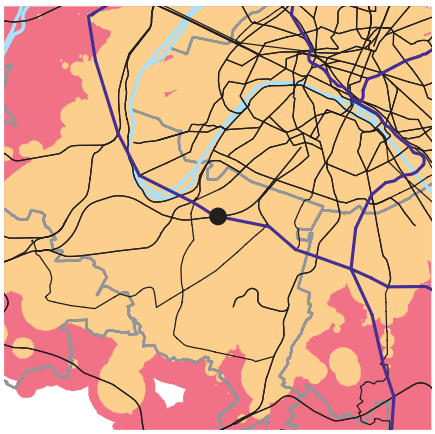
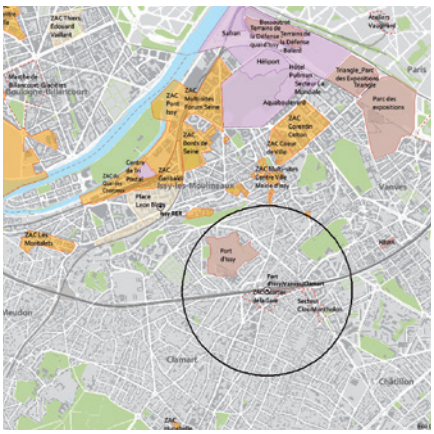
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Fort d'Issy Vanves Clamart Ligne 15 sud

Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

JANVIER 2015

Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Barbara Chabbal, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin
Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire
Mise en page : Apur
www.apur.org

2014V4.1

Sommaire

Préambule 1

Introduction 3

1. Un quartier peuplé mais avec peu d'emplois 5

2. Un Fort en mutation, et aujourd'hui une centralité locale à Clamart 6

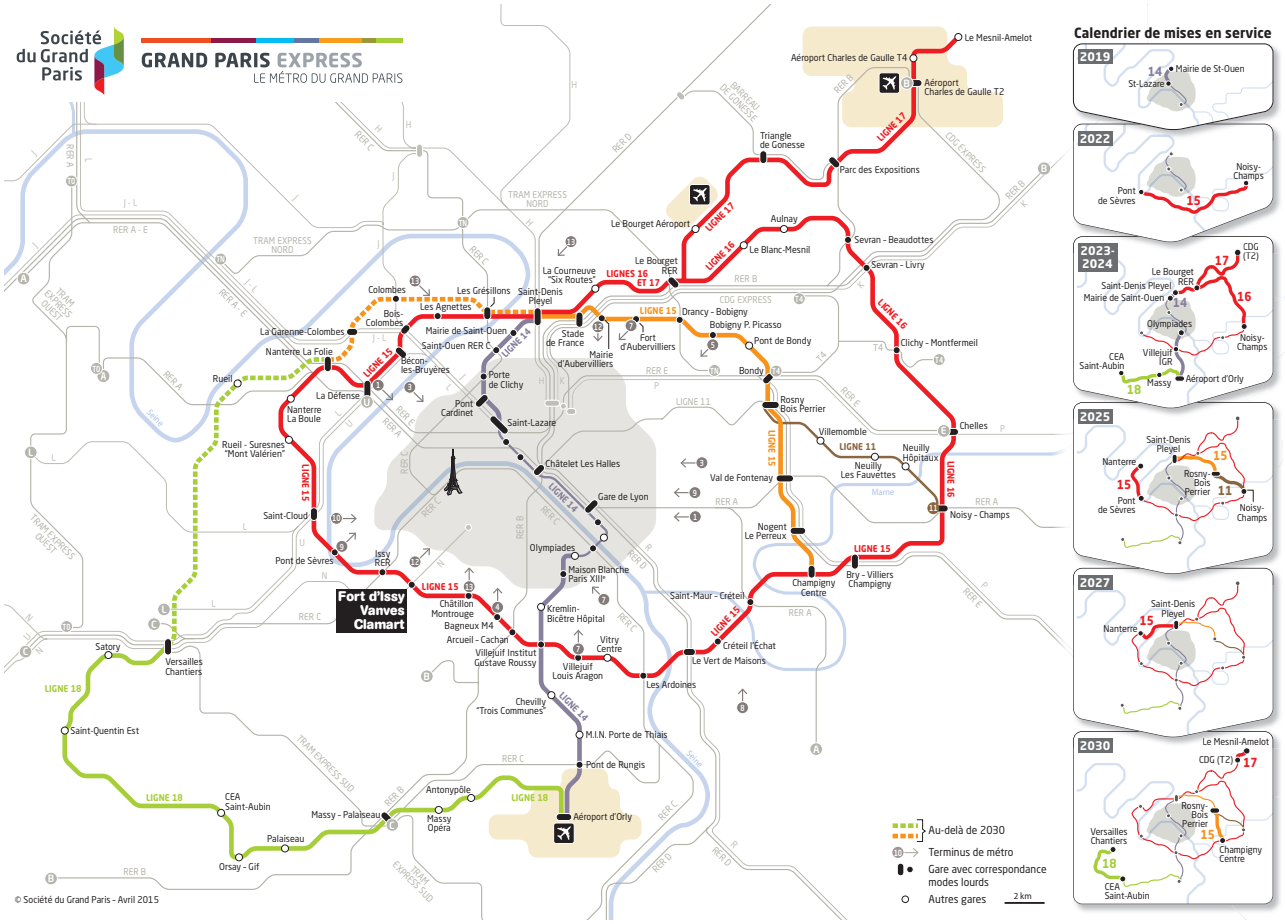
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 7
3.1. Une gare au cœur d'une vaste zone pavillonnaire 7
3.2. Un quartier de faible hauteur dominé par le Fort d'Issy et le « quartier gare » de Clamart 8
3.3. Des densités bâties faibles dans les nombreux secteurs pavillonnaires 8
3.4. Un tissu pavillonnaire 9
3.5. Un quartier à l'urbanisation ancienne 9
3.6. Un cadre végétal composé de nombreux jardins privés 10
3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 11

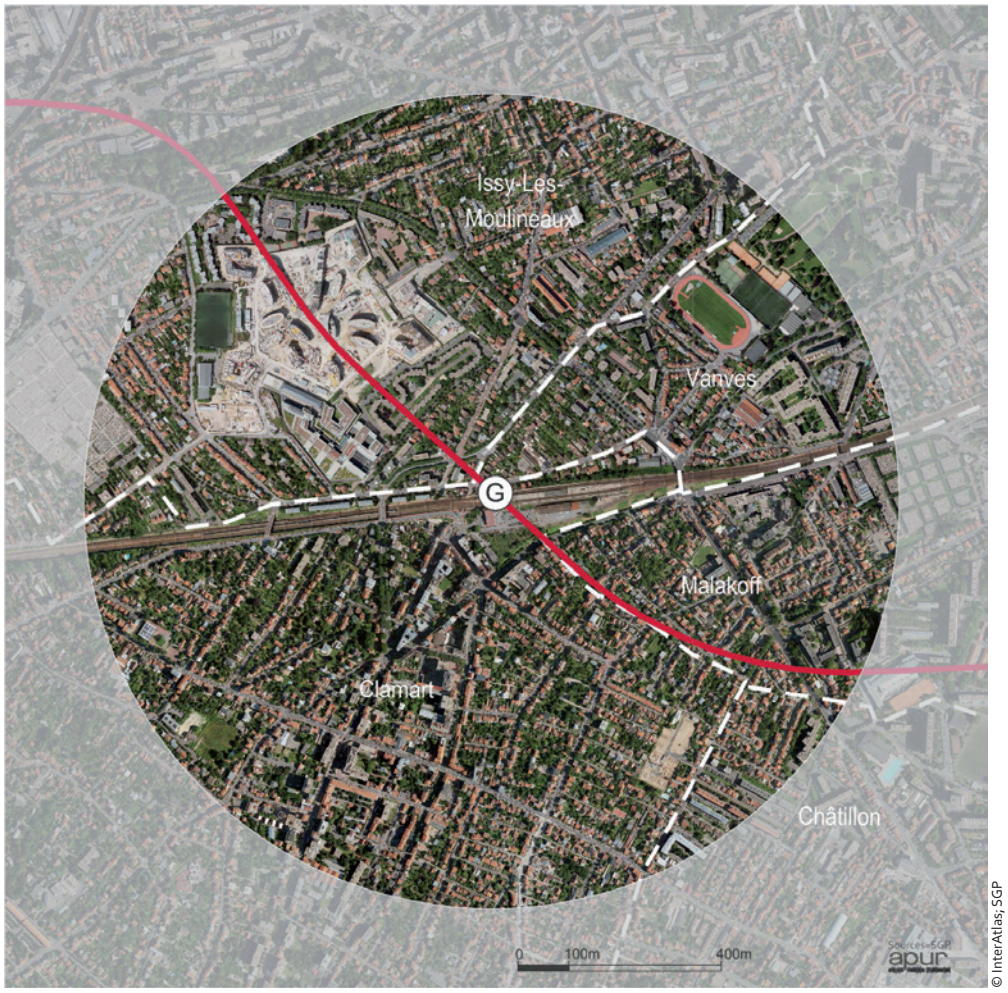
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 12
4.1. Une population en croissance et une majorité d'actifs cadres 12
4.2. Des ménages aux revenus élevés et en progression 13
4.3. Les secteurs de l'administration, de l'enseignement, de la santé et de l'information et la communication sont importants à l'échelle des quatre communes de rattachement de la gare 14
4.4. Une majorité de propriétaires occupant et des grands logements 15

5. La mobilité et les espaces publics 16
5.1. Des déplacements domicile-travail liés à l'ensemble de la métropole 16
5.2. Une plus grande accessibilité au territoire métropolitain 17
5.3. Plus de déplacements domicile-travail effectués en transports en commun qu'en voiture 18
5.4. L'accessibilité du quartier 18

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 20
6.1. Un rythme de construction dopé par l'aménagement du Fort d'Issy 20
6.2. De nombreux travaux dans les secteurs pavillonnaires 21
6.3. Une gare pour renforcer la desserte d'un quartier résidentiel 22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS





© InterAtlas; SGP

Gare : Fort d'Issy/Vanves/Clamart

Ligne 15, horizon 2020.

Gare située dans la commune de Clamart.

En interconnexion avec le Transilien N.

Quartier (800m autour de la gare) localisé sur les communes d'Issy-les-Moulineaux, Clamart, Vanves, Malakoff et Châtillon.
Issy-les-Moulineaux et Vanves appartiennent à la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest. Clamart et Malakoff appartiennent à la Communauté d'Agglomération Sud de Seine. Châtillon appartient à la Communauté de Communes de Châtillon Montrouge.

PLU d'Issy-les-Moulineaux adopté le 8 décembre 2005
PLU de Vanves adopté le 22 juin 2011.
PLU de Clamart adopté le 9 novembre 2005.
POS de Malakoff adopté le 26 janvier 2000, avec prescription de PLU le 20 juin 2012, adoption prévue en décembre 2015.
PLU de Châtillon adopté le 20 décembre 2011.
Territoire du CDT « Grand Paris Seine Ouest » (Issy-les-Moulineaux, Vanves).

Préambule

Le contexte

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

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

Les objectifs

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

Les partenaires

La Société du Grand Paris (SGP) a souhaité donner suite aux recommandations de son comité stratégique, et particulièrement du groupe de travail chargé de l'environnement des gares, en prenant l'initiative de la création de l'observatoire des quartiers de gare, validée lors de la session de décembre 2013. Pour la SGP, l'observatoire est le moyen de disposer d'un diagnostic partagé sur chaque quartier et d'éléments comparatifs permettant de mieux insérer la gare dans son environnement.

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

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

Définition du quartier de gare

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

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

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur cinq communes (Issy-les-Moulineaux, Clamart, Vanves, Malakoff et Châtillon), seules les communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE FORT D'ISSY VANVES CLAMART

Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m. À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 mètres.

Découpage du quartier à l'IRIS

Introduction

La méthode

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

Un travail de préfiguration de l'observatoire a été réalisé sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne : 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.
Le choix de ces gares correspondait à la volonté de donner un aperçu de la diversité des quartiers des futures gares du Grand Paris sur le plan urbain, social, économique et des transports... Les gares du Grand Paris s'insèreront dans des tissus urbains plus ou moins denses et constitués, dans des quartiers variablement mixtes sur le plan social et économique. Le Réseau du Grand Paris Express viendra améliorer la desserte des quartiers en créant de nouvelles gares ou en venant se connecter et renforcer des gares existantes. Ces nouvelles gares s'inscrivent également dans une dynamique de projet urbain.

L'observation des quartiers de gare est conduite à deux échelles :
- **Volet 1 : Analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare** test qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

Le présent document est la monographie du quartier de la gare du Fort d'Issy Vanves Clamart, réalisée en liaison avec les services de la ville de Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff.

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

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

Les indicateurs

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

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

1. Un quartier peuplé mais avec peu d'emplois

Le quartier de gare de Fort d'Issy regroupe 104 habitants par hectare, soit une densité de population plus élevée que la densité moyenne observée en petite couronne (67 hab. à l'ha) et même que dans l'ensemble des Hauts-de-Seine (90 hab. à l'ha). Ce quartier est presque entièrement occupé par les logements. Les plus fortes densités de population s'observent principalement dans les secteurs d'habitat collectif en limite nord-est du quartier à Issy et Vanves, à Châtillon et à Clamart au sud de la future gare du Grand Paris. Les emplois y sont en revanche peu nombreux (14 emplois par hectare). Le taux d'emploi du quartier est le plus faible de tous les quartiers de gare de la ligne 15 sud (0,26).

Densité de population

gare

périmètre 800 m

Nombre d'habitants à l'hectare

plus de 500

de 250 à 500

de 100 à 250

de 50 à100

moins de 50

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris. Ils correspondent dans certains cas aux espaces verts et zones d'activités.

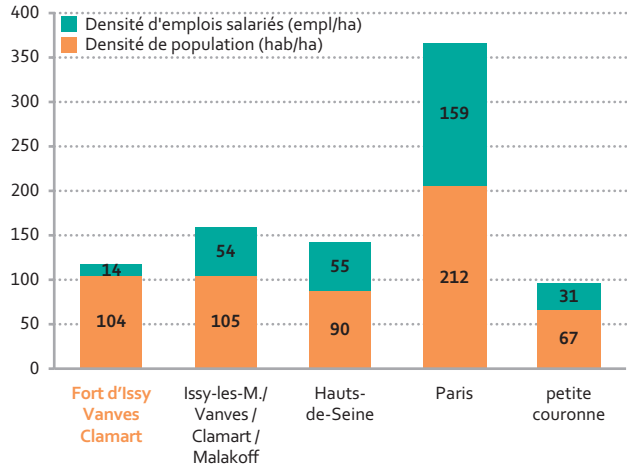
Source : Fichier fiscal Insee 2010

Population et emplois dans le quartier de Fort d'Issy Vanves Clamart

Fort d'Issy Vanves Clamart	Population	Emplois
Quartier	28 678	5 256
2 km	172 054	106 735
4 km	742 336	383 063

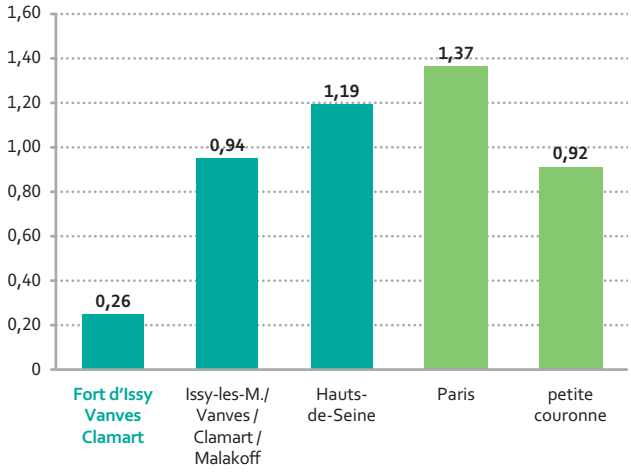
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

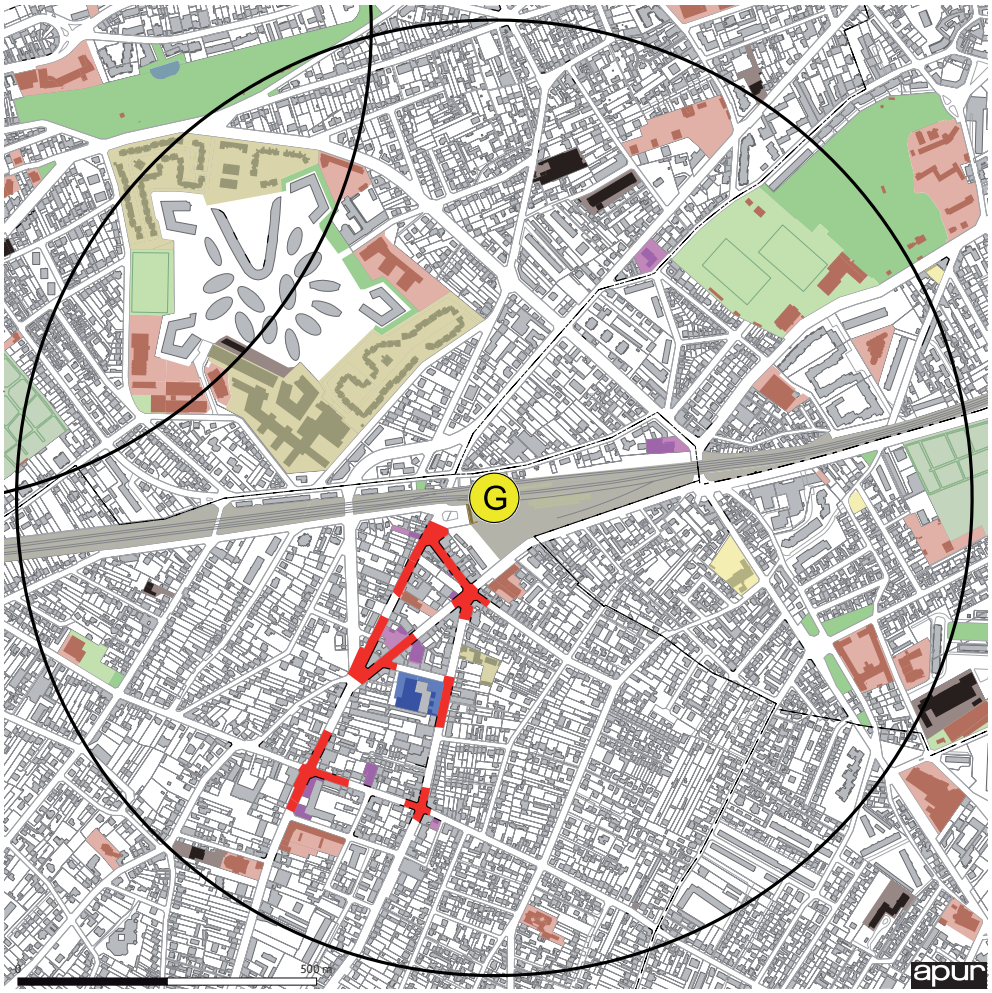
Taux d'emploi
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Un Fort en mutation, et aujourd'hui une centralité locale à Clamart

Au nord des lignes de chemins de fer, orientées est-ouest, à Vanves, autour du Parc municipal Frédéric Pic et du Parc des sports André Roche, et à Issy-les-Moulineaux autour du Fort, les quartiers en présence sont dépourvus de centralités. Toutefois le lotissement en cours de réalisation dans l'enceinte du Fort d'Issy pourrait redynamiser l'ensemble de cet environnement urbain. La Direction Générale de la Gendarmerie Nationale et deux groupes scolaires y ont pris place depuis peu. Au sud du faisceau ferroviaire, côté Châtillon, mais surtout côté Clamart, une centralité locale s'étire depuis la gare de Transilien jusqu'au centre de la commune de Clamart, en passant par les avenues Jean Jaurès et Victor Hugo.



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 mars 2014

Rue de Vanves, Clamart

Rue Hébert - AvenueVictor Hugo, Clamart

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Une gare au cœur d'une vaste zone pavillonnaire

Le quartier de gare, scindé en deux par les lignes de chemins de fer, correspond très largement à des nappes de tissu pavillonnaire. Quelques poches de logement collectif discontinu viennent s'y intercaler, du côté de Vanves, le long de la rive sud de la rue Larmeroux et, plus récemment, au cœur du Fort d'Issy-les-Moulineaux qui fait l'objet d'une ZAC ayant permis de créer des logements en son centre et des équipements en périphérie. À Clamart, on retrouve, principalement sur les îlots compris entre les 2 grandes avenues commerçantes quasi-parallèles, un tissu urbain composé cette fois de petits ensembles de logements collectif continu, avec des immeubles mitoyens et alignés sur rue.

Fonctions dominantes

Logement
- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

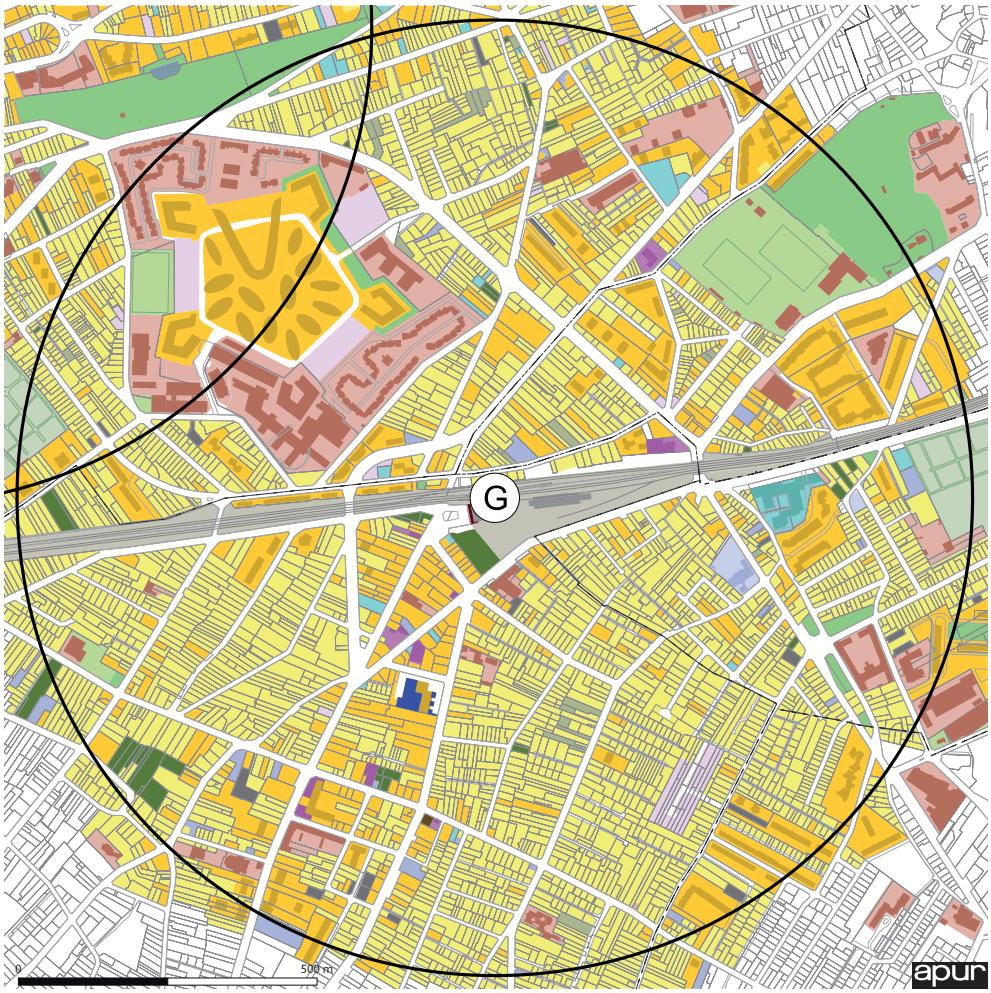
Équipement
- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- Ⓒ station RER, métro et/ou tramway existante
- Ⓖ station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité
- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

Emprise non bâtie
- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux
- chantier en cours

Source : Apur mars 2014



Rue Paul Bert - Rue des Leux, Clamart

Rue Hébert, Clamart

3.2. Un quartier de faible hauteur dominé par le Fort d'Issy et le « quartier gare » de Clamart

Le quartier de Fort d'Issy Vanves Clamart présente une majorité de pavillons dont les hauteurs restent inférieures à 15 Mètres (87 % des surfaces bâties). Les 13 % de surfaces bâties supérieures à 15 mètres se concentrent principalement en deux secteurs : d'une part le fort d'Issy et ses nouvelles constructions et d'autre part à Clamart les îlots situés entre les avenues Victor Hugo et Jean Jaurès.

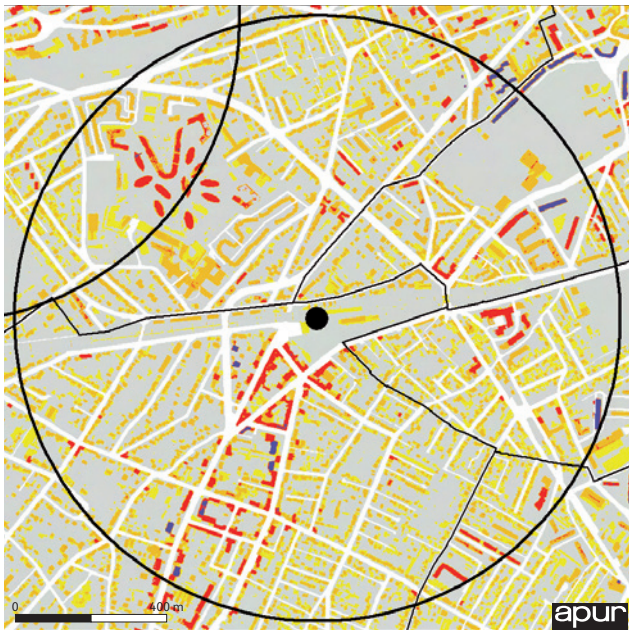
Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Fort d'Issy Vanves Clamart

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

3.3. Des densités bâties faibles dans les nombreux secteurs pavillonnaires

Le quartier de gare compte assez peu d'espaces verts et d'espaces non bâtis. Les densités bâties sont assez faibles sur toutes les petites parcelles occupées par des pavillons, souvent inférieures à 0,5. Elles sont plus élevées sur les parcelles correspondant à des ensembles d'habitat collectif comme c'est le cas, au sud de la future de gare du Grand Paris dans tout le centre de Clamart et sur les Hauts-de-Vanves à l'est.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

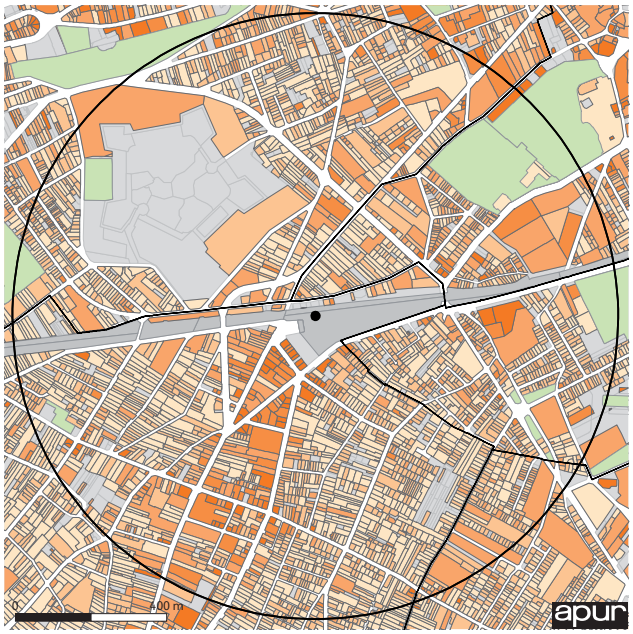
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

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

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

Sources : DRIEA, MAJIC DGFiP 2011, BD Parcellaire ® © IGN2011



3.4. Un tissu pavillonnaire

Les axes principaux du quartier (avenue de la Paix à Issy et Vanves, boulevard du Colonel Fabien à Malakoff et les avenues Jean Jaurès et Victor Hugo à Clamart) organisent la trame viaire du quartier qui se compose principalement d'un bâti de petite échelle aligné sur rue, sur de petites parcelles, parfois à l'intérieur d'impasses. Le front bâti haut des avenues Jean Jaurès et Victor Hugo fait figure d'exception avec quelques habitations collectives sur cour, tout comme le Fort d'Issy et l'ensemble de ses constructions en plan libre, anciennes et neuves, à l'intérieur et autour de ses murs, ou encore les immeubles profitant de la topographie et s'élevant autour du Parc Frédéric Pic et des équipements adjacents.

Promenade du Verger, Issy-les-Moulineaux

Rue Mansart, Vanves

Sentier des Garmants, Malakoff

3.5. Un quartier à l'urbanisation ancienne

Le quartier de Fort d'Issy Vanves Clamart comprend une majorité de constructions antérieures à 1949 (45 % des logements) et correspondant dans la majeure partie des cas aux secteurs pavillonnaires, ces derniers se renouvelant progressivement et de manière diffuse. De nombreux immeubles de logements collectifs se sont construits à partir des années 1949 et particulièrement dans la période 1976-2000, comme par exemple les logements de la gendarmerie autour du Fort d'Issy ou le lotissement Larmeroux à Vanves. Le quartier se renouvelle récemment avec la réhabilitation en secteur résidentiel du Fort d'Issy, pour partie terminée.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

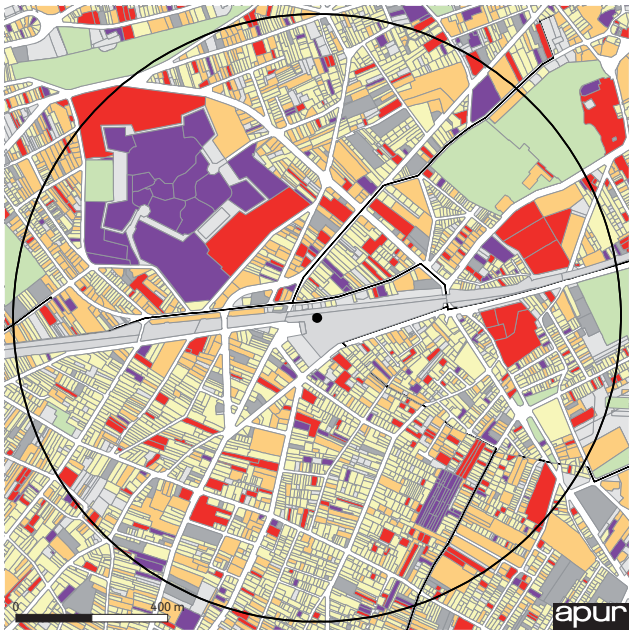
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

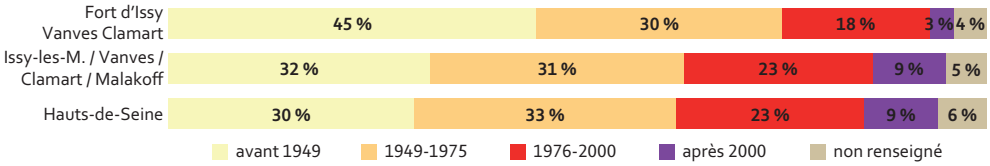
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

3.6. Un cadre végétal composé de nombreux jardins privés

Le quartier de Fort d'Issy Vanves Clamart présente un couvert végétal relativement élevé (37 % de la surface du quartier). Le cadre végétal est dominé par les jardins privés des secteurs pavillonnaires, nombreux bien que peu visibles de la rue. Ainsi la végétation du quartier n'est pas tellement présente dans le domaine public, hormis les grands arbres de composition avenue de la Paix à Issy et avenue Camélinat à Clamart. Il se trouve dans le quartier peu de grands espaces verts, à l'exception du parc municipal Frédéric Pic et des équipements sportifs adjacents et dans une moindre mesure du stade Alain Mimoun.

Les bâtiments et la végétation

gare

périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

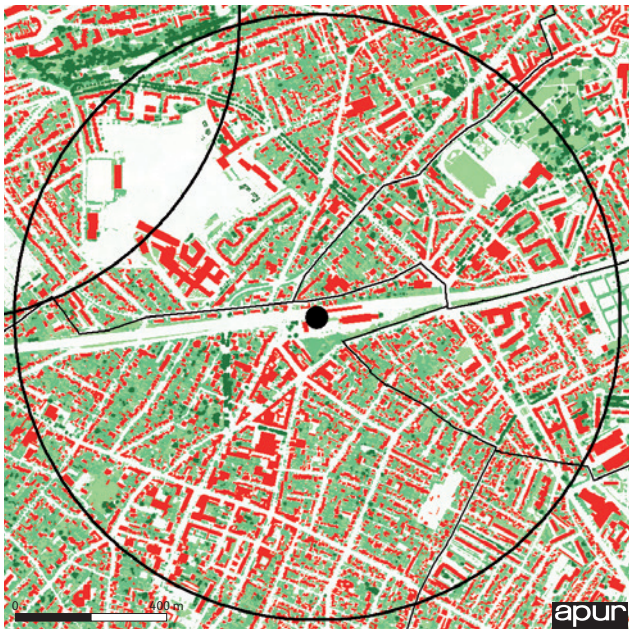
moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

bâtiments

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



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

gare

périmètre 800m

Espaces privés

Hauteurs de la végétation

moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

Domaine public

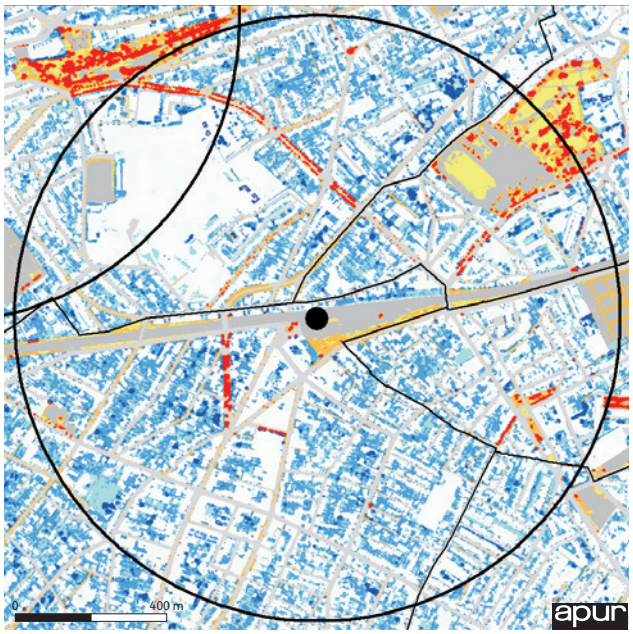
Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

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



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

- Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Le quartier étant composé de nombreux petits pavillons, leurs toitures présentent un taux d'ensoleillement de moindre potentiel que celles des bâtiments de grandes emprises, tels que les immeubles d'habitations au nord-ouest du rayon de 400 m ou des bâtiments de la Direction Générale de la Gendarmerie nationale à côté.
- Des relevés thermographiques d'été permettent d'observer la formation d'îlots de chaleur urbains au niveau par exemple de l'actuelle gare du Transilien, qui comporte un espace minéral de parking et de déchargement de fret, ou de manière plus générale, les espaces plus densément bâtis et les infrastructures ferroviaires. À l'inverse, le parc Frédéric Pic ainsi que les zones continues de jardins jouent un rôle de régulateur thermique.
- Deux puits de géothermie ont été creusés entre 600 et 700 m de profondeur au niveau du Fort d'Issy pour couvrir 70 % des besoins en chaleur des équipements publics et des logements du nouveau lotissement.

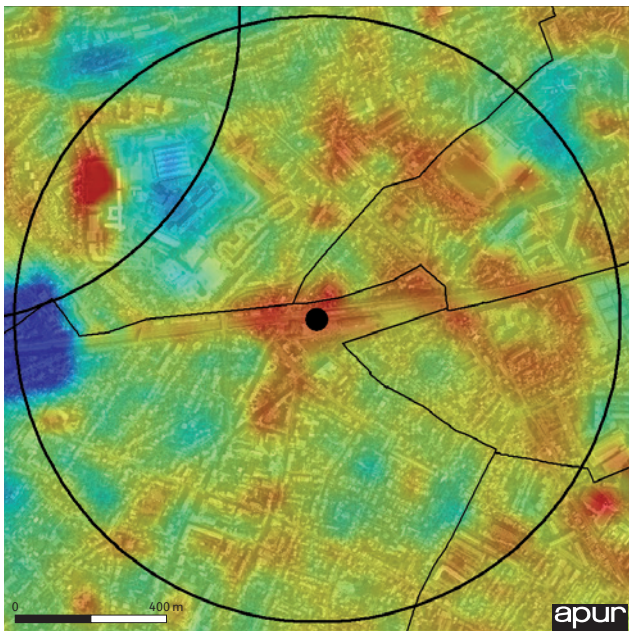
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m

© Interatlas

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0

Source : Apur - MNE 2012

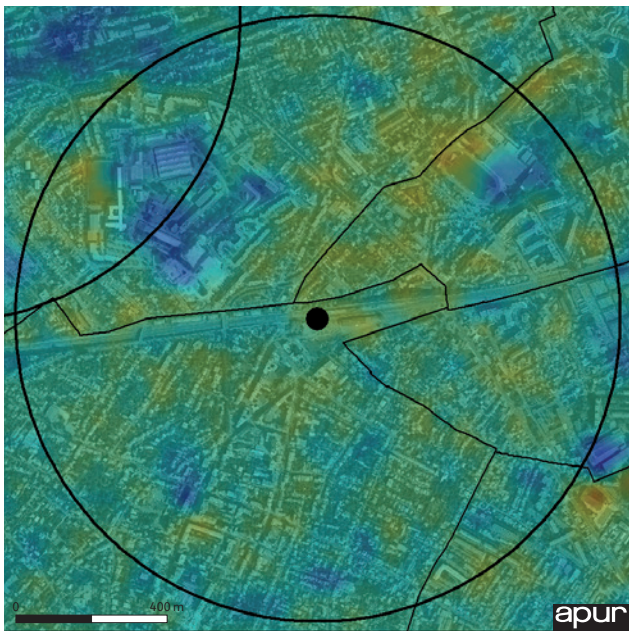
Thermographie d'été
(température au sol le 20 août 2010 à 10h30)



38 °C 25 °C 15 °C

Source : LANSAT - 2010

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



9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANSAT - 2012

4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

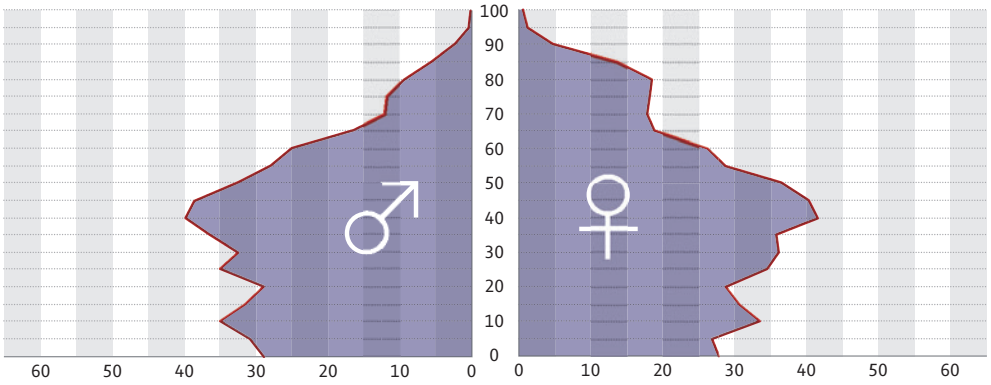
4.1. Une population en croissance et une majorité d'actifs cadres

La population du quartier de Fort d'Issy a crû de plus de 6 % entre 1999 et 2010 pour atteindre un total de 28 687 habitants. La répartition par grands groupes d'âge de la population du quartier est assez proche de celle observée dans les communes de rattachement de la gare ou dans les Hauts-de-Seine. Elle se caractérise par un poids des jeunes de moins de 18 ans légèrement plus faible qu'en petite couronne et, à l'inverse, une part des personnes âgées un peu plus élevée. Les actifs cadres sont plus nombreux que les employés et les ouvriers, ce qui n'est pas le cas dans en petite couronne. L'écart entre ces deux catégories d'actifs est aussi plus prononcé que dans les communes de rattachement de la gare ou dans le département. Le chômage est limité dans le quartier de gare : il touche 8,1 % des actifs (contre 12,5 % des actifs de la petite couronne).

	Fort d'Issy / Vanves / Clarmart	Issy-les-M. / Vanves / Clamart / Malakoff	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	28 687	167 704	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 6,4 %	+ 12,0 %	+ 10,0 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	23,5 %	22,4 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	14,0 %	13,2 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	5 256	89 140	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	37,7 %	35,3 %	36,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	30,0 %	33,4 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,26	0,94	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	10,0 %	12,1 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %

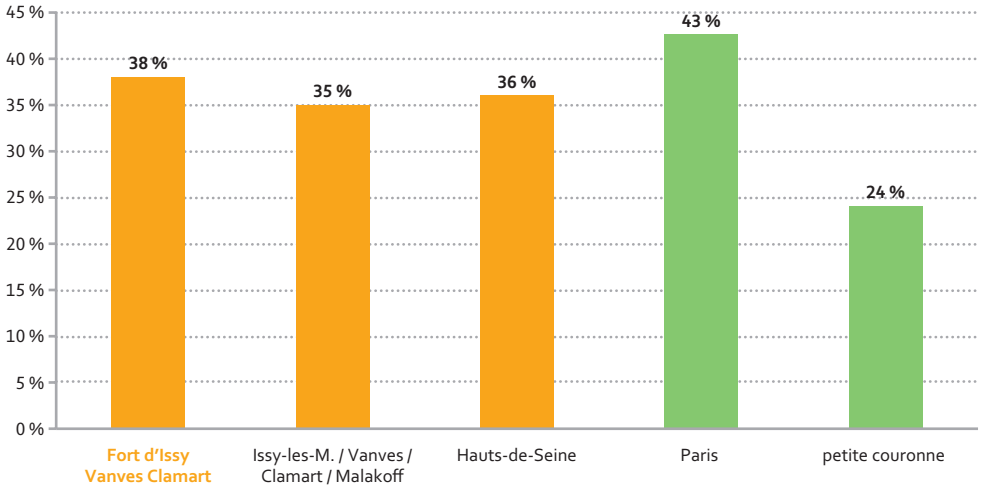
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Fort d'Issy Vanves Clamart (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

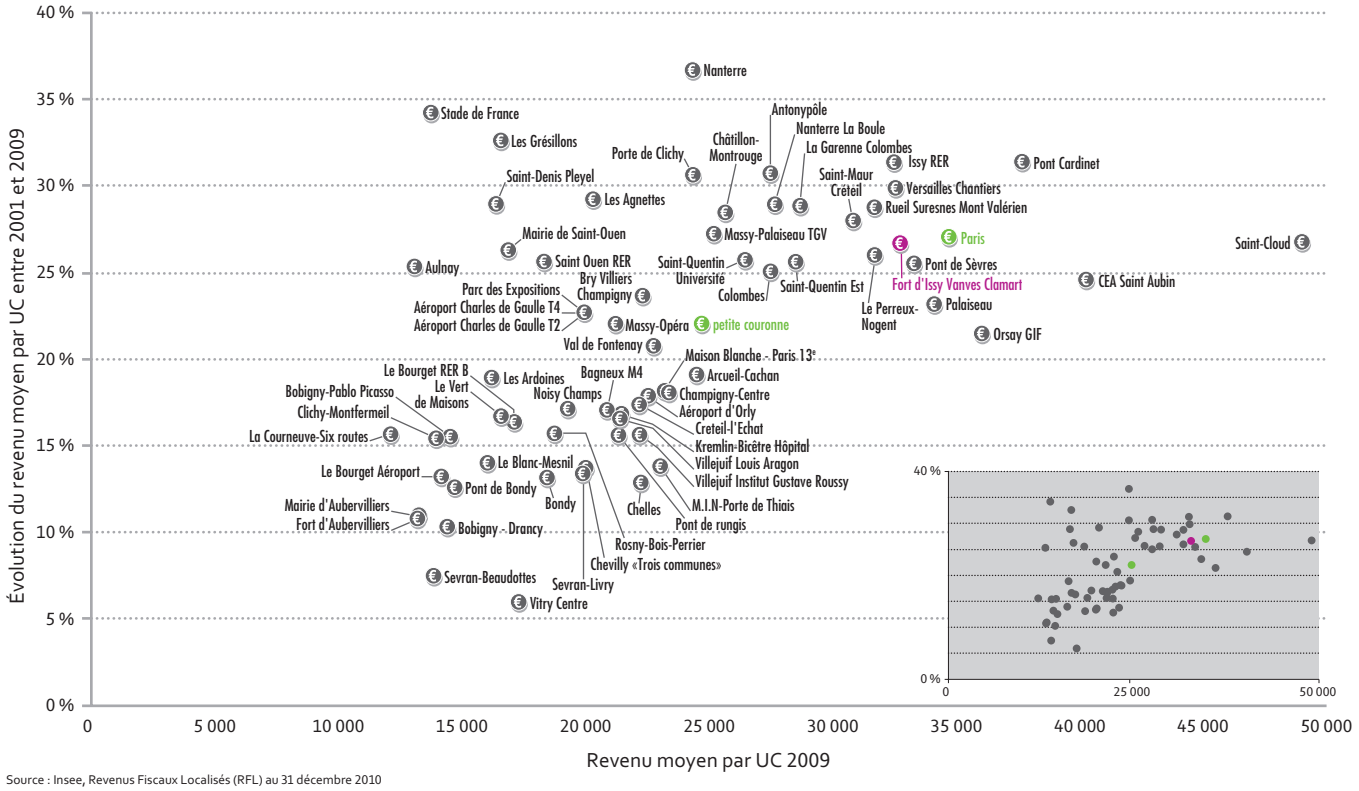


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des ménages aux revenus élevés et en progression

Le revenu moyen des ménages de Fort d'Issy Vanves Clamart est parmi les plus élevés des quartiers de gare de la ligne 15 sud. Il est de 32 817 € par an (et par unité de consommation) en 2009, contre 25 000 € seulement en petite couronne. Comme dans l'ensemble du département des Hauts-de-Seine, ce revenu moyen a connu une progression de 27 %, supérieure à l'évolution de la petite couronne. La comparaison avec les communes de rattachement est complexe, les 4 communes étant assez différentes les unes des autres, mais le niveau de revenus des ménages de Fort d'Issy est comparable à celui des ménages de la commune d'Issy-les-Moulineaux (le revenu moyen des ménages de Malakoff est de 24 459 €, de 29 914 à Clamart, 30 654 à Vanves et 33 188 à Issy). La part des ménages à bas revenus dans le quartier est presque deux fois moins importante qu'en petite couronne. 10 % des ménages de ce quartier ont de bas revenus, c'est 2 points de moins que dans le reste des communes de rattachement de la gare et 4 points de moins que dans le département.

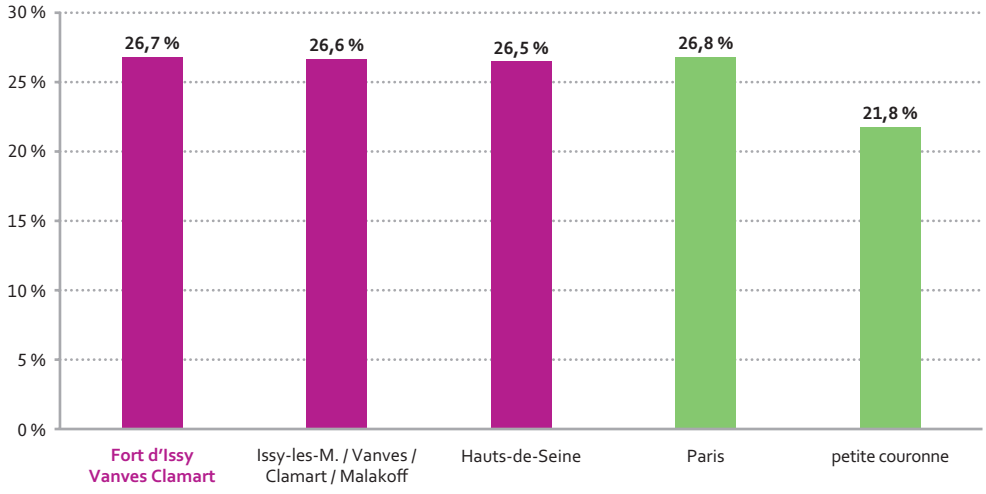
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

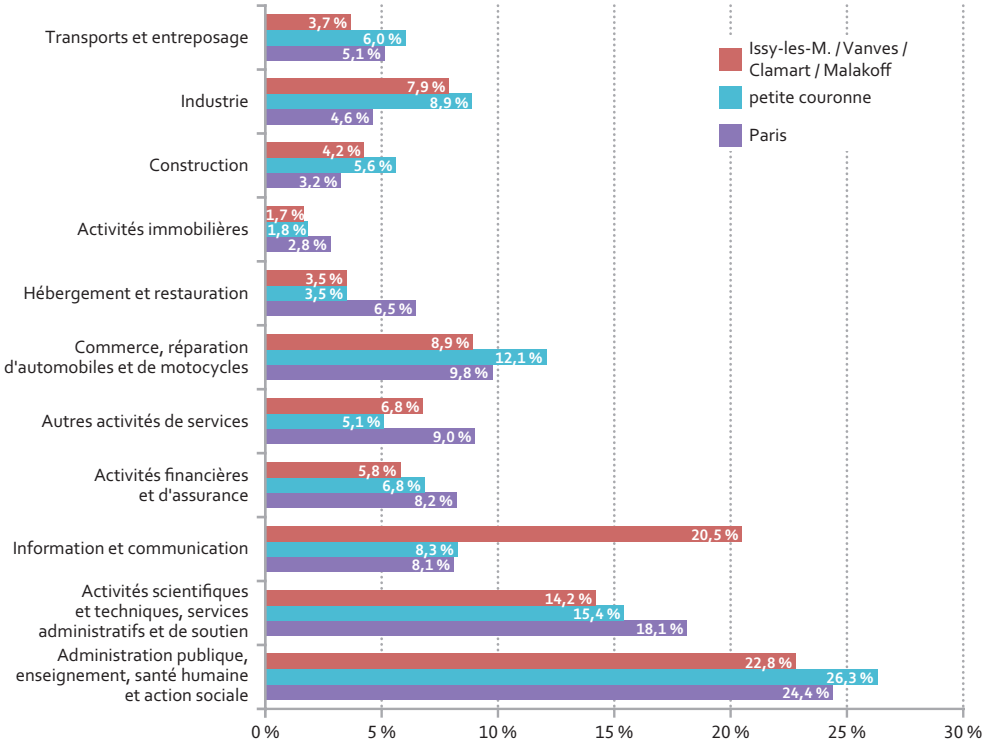


Source : Insee Recensement 2010

4.3. Les secteurs de l'administration, de l'enseignement, de la santé et de l'information et la communication sont importants à l'échelle des quatre communes de rattachement de la gare

Les emplois présents dans les quatre communes de rattachement de la gare, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff, sont distribués de manière non hégémonique dans plusieurs secteurs d'activité. Ainsi, les trois secteurs les plus représentés dans ces communes – administration, enseignement et santé (23 %), information et communication (21 %) ainsi que activités scientifiques et techniques (14 %) – ne représentent que 58 % des emplois des communes. On notera qu'Issy-les-Moulineaux constitue le principal pourvoyeur d'emplois parmi ces communes (57 %). Le quartier de Fort d'Issy Vanves Clamart n'offre quant à lui que 5 256 emplois sur près de 90 000 dans les quatre communes, soit seulement 6 %, et ne constitue donc pas un pôle d'emploi majeur. Parmi les employeurs remarquables du quartier, on trouve la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale, ainsi que des équipements scolaires (comme le collège de la Paix à Issy, le groupe scolaire Henri Barbusse à Malakoff ou la Faculté Libre de Droit à Issy-les-Moulineaux), hospitaliers et sportifs, et la société SPIE Communication à Malakoff.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff

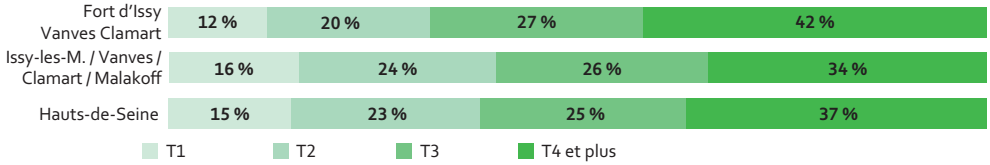


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Une majorité de propriétaires occupant et des grands logements

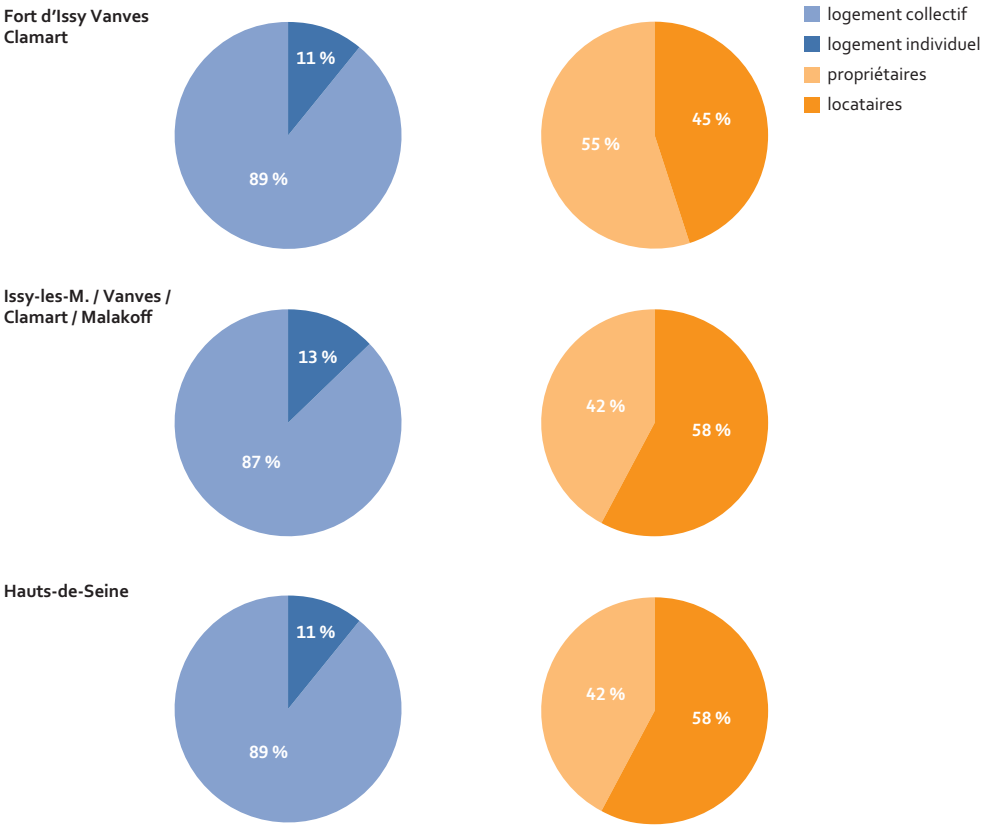
Plus de la moitié des 12037 logements du quartier de gare sont occupés par leur propriétaire : 55 %, contre 42 % seulement dans les communes de rattachement et dans le département. Ce poids des propriétaires occupants va de pair avec une sur-représentation des grands logements. Les 4 pièces ou plus représentent 41 % de l'ensemble des logements du quartier. La part des logements sociaux dans le quartier est assez limitée et représente 15 % de l'ensemble du parc de logements.

Répartition des types de logements



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

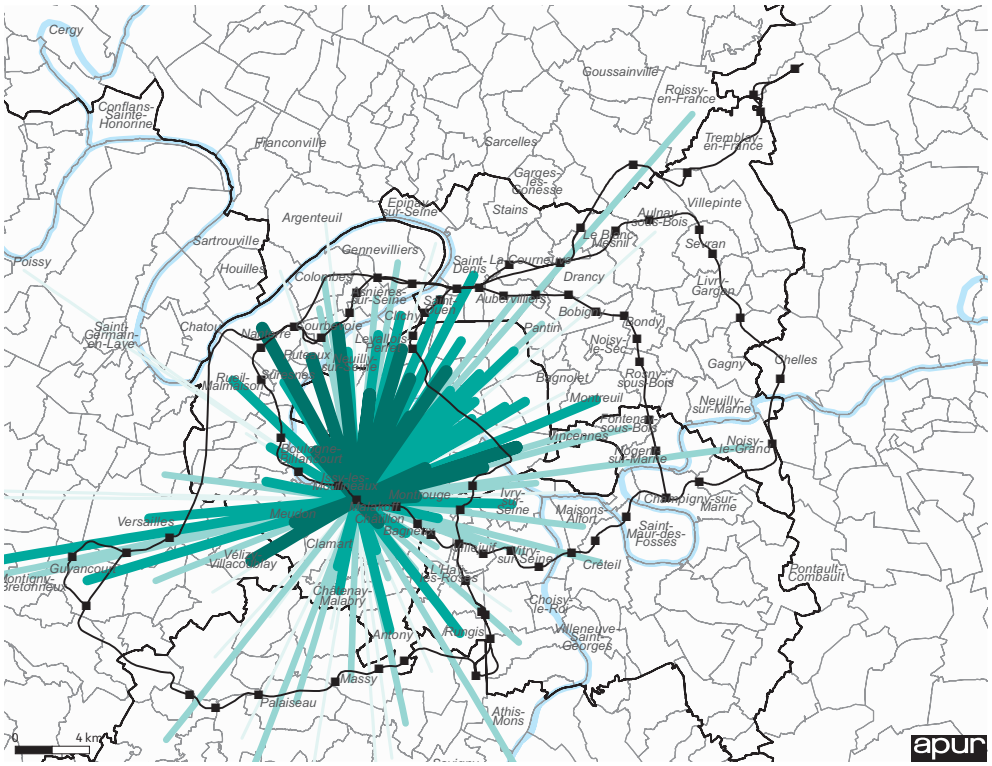
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation



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

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail liés à l'ensemble de la métropole



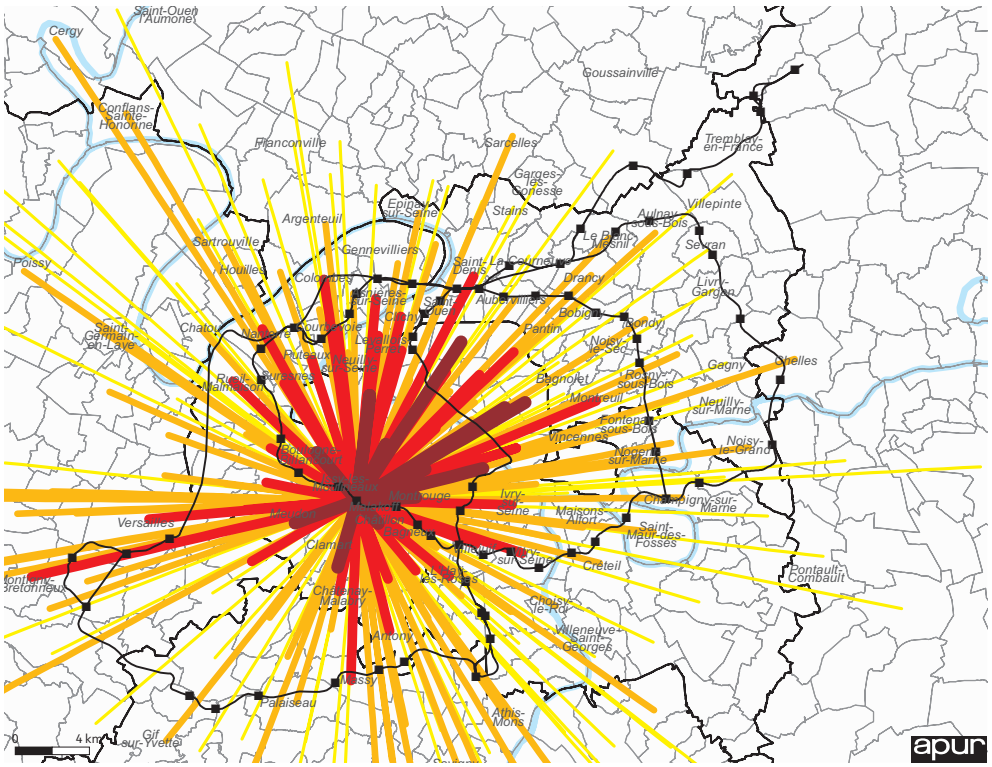
Où travaillent les actifs habitant à Issy-les-M. / Vanves / Clamart / Malakoff

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant à Issy-les-M. / Vanves / Clamart / Malakoff

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

23 748 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff. Ils représentent **27,3 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

À l'échelle des quatre communes de rattachement de la gare, 27 % des actifs résidant à Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart ou Malakoff y travaillent également. Ceux qui travaillent dans d'autres communes se déplacent principalement vers Paris-La Défense et les communes limitrophes au sud telles que Boulogne-Billancourt ou Montrouge, ainsi qu'à Châtillon, Meudon ou Vélizy-Villacoublay. Les actifs travaillant dans les quatre communes proviennent quant à eux de l'ensemble de la métropole, jusqu'à la grande couronne. Le Transilien N, le RER C, le T2 et les lignes 12 et 13 du métro desservent ces communes et permettent d'expliquer certains de ces déplacements plus nombreux.

5.2. Une plus grande accessibilité au territoire métropolitain

La gare de la ligne 15 à Fort d'Issy Vanves Clamart sera créée en interconnexion avec l'actuelle gare du Transilien N « Clamart ». Elle permettra d'améliorer de manière significative l'accessibilité au territoire métropolitain (+ 161 % de territoire accessible) en 45 minutes de trajet en transports en commun, ainsi que l'accès à de nouveaux emplois (+ 58 %). Actuellement, le système de transports permet de rejoindre l'ensemble de Paris et le sud-ouest de la métropole en 45 minutes. À l'horizon 2030, c'est l'ensemble du sud de la métropole, des Hauts-de-Seine et la frange est de la Seine-Saint-Denis qui sera atteignable en 45 minutes.

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

RGPE

autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)

gare de départ

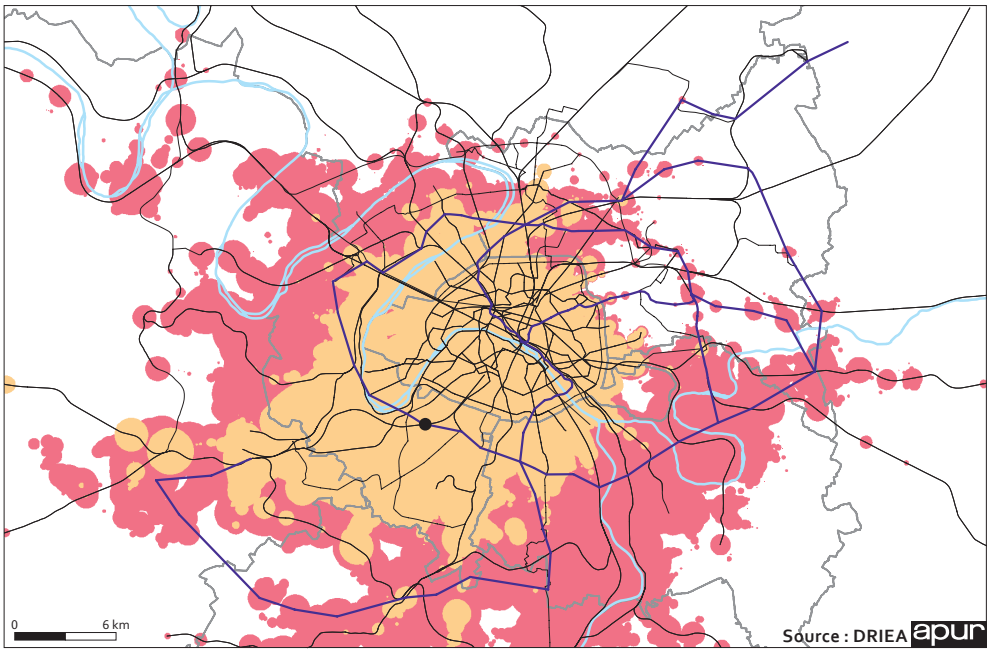
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

2013

horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

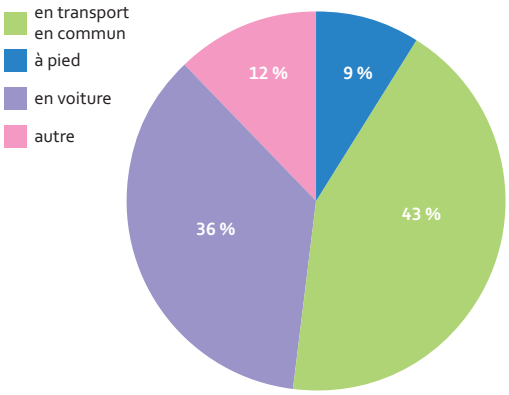


Évolution de l'accessibilité depuis la gare du Fort d'Issy Vanves Clamart pour un trajet de 45 min en transports en commun :
Territoire : + 161 %
Emplois : + 58 %

5.3. Plus de déplacements domicile-travail effectués en transports en commun qu'en voiture

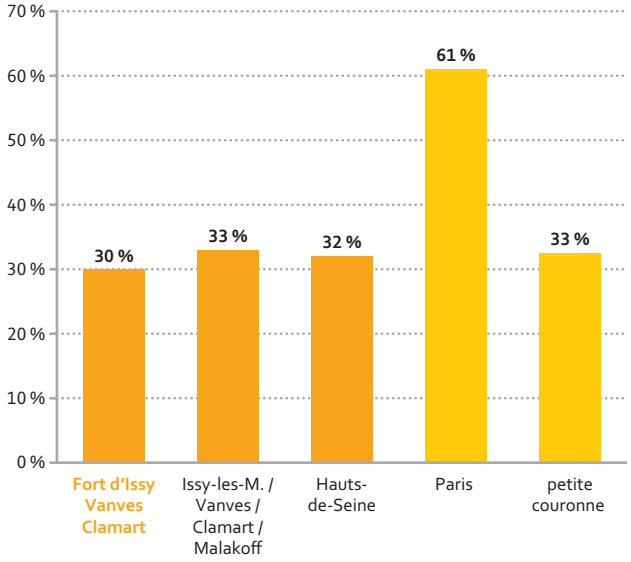
43 % des actifs utilisent d'ores et déjà le réseau de transport en commun, en particulier le Transilien (ligne N), pour se rendre sur leur lieu de travail. Néanmoins la voiture particulière est également utilisée par 36 % des actifs. Seuls 30 % des ménages qui habitent le quartier de gare n'ont pas de voiture, c'est 3 points de moins que dans l'ensemble formé par les 4 communes de rattachement de la gare et qu'en moyenne en petite couronne.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4. L'accessibilité du quartier

Le maillage viaire étant très développé, la quasi-totalité du quartier de Fort d'Issy Vanves Clamart est accessible en 15 minutes à pied environ depuis la gare. La coupure urbaine générée par la voie ferrée voit son impact minimisé par des franchissements multiples et l'aménagement du fort en quartier résidentiel améliorera la porosité du quartier. La présence de nombreuses impasses limite néanmoins l'accessibilité du sud-est du quartier.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2013

Note de lecture :

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

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

Le réseau cyclable dans un rayon de 2 km autour de la gare n'est pas très développé. Des aménagements cyclables existent en bas du coteau au nord de la gare mais ne sont pas reliés à la gare. La topographie de la partie nord n'est néanmoins pas favorable à l'usage du vélo. Une piste cyclable a été aménagée à l'est de la gare sur le boulevard de Stalingrad à Malakoff.

Le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la gare apparaît structuré pour organiser les rabattements vers la gare Transilien de Clamart depuis le sud et Vanves au nord-est. Les fréquences de passage aux heures de pointe sont en effet élevées sur les avenues Victor Hugo et Jean Jaurès à Clamart et rue Larmeroux à Vanves. Une nouvelle desserte du fort en bus à été créée récemment et n'apparaît pas sur la carte. Il s'agit du TUVIM qui passe dans le Fort à raison d'un bus toutes les demi-heures.

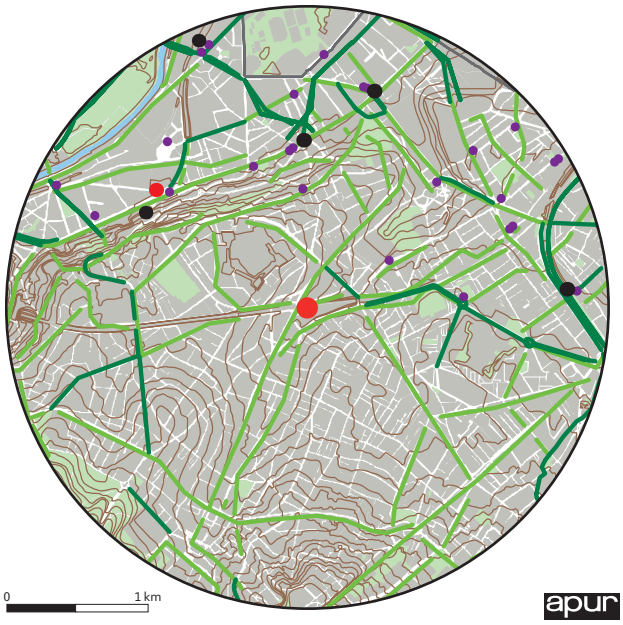
Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- 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

Note de lecture :

Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.

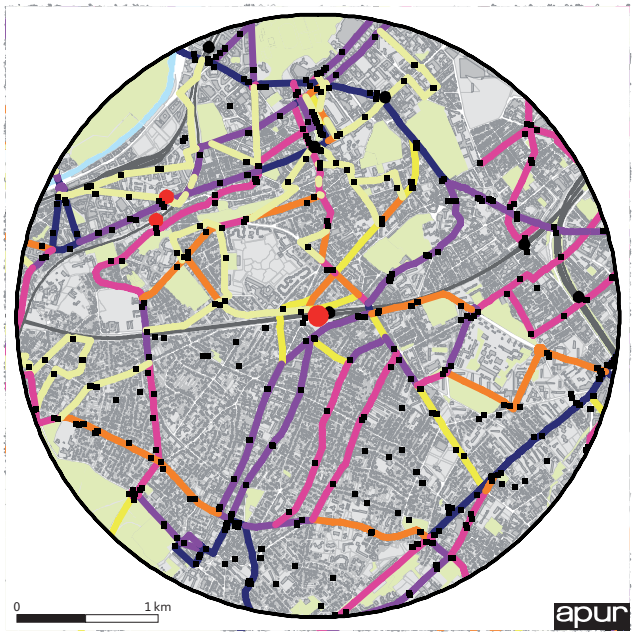


Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens

- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



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

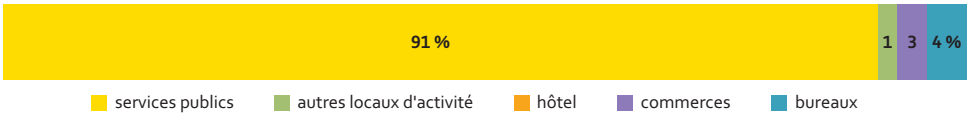
6.1. Un rythme de construction dopé par l'aménagement du Fort d'Issy

Le caractère résidentiel du quartier de Fort d'Issy est conforté par les statistiques de la construction observées pour la période 2000 – 2012. Les surfaces de logements autorisées dans le quartier (155 000 m²) sont 2,7 fois plus importantes que les surfaces d'activités (57 000 m²). Ce résultat tient surtout à la mise en œuvre du lotissement du Fort d'Issy-les-Moulineaux, avec 3 permis autorisés au cours de l'année 2009 emportant la création de plus de 1 600 logements. Les surfaces d'activités créées correspondent pour plus de 90 % à des services publics.

Construction (2000-2012)	Fort d'Issy / Vanves / Clamart	Issy-les-M. / Vanves / Clamart / Malakoff
Surface de logements autorisés (m²)	**154 832**	**833 992**
dont m² logements sociaux (en %)	22 %	19 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	**155**	**810**
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2006 à 2012	**252**	**827**
Taux de construction	14 %	17 %
Surface de locaux d'activité (m²)	56 945	1 001 016

Sources : DRIEA, SITADEL 2013
Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

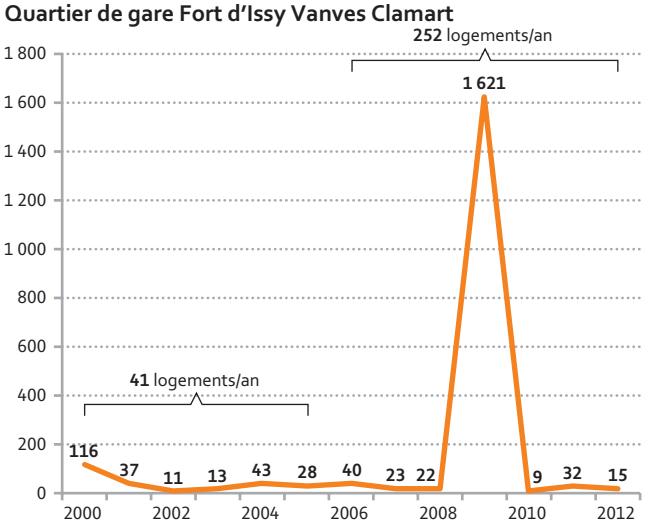
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Fort d'Issy Vanves Clamart (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

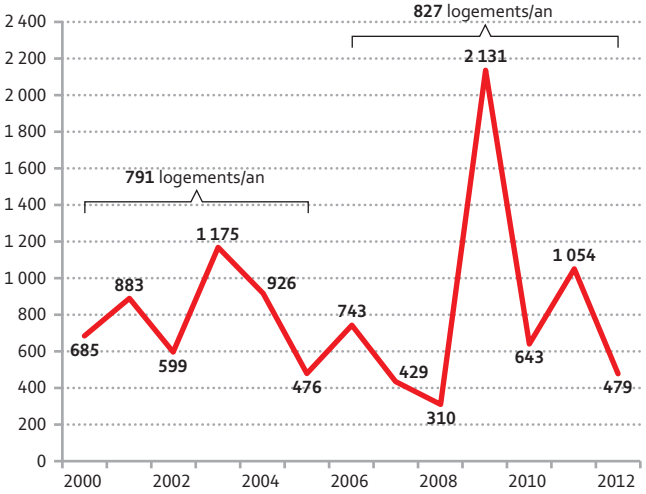
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare Fort d'Issy Vanves Clamart



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune Issy-les-M. / Vanves / Clamart / Malakoff



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. De nombreux travaux dans les secteurs pavillonnaires

La carte représentant la localisation des permis autorisés entre 2000 et 2012 montre qu'en dehors du lotissement du Fort, une multitude de petites opérations (de moins de 500 m²) ont eu lieu dans les secteurs pavillonnaires qui composent le quartier de gare. Il s'agit le plus souvent de travaux permettant à des particuliers d'agrandir leur logement. Au cours de la même période et toujours en dehors du lotissement du Fort, les permis autorisant la création de surfaces d'activités ont été sensiblement moins nombreux.

Logements autorisés (2000-2012)

gare

périmètre 800m

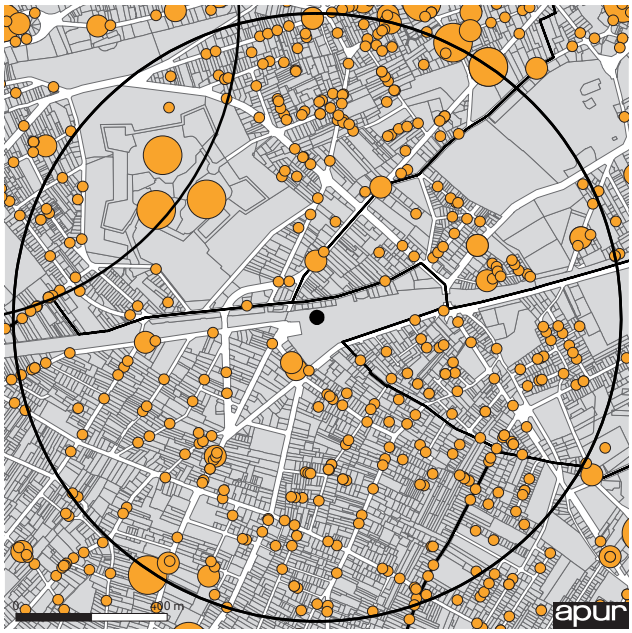
m² de logements autorisés de 2000 à 2012

de 1 à 500 m²

de 500 à 2 000 m²

2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

gare

périmètre 800m

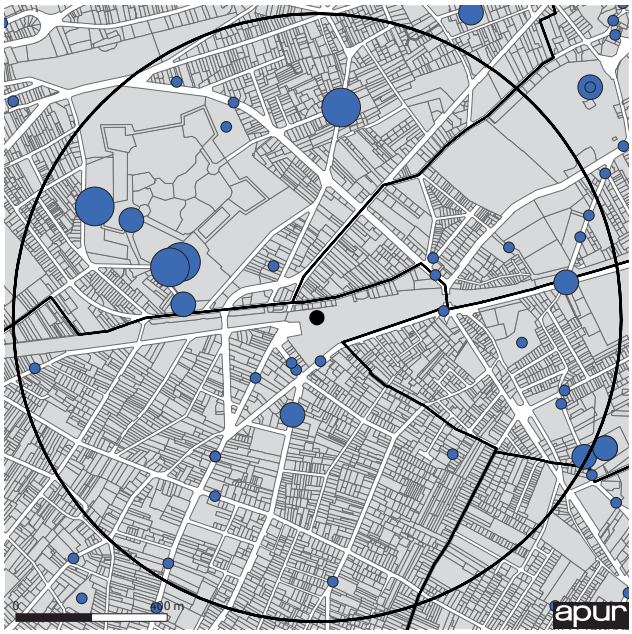
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

de 1 à 500 m²

de 500 à 2 000 m²

2 000 m² et plus

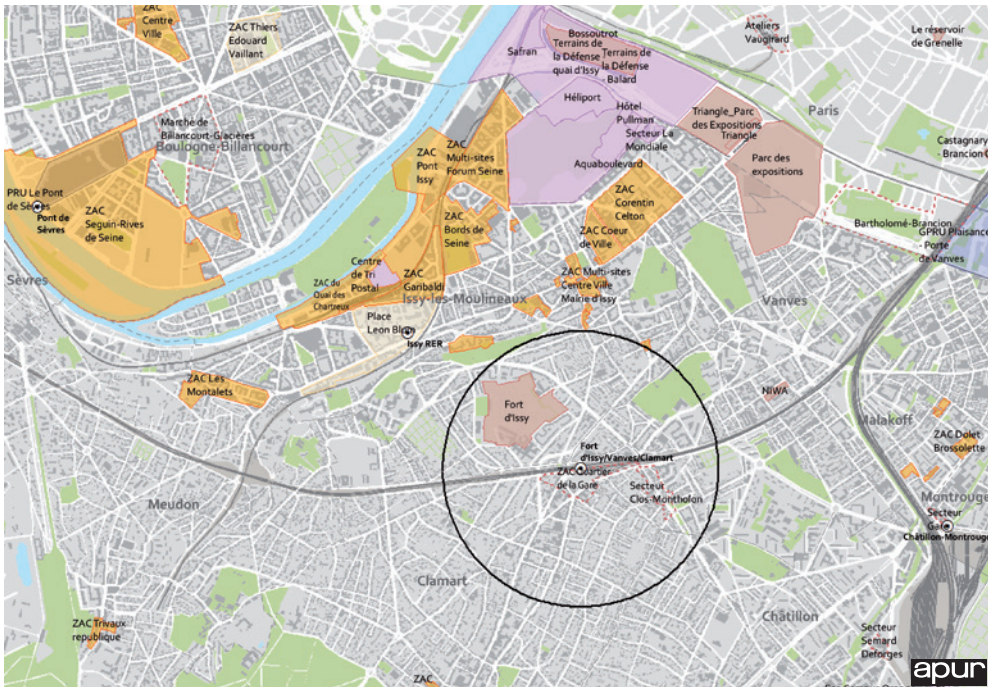
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Une gare pour renforcer la desserte d'un quartier résidentiel

La gare de Fort d'Issy Vanves Clamart sera construite sur le territoire de la commune de Clamart, au nord des voies ferrées du Transilien N. Néanmoins, plusieurs accès seront ouverts pour permettre aux usagers des quatre communes d'Issy, Vanves, Malakoff et Clamart d'accéder au mieux au métro, notamment au nord sur l'avenue du Général de Gaulle à Vanves et au sud, via l'actuel bâtiment de gare du Transilien à Clamart et plus au sud, boulevard des frères Vigouroux, à Malakoff. La gare est donc l'occasion de renforcer les liens entre les différents quartiers, aidée également par la création de commerces de proximité.

Dans le quartier de la gare de Fort d'Issy Vanves Clamart, deux secteurs de projet sont à signaler. Des réflexions sont en cours sur les terrains RFF et la place de la gare pour la réalisation d'un programme mixte, mêlant logements, commerces et équipements.



Secteurs d'aménagement

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

Source : Apur 2013

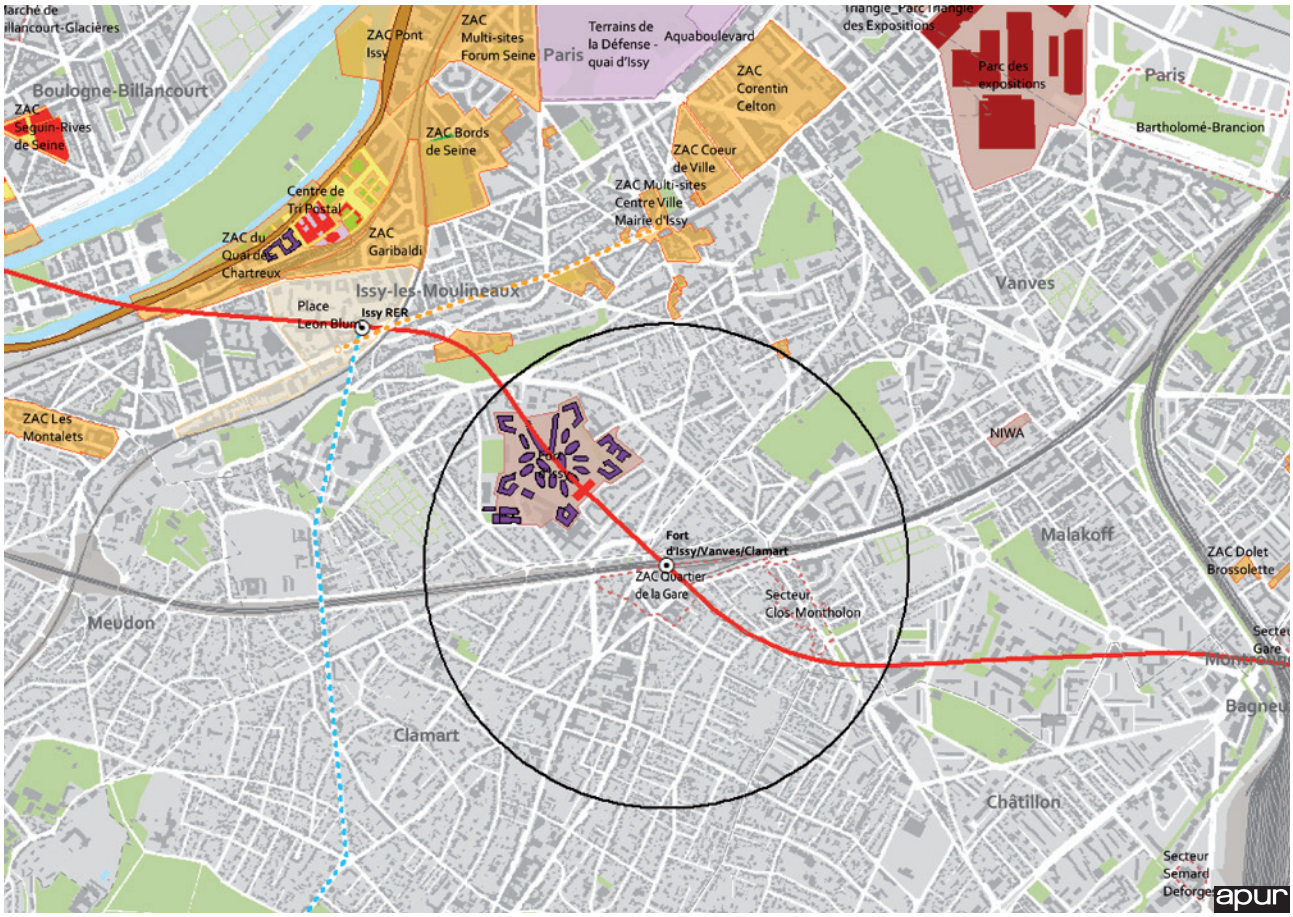
Éléments des opérations d'aménagement

	Écoquartier du Fort d'Issy
Commune	Issy-les-Moulineaux
Date d'achèvement (prévision)	fin 2014 / début 2015
Nombre de logements (estimation)	**1 623 (dont 301 logements sociaux)**
Logement (m²)	106 000
dont logement sociaux (m²)	
Bureaux (m²)	46 000
Activités (m²)	
Équipements (m²)	1 crèche, 2 groupes scolaires, 1 boulodrome, 1 espace culturel, 1 piscine, des équipements sportifs
Commerces (m²)	2 000
Surface totale (m²)	**154 000**
Maîtrise d'ouvrage	Ville d'Issy / SPL SOA
Maîtrise d'œuvre / architecte coordinateur	Agence 2A

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, juin 2014

Le second, l'écoquartier du Fort, est en passe d'être achevé : un ensemble de 18 immeubles de logements, d'équipements et de services a été construit sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville d'Issy et de la SPL SOA et faisant appel à 8 architectes maîtres d'œuvre différents. Cet ensemble comprend 1 623 logements (dont 301 logements sociaux), 2 000 m² de commerces de proximité et plusieurs équipements publics (une piscine, une médiathèque, 2 groupes scolaires et une crèche). De nouveaux espaces publics ont ainsi été aménagés à l'intérieur du fort et les accès au fort nouvellement créés (au niveau de l'avenue de la Paix et de la rue du Docteur Zamenhof) améliorent la porosité du quartier.

En matière de projets de transports, la ligne 15 sud du RGPE sera construite en interconnexion avec l'actuelle gare Transilien de Clamart.



Projets d'aménagement et de transport

périmètre 800m

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

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

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab. / hectare	Insee,Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 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
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières,espaces verts, terrains de sport et infrasructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation - 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee,Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011
Type de logements	Nb. 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
Epoque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, velo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010,1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares - isochrones 45 min	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA / SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en 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
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique - Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme local de l'habitat
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
TUVIM	Transports Urbains de la Ville d'Issy-les-Moulineaux
UC	Unité de consommation
VDO	Voie de desserte orientale
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de Fort d'Issy Vanves Clamart — Ligne 15 sud

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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