



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

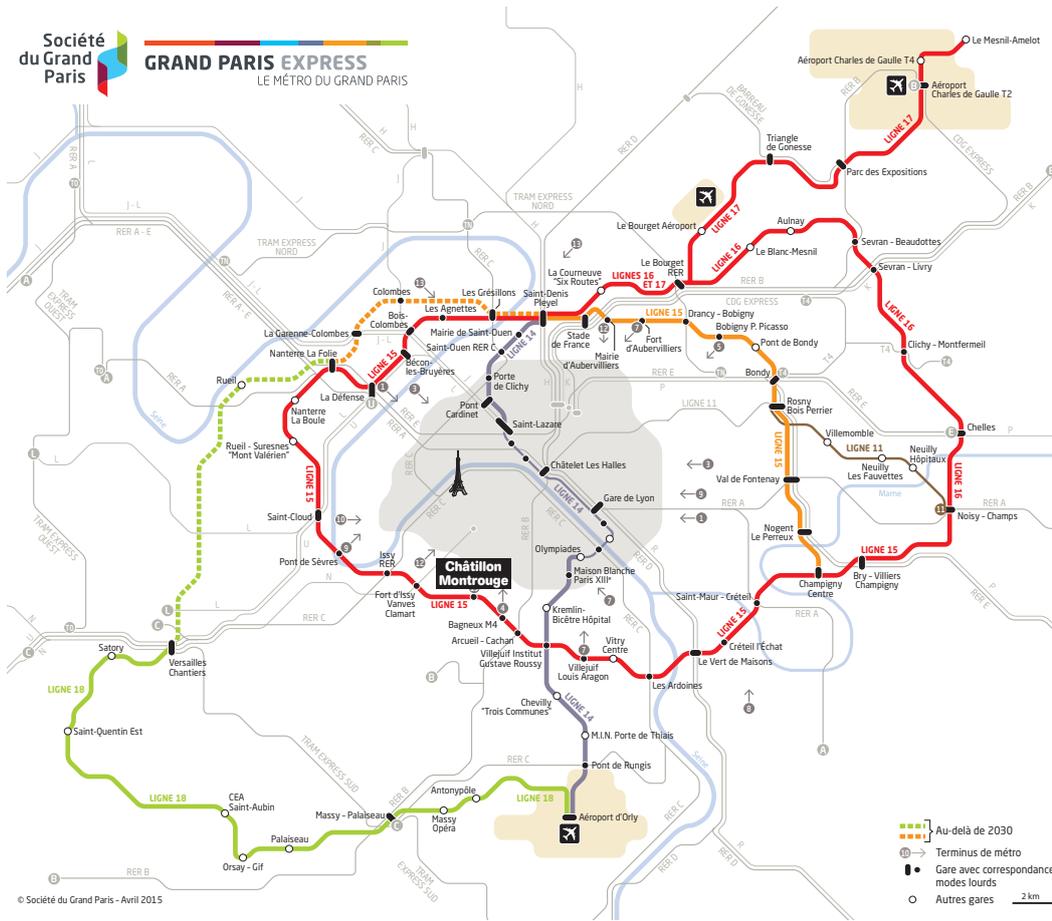
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2014V4.1

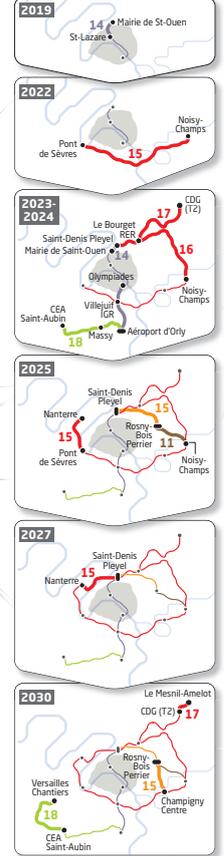
# Sommaire

Préambule .....	1
Introduction .....	3
1. Un quartier de presque 200 habitants et emplois à l’hectare .....	5
2. Des axes de centralités à partir de la gare .....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	7
3.1. Un quartier mixte .....	7
3.2. Plus d’un quart des surfaces bâties supérieures à 15 m.....	8
3.3. Des densités bâties contrastées .....	8
3.4. Un tissu dense et varié .....	9
3.5. Le quartier a connu une forte expansion pendant les Trente Glorieuses .....	9
3.6. Des espaces verts peu valorisés.....	10
3.7. Des outils en cours d’élaboration pour préparer la transition énergétique à l’échelle du quartier .....	11
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales .....	12
4.1. Un quartier peuplé et en croissance.....	12
4.2. Le revenu des ménages du quartier est proche de la moyenne de la petite couronne .....	13
4.3. Dans les trois communes, des emplois répartis entre divers secteurs d’activité ..	14
4.4. Une prédominance du parc locatif.....	15
5. La mobilité et les espaces publics .....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail liés à Paris et au sud de la métropole.....	16
5.2. Une accessibilité au territoire métropolitain améliorée .....	17
5.3. Plus de la moitié des déplacements domicile-travail d’ores et déjà effectués en transports en commun .....	18
5.4. Des qualités en termes d’accessibilité du quartier.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1. Des créations de surfaces d’activités plus importantes que les créations de surface de logement.....	20
6.2. Des localisations différentes pour les constructions de logements et d’activités .....	21
6.3. Un point nodal du réseau de transport métropolitain.....	22

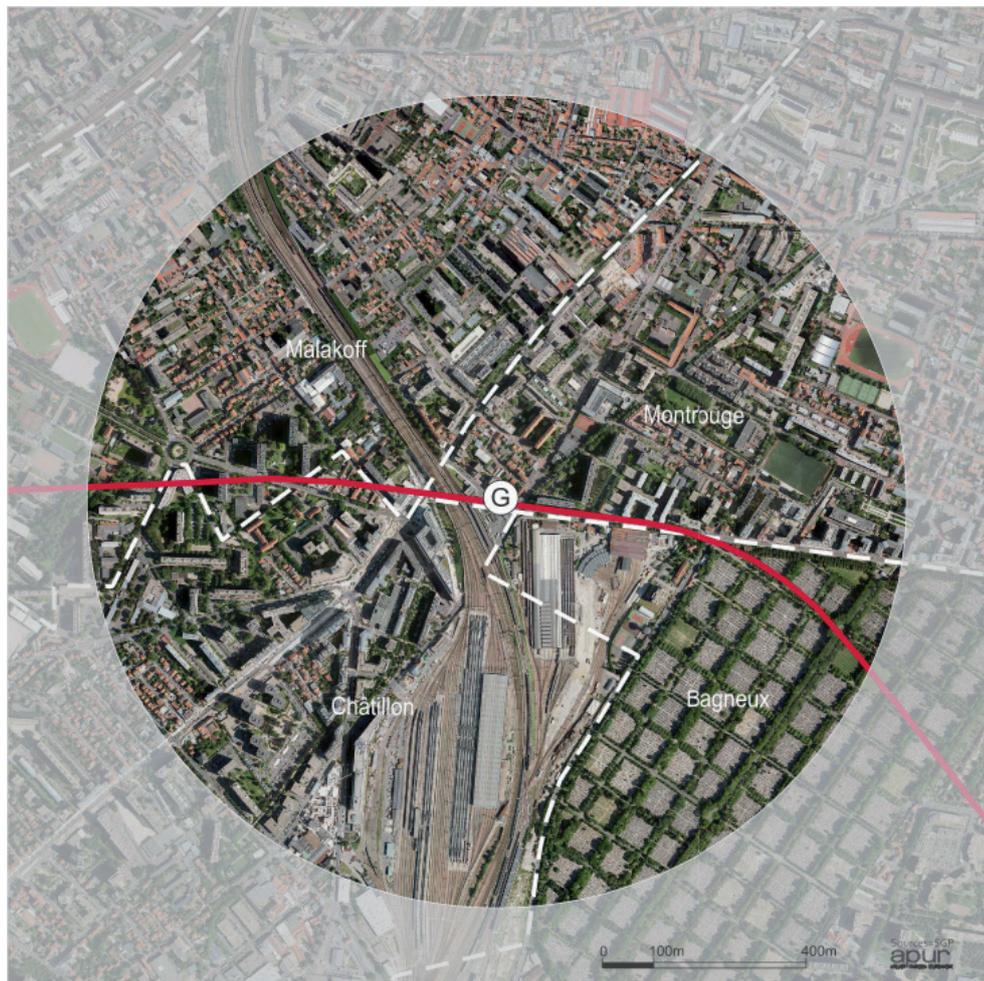
# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



## Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015



### Gare : Châtillon Montrouge

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune de Montrouge.

En interconnexion avec la ligne 13 du métro.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Châtillon, Malakoff, Montrouge et Bagneux (Hauts-de-Seine). Châtillon et Montrouge appartiennent à la Communauté de Communes de Châtillon Montrouge. Bagneux et Malakoff appartiennent à la Communauté d'Agglomération Sud de Seine.

PLU de Châtillon adopté le 20 décembre 2011.  
 PLU de Montrouge annulé, POS du 15 novembre 2000 revenu en vigueur. Prescription de PLU le 26 juin 2014.  
 POS de Malakoff adopté le 26 janvier 2000, avec prescription de PLU le 20 juin 2012, pour une adoption prévue en juin 2015.  
 PLU de Bagneux adopté le 31 janvier 2006.

© InterAtlas, SGP

# Préambule

## Le contexte

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

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

## Les objectifs

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

## Les partenaires

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

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

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

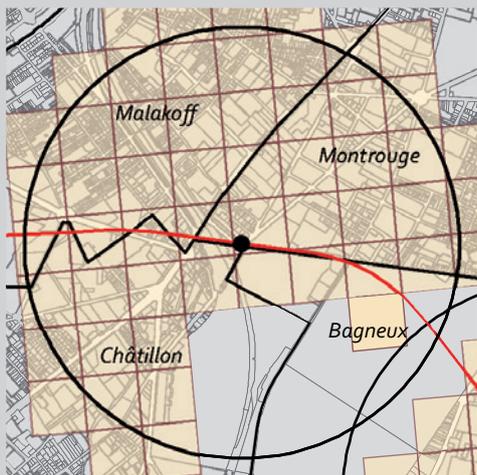
## Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 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.

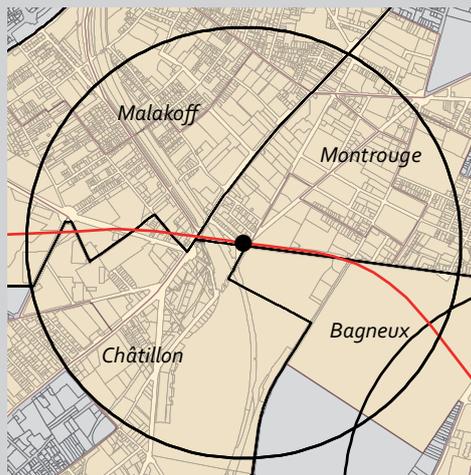
Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur quatre communes (Châtillon, Montrouge, Malakoff et Bagneux), seules les communes de Châtillon, Montrouge et Malakoff ont été retenues comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

### EXEMPLE DU QUARTIER DE CHÂTILLON MONTROUGE



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

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

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

**Le présent document est la monographie du quartier de la gare de Châtillon Montrouge, réalisée en liaison avec les services des villes de Châtillon, Montrouge, 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 de presque 200 habitants et emplois à l'hectare

Avec 37 799 personnes, Châtillon Montrouge est le quartier de gare le plus peuplé de la ligne 15 sud. La densité y est de 129 habitants à l'hectare, auxquels s'ajoutent 68 emplois à l'hectare. Les densités sont sensiblement plus élevées que celles observées dans le reste de la petite couronne mais, en revanche, un peu plus faibles que dans les communes de rattachement de la gare : Châtillon, Montrouge et Malakoff. C'est dans la partie du quartier de gare située à Montrouge que les densités de populations sont les plus fortes, ainsi que dans les grands ensembles d'habitat collectif situés à Châtillon, au sud du croisement entre les avenues Marcelin Berthelot et de Paris. Le taux d'emploi de 0,92 témoigne de la mixité de ce quartier de gare.

## Densité de population



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

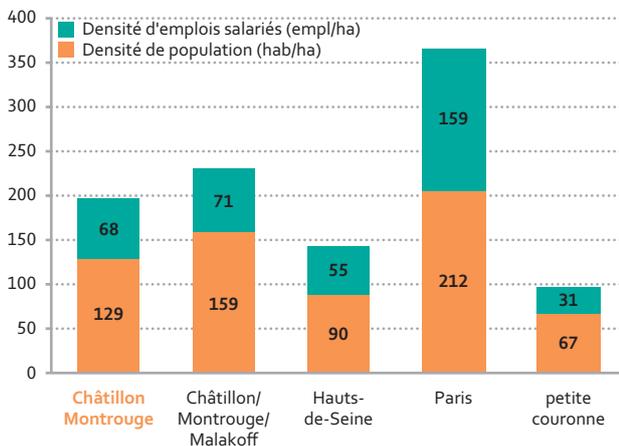


## Population et emplois dans le quartier de Châtillon Montrouge

Châtillon Montrouge	Population	Emplois
Quartier	37 799	23 296
2 km	197 254	97 763
4 km	783 719	451 346

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

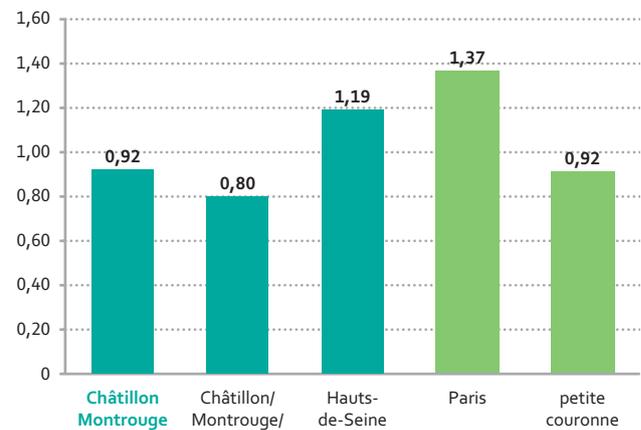
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## Taux d'emploi

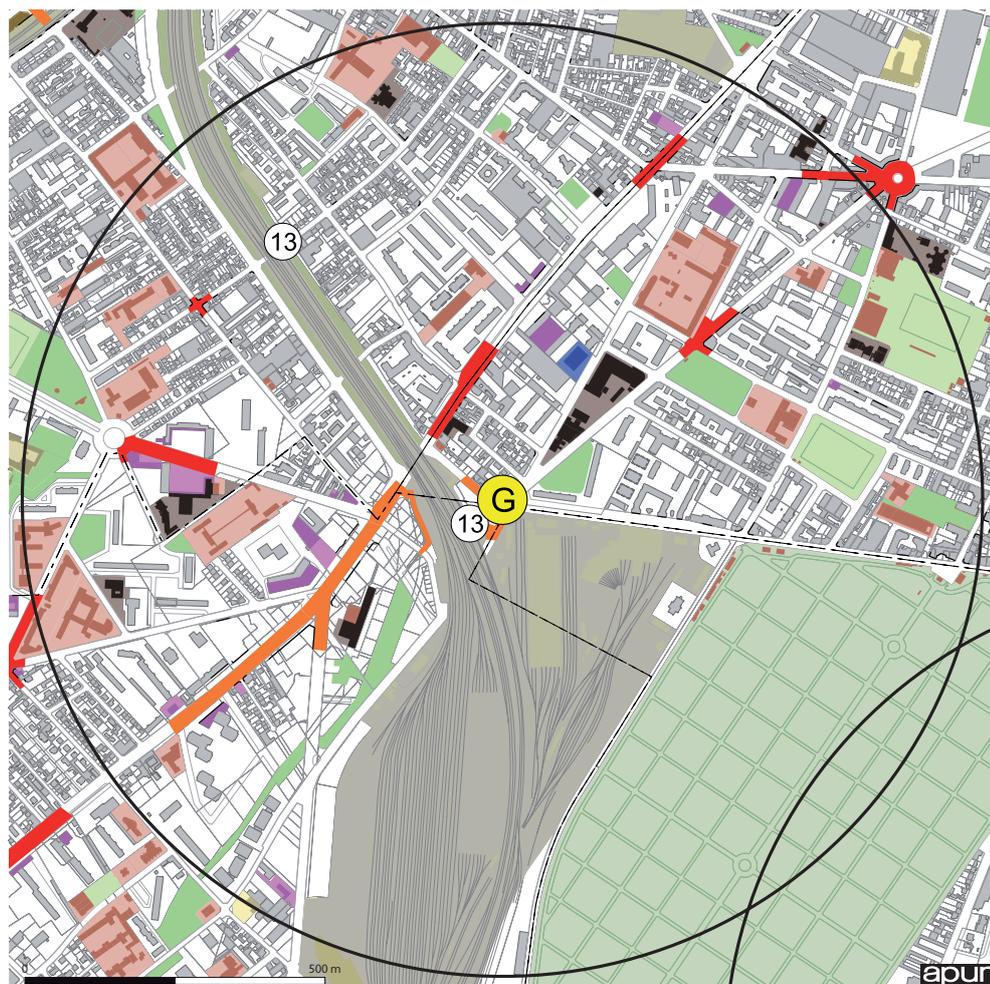
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## 2. Des axes de centralités à partir de la gare

Situé aux confins des communes de Malakoff au nord-ouest, Montrouge au nord-est, Bagneux au sud-est et Châtillon au sud-ouest, le quartier de gare est relativement éloigné des centres-villes de ces communes. Il est scindé en deux, du nord-ouest au sud, par une large emprise ferroviaire et la gare de triage associée. La très vaste emprise du cimetière de Bagneux constitue aussi une coupure dans le tissu urbain du quartier de gare dans sa partie sud est. Mais des centralités animent d'ores et déjà ce quartier : en témoignent les commerces et nombreux sièges de bureaux qui s'y installent, entre l'avenue Pierre Brossolette et l'avenue Jean Jaurès à Montrouge, au niveau du terminus de la ligne 13 de métro et le long de l'avenue de Paris à Châtillon.



### 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



Avenue Pierre Brossolette, Malakoff



Avenue de Paris, Châtillon

### 3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

#### 3.1. Un quartier mixte

De part et d'autre de l'avenue de Paris et de la voie ferrée, les abords de l'actuel terminus de la ligne 13 de métro, qui sera bientôt en correspondance avec la ligne 15 du RGPE, accueillent déjà de grands immeubles de bureaux ainsi que d'importantes emprises commerciales. Bien que ponctuellement présent dans l'ensemble des zones urbaines habitées, le logement individuel est ici globalement minoritaire au profit de grands ensembles de barres et de tours d'habitat collectif, accompagnés d'équipements scolaires de premier et second degré et d'équipements sportifs couverts et de plein air.

#### 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



Villa Le Mesnil, Châtillon



Avenue de la Marne, Montrouge

## 3.2. Plus d'un quart des surfaces bâties supérieures à 15 m

Le quartier de Châtillon Montrouge présente de nombreux bâtiments d'une hauteur supérieure à 15 m (28 %). Ces bâtiments sont localisés principalement à Châtillon (ZAC Porte Nord) et à Montrouge, en créant un front urbain le long des avenues Marx Dormoy et Jean Jaurès par exemple, ou entre les avenues de la Marne et Pierre Brossolette. Quelques tours (avenue de Paris à Châtillon, boulevard Stalingrad à Malakoff, avenue de la Marne à Montrouge) dépassent les 37 m.

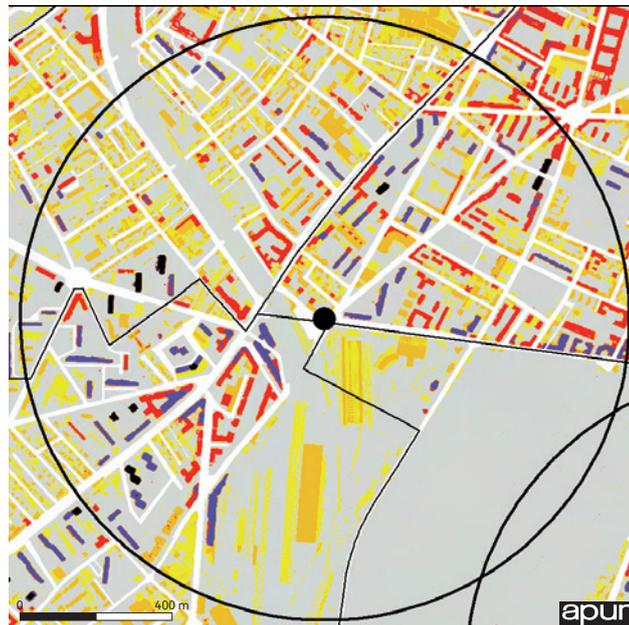
### Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

### Hauteurs des bâtiments

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

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



### Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Châtillon-Montrouge



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

## 3.3. Des densités bâties contrastées

La présence de grandes emprises ferroviaires, du cimetière de Bagneux et de nombreux terrains de plein air et les poches de tissu pavillonnaire pèsent sur les densités bâties dans ce quartier de gare. Les densités bâties sont comprises entre 2 et 3 dans la partie du quartier située à Montrouge et de part et d'autre du boulevard de Stalingrad et de l'avenue de la République.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

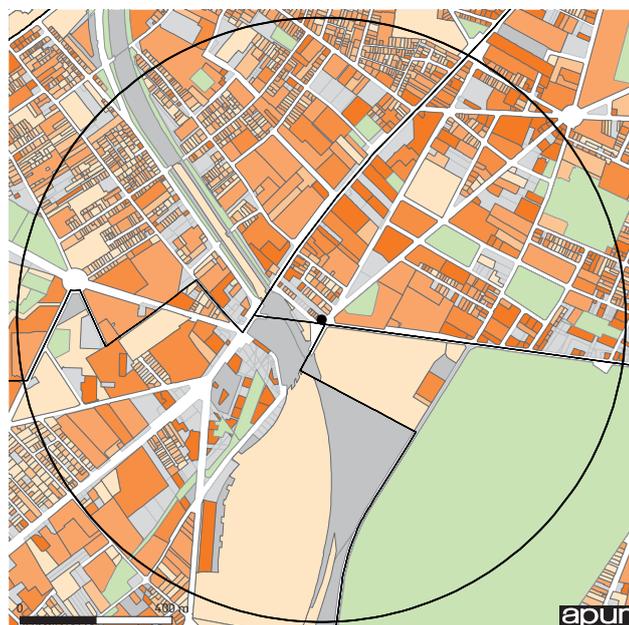
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

- 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 dense et varié

Le quartier étant compris sur le territoire de plusieurs communes, les tissus urbains qui s’y sont développés varient d’une commune à une autre. À Malakoff par exemple, de part et d’autre de la voie ferrée du métro, des pavillons et petits logements collectifs s’organisent à l’alignement des rues. Autour de l’avenue Pierre Brossolette et dans la majeure partie de Montrouge, le bâti accueillant logements ou activités devient plus imposant, en plan libre ou créant un front urbain à partir de la place Jean Jaurès ou le long de l’avenue Marx Dormoy. À Châtillon, les opérations récentes ont créé un tissu dense en continuité des axes.



Rue François Barrey, Châtillon



Avenue Paul Vaillant-Couturier, Malakoff



Avenue de Paris, Châtillon

### 3.5. Le quartier a connu une forte expansion pendant les Trente Glorieuses

Avec 43 % de logements construits entre 1949 et 1975, le quartier de Châtillon Montrouge apparaît s’être développé principalement pendant la période des Trente Glorieuses. Parmi eux se trouvent par exemple les grands immeubles d’habitation entre le boulevard Stalingrad et l’avenue Marcelin Berthelot. Des bâtiments datant d’avant 1949 sont présents dans le quartier (1/4 des logements environ) et correspondent surtout aux pavillons, mais aussi au Collège Le Haut Mesnil et la Cité Louis Herz, avenue Marx Dormoy à Montrouge. Le quartier s’est renouvelé plus récemment, par exemple dans le cadre de la ZAC porte Nord à Châtillon, la ZAC Georges Messier à Montrouge et l’ensemble d’habitations de la rue Pierre Valette à Malakoff.

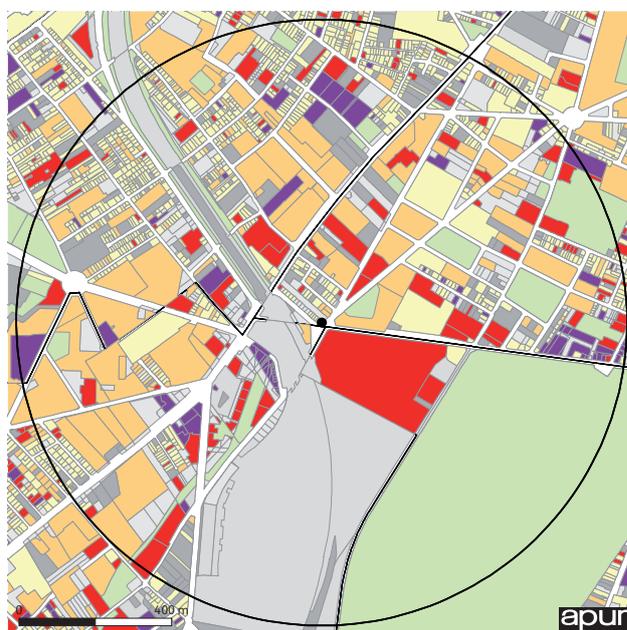
#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

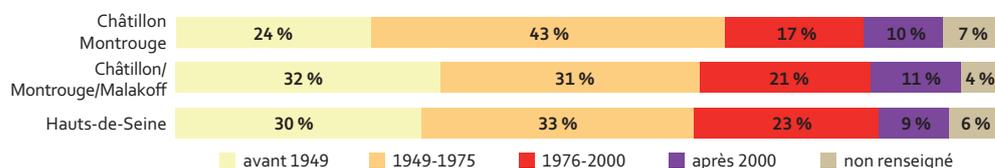
- gare
- périmètre 800m
- Période majoritaire\***
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné
- Principaux équipements**
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

\* 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. Des espaces verts peu valorisés

La moitié nord du quartier de Châtillon Montrouge, plus densément bâtie, laisse apparaître un couvert végétal moins fourni (28 %). Dans la moitié sud, à l'exception de l'emprise SNCF, fortement minérale, le quartier est occupé par des ensembles de logements implantés en plan libre et entourés d'espaces verts, à proximité du fort de Vanves, à l'ouest du quartier, et par le cimetière de Bagneux, relativement vert, à l'est. Outre ce dernier, peu valorisé en tant qu'espace vert, quelques parcs publics et équipements sportifs viennent agrémenter le cadre végétal du quartier, tels que le stade Jean Lezer à Montrouge, le parc Léon Salagnac à Malakoff, les squares de la Marne, Messier et Renaudel à Montrouge ou les espaces verts de la ZAC Porte Nord à Châtillon.

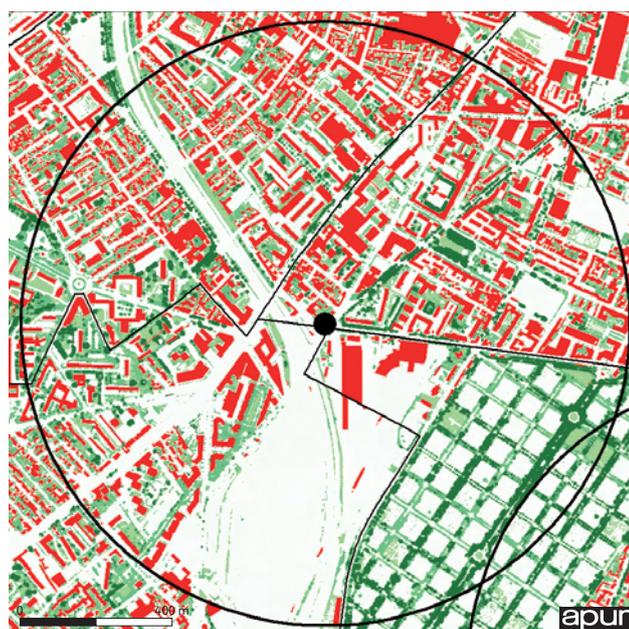
#### Les bâtiments et la végétation

- 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

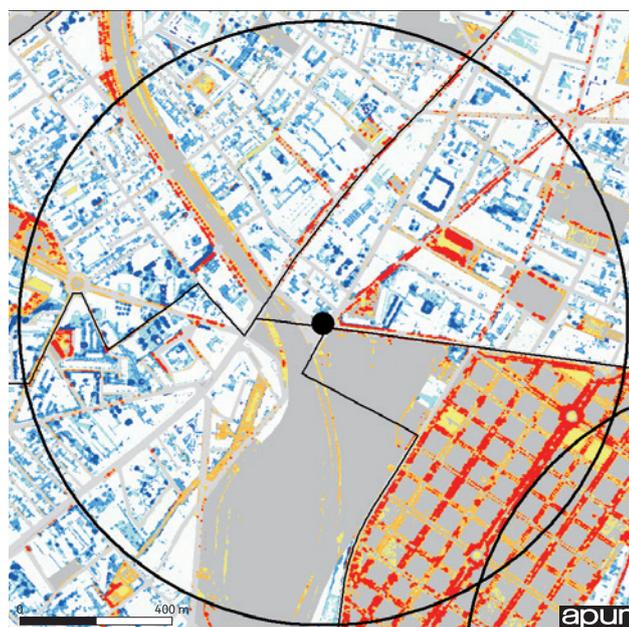
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### 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

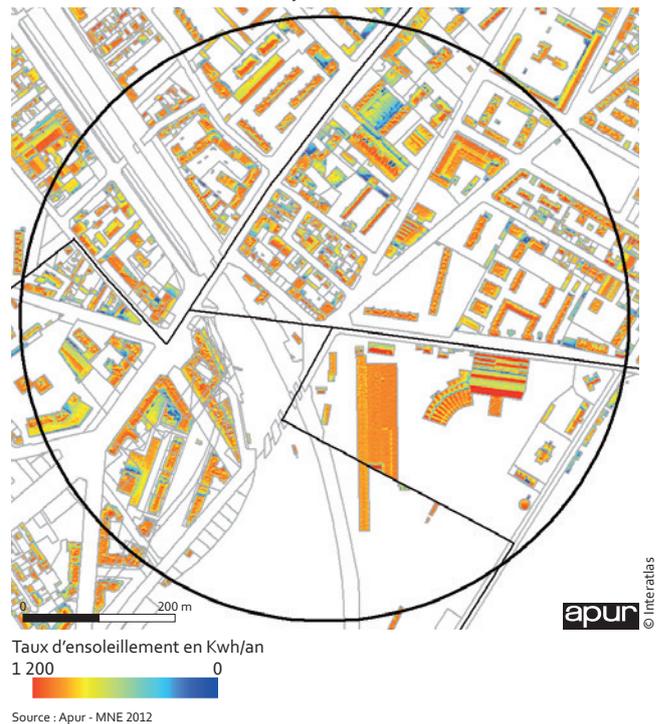
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



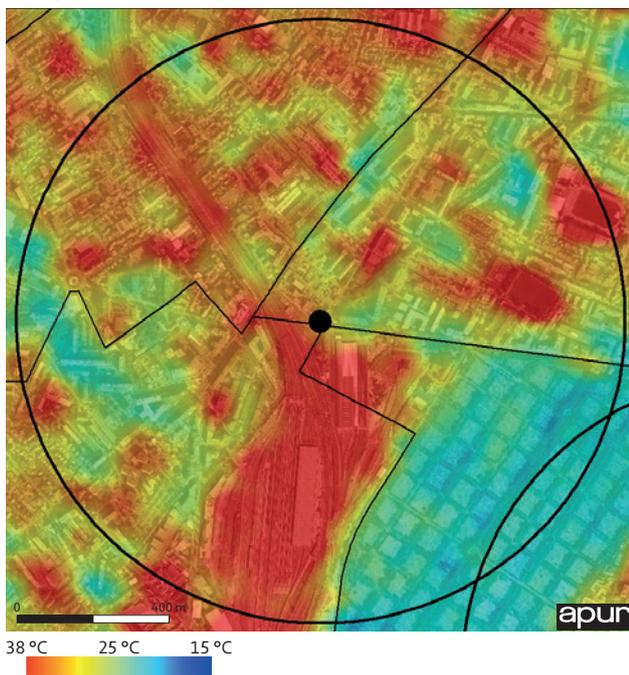
### 3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Dans le rayon de 400 m, plusieurs toitures de bâtiments de grande emprise pourraient présenter un potentiel d'installations photovoltaïques intéressant. C'est le cas notamment des bâtiments de l'emprise SNCF ou du Lycée des Métiers Jean Monnet.
- Des relevés thermographiques d'été permettent d'observer la formation d'îlots de chaleur urbains, très importants dans un quartier densément bâti et minéral, que ce soit au niveau de l'emprise SNCF et des voies ferrées du métro ou des équipements sportifs de Montrouge, les stades Jean Lezer ou Maurice Arnoux. À l'inverse, le cimetière de Bagneux, en jouant un rôle de régulateur thermique, contraste avec la situation du reste du quartier.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent quelques déperditions de chaleur significatives, particulièrement au niveau de l'emprise SNCF et du stade Maurice Arnoux.

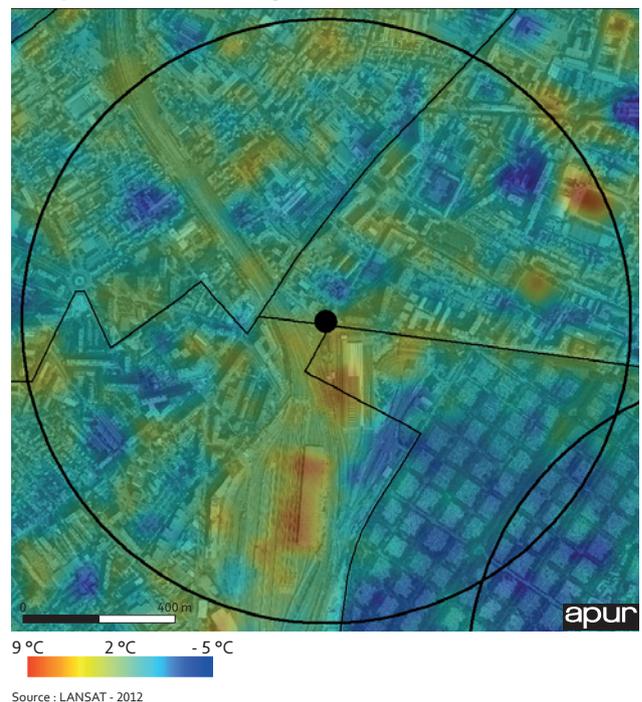
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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



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



## 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

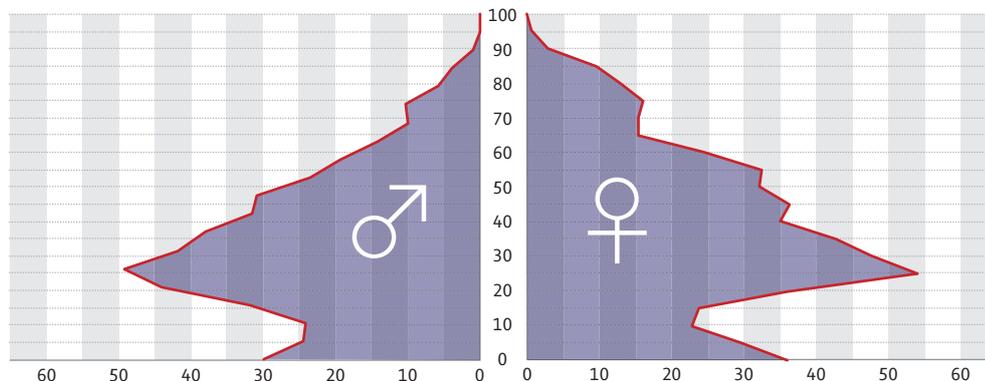
### 4.1. Un quartier peuplé et en croissance

La population du quartier de Châtillon Montrouge a beaucoup progressé au cours de ces 10 dernières années (18 %) jusqu'à atteindre un total de 37 800 habitants. Le quartier se distingue du reste de la petite couronne par une croissance démographique particulièrement marquée, tout en ayant une part de jeunes de moins de 18 ans plus limitée (21 %). Contrairement à ce que l'on observe dans le reste du département, la part des cadres résidant dans le quartier n'est que de 32 %, ce qui est tout de même supérieur de 7 points à la petite couronne. Enfin, le chômage touche moins de 10 % des actifs du quartier. C'est aussi le cas dans les communes de rattachement de la gare.

	Châtillon Montrouge	Châtillon / Montrouge / Malakoff	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	37 799	107 155	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 17,6 %	+ 17,2 %	+ 10,0 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	20,9 %	21,3 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	13,4 %	13,1 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	23 296	50 445	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	31,7 %	34,6 %	36,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	38,7 %	33,9 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,92	0,80	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	14,7 %	12,9 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %

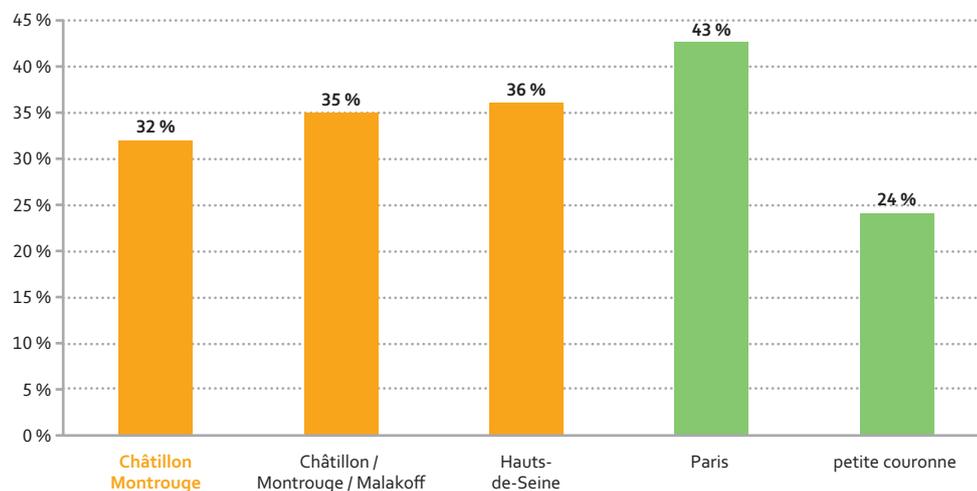
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Châtillon Montrouge (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active

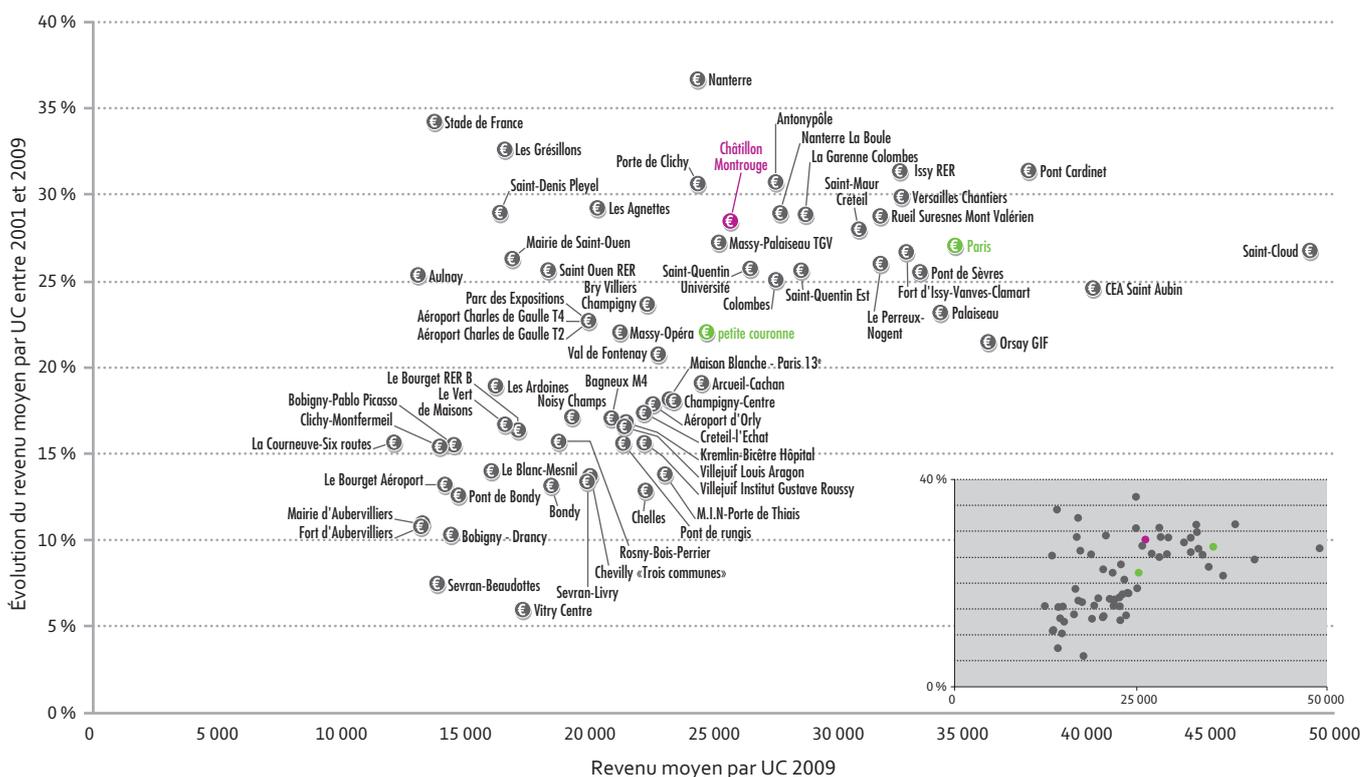


Source : Insee Recensement 2010

## 4.2. Le revenu des ménages du quartier est proche de la moyenne de la petite couronne

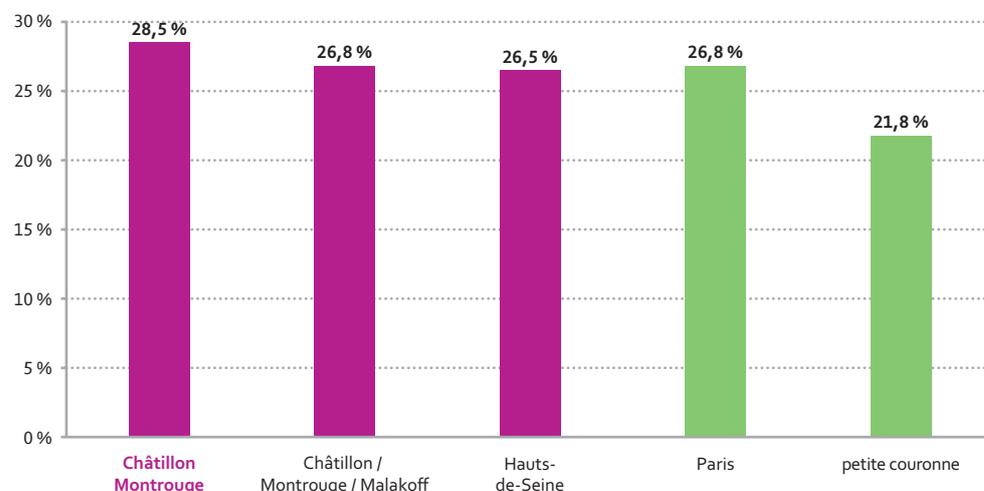
Le revenu moyen des ménages du quartier de Châtillon Montrouge s'élève à près de 25 651 € par an (et par unité de consommation) en 2009, ce qui signifie qu'il est très proche du niveau de revenus moyen des ménages de la petite couronne. Il a en revanche progressé plus rapidement (+29 % dans le quartier de gare contre + 22 % en petite couronne). En cela le quartier Châtillon Montrouge est semblable à ses communes de rattachement et au département des Hauts-de-Seine. La part des ménages à bas revenus dans le quartier est de 15 %, soit 5 points de moins qu'en petite couronne.

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



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.

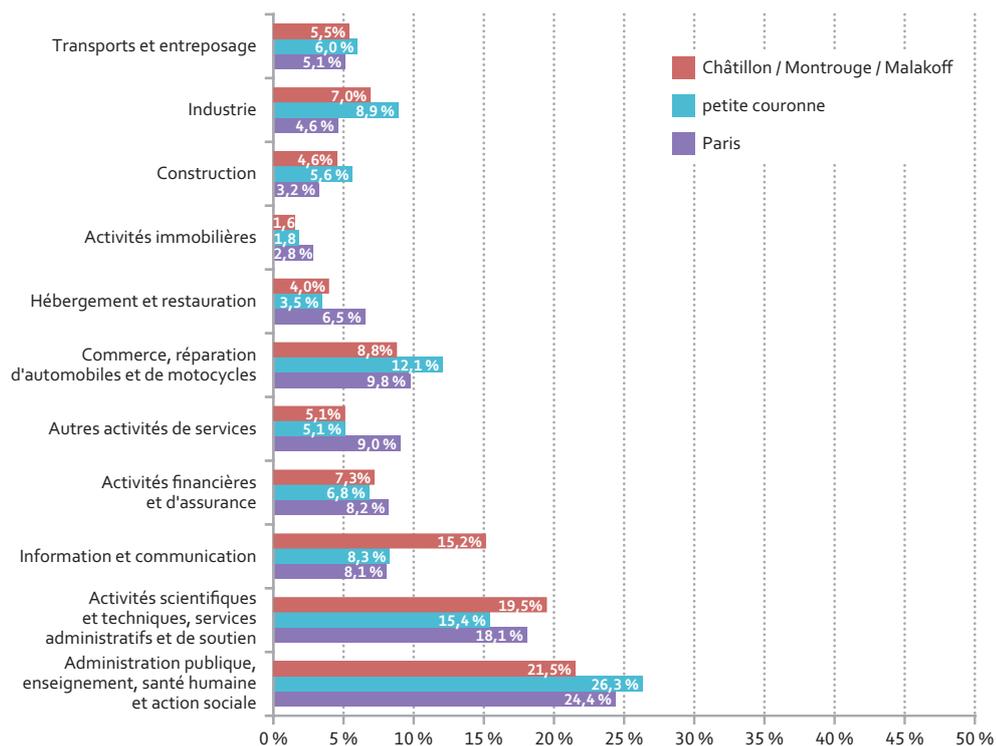
Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



### 4.3. Dans les trois communes, des emplois répartis entre divers secteurs d'activité

Contrairement à bon nombre de communes, un seul secteur d'activité ne domine pas les emplois présents dans les trois communes de rattachement de la gare. Ainsi, les emplois liés au secteur « administration, enseignement et santé » ainsi qu'aux « activités scientifiques et techniques » représentent respectivement 22 et 20 % des emplois. À noter que le secteur des métiers de l'information et de la communication représentent 15 % des emplois, une proportion deux fois plus importante qu'à l'échelle de la petite couronne. Dans le quartier, de nombreux emplois sont concentrés autour de la station de métro de la ligne 13 dans des immeubles de bureaux et le long des axes à partir du métro.

Emplois par secteur d'activité dans les communes de Châtillon, Montrouge et Malakoff

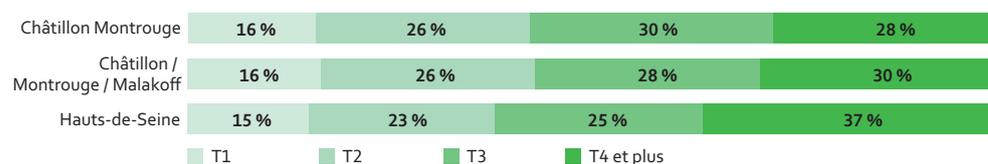


Source : Insee Recensement 2010

## 4.4. Une prédominance du parc locatif

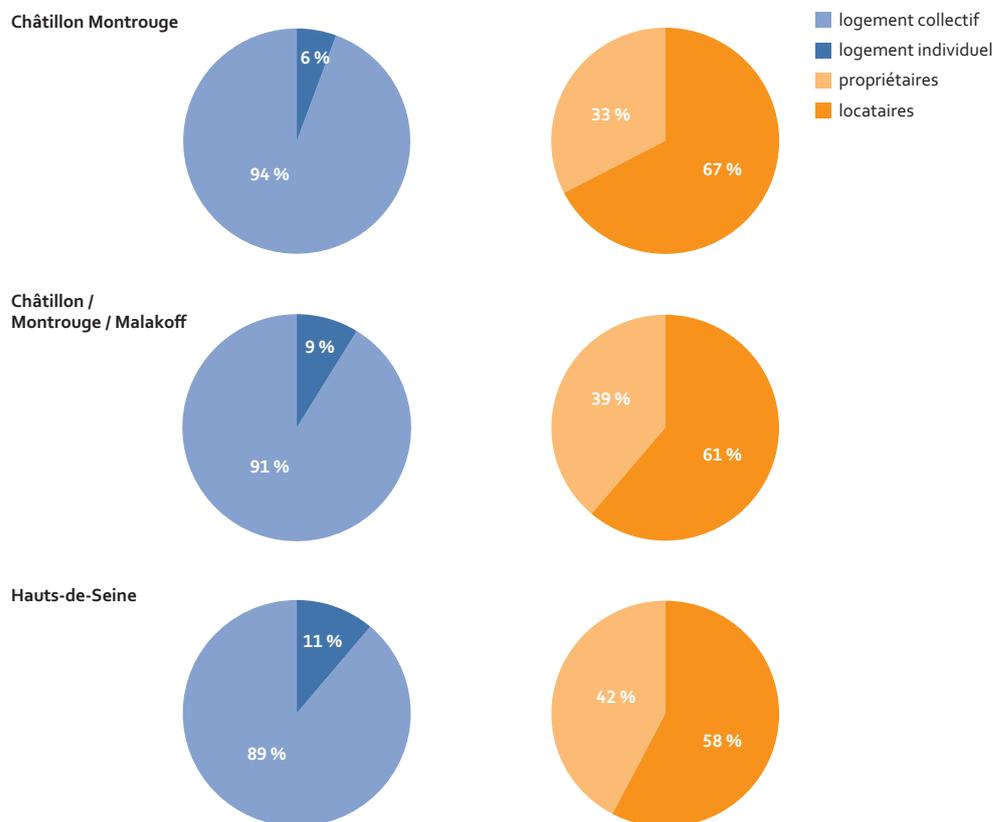
Situé aux confins de plusieurs communes, dont Malakoff qui compte 37 % de logements sociaux, le quartier de gare de Châtillon Montrouge compte lui-même 1/3 de logements sociaux. En lien avec ce poids du parc locatif social, seuls 33 % des ménages du quartier sont propriétaires de leur logement, alors qu'ils sont 39 % dans les communes de rattachement de la gare et 42 % en petite couronne. Autre caractéristique du parc de logements du quartier de gare, les grands logements n'y sont pas aussi nombreux qu'ailleurs en proportion (28 % de T4 contre 37 % dans les Hauts-de-Seine par exemple).

### Répartition des types de logements



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

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

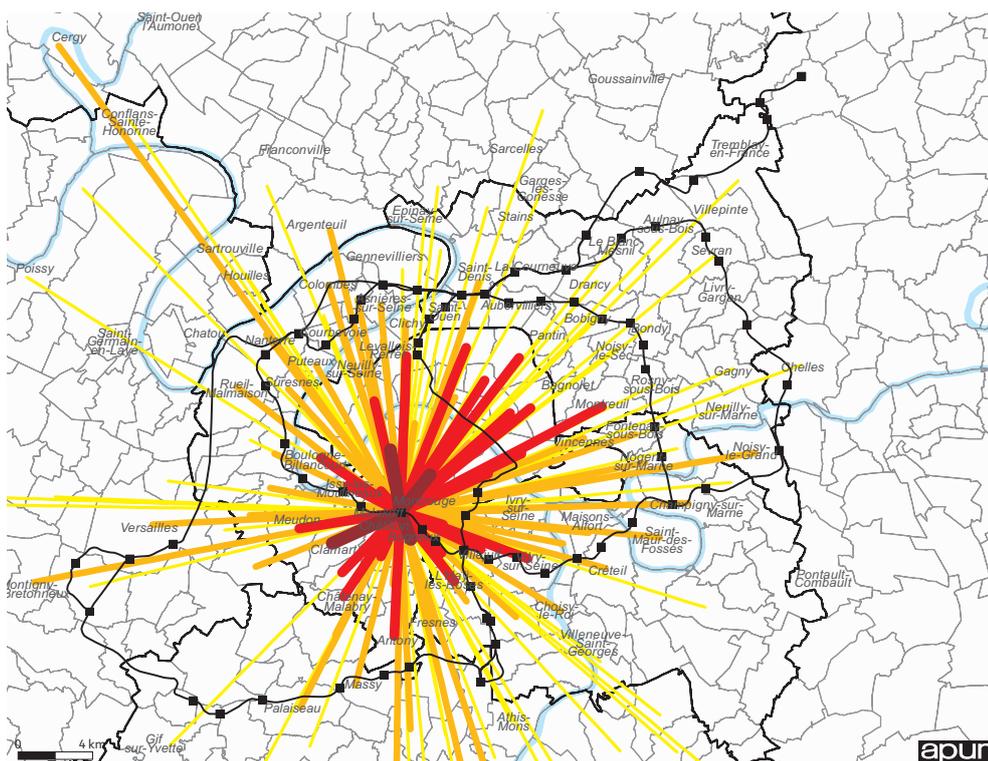
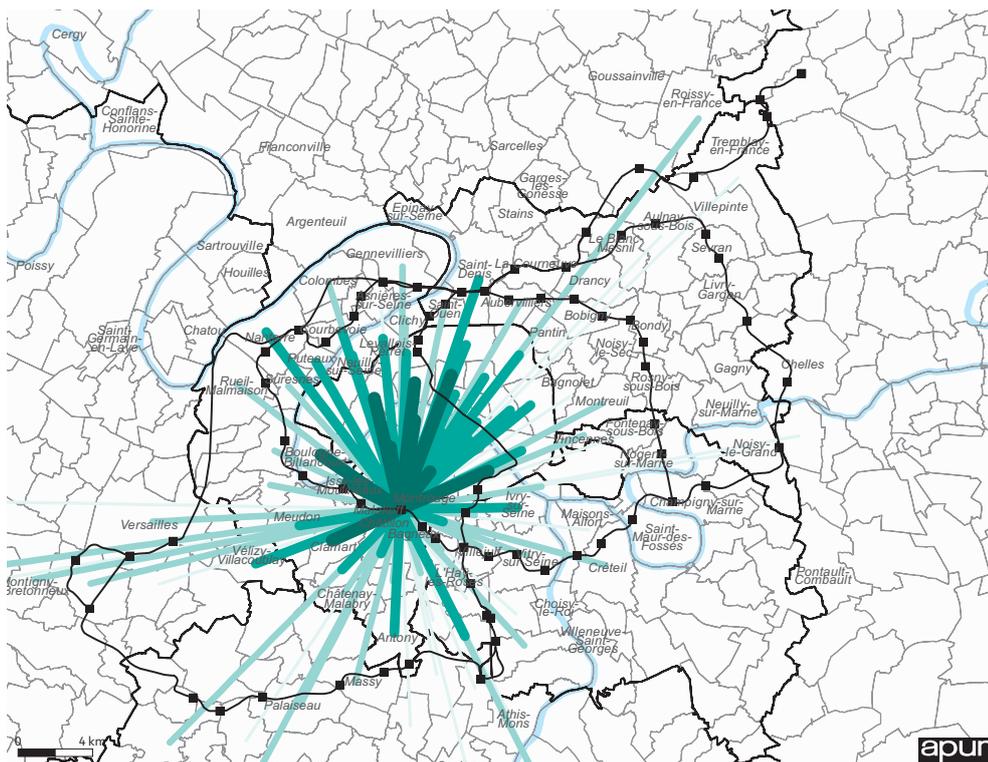


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Des déplacements domicile-travail liés à Paris et au sud de la métropole

23 % des actifs résidant dans les trois communes de rattachement de la gare (Châtillon, Montrouge, Malakoff) y travaillent également. Ceux qui se rendent dans d'autres communes pour y travailler se déplacent principalement vers Paris, Saint-Denis, Nanterre au nord, ou Clamart, Vélizy-Villacoublay ou Antony au sud. Les actifs qui travaillent dans ces trois communes proviennent quant à eux de l'ensemble de la métropole, mais surtout de Paris, Boulogne-Billancourt, Bagneux ou Clamart. Il est à supposer que les lignes de métro qui desservent ces communes, la 13 et la 4, jouent un rôle dans les destinations et origines de ces déplacements domicile-travail.



**Où travaillent les actifs habitant à Châtillon, Montrouge et 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 Châtillon, Montrouge et 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

**12 937 actifs** travaillent dans leur commune de résidence (Châtillon, Montrouge et Malakoff). Ils représentent **22,5 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

## 5.2. Une accessibilité au territoire métropolitain améliorée

Grâce notamment à la desserte du quartier par la ligne 13 du métro, le territoire métropolitain accessible en 45 minutes de trajet en transports en commun est déjà relativement étendu, comprenant ainsi l'ensemble de Paris, les communes limitrophes du nord-ouest de Paris et le sud de la métropole, jusqu'à Versailles notamment. À l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du RGPE sera en service, les gains en termes d'aire accessible (+ 141 %) et d'emplois (+54 %) seront conséquents et il sera alors possible d'atteindre en 45 minutes le sud et l'ouest de la métropole et l'extrême ouest de la Seine-Saint-Denis. Seul le nord-est du territoire métropolitain demandera des temps de trajet supérieur à 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

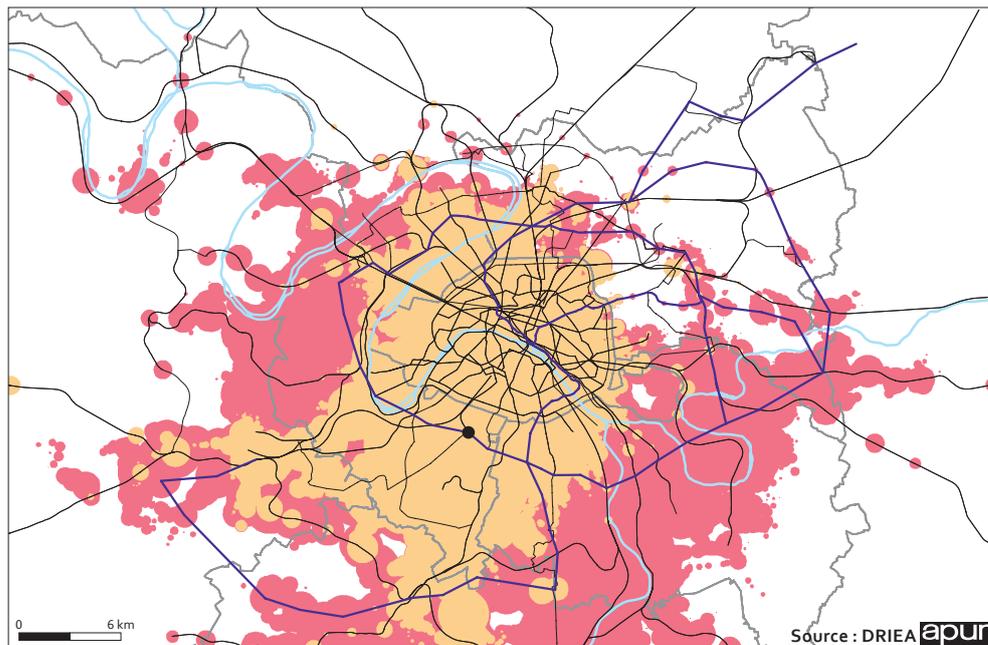
### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

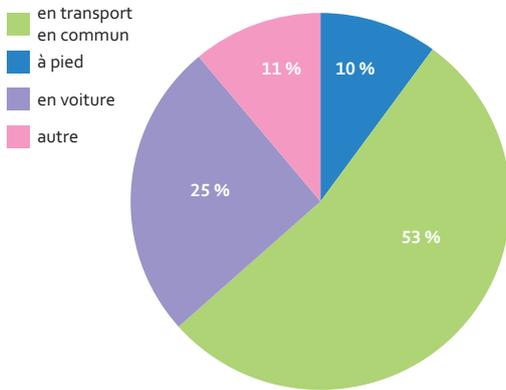
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Châtillon Montrouge pour un trajet de 45 min. en transports en commun :  
Territoire : + 141 %  
Emplois : + 54 %



### 5.3. Plus de la moitié des déplacements domicile-travail d'ores et déjà effectués en transports en commun

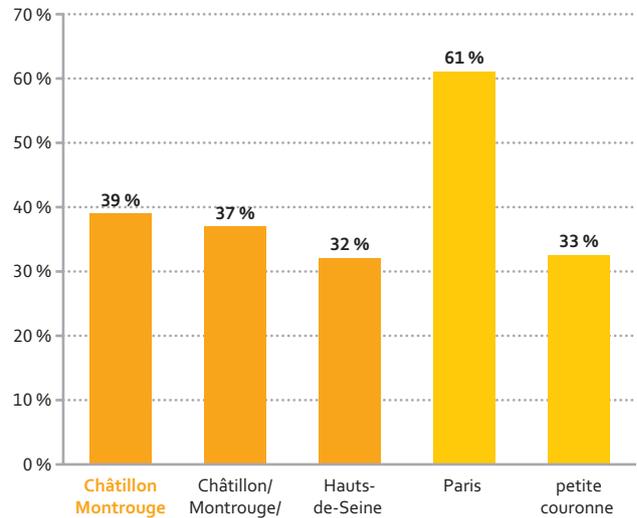
Dans ce quartier desservi par deux arrêts de la ligne de métro 13, 53 % des actifs du quartier de gare utilisent les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail. Ils ne sont plus que 25 % à prendre leur voiture pour aller travailler. Cet usage modéré de la voiture s'explique notamment par une part relativement élevée de ménages sans voiture (39 %), un taux bien supérieur à celui observé dans le département des Hauts-de-Seine et en petite couronne.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

### 5.4. Des qualités en termes d'accessibilité du quartier

Le quartier de Châtillon Montrouge possède une trame viaire très développée. L'ensemble du quartier est accessible par un trajet de 10 minutes à pied environ. Les coupures constituées par la voie ferrée du métro ou l'emprise SNCF et le cimetière ne semblent pas, à l'échelle du quartier, nuire à l'accessibilité piétonne.

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

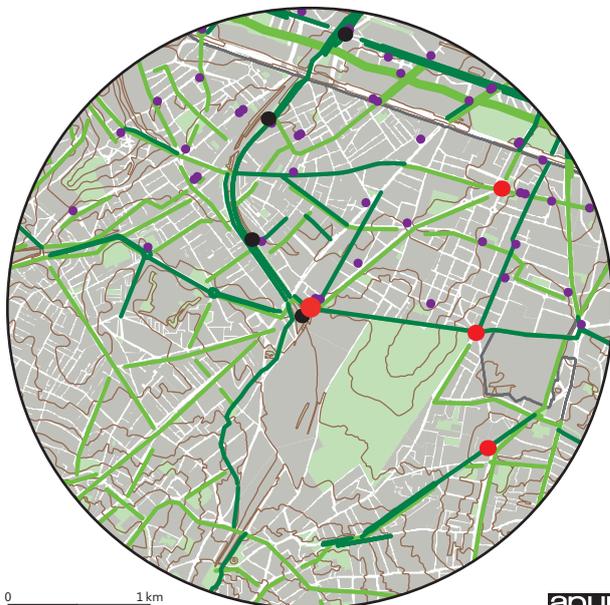
Dans un rayon de 2 km autour de la gare de Châtillon Montrouge, la topographie et le réseau cyclable permettent des rabattements confortables le long de la ligne 13 du métro, sur le boulevard Stalingrad à Malakoff, les avenues de la Marne et Marx Dormoy à Montrouge et via l'avenue de la République à Châtillon. Le réseau Vélib' s'étend jusqu'en partie nord du quartier.

Le réseau de bus dans un rayon de 2 km ne laisse que peu de secteurs non couverts. Il apparaît ainsi très dense et structuré autour de la station de métro terminus de la ligne 13. Les fréquences de passage sont en effet plus élevées sur les axes autour de la station Châtillon Montrouge, telles que les avenues Jean Jaurès et Pierre Brossolette à Montrouge et l'avenue de Paris à Châtillon. La mise en service du T6 fin 2014 sera l'occasion d'une restructuration du réseau de bus.

### 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



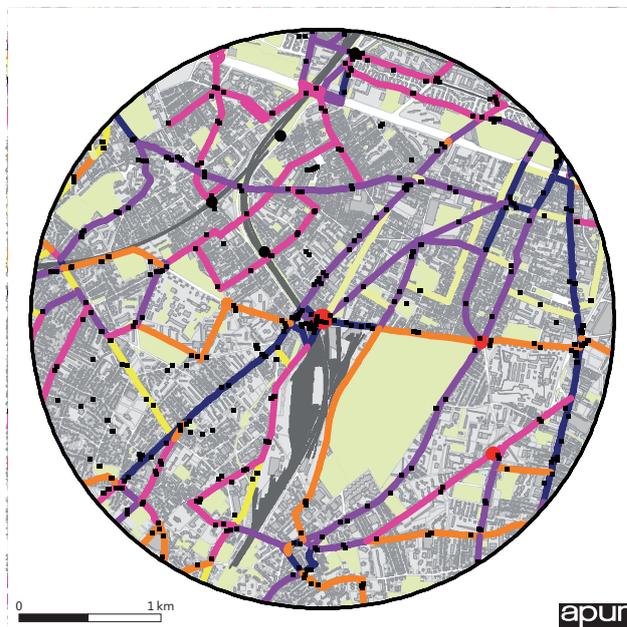
Note de lecture :

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. Des créations de surfaces d'activités plus importantes que les créations de surface de logement

Contrairement à ce que l'on observe dans la majorité des quartiers de gare de la ligne 15 sud, les surfaces d'activités autorisées entre 2000 et 2012 sont supérieures aux surfaces de logement. Au cours de cette période, plus de 125 000 m<sup>2</sup> de logements ont été autorisés, ce qui correspond à environ 180 nouveaux logements chaque année en moyenne. Cette moyenne relativement élevée cache d'importantes variations selon les années : 2000, 2001 et 2007 sont des années exceptionnelles, avec près de 300 logements par an. Le niveau de la construction dans les communes de rattachement de la gare, à Châtillon, Montrouge et Malakoff est lui aussi élevé mais plus régulier, avec en moyenne 580 logements nouveaux chaque année. Dans ce quartier, 80 % des surfaces d'activités créées correspondent à des activités tertiaires et donc des bureaux.

Construction (2000-2012)	Châtillon Montrouge	Châtillon / Montrouge / Malakoff
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	125 464	584 263
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	9 %	7 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	135	656
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2006-2012	213	521
Taux de construction	10 %	15 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	193 278	832 931

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.

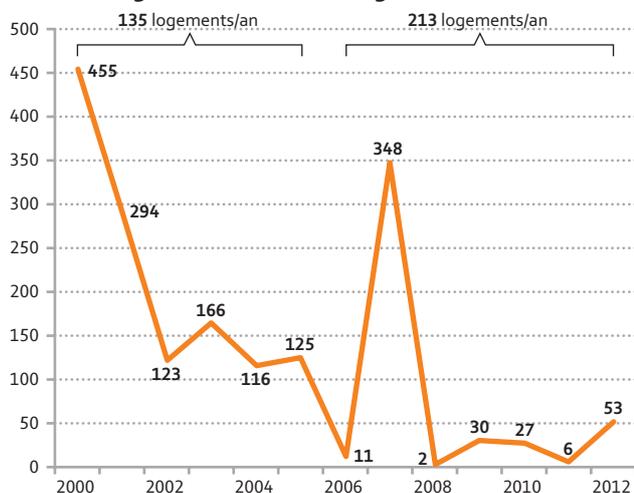
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Châtillon Montrouge (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

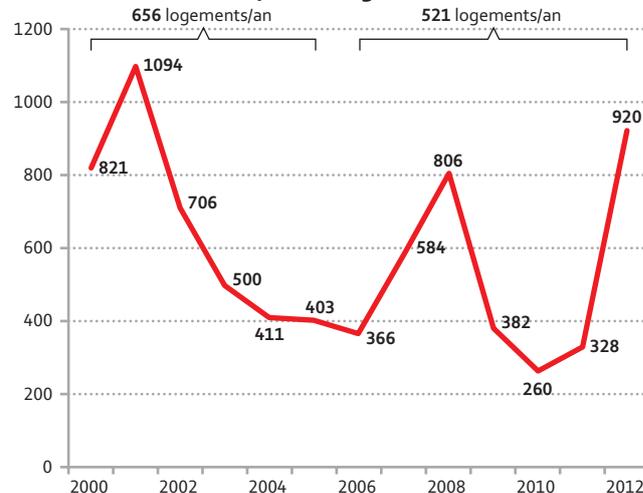
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier de gare Châtillon Montrouge



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Communes de Châtillon, Montrouge et Malakoff



Source : DRIEA, SITADEL 2013

## 6.2. Des localisations différentes pour les constructions de logements et d'activités

Une partie des permis porte sur de petites surfaces et correspond probablement à des extensions de pavillons et non de nouveaux logements ; c'est le cas dans le quart nord-est du quartier à Malakoff. D'autres permis, moins nombreux, portent sur des surfaces de logement sensiblement plus importantes, ayant entraîné la création de nouveaux logements, notamment à Montrouge dans le cadre de la ZAC Georges Messier et à Châtillon, avenue de Paris, dans le périmètre de la ZAC Porte Nord. Les surfaces d'activités autorisées entre 2000 et 2010 sont dans les parties du quartier situées à Châtillon et Montrouge, avec une concentration les longs des avenues de Saint-Exupéry, de Paris et de la République d'une part et autour de la mairie de Montrouge en limite nord du quartier d'autre part.

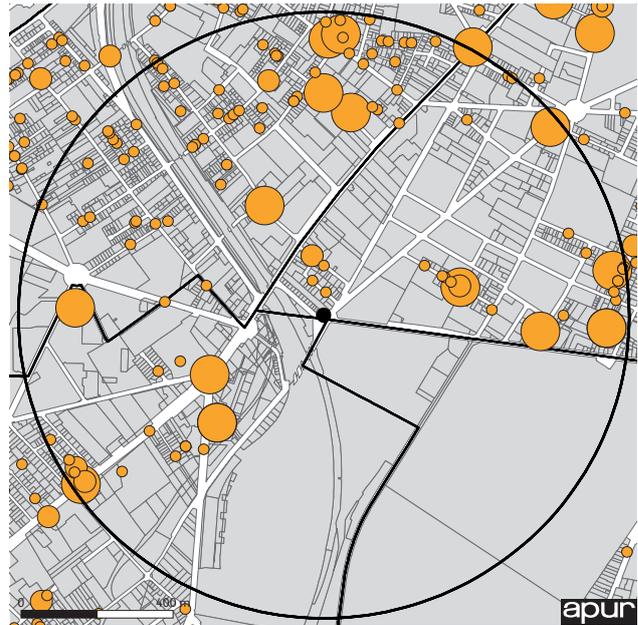
### Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

#### m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



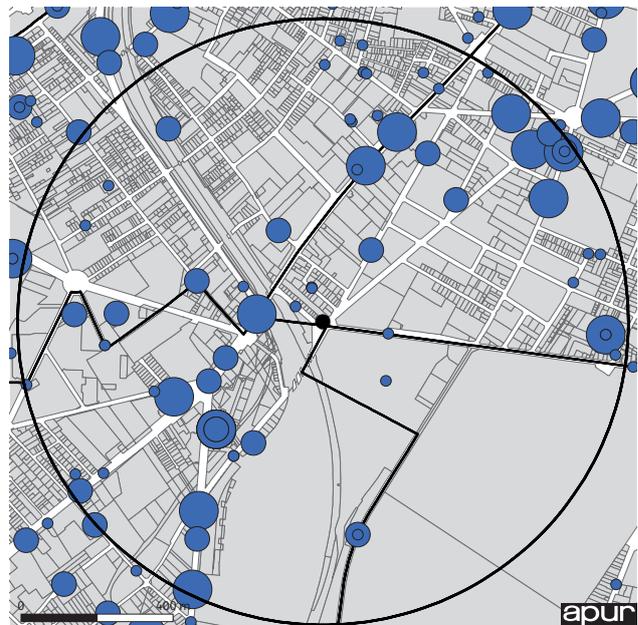
### Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

#### m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013







	Définition	Source
<b>1 – Densités</b>		
Densité de population	Nb. d'hab. / hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Densité d'emploi salariés	Nb. d'emplois salariés privés / hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009 / hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés / nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
<b>3 – Cadre urbain et paysager</b>		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
<b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b>		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation - 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> 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 plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
<b>5 – Mobilité et espaces publics</b>		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche 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
<b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>		
Construction	Surface en m <sup>2</sup> 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
TVM	Trans Val-de-Marne
UC	Unité de consommation
VDO	Voie de desserte orientale
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité





# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare de Châtillon Montrouge — 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.