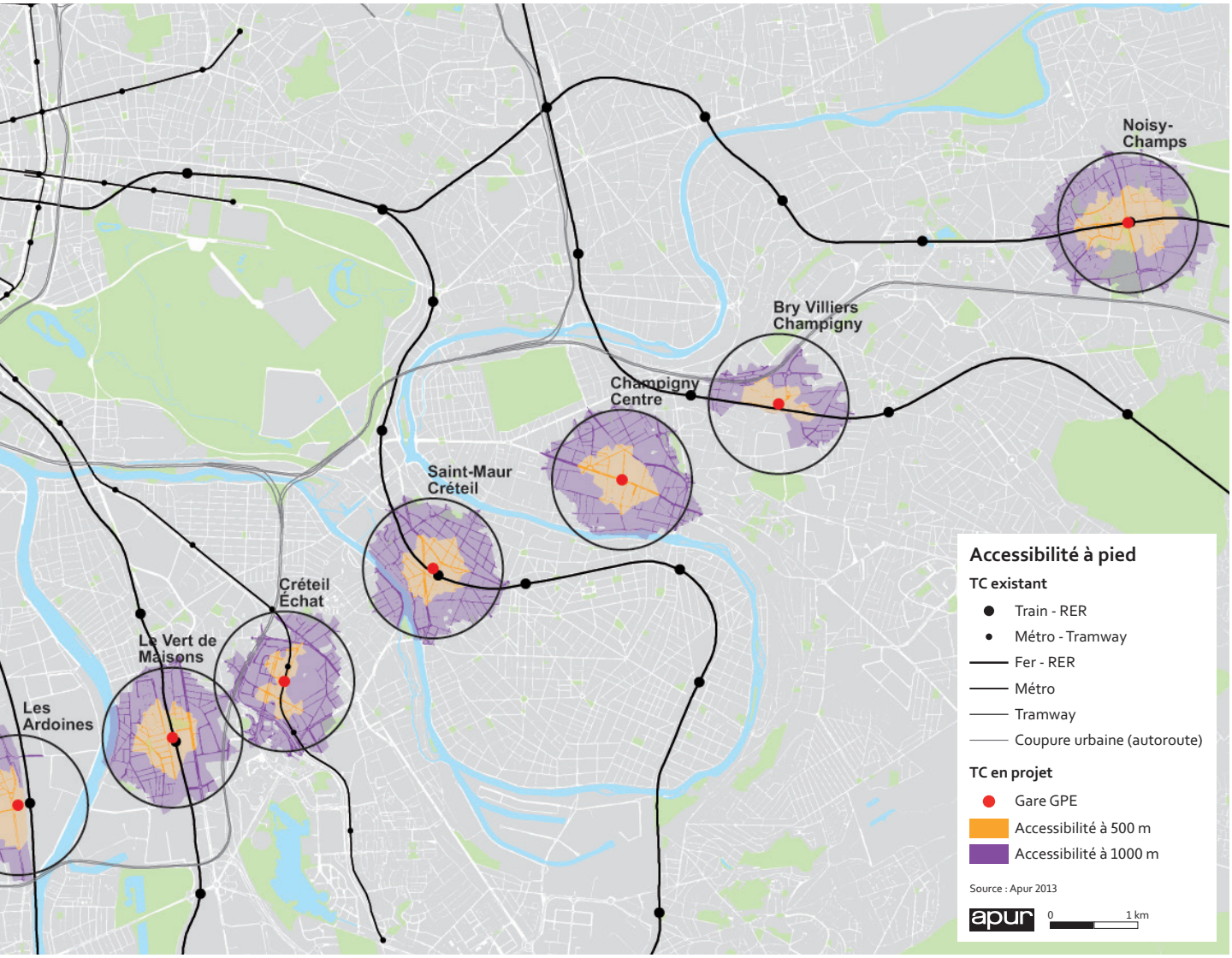


Créteil l'Échat



Bry - Villiers Champigny





5.4. L'accessibilité en transports en commun

Les réseaux de transports en commun ferrés (Tramway, Métro, RER et Transilien) constituent des facteurs d'accroissement de l'accessibilité métropolitaine du quartier, celui-ci pouvant être lieu de destination autant que lieu de correspondance.

- **11 quartiers de la ligne 15 sud vont devenir des pôles de correspondance** avec une station existante de RER, Transilien, métro ou tramway : Pont de Sèvres, Issy RER, Fort d'Issy, Châtillon Montrouge, Arcueil - Cachan, Villejuif Louis Aragon, les Ardoines, Le Vert de Maisons, Créteil l'Échat, Saint-Maur - Créteil, Noisy - Champs.
- **5 autres quartiers de gare verront leur accessibilité grandement améliorée** avec pour Bagneux le prolongement de la ligne 4 du métro en correspondance avec la ligne 15 sud, pour la gare de Villejuif IGR la correspondance avec la ligne 14 prolongée, pour Vitry Centre le tramway T9 Paris-Orly, pour Champigny Centre la correspondance avec la ligne 15 Est et pour Bry - Villiers Champigny la correspondance avec le Transilien et le RER E.

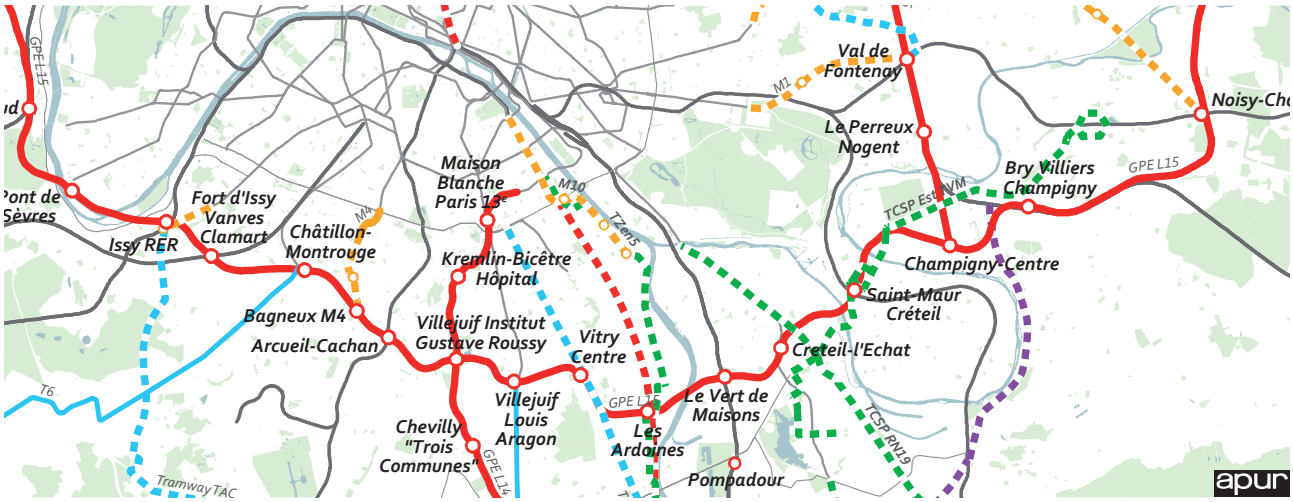
La question de l'aménagement d'un pôle multimodal optimisé se pose pour **la moitié des gares qui se connectent avec une ligne de tramway ou de TCSP existant ou en projet**. Enfin, le STIF a engagé une réflexion sur la restructuration du réseau de bus d'ici l'arrivée du réseau du Grand Paris.

Les projets de transports collectifs à l'horizon 2030

- TCSP, TZen, Téléphérique (*) : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : 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 Etat Région, juillet 2013
Projet de PDUIF, janvier 2012
Projet de SDRIF, octobre 2013, STIF
© Apur



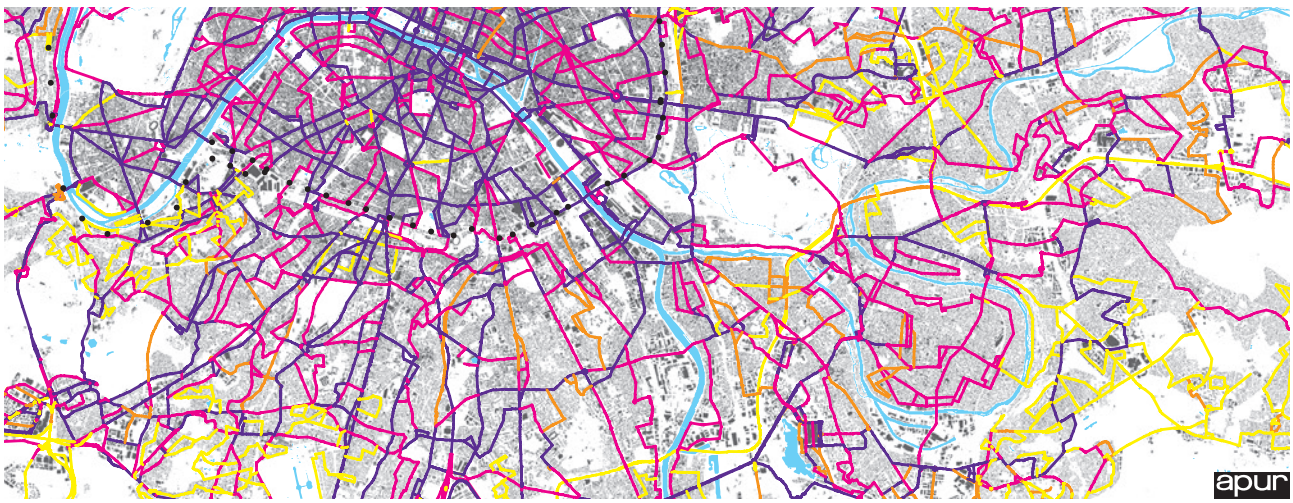
Ainsi, les analyses de la trame viaire, des réseaux cyclables et des transports en commun ont permis d'évaluer l'accessibilité actuelle à la gare et les possibilités de correspondance et d'inter-modalité. La capacité d'organisation du rabattement à la gare sera l'une des clefs de réussite du projet.

Desserte des quartiers en bus

Heure de pointe du matin 7h-9h

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 20 bus/heure/sens
- 20 à plus de 40 bus/heure/sens
- Station de tramway

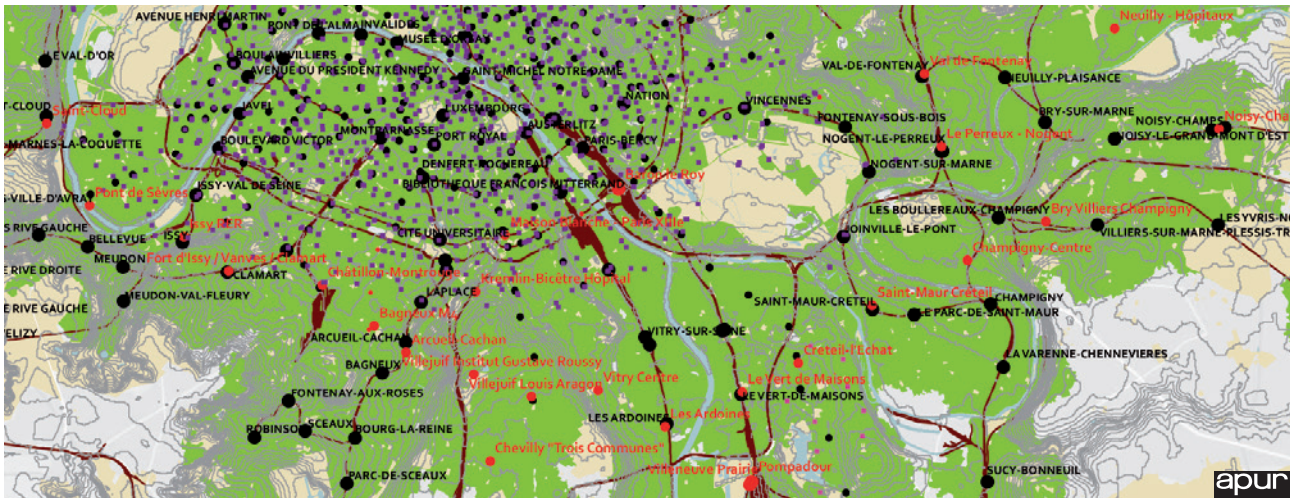
Source : STIF 2012



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. Les services de stationnement vélos en gare, vélos en libre-service de type Vélib', joueront un rôle incitatif et permettront de faciliter le rabattement vers les gares. Plusieurs quartiers de gare se caractérisent par un relief important, d'où une réflexion en cours sur la mise en place de vélos à assistance électrique.

L'analyse des aménagements cyclables actuels et projetés fait apparaître des discontinuités du réseau cyclable existant et la nécessité de mettre en œuvre les Schémas Départementaux d'Itinéraires Cyclables et communaux. L'aménagement de zones 30 contribue également au confort des déplacements à vélo.



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 mn de temps de parcours)
- Station Vélib'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

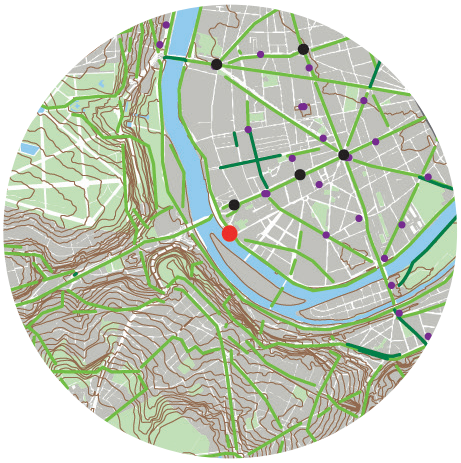
Source : Stif 2012, BDTopo IGN
© 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ

Le réseau cyclable existant et les projets inscrits aux SDIC

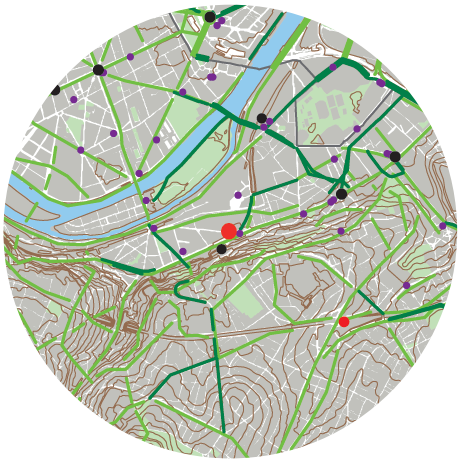
- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- Station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- Gare existante (RER, métro)
- Gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, CG 94

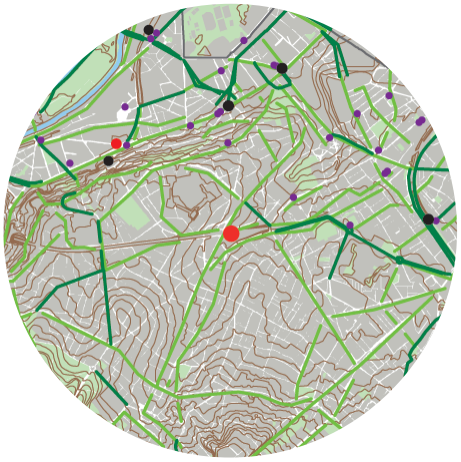
Pont de Sèvres



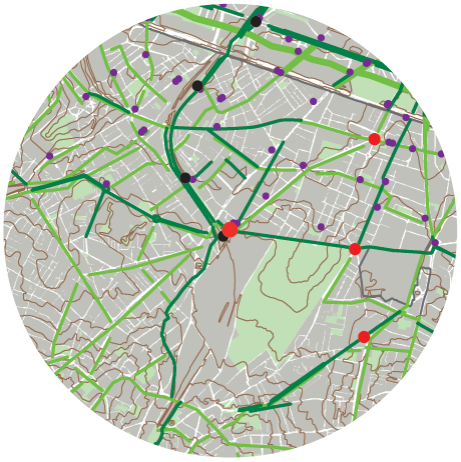
Issy RER



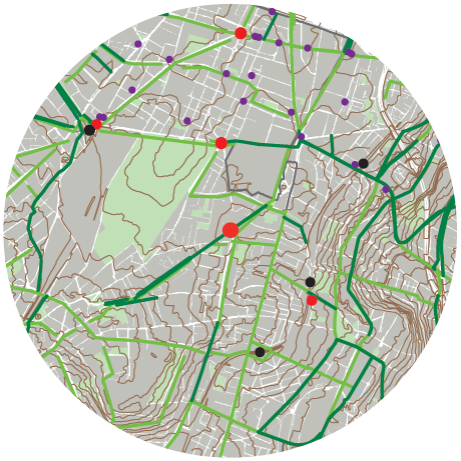
Fort d'Issy Vanves Clamart



Châtillon Montrouge



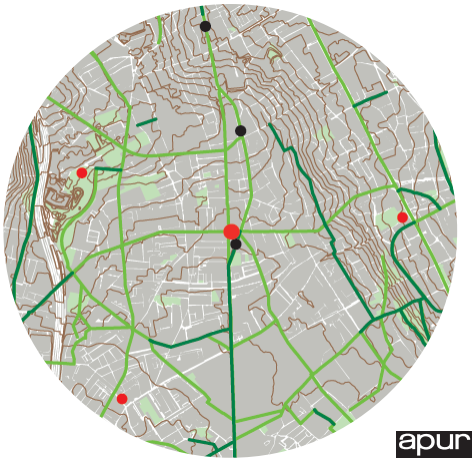
Bagneux M4



Arcueil - Cachan

Villejuif Institut Gustave Roussy

Villejuif Louis Aragon



apur

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)

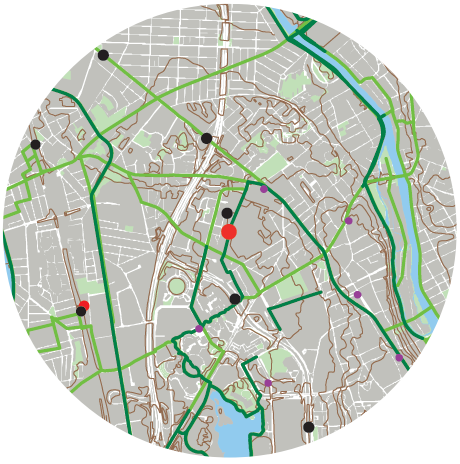
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 94 2013

Vitry Centre

Les Ardoines

Le Vert de Maisons

Créteil l'Échat

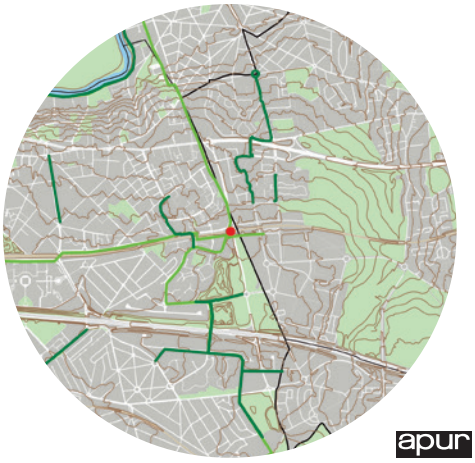


Saint-Maur - Créteil

Champigny Centre

Bry - Villiers Champigny

Noisy - Champs



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 permet d'évaluer les dynamiques de construction de logement et d'activités qui sont à l'œuvre dans les quartiers de gare depuis une dizaine d'années. Entre 2000 et 2012, le nombre moyen de logements autorisés chaque année varie dans un rapport de 1 à 16. Si au cours des 12 dernières années, 495 logements ont été autorisés en moyenne chaque année dans le quartier de Pont de Sèvres, seulement 30 l'ont été à Villejuif IGR ou une quarantaine dans les quartiers de Bagneux M4, Les Ardoines, Créteil l'Échat, Champigny Centre ou Noisy - Champs.

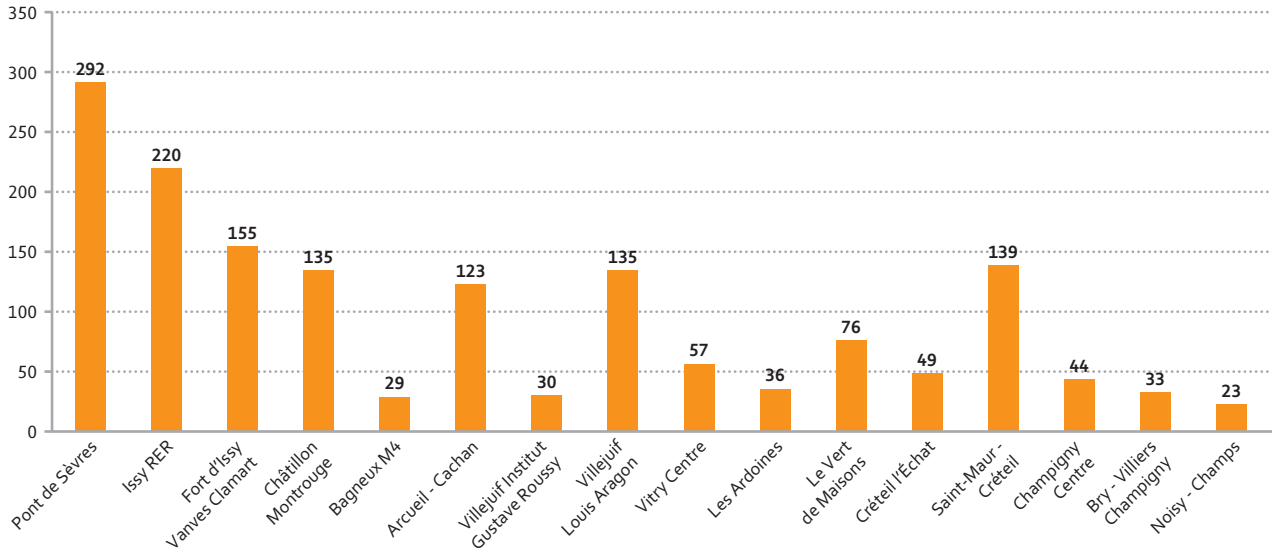
La carte des permis de construire autorisés (2006-2012) ayant entraîné la création d'au moins 1 logement montre **une différence d'intensité de construction assez nette**.

- **Les 3 quartiers de gare les plus à l'ouest de la ligne 15 sud ont accueilli de nombreuses nouvelles constructions de logements** : Pont de Sèvres, Issy RER et Fort d'Issy Vanves Clamart.
- **4 autres quartiers ont également développé leur parc de logements :** Arcueil - Cachan, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre et Saint-Maur - Créteil.
- **Les autres quartiers ont développé peu d'opérations de construction** de plus de 10 logements.

En lien avec le caractère résidentiel de la majorité des quartiers de gare, les surfaces d'activités autorisées dans les quartiers de gare entre 2000 et 2012 sont globalement assez peu importantes.

- **Dans 10 quartiers**, elles sont comprises entre 18 000 et 90 000 m², soit moins de 10 000 m² par an.
- **Trois quartiers font figure d'exception, Arcueil - Cachan, Fort d'Issy et Châtillon Montrouge où près de 200 000 m²** de surfaces d'activités ont été autorisées **entre 2000 et 2012**.

Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2012



Source : DRIEA - SITADEL 2013

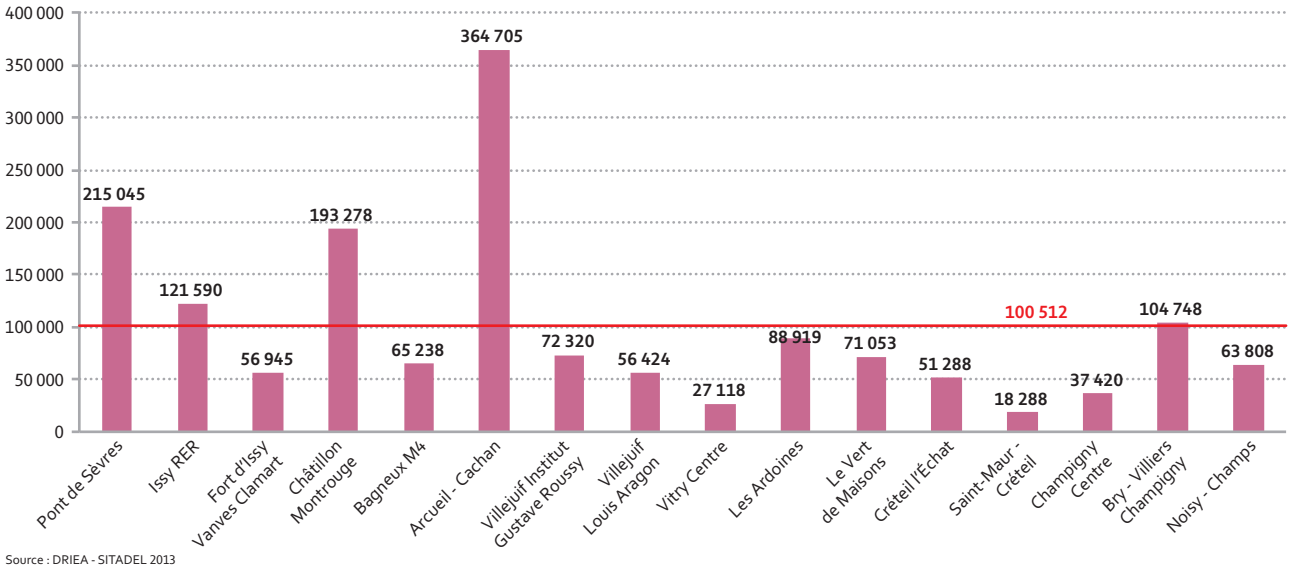
Note de lecture : Les périmètres des quartiers de gare se recouvrant en partie, les totalisations comportent des doubles comptes.

Parmi les surfaces d'activités autorisées (2000-2012) dans les 16 quartiers de gare, ce sont les bureaux qui occupent la place la plus importante. La répartition des surfaces est la suivante : bureaux (44 %), services publics (30 %), commerces (16 %), hôtels (5 %). Mais au-delà de ces valeurs agrégées, on peut distinguer deux types de situations : dans une moitié des cas, ce sont bien les surfaces de bureaux qui dominent mais dans l'autre moitié la majorité des surfaces d'activités correspondent à l'accueil de nouveaux services publics. C'est le cas à Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif IGR, Villejuif Louis Aragon, Le Vert de Maisons, Créteil l'Échat, Saint-Maur - Créteil et Champigny Centre. Les histogrammes montrant le type d'activités de chaque quartier figurent dans les monographies de chaque quartier de gare.

En croisant les données portant sur les surfaces autorisées de logement d'une part et d'activités d'autre part, 3 profils de quartiers apparaissent.

- **7 quartiers où les surfaces d'activités autorisées ont été supérieures à celles de logement** : Arcueil - Cachan, Châtillon Montrouge (plus de 100 000 m² d'activités et de logements), et avec des surfaces sensiblement moins importantes, Bagneux M4, Villejuif IGR, Les Ardoines, Bry - Villiers Champigny et Noisy - Champs.
- **6 quartiers où ce sont les surfaces de logement qui ont été les plus importantes** : Pont de Sèvres, Issy RER (plus de 100 000 m² de logement), Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre et Le Vert de Maisons.
- **3 quartiers où les surfaces de logements et d'activités autorisées ont été particulièrement faibles** au cours des 12 dernières années (inférieures à 50 000 m² chacune) : Créteil l'Échat, Saint-Maur - Créteil et Champigny Centre.

Surfaces d'activités autorisées de 2000 à 2012



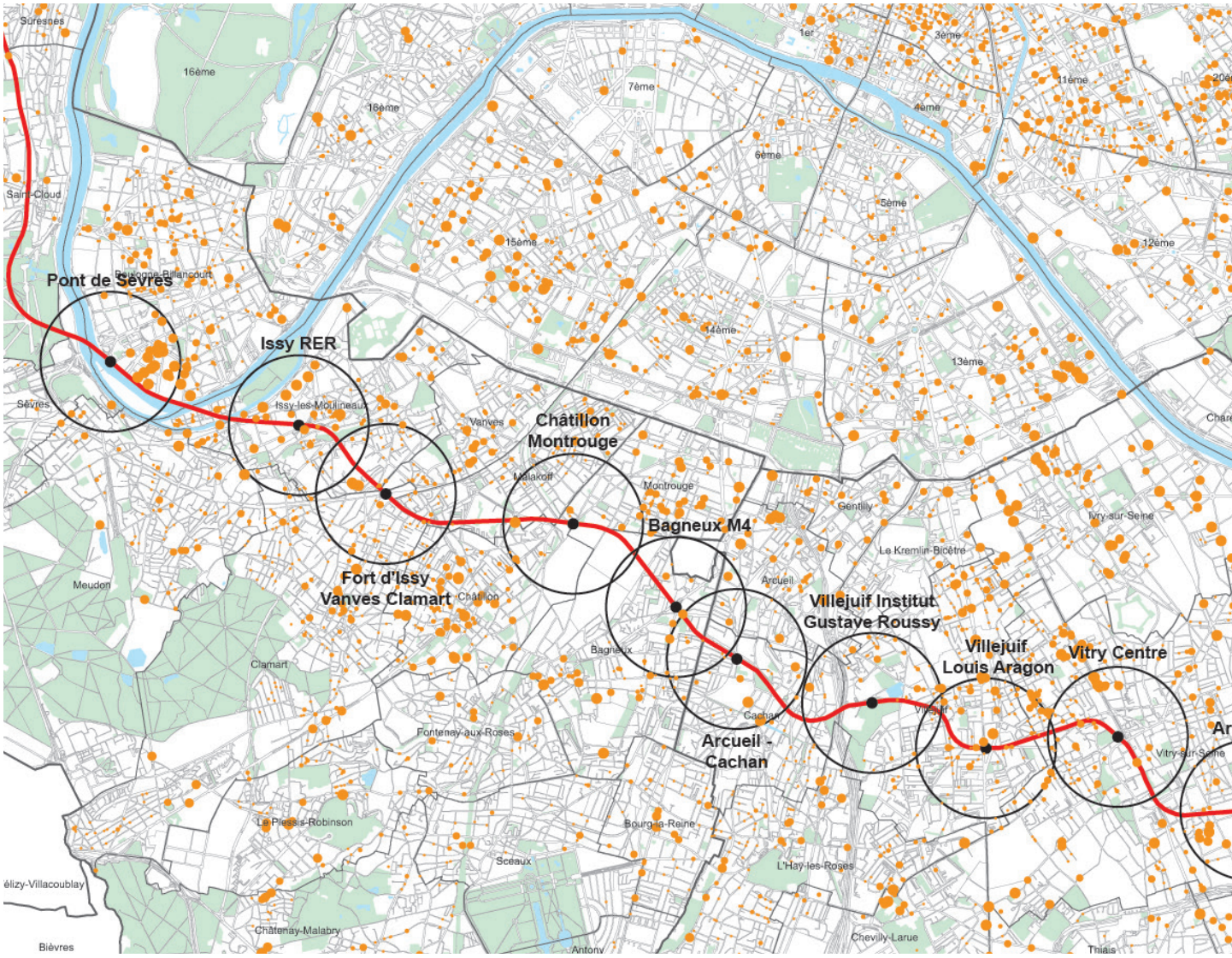
Source : DRIEA - SITADEL 2013

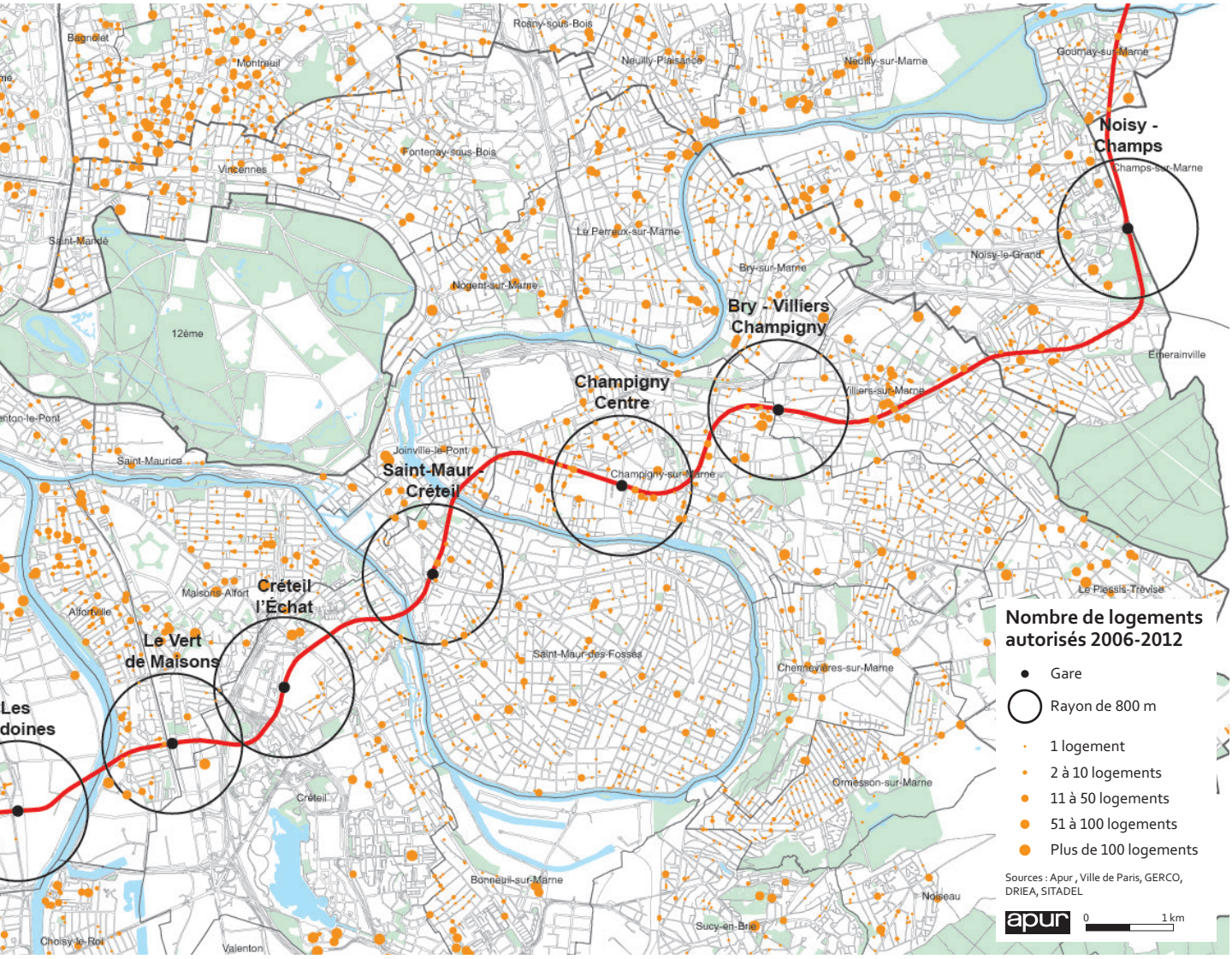
Note de lecture : Les périmètres des quartiers de gare se recouvrant en partie, les totalisations comportent des doubles comptes.

La carte qui localise à l'adresse les permis de construire autorisés de 2006 à 2012 ayant entraîné la création d'au moins 1 logement met en évidence les dynamiques à l'œuvre dans la métropole parisienne. **Certains territoires ont été le cadre de nombreuses opérations de grande envergure**, comme par exemple dans la boucle sud de la Seine, de part et d'autre du fleuve, impactant les quartiers de gare de Pont de Sèvres et Issy RER ou bien encore dans la plaine centrale du Val-de-Marne, avec les quartiers de Villejuif Louis Aragon et Vitry Centre. En revanche, le dynamisme en termes de construction de logements des communes de Châtillon et Montrouge par exemple n'a que marginalement concerné le quartier de gare qui porte le nom de ces 2 communes.

La carte des permis ci-dessous montre que **la construction de logements est aussi portée par le secteur diffus, souvent composé de tissus pavillonnaires**. Ces tissus du centre de l'agglomération se transforment progressivement sous l'action de promoteurs privés. Ils ont accueilli bon nombre de petites opérations de moins de 10 logements. Cette dynamique est visible dans les quartiers de Fort d'Issy Vanves Clamart, Villejuif Louis Aragon ou Champigny Centre par exemple.

L'arrivée du métro du Grand Paris, les projets de construction des gares, les projets connexes, ainsi que la présence et la mobilisation dans ces quartiers des grandes agences de l'État (SGP, ANRU, EPF-IDF et AFTRP), des établissements publics d'aménagement et des SEM devraient créer **un effet d'entraînement**, notamment pour la construction de logements.



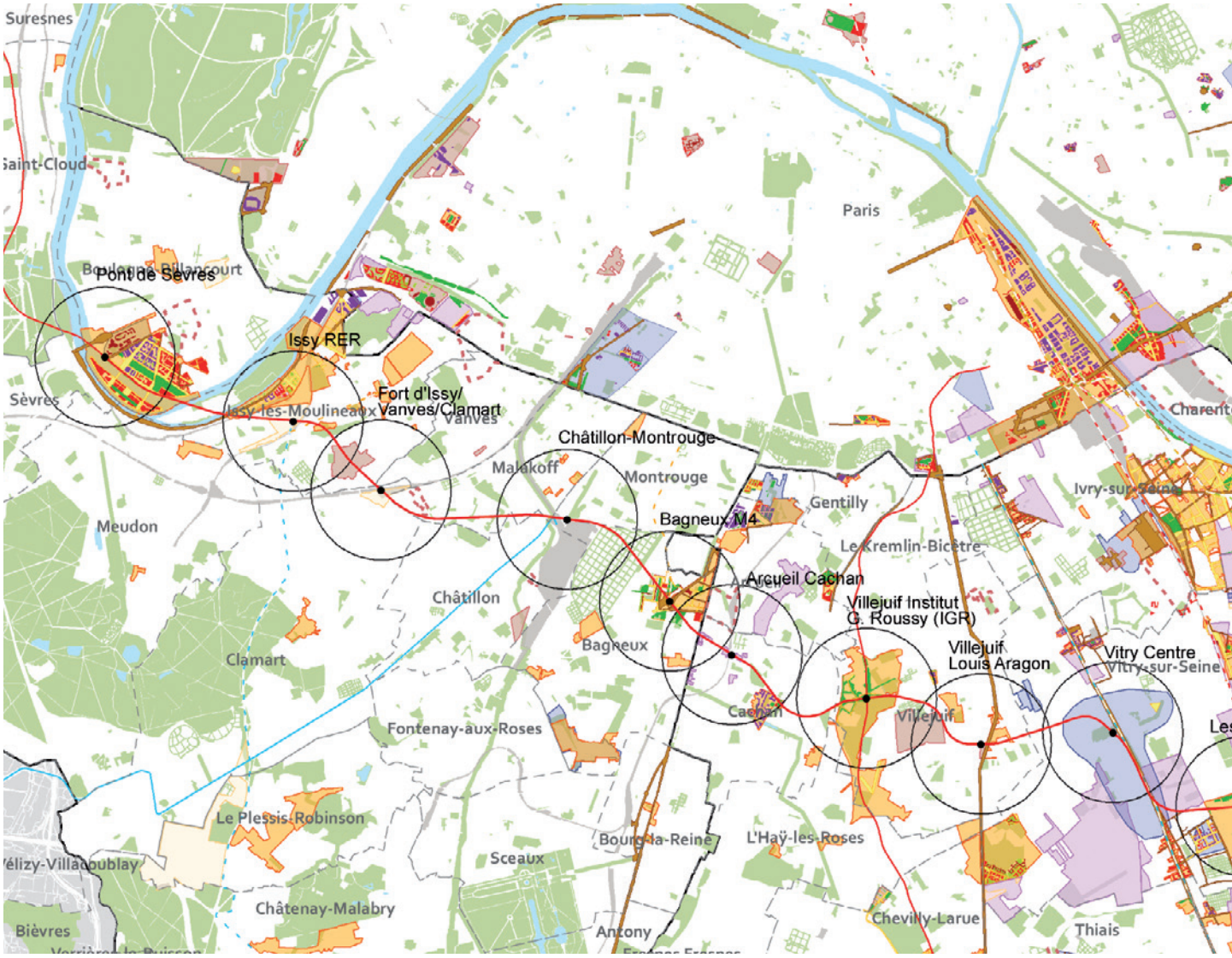

Bagnolet
Montreuil
Rosny-sous-Bois
Neuilly-Plaisance
Neuilly-sur-Marne
Gournay-sur-Marne
Noisy - Champs
Champs-sur-Marne
Fontenay-sous-Bois
Vincennes
Saint-Mandé
Le Perreux-sur-Marne
Bry-sur-Marne
Noisy-le-Grand
Nogent-sur-Marne
Bry - Villiers Champigny
12ème
Champigny Centre
Villiers-sur-Marne
Emerainville
Saint-Maurice
Joinville-le-Pont
Champigny-sur-Marne
Saint-Maur - Créteil
Le Plessis-Trévise
Maisons-Alfort
Créteil l'Échat
Alfortville
Le Vert de Maisons
Les doines
Saint-Maur-des-Fossés
Chennevières-sur-Marne
Ormesson-sur-Marne
Créteil
Bonneuil-sur-Marne
Noiseau
Sucy-en-Brie
Choisy-le-Roi
Valenton
Nombre de logements autorisés 2006-2012
Gare
Rayon de 800 m
1 logement
2 à 10 logements
11 à 50 logements
51 à 100 logements
Plus de 100 logements
Sources : Apur , Ville de Paris, GERCO, DRIEA, SITADEL
apur
0
1 km

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

Tous les quartiers de gare de la ligne 15 sud font partie d'un périmètre de Contrat de Développement Territorial (CDT) à l'exception de Créteil l'Échat et Saint-Maur - Créteil. Ces quartiers se trouvent ainsi au cœur d'une dynamique de projet territorial vaste et vont jouer un rôle clé dans son développement. Les projets Grand Paris Seine Ouest (Pont de Sèvres, Issy RER, Fort d'Issy), Campus Sciences et Santé (Châtillon Montrouge, Bagneux M4, Arcueil - Cachan et les 2 gares de Villejuif), Grandes Ardoines (les 2 gares de Vitry-sur-Seine et Le Vert de Maisons) ont été soumis à enquête publique et validés par l'ensemble des partenaires dont l'État et les collectivités locales impliquées. En revanche les projets des Boucles de la Marne (Champigny Centre et Bry - Villiers Champigny) et Cœur Descartes (Noisy - Champs) n'ont pas encore été approuvés.

Les quartiers de gare se caractérisent par la présence de projets urbains de tailles diverses, le plus souvent liés à l'arrivée du métro du Grand Paris.

- **8 quartiers sont concernés par des projets urbains majeurs :**
  - Pont de Sèvres avec la ZAC Seguin-Rives de Seine développant plus de 800 000 m² largement construits,
  - Issy RER avec le développement urbain le long des quais de Seine largement réalisé qui se poursuit par une réflexion autour de la gare (ZAC à l'étude Place Léon Blum),
  - Fort d'Issy Vanves Clamart avec l'aménagement de l'écoquartier du Fort d'Issy,
  - Bagneux M4 avec la ZAC Ecoquartier Victor Hugo et Rue de Paris couvrant plus de 230 000 m²,
  - Villejuif IGR avec la ZAC Campus Grand parc développant 800 000 m² (1 700 logements et un pôle Santé international),



- Les Ardoines avec la ZAC de la gare des Ardoines incluant un programme de plus de 650 000 m²,
- Noisy - Champs avec le parachèvement de la ZAC de la Haute Maison et le périmètre de réflexion autour de la gare (Cité Descartes),
- Bry - Villiers Champigny et le développement de la ZAC Marne Europe, nouvelle polarité tertiaire, commerciale et résidentielle, et d'un nouveau pôle multimodal avec le Transilien et le RER.

• **2 quartiers** qui font l'objet de projets de plus petite échelle : Créteil l'Échat (programme connexe et réflexion au-delà), Villejuif Louis Aragon (programme connexe, connexion M7).

• **4 quartiers correspondent à des tissus urbains déjà constitués qui étudient des projets de requalification du tissu existant et des espaces publics** : Arcueil - Cachan, Vitry Centre, Le Vert de Maisons, Champigny Centre (interconnexion avec la future ligne 15 est).

• **Enfin, l'ensemble des quartiers font l'objet de réflexions liées à la transformation de la gare existante en pôle multimodal** : Châtillon Montrouge (pôle multimodal M13 et tramway), Saint-Maur - Créteil (interconnexion avec le RER A).

Les projets d'aménagement et de transport

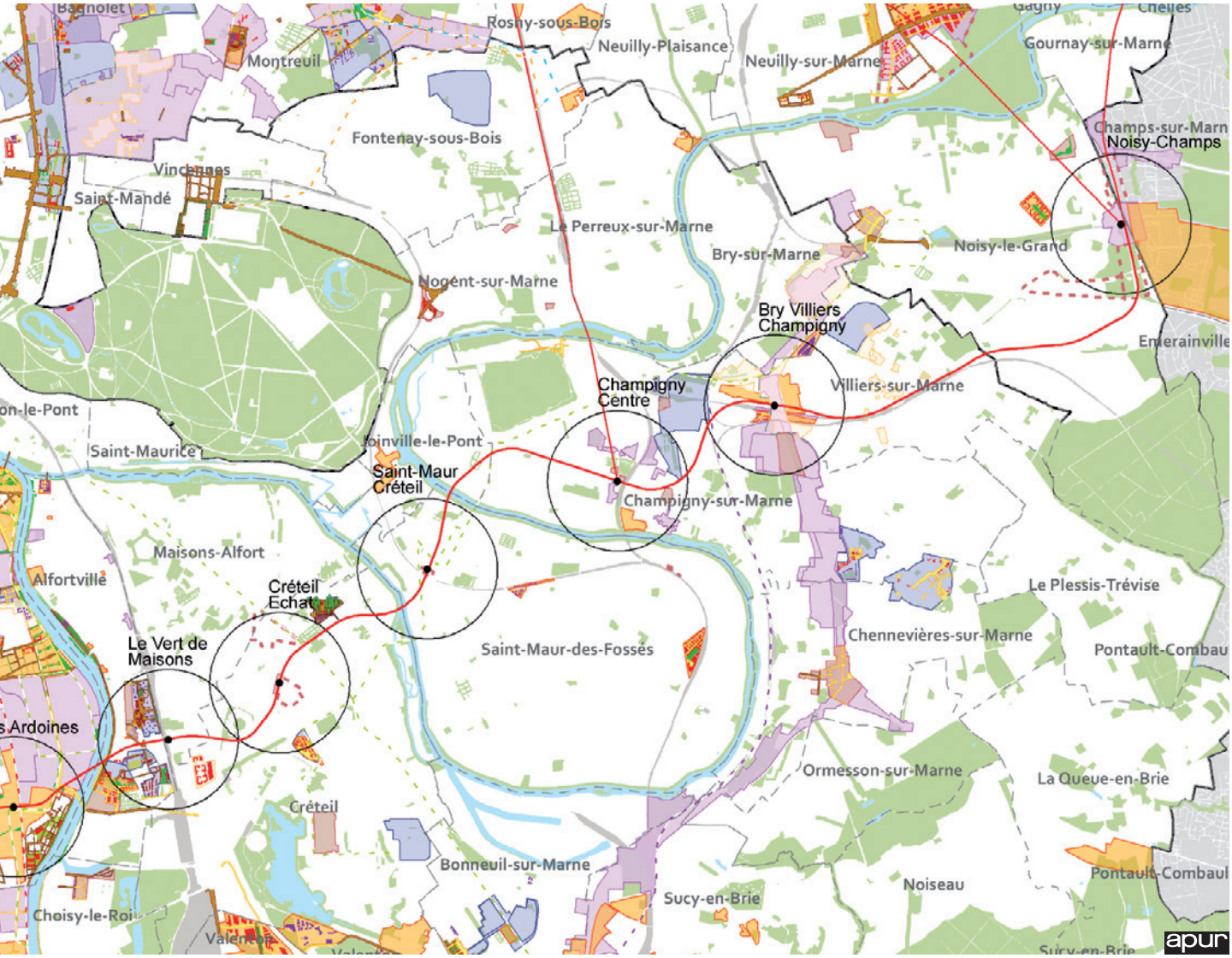
Périmètre 800 m
TCSP, TZen : chantier - étude
Tramway : chantier - étude
Métro : chantier - étude
RER : étude
RGPE : étude

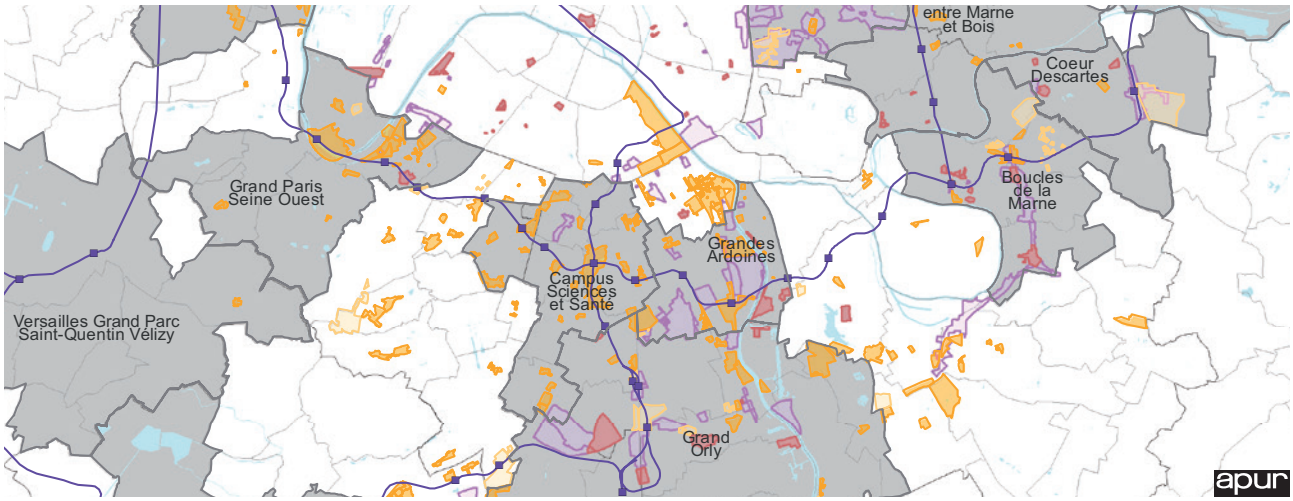
Projets en cours
Bâti en projet
Bâti requalifié
Bâti réalisé
Création de l'espace public
Requalification de l'espace public
Espace vert en projet
Espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement
ZAC à l'étude
ZAC en cours
Autre secteur de projet en cours
Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
Périmètre d'étude
Périmètre de réflexion

0 1 km

Sources : Apur 2014, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF





Les CDT et les projets urbains

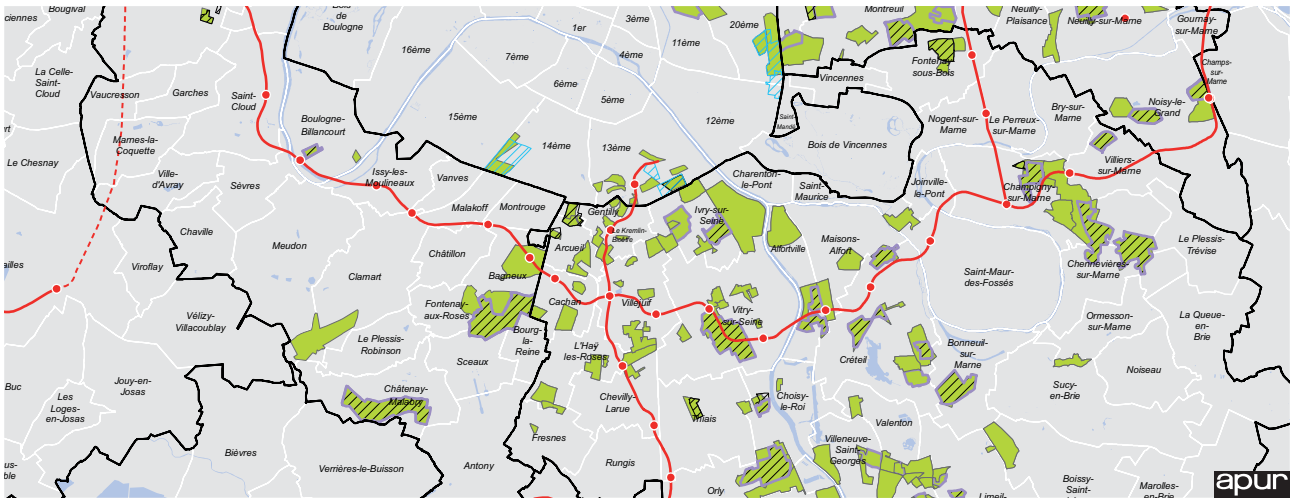
- Gare RGPE
- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- Secteur d'aménagement
- Périmètre d'étude engagé
- Périmètre de CDT

Sources : DRIEA (novembre 2013), Apur BDprojets

Les quartiers de la politique de la ville (avant la refonte prévue par le gouvernement) et le futur réseau Grand Paris express

- Périmètres des quartiers prioritaires des CUCS (Contrats urbains de cohésion sociale)
- Périmètres des ZUS (Zones urbaines sensibles)
- Périmètres du programme national pour la rénovation urbaine (ANRU)
- Périmètres du grand projet de renouvellement urbain (GPRU)
- Grand Paris Express

Source : Apur , SG - CIV



Synthèse

L'observatoire développé sur les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud confirme une grande diversité de situations : **les territoires traversés par le RGPE sont très différents en termes de densité, de revenus de leurs habitants, de poids du parc social, de tissus et de fonctions urbaines ou encore de comportements en matière de mobilité.** Les analyses comparatives dynamiques indiquent les grandes transformations que va engendrer l'arrivée du RGPE et les éléments structurants de ces quartiers.

La méthode retenue suite à la préfiguration, une analyse croisée et des monographies par gare, révèle à la fois les différences, les dynamiques, les potentiels et les points communs entre les quartiers de gare.

Certains quartiers ont déjà amorcé une transformation à grande échelle de leur territoire (Pont de Sèvres déjà largement réalisée, les Ardoines ou Villejuif IGR à venir). D'autres préparent l'arrivée de la gare dans un contexte de tissu urbain très constitué et dont la mutation s'opérera de manière diffuse et pouvant être accélérée par l'évolution des règles d'urbanisme (Créteil l'Échat ou Arcueil - Cachan). Une majorité de quartiers de gare deviendront de nouveaux pôles multimodaux ou se renforceront en tant que tel et doivent ainsi restructurer ou créer les conditions d'une inter-modalité efficace (Châtillon Montrouge, Saint-Maur - Créteil ou Champigny Centre). Tous les quartiers offrent une très riche diversité d'habitat et de formes urbaines associées à une forte présence du végétal (public et privé). Enfin, l'accessibilité offerte par le nouveau réseau doublera partout la taille du bassin d'emplois accessible aux habitants des quartiers de gare.

Les travaux de l'observatoire donnent ainsi une meilleure connaissance des territoires, nécessaire pour les comprendre et accompagner leur avenir.

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 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 Grand Paris.

En 2014 et en 2015, l'observatoire sur 70 quartiers de gare permettra de dresser un portrait complet des quartiers avant l'arrivée du réseau du Grand Paris 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 1er 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 résidants	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
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
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 2010
Chômage	Part des chômeurs de catégorie A, dans la population active (personnes de 15-64 ans)	Pôle Emploi, traitement Insee - 2010, 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 1er janvier 2011
Type de logements	Nombre de résidences prinicipales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee Recensement 2010
Statut d'occupation des résidences principales	Nombre de propriétaires occupants dans l'ensemble des résidences principales	Insee Recensement 2010
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, velo, marche à pied)	Insee Recensement 2010
Ménages non motorisés	Nombre de ménages sans aucune voiture	Insee Recensement 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
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
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m² 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 produite 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'Ile-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
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 Miste
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

Analyse croisée des 16 gares de la ligne 15 sud

Pont de Sèvres, Issy RER, Fort d'Issy Vanves Clamart, Châtillon Montrouge, Bagneux M4, Arcueil - Cachan, Villejuif Institut Gustave Roussy, Villejuif Louis Aragon, Vitry Centre, Les Ardoines, Le Vert de Maisons, Créteil l'Échat, Saint-Maur - Créteil, Champigny Centre, Bry - Villiers Champigny, Noisy - Champs

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris réalisé au premier semestre 2014 concerne les 16 quartiers de gares de la ligne 15 sud.

6 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 les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :
- 1 : Une analyse croisée des 16 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 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 et mutations 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 Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont et Paris Métropole.