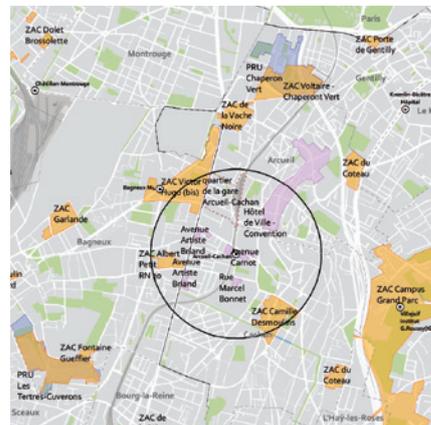
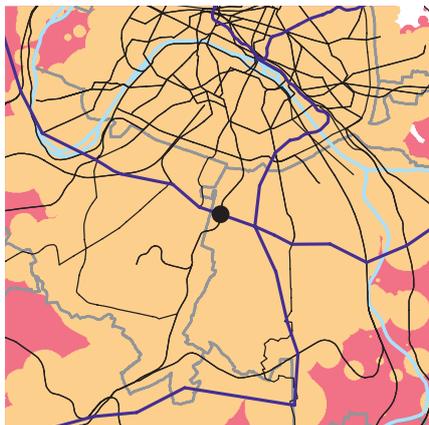
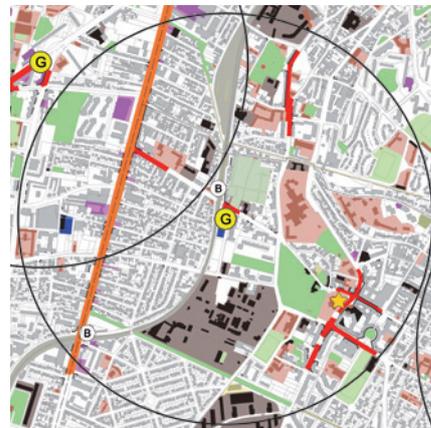


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Arcueil - Cachan Ligne 15 sud

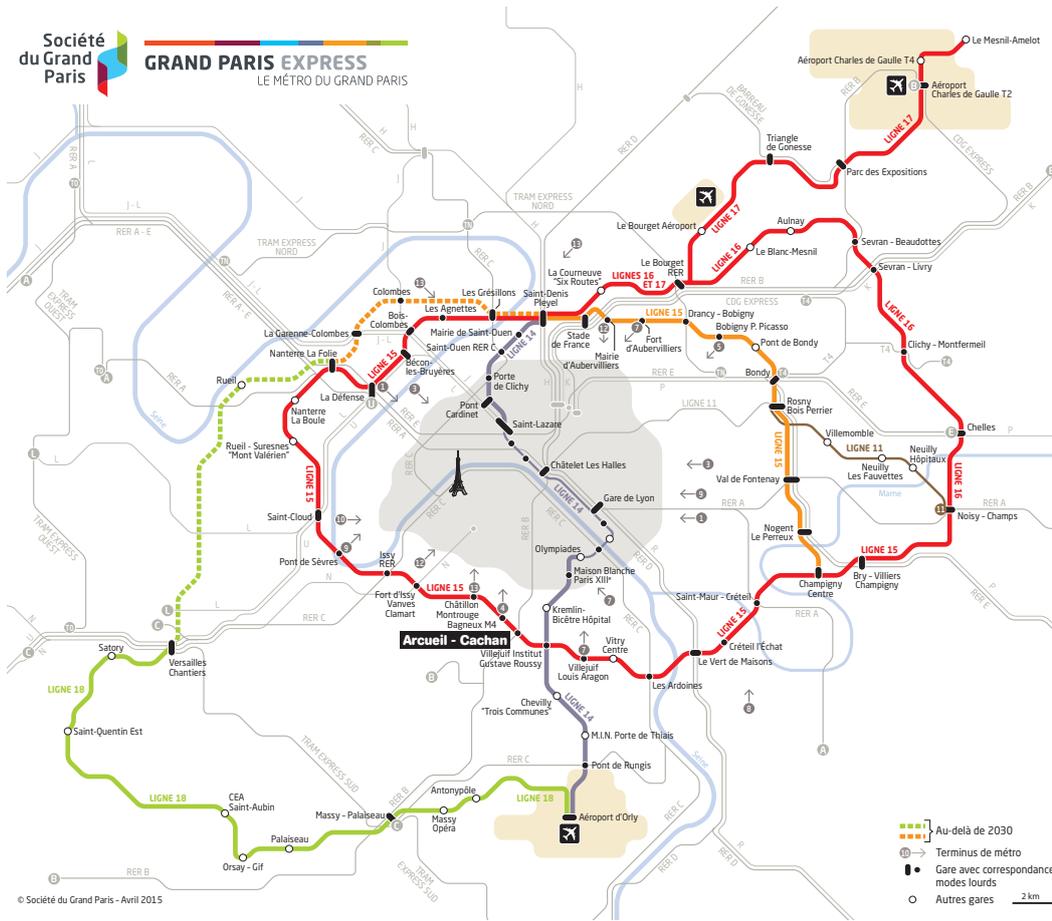


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Barbara Chabbal, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot,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

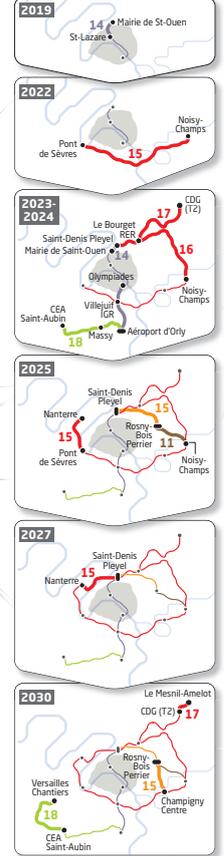
Sommaire

Préambule	1
Introduction	3
1. Une densité de population et d'emplois équivalente à la moyenne d'Arcueil et Cachan	5
2. Des centralités locales et métropolitaines fortes	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	7
3.1. Une mixité des fonctions dans le quartier	7
3.2. Un bâti de faible hauteur dominé par l'aqueduc de la Vanne	8
3.3. Des densités élevées hors des secteurs pavillonnaires.....	8
3.4. Un tissu urbain composite	9
3.5. Un quartier témoin de nombreuses époques de construction	9
3.6. De nombreux grands espaces verts	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 en forte croissance démographique	12
4.2. Le revenu moyen des ménages du quartier est dans la moyenne de la petite couronne	13
4.3. À Arcueil et Cachan, des métiers liés à l'administration, l'enseignement, la santé et la communication	14
4.4. De nombreux logements sociaux dans le quartier	15
5. La mobilité et les espaces publics	16
5.1. Outre l'attractivité de Paris, des déplacements domicile-travail de courte distance	16
5.2. Une accessibilité au territoire accrue à l'est et à l'ouest de la métropole.....	17
5.3. Un usage majoritaire des transports en commun.....	18
5.4. Une accessibilité à la gare déjà bien organisée	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de construction soutenu	20
6.2. Le sud-est du quartier en mutation	21
6.3. Des projets pour renforcer la mixité fonctionnelle du quartier	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS

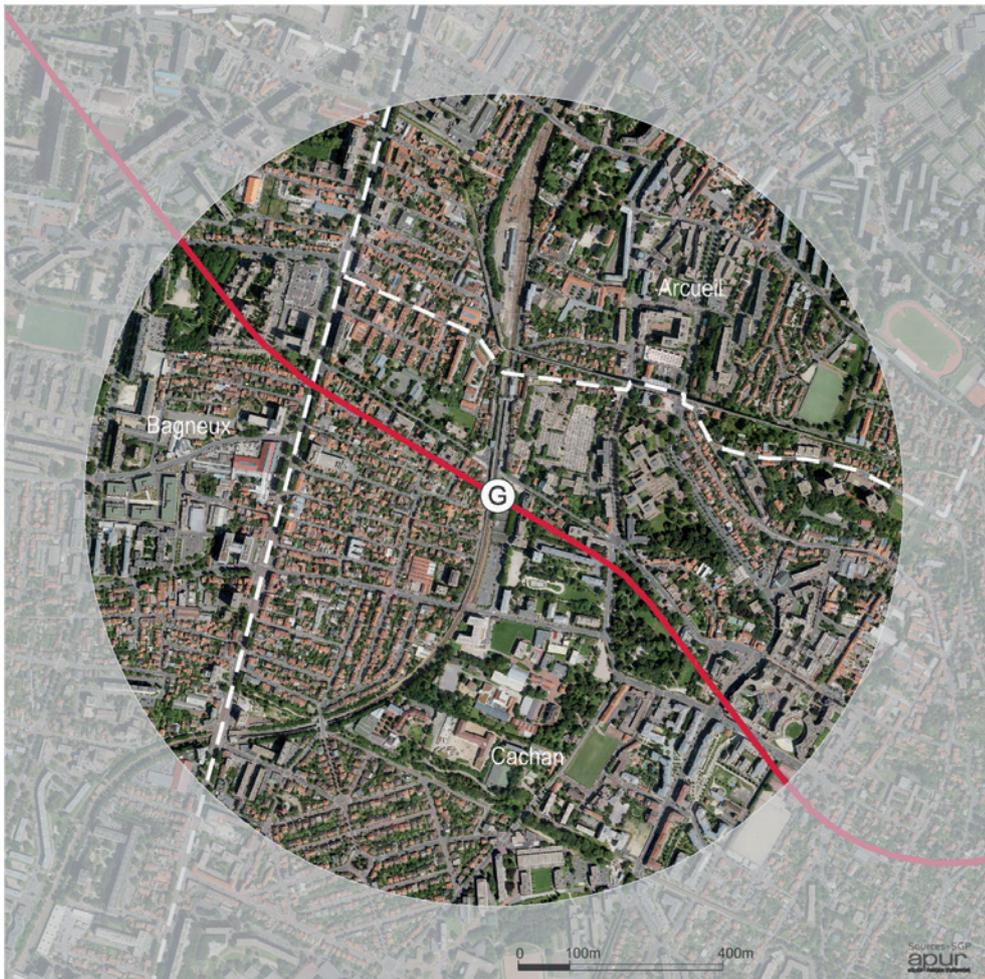


Calendrier de mises en service



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

© Société du Grand Paris - Avril 2015



Gare : Arcueil - Cachan

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune de Cachan

En interconnexion avec le RER B

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Cachan, Arcueil (Val-de-Marne) et Bagneux (Hauts-de-Seine). Arcueil et Cachan appartiennent à la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre. Bagneux appartient à la Communauté d'Agglomération Sud de Seine.

PLU d'Arcueil adopté le 28 juin 2007

PLU de Cachan adopté le 2 décembre 2010, partiellement annulé

PLU de Bagneux adopté le 31 janvier 2008

0 100m 400m

© 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.

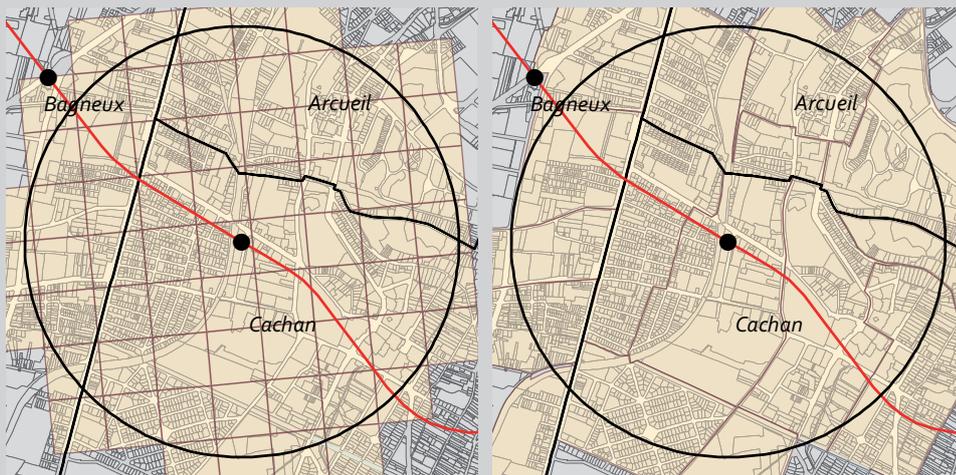
Définition du quartier de gare

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 trois communes (Arcueil, Cachan et Bagneux), seules les communes d'Arcueil et Cachan ont été retenues comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE GARE D'ARCUEIL - CACHAN



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 Arcueil - Cachan, réalisée en liaison avec les services des villes d'Arcueil et Cachan.

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.

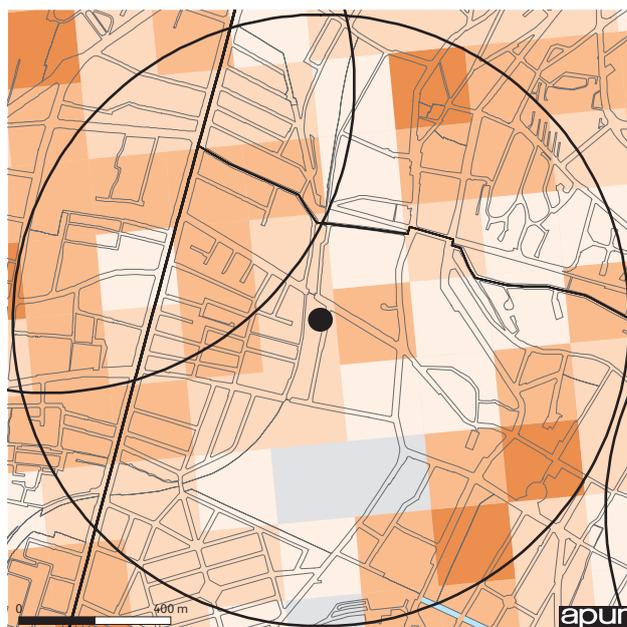
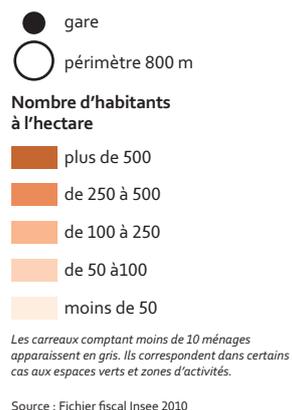
L'observatoire est ainsi :

- **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. Une densité de population et d'emplois équivalente à la moyenne d'Arcueil et Cachan

Le quartier d'Arcueil - Cachan, peuplé d'environ 28 000 habitants, présente une densité de population élevée, avoisinant les 100 habitants à l'hectare, à l'image des densités des communes d'Arcueil et Cachan. Les plus fortes densités s'observent en particulier dans le centre-ville de Cachan, contrairement aux abords de la gare, moins denses. Le quartier connaît également une densité assez forte d'emplois (41 emplois salariés à l'hectare). Le taux d'emploi du quartier (0,83) est légèrement inférieur à celui des communes de rattachement (1,03), taux qui recouvre deux réalités distinctes, Arcueil (1,52) et Cachan (0,67).

Densité de population

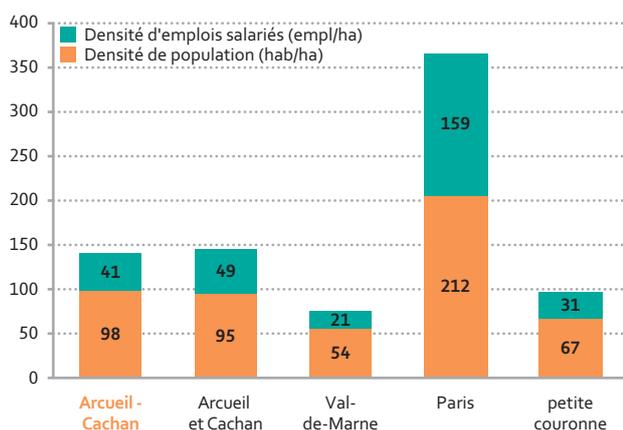


Population et emplois dans le quartier de Arcueil - Cachan

Arcueil - Cachan	Population	Emplois
Quartier	27 985	15 638
2 km	139 856	77 814
4 km	658 979	270 079

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

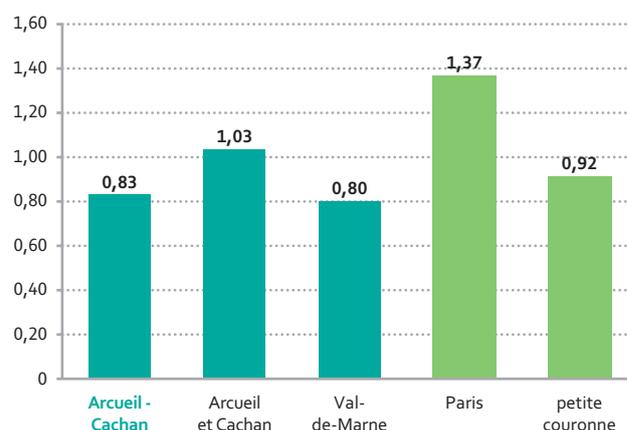
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Des centralités locales et métropolitaines fortes

Ce secteur, à cheval sur trois communes est tout à fait singulier de par les deux grands ouvrages qui le traversent : l'imposant et historique aqueduc de la Vanne qui traverse et enjambe Arcueil et Cachan d'est en ouest et dans une moindre mesure l'aqueduc du Loing et de Lunain au sud. À noter que la ligne B du RER irrigue ce territoire du nord au sud. À la limite de Bagneux, l'avenue Aristide Briand concentre les quelques activités et commerces avant de rejoindre la place de la Vache Noire plus au nord. Au sud, se dresse une partie du campus universitaire de la ville, non loin du centre-ville de Cachan, principale centralité locale dynamique.



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



Mairie de Cachan, rue Camille Desmoulins, Cachan



Marché, avenue Carnot, Cachan

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Une mixité des fonctions dans le quartier

Ce quartier est marqué à l'ouest le long de la RD920 par un tissu particulièrement mixte de logements individuels et collectifs d'une part et d'activités de garage mais aussi commerciales et tertiaires d'autre part. De nombreux îlots pavillonnaires anciens bordent le faisceau ferré à l'ouest et au sud. On retrouve de l'autre côté du faisceau des emprises importantes d'équipements tels que le campus universitaire, la maison de retraite ou encore le cimetière de Cachan. Enfin plus à l'est au centre-ville de Cachan, comme le long de la rue Raspail côté Arcueil au nord, se dressent des quartiers plus animés caractérisés par la présence d'équipements de proximité au cœur d'une zone de logements collectifs continus.

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



Habitations, avenue des Aqueducs, Arcueil



Équipement universitaire, avenue du Président Wilson, Cachan

3.2. Un bâti de faible hauteur dominé par l'aqueduc de la Vanne de la Vanne

Si la grande majorité des bâtiments du quartier ne dépasse pas les 15 mètres de hauteur (82 % des surfaces bâties), une proportion non négligeable de constructions se situe entre 15 et 25 mètres de hauteur : le centre-ville de Cachan ou encore à Arcueil, rue Émile Raspail. On notera quelques grandes émergences, comme la mairie de Cachan et le front urbain de RD920 et, n'apparaissant pas sur la carte, l'aqueduc de la Vanne, culminant à 38 mètres et marquant le paysage du quartier.

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 Arcueil - Cachan



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

3.3. Des densités élevées hors des secteurs pavillonnaires

Le quartier d'Arcueil - Cachan présente des densités bâties plutôt élevées (supérieures à 2) dans de nombreux secteurs : le long de l'avenue Aristide Briand, à l'est de la gare RER entre les avenues Carnot et du Président Wilson, dans le centre ancien d'Arcueil et au niveau du centre-ville de Cachan. À l'inverse, la densité bâtie dans les secteurs pavillonnaires dépasse plus rarement 1, à l'image de la cité-jardin de Cachan située à l'extrémité sud du quartier.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

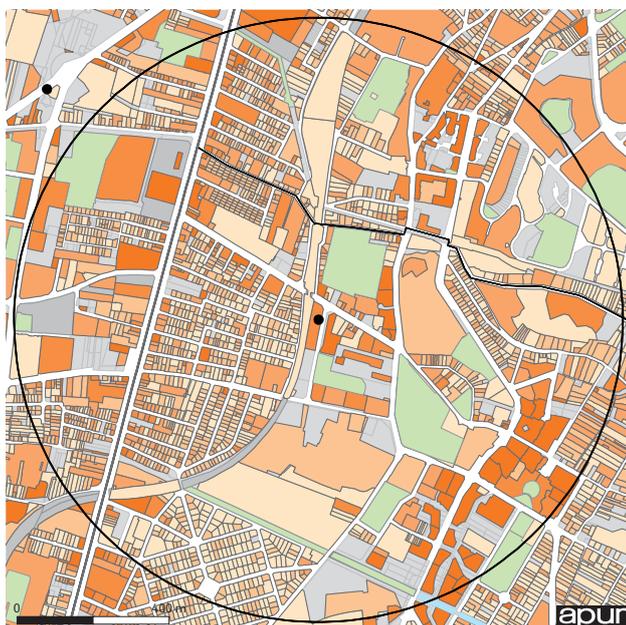
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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 urbain composite

Le tissu du quartier d'Arcueil - Cachan se caractérise par une trame viaire irrégulière, témoignant d'une urbanisation ancienne et continue des communes d'Arcueil et Cachan. S'entremêlent ainsi grands espaces verts, tissus faubouriens et pavillonnaires, cité ouvrière et centres-villes reconstruits, à l'image par exemple de ceux d'Arcueil et de Cachan.



Avenue Jean Jaurès, Cachan



Rue Cauchy, Arcueil



Avenue Louis Georgeon, Cachan

3.5. Un quartier témoin de nombreuses époques de construction

Le quartier d'Arcueil - Cachan est le témoin de plusieurs époques de construction, le développement du quartier au début du xx^e siècle a continué jusque dans les dernières décennies. Près de 40 % des logements datent d'après 1975, à l'image de centre-ville de Cachan ou de la cité de l'Église à Arcueil. Une proportion significative de bâtiments datent ainsi d'avant 1949, comme dans le quartier des Lumières à Cachan ou le quartier Jules Ferry à Arcueil. Le quartier concentre moins de logements de l'époque 1949-1975 que dans l'ensemble des communes d'Arcueil et de Cachan, le quartier Pont-Royal à Cachan en étant cependant un bon exemple. Les constructions récentes se concentrent dans la partie sud-est du quartier à Cachan.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

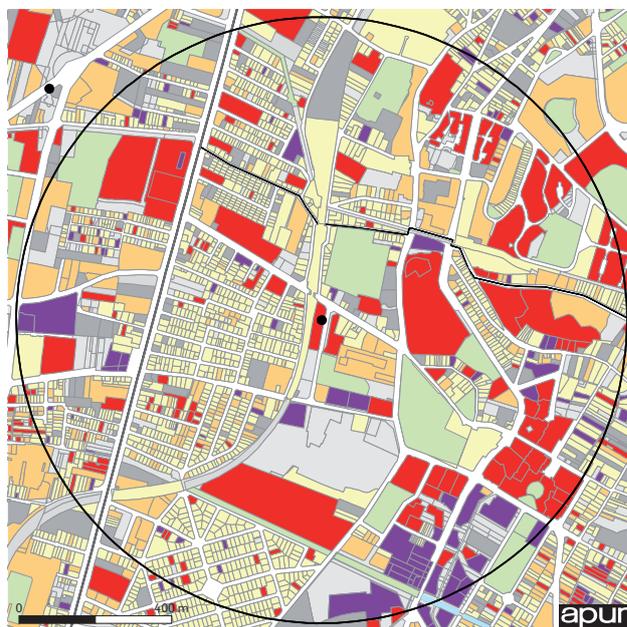
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

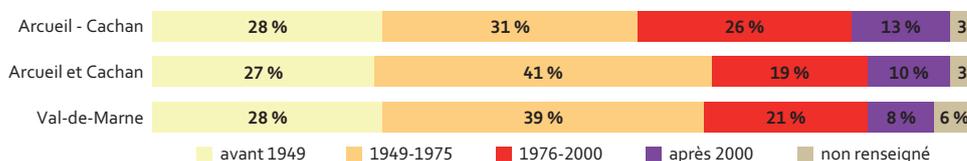
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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. De nombreux grands espaces verts

Le quartier de gare d'Arcueil - Cachan se caractérise par de nombreux grands espaces verts, pour certains accessibles au public : le jardin Simonnin, les parcs Le Vallon et Raspail, la coulée verte et la promenade de la Bièvre à Cachan, le parc Paul Vaillant Courier à Arcueil ou le parc Robespierre à Bagneux. Les espaces résidentiels sont très souvent bien dotés en termes de cadre végétal, dans les secteurs d'habitat pavillonnaire autant que collectif. Au total, en considérant également la végétation de composition, structurante, le long de grands axes comme l'avenue Aristide Briand, le couvert végétal représente ainsi plus d'1/3 de la surface du quartier (35 %).

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

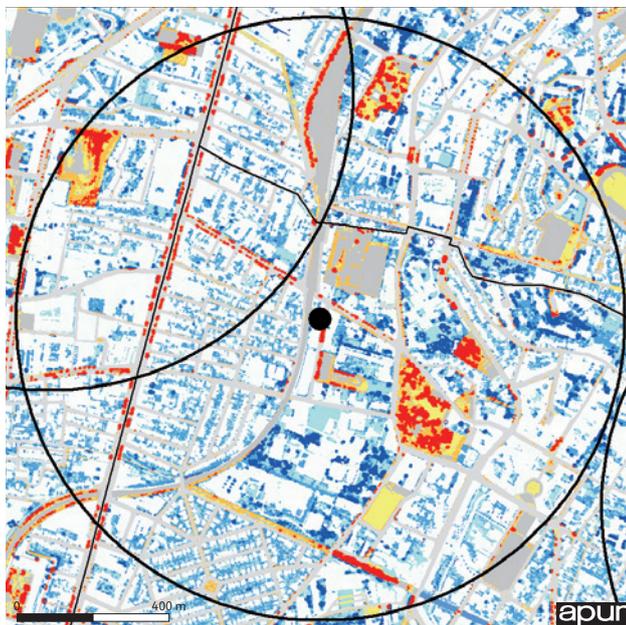
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

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

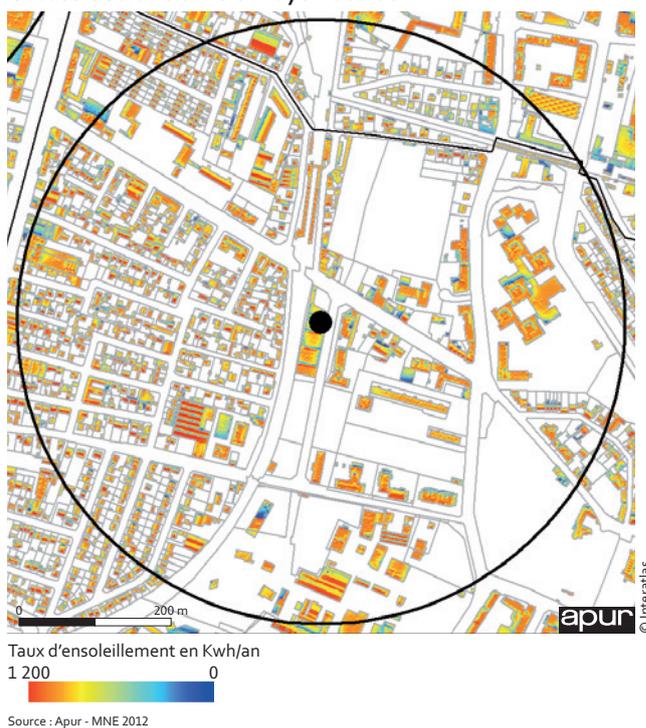
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



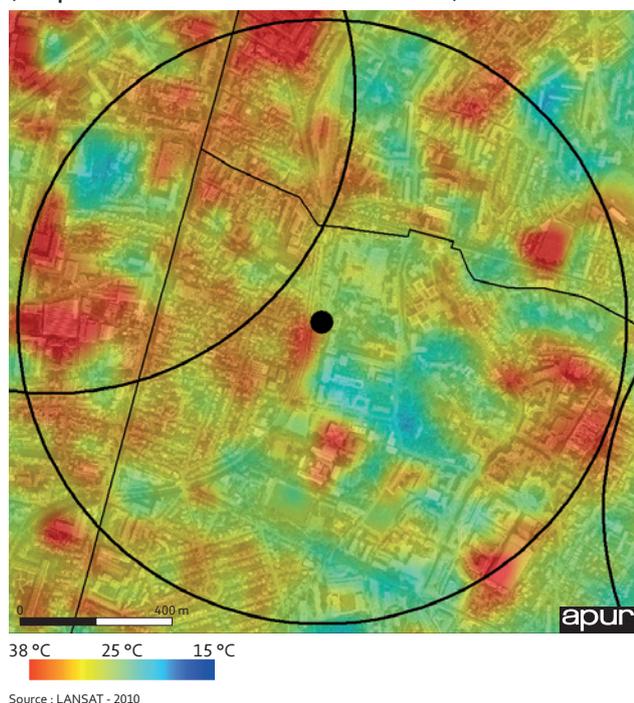
3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments de grande emprise (activités, équipements) présentent un taux d'ensoleillement plus élevé. On remarquera par exemple l'EHPAD Cousin de Méricourt ou les bâtiments universitaires au sud du rayon de 400 m.
- Des relevés thermographiques d'été permettent d'observer la formation d'îlots de chaleur urbains au niveau de grandes emprises d'activités, à Bagneux à l'ouest, à Arcueil au nord, ou encore au niveau d'équipements sportifs (stade Hardenberg, Arcueil, stade Dumotel, Cachan). Les parcs et espaces résidentiels plus densément végétalisés jouent un rôle de régulateur thermique.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent des déperditions de chaleur significatives, particulièrement dans les quartiers anciens tels que les Lumières, Port-Royal, le Fief des Arcs à Cachan ou même la cité de l'Église à Arcueil.

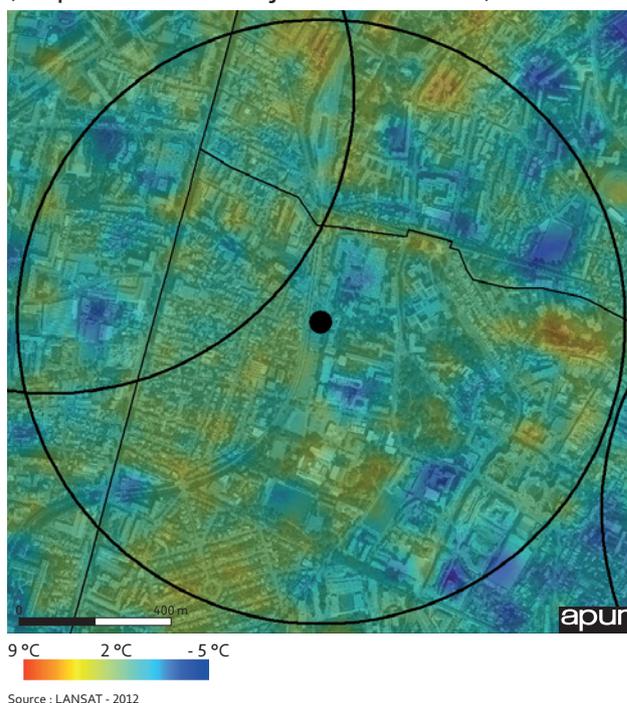
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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

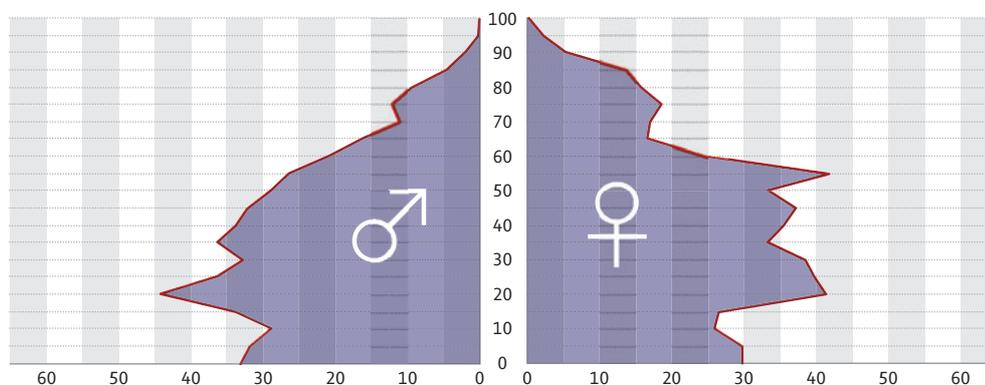
4.1. Une quartier en forte croissance démographique

La population du quartier d'Arcueil - Cachan, plutôt élevée avec près de 28 000 habitants, a connu une assez forte progression démographique depuis 1999 (+ 8,1 % entre 1999 et 2009). Avec près d'1/4 de moins de 18 ans, 12 % de plus de 65 ans, la composition du quartier est comparable à celle observée à Arcueil et Cachan réunies. La pyramide des âges indique néanmoins une forte différence entre les populations masculines et féminines adultes, ces dernières étant plus nombreuses. La population active du quartier comprend une part importante de cadres comparée au département. Elle apparaît un peu moins touchée par le chômage (10,6 %) que dans l'ensemble des communes d'Arcueil et Cachan (11,7 %).

	Quartier Arcueil - Cachan	Communes Arcueil et Cachan	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	27 985	46 364	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 8,1 %	+ 11,9 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	23,7 %	23,7 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	12,1 %	12,9 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	15 638	24 820	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	28,3 %	28,4 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	39,2 %	40,8 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,83	1,03	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	16,2 %	17,4 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

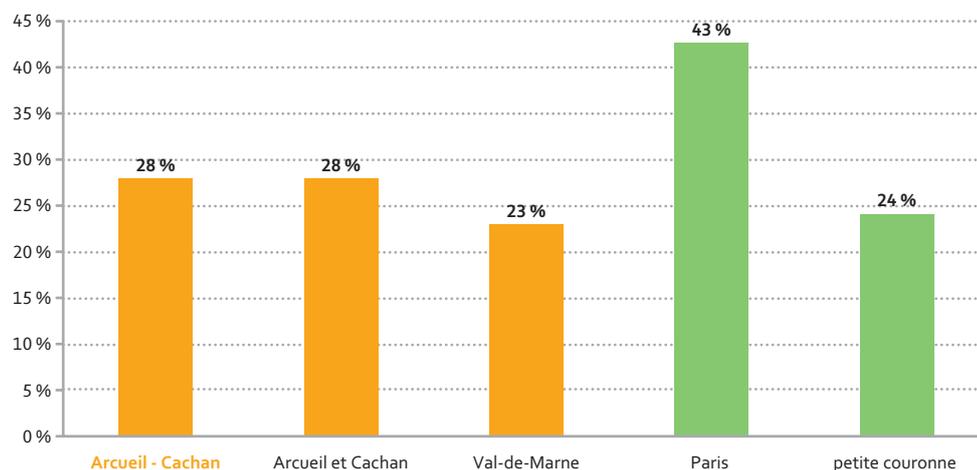
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Arcueil - Cachan (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

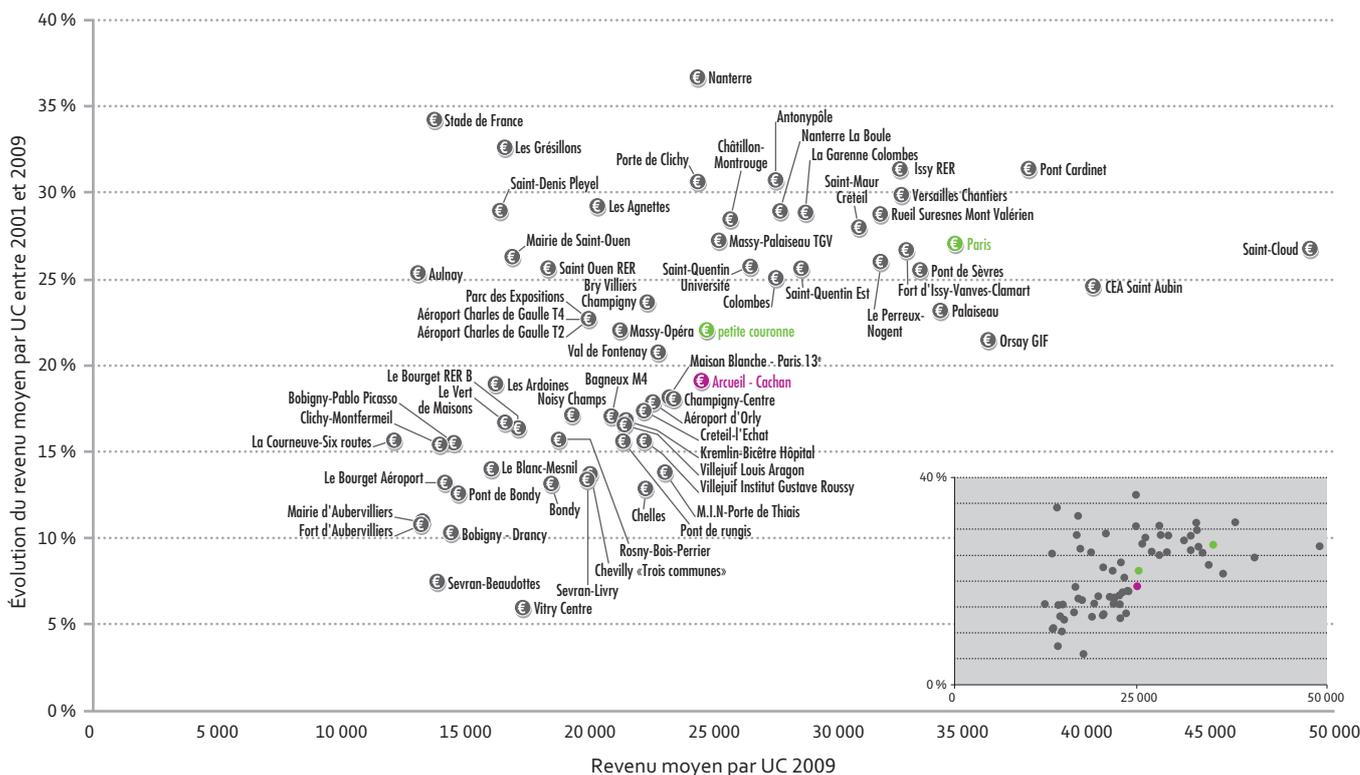


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Le revenu moyen des ménages du quartier est dans la moyenne de la petite couronne

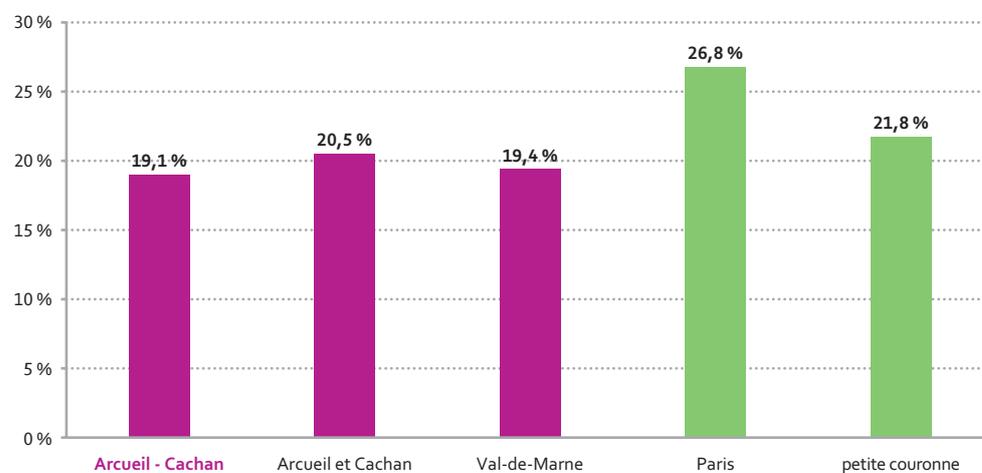
Le revenu moyen des ménages du quartier d'Arcueil - Cachan s'élève à près de 25 000 € par an (et par unité de consommation) en 2009. Il se situe au niveau du revenu moyen observé à l'échelle de la petite couronne. Il a d'ailleurs progressé entre 2001 et 2009 à un rythme comparable (environ 19 %), la progression étant plus marquée à Cachan (+ 21,7 %) qu'à Arcueil (+ 18,7 %). Cependant, il apparaît que la proportion de ménages à bas revenus présents dans le quartier (16,2 %) est proche de celle observée à Cachan (15,9 %), alors qu'elle s'élève à 21,7 % à Arcueil et à 17,5 % dans le département du Val-de-Marne.

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)

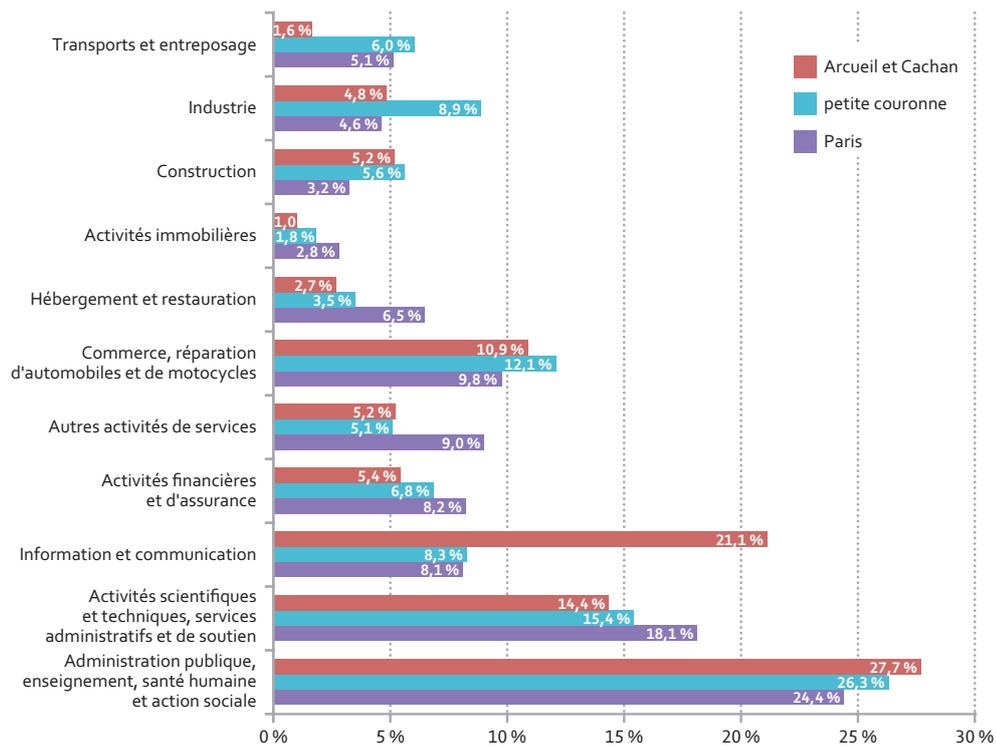


Source : Insee Recensement 2010

4.3. À Arcueil et Cachan, des métiers liés à l'administration, l'enseignement, la santé et la communication

28 % des emplois exercés dans les communes d'Arcueil et Cachan sont liés à l'administration publique, la santé et l'enseignement. 21 % des emplois sont quant à eux liés à l'information et à la communication. Dans le quartier d'Arcueil - Cachan, on retrouve ainsi des postes administratifs liés à la commune de Cachan, la Caisse des Dépôts et Consignations ou l'entreprise Orange à Arcueil ainsi que quelques importantes institutions d'enseignement supérieur, tels que l'École Spéciale des Travaux Publics, du Bâtiment et de l'Industrie ou l'École normale supérieure de Cachan par exemple.

Emplois par secteur d'activité dans les communes de Arcueil et Cachan

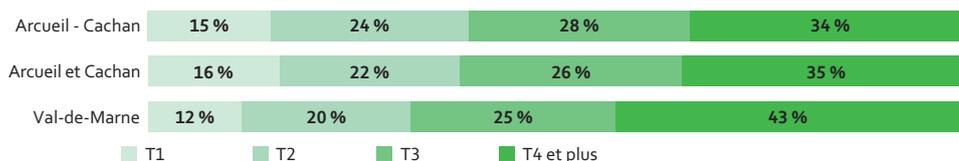


Source : Insee Recensement 2010

4.4. De nombreux logements sociaux dans le quartier

Le quartier d'Arcueil - Cachan comprend un parc de près de 12 000 logements, dont près de 40 % sont occupés par leur propriétaire. Ce sont en grande majorité des logements collectifs (85 %). La typologie de ces logements du quartier est semblable à celle des communes d'Arcueil et Cachan : elle montre une répartition assez équilibrée entre petits et grands logements. Les T4 et plus ne représentent qu'1/3 des logements contre 43 % dans le Val-de-Marne. On compte ainsi 15 % de petits logements (T1) dans le quartier. Le quartier se caractérise aussi par un parc social important, représentant environ 34 % des résidences principales, alors que cette part est de 45 % à Arcueil et 34 % à Cachan.

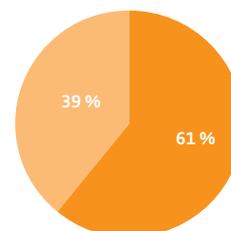
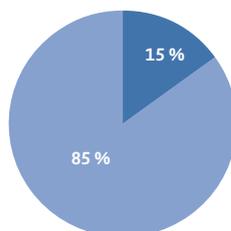
Répartition des types de logements



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

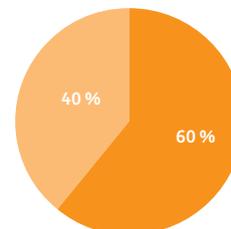
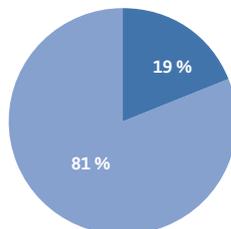
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

Arcueil - Cachan

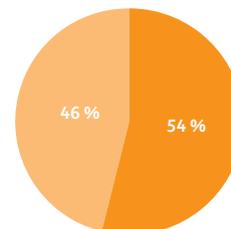
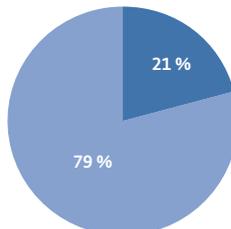


- logement collectif
- logement individuel
- propriétaires
- locataires

Arcueil et Cachan



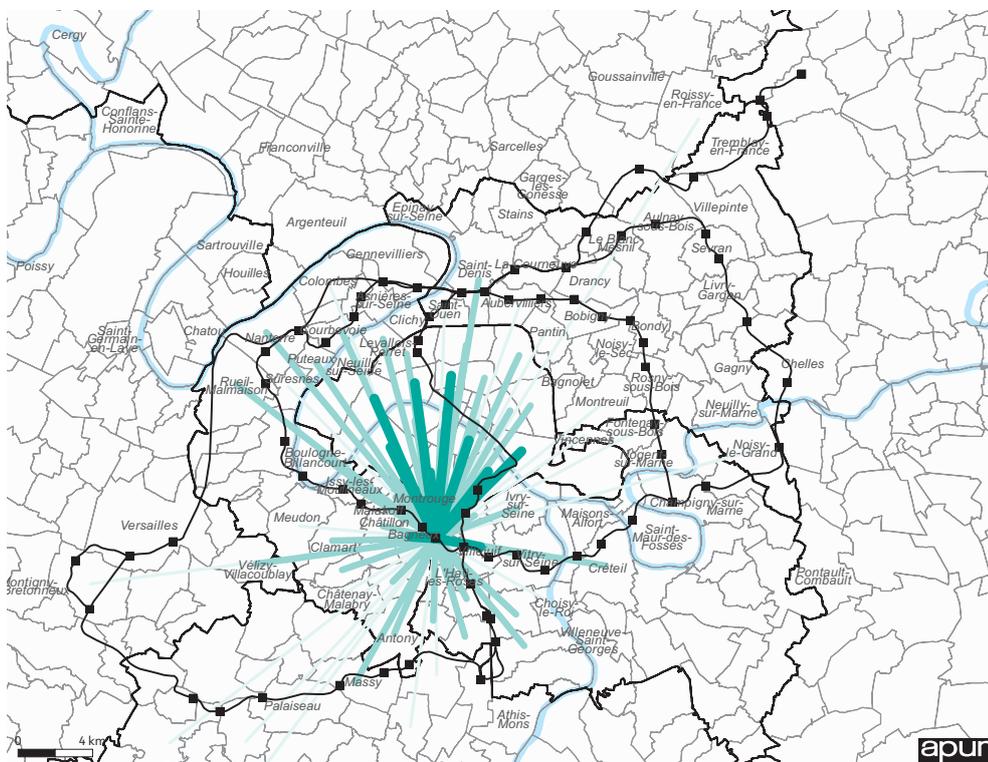
Val-de-Marne



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

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Outre l'attractivité de Paris, des déplacements domicile-travail de courte distance



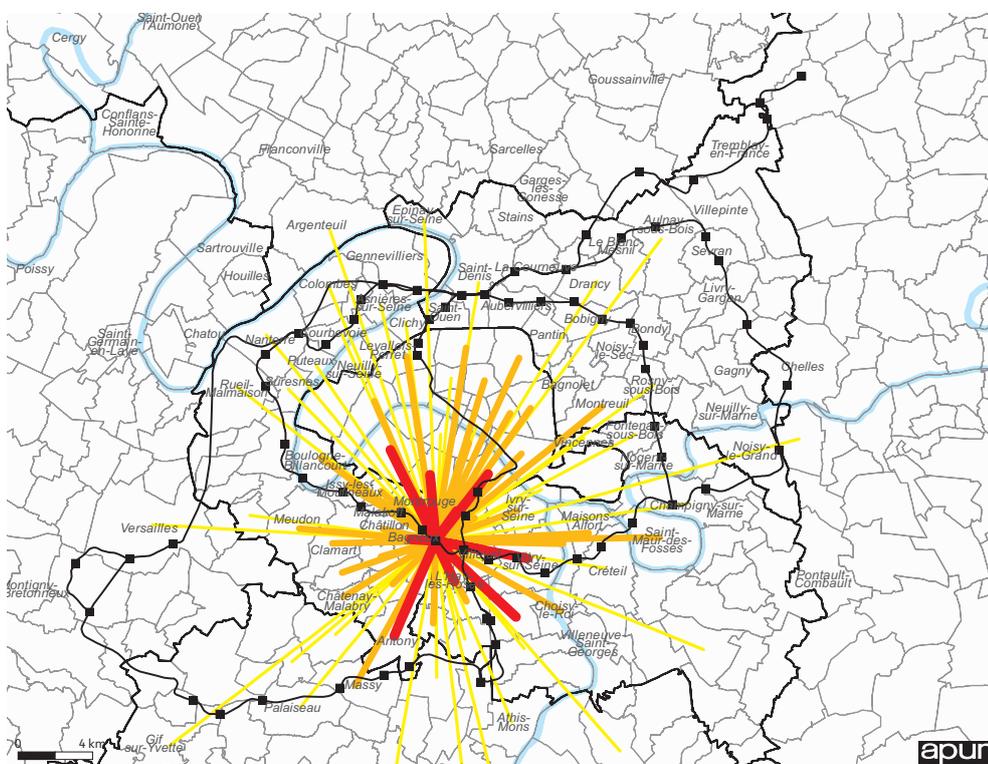
Où travaillent les actifs habitant à Arcueil et Cachan

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 Arcueil et Cachan

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

4 801 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Arcueil et Cachan. Ils représentent **22,3 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

À Arcueil et Cachan, 22 % des actifs travaillent et résident dans l'une ou l'autre de ces communes. Pour ceux qui ont des lieux de résidence et de travail dissociés, les oursins montrent que les actifs d'Arcueil et Cachan travaillent principalement dans les différents arrondissements de Paris, et se dispersent peu autour dans les communes alentours. En revanche, les communes d'Arcueil et Cachan attirent des actifs, outre de Paris, de communes telles que Antony ou L'Haÿ-les-Roses, situées toutes deux dans un rayon proche du tracé du RER B, ou encore Thiais et Vitry-sur-Seine, accessibles facilement par l'autoroute. Ainsi, de manière générale, les flux montrent vers le nord des communes d'Arcueil et de Cachan plus que vers le sud et semblent suivre dans une certaine mesure une direction nord-sud, liée au RER B.

5.2. Une accessibilité au territoire accrue à l'est et à l'ouest de la métropole

Le quartier d'Arcueil - Cachan bénéficie déjà d'une desserte en transport en commun lourd significative, avec la station du RER B. Aussi, les gains d'accessibilité au territoire métropolitain en 45 minutes de transports en commun apparaissent moins importants que pour d'autres quartiers: + 75 % de territoire et + 40 % d'emplois. Toutefois, le RGPE, de par son tracé en rocade autour de Paris, permettra d'accroître l'accessibilité à l'est et à l'ouest de la métropole, en complément de la desserte nord-sud du RER B.

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

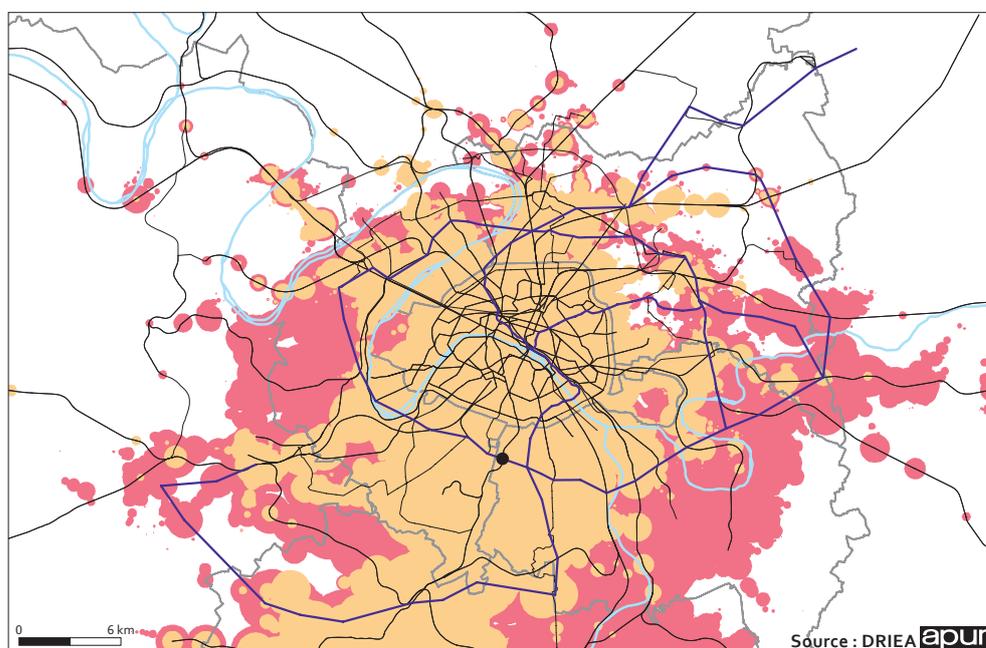
- 2013
- horizon 2030

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 Arcueil - Cachan pour un trajet de 45 min. en transports en commun :

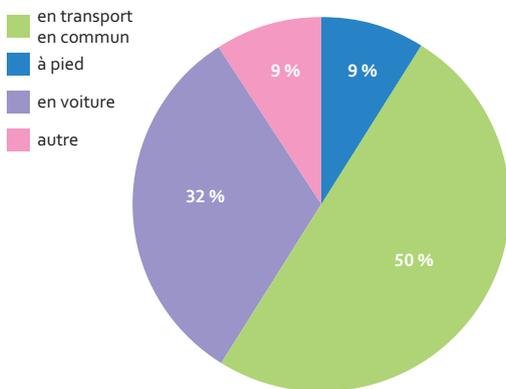
Territoire : + 75 %
Emplois : + 40 %



5.3. Un usage majoritaire des transports en commun

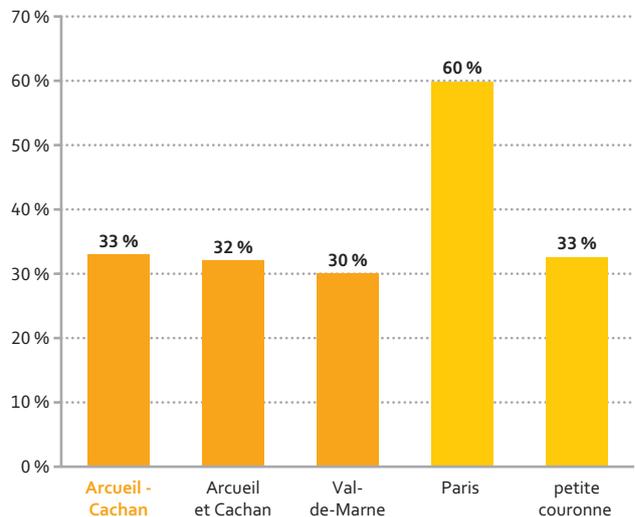
Dans le quartier d’Arcueil - Cachan, les déplacements domicile-travail sont effectués pour moitié en transports en commun, tandis qu’1/3 des actifs choisissent la voiture pour se rendre à leur travail. La part des ménages sans voiture (32 %) se situe ainsi dans la moyenne de la petite couronne (33 %). L’usage significatif des transports en commun peut s’expliquer par la desserte du quartier par le RER B, mais la proximité de l’autoroute peut favoriser l’usage de la voiture personnelle.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4. Une accessibilité à la gare déjà bien organisée

La majeure partie du quartier d’Arcueil - Cachan est accessible en 10 minutes à pied. Néanmoins, si la partie ouest du quartier, côté quartier des Lumières à Cachan jusqu’à Bagneux, est très accessible, l’extrême sud ainsi que la partie nord-est du quartier à Arcueil voient leur accessibilité limitée par quelques grandes emprises non traversables (ESTP à Cachan, EHPAD Cousin de Méricourt, voies ferrées limitant l’accès à la rue Émile Raspail) ou partiellement accessibles (la traversée du cimetière dépend des horaires d’ouverture et l’accès à l’avenue du Président Wilson depuis l’avenue Eyrolles via la résidence n’est possible que pour les copropriétaires).

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

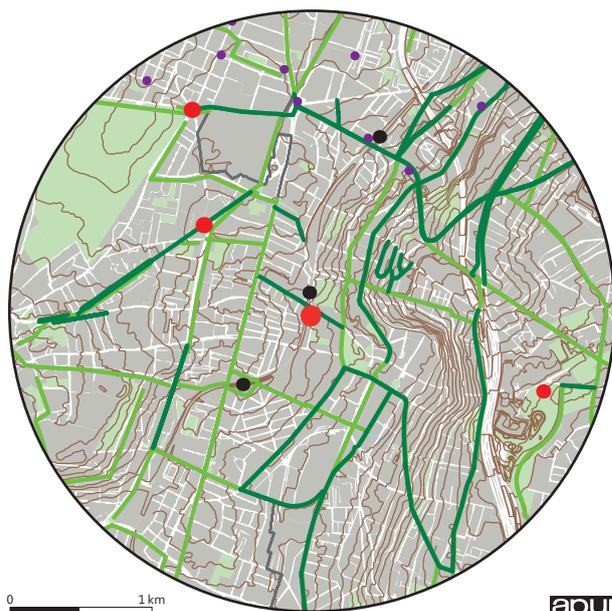
En matière d'accessibilité cyclable, le quartier est doté de nombreux aménagements cyclables dans un rayon de 2 km autour de la future gare, principalement le long des axes nord-sud et particulièrement à Arcueil et Cachan et favorisent ainsi le rabattement cyclable vers la gare. Mais, quelques limitations sont à signaler : le fait que le réseau Vélib' ne s'étende pas au-delà de la mairie d'Arcueil située au nord de la gare, et la topographie de la vallée de la Bièvre qui rend plus difficile les parcours à vélo à l'est du quartier, sur le coteau.

Le réseau actuel de bus dans un rayon de 2 km est quant à lui déjà très structuré autour de la gare RER d'Arcueil - Cachan et selon des axes nord-sud. La fréquence est ainsi très élevée sur l'axe de la RD920 et sur l'axe avenue Carnot/rue Gallieni/rue Camille Desmoulins. À noter cependant la relative faiblesse des liaisons est-ouest ou du réseau au niveau du coteau à l'est. Enfin, le réseau Autolib' se déploie jusque dans le quartier avec 5 stations dans le rayon de 800 mètres, dont 1 au niveau de la gare RER Arcueil - Cachan.

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



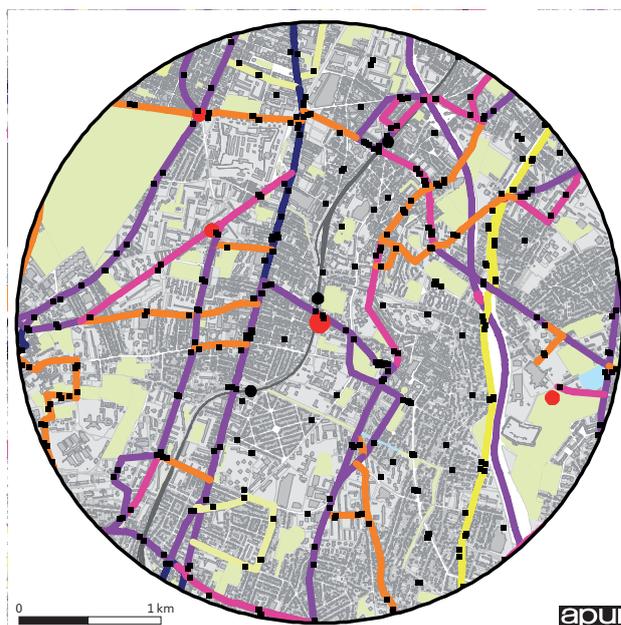
Note de lecture :

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 soutenu

De 2000 à 2012, le quartier d'Arcueil - Cachan a connu un rythme de construction plutôt soutenu, à l'image des communes d'Arcueil et Cachan réunies. Les surfaces de logements autorisés avoisinent un total de 100 000 m², pour une moyenne de 123 logements construits par an, d'où un taux de construction dans le quartier de 13 %, et de 18 % dans les communes d'Arcueil et Cachan. La présence de logements sociaux, déjà significative à Arcueil (45 %) et Cachan (26 %), explique les proportions plus modérées de logements sociaux construits sur la période. En ce qui concerne les surfaces d'activités autorisées, importantes elles aussi (84 000 m² environ), ces dernières concernent pour quasiment 2/3 des bureaux, 11 % de résidences hôtelières et 15 % de services publics.

Construction (2000-2012)	Quartier Arcueil - Cachan	Commune Arcueil et Cachan
Surface de logements autorisés (m ²)	94 372	251 465
dont m ² logements sociaux (en %)	26 %	17 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	123	269
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	127	280
Taux de construction	13 %	18 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	83 826	364 705

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.

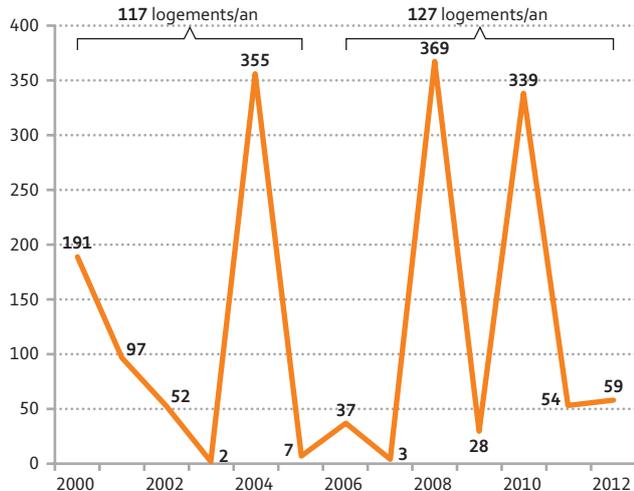
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Arcueil - Cachan (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

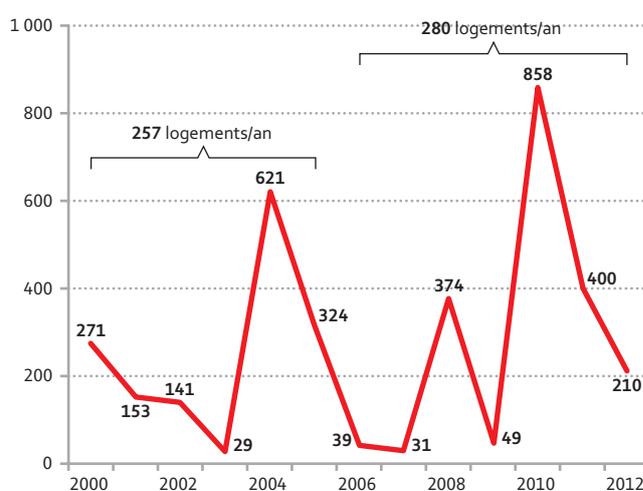
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Arcueil - Cachan



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Communes Arcueil et Cachan



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Le sud-est du quartier en mutation

La cartographie des opérations de logements autorisées dans le quartier d'Arcueil - Cachan entre 2000 et 2012 révèle que le sud-est du quartier a connu une forte évolution durant cette période, avec de nombreuses opérations de plus 2 000 m², dans le cadre de la ZAC Camille Desmoulins notamment. Quelques petites opérations (extensions, surélévations) ont été autorisées dans les secteurs pavillonnaires ou faubouriens anciens des quartiers. En matière de locaux d'activités, dans lesquels sont inclus les services publics, les opérations autorisées notables concernent les établissements universitaires situées à Cachan, ainsi que le long de l'avenue Aristide Briand, aux alentours de la gare RER de Bagneux et dans le cadre de la ZAC Albert Petit à Bagneux.

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



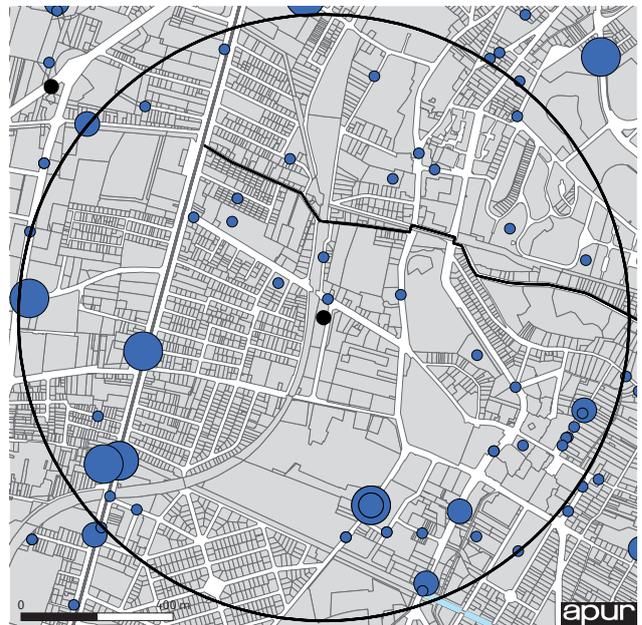
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

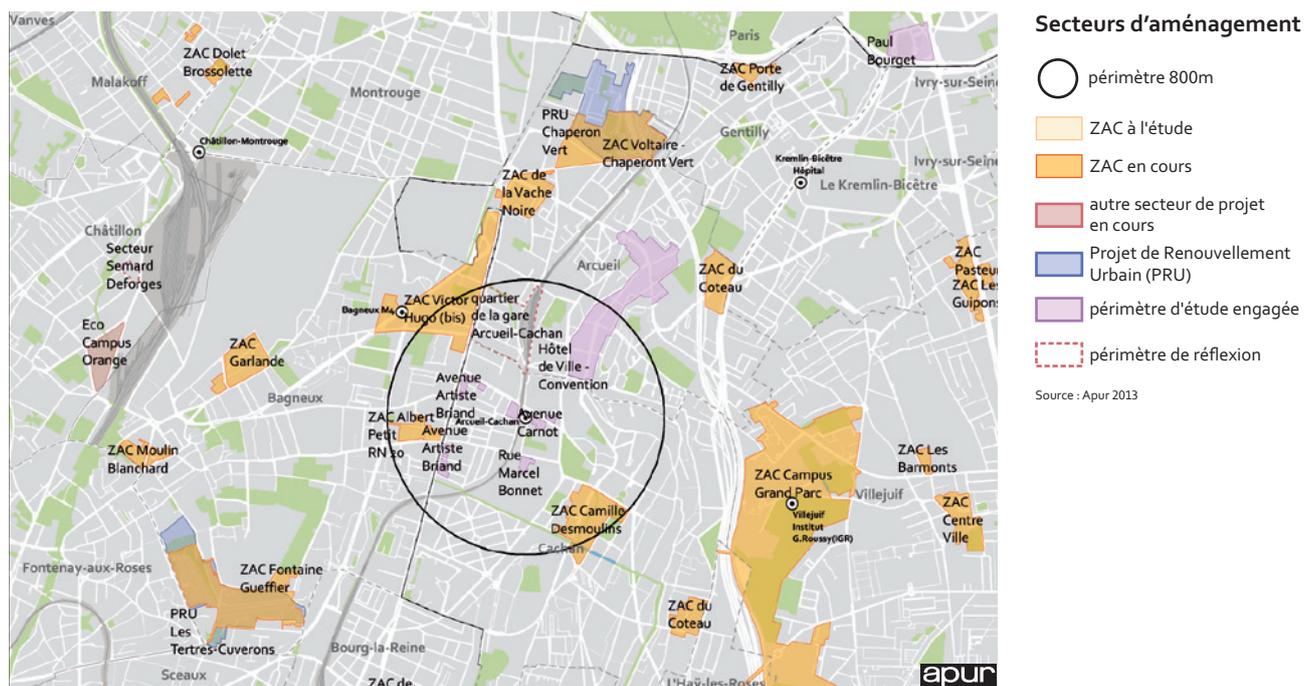
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Des projets pour renforcer la mixité fonctionnelle du quartier

La gare du RGPE sera construite en interconnexion avec le RER B. Elle sera située en partie sous l'actuel marché couvert Carnot. Au niveau du sol, une emprise de 3 480 m² est délimitée pour le développement d'un programme autour de la gare qui devra assurer la continuité urbaine entre le marché couvert et la place de la gare. Le programme est à l'étude. À proximité de la gare, les avenues Carnot et Aristide Briand (« Pôle Gare ») constituent depuis déjà quelques années des secteurs privilégiés d'aménagement diffus, dans une optique de développement économique notamment, afin de préserver la mixité fonctionnelle historique du quartier. Le CDT « Campus Sciences et Santé » définit ainsi des sites de développement économique répartis sur plusieurs îlots. Ailleurs dans le quartier de gare, la ZAC Camille Desmoulins, grand secteur de projet de la commune de Cachan, est en passe d'être terminé. Outre la création de nouveaux espaces publics et d'infrastructures de

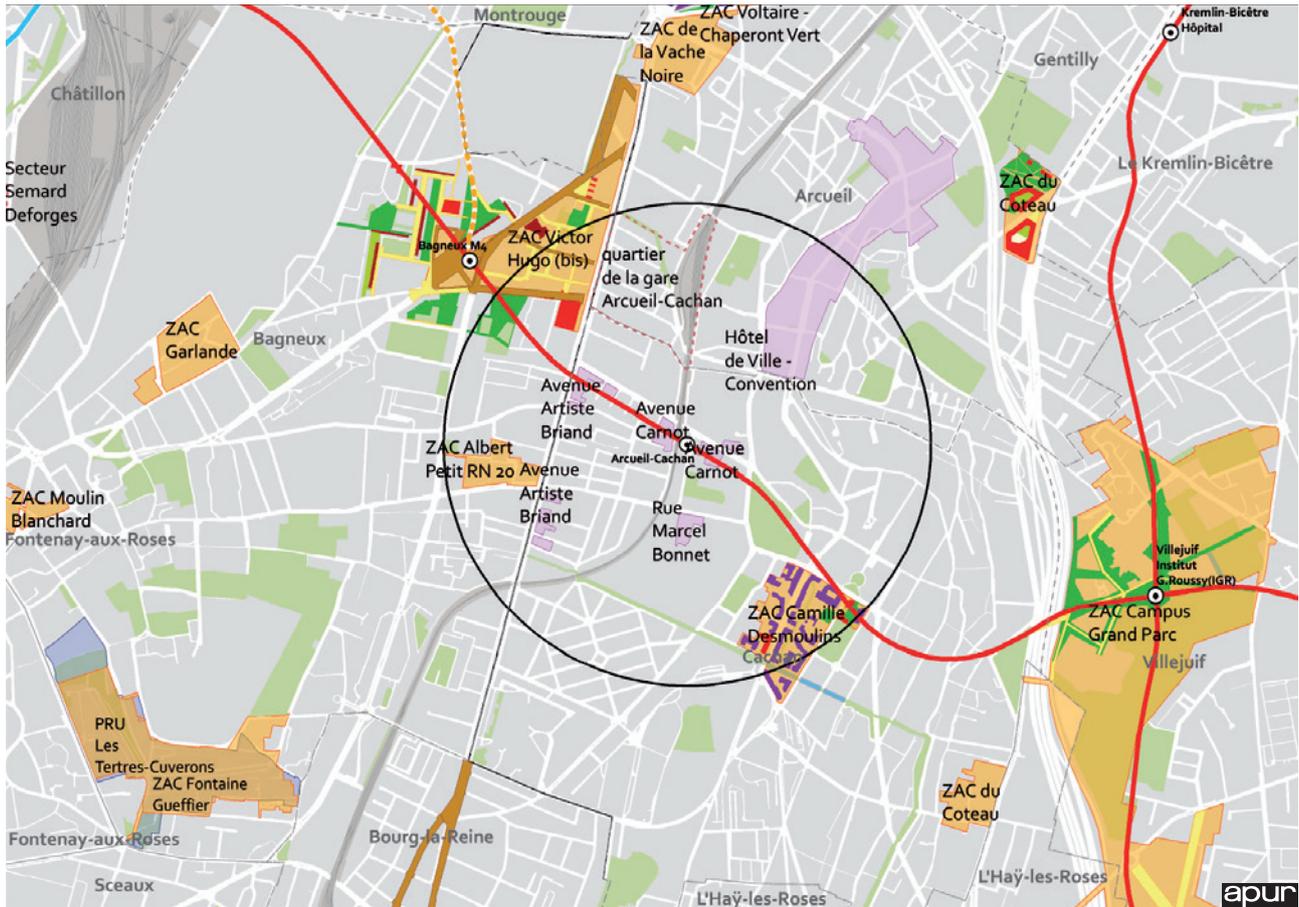


Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Camille Desmoulins	Pôle Gare (av. Aristide Briand, av. Carnot)	Projet RD 920	Quartier Hôtel de Ville et Convention	ZAC Albert Petit RN20
Commune	Cachan	Cachan	Cachan	Arcueil	Bagneux
Date d'achèvement (prévision)					
Nombre de logements (estimation)	1564 (dont 534 logements sociaux)			150 + 100	144
Logement (m ²)	117 300	18 500	13 000	11 000	10 800
dont logement sociaux (m ²)	40 050			3 300 – 4 400	
Bureaux (m ²)	8 500	50 000	68 000		25 000
Activités (m ²)	10 000				
Équipements (m ²)	7 325			2 000	
Commerces (m ²)	4 300	10 000	4 800		
Surface totale (m ²)	147 425	78 500	85 800	13 000	35 800
Maîtrise d'ouvrage	SEMACA				SEMABA
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur	Part Igrec Ingénierie				

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

services urbains (bassin de rétention), la ZAC aura vu le développement de plus de 100 000 m² de logements et la réalisation d'équipements publics, valorisant le centre-ville de Cachan. Du côté d'Arcueil, au nord-est de la gare, un vaste secteur d'intervention est à l'étude autour de l'Hôtel de Ville et de l'avenue de la Convention et est inscrit au CDT « Campus Sciences et Santé ». Ce secteur fait dans une certaine mesure le lien entre les gares RER de Laplace et d'Arcueil - Cachan et donc à terme, de la gare de la ligne 15. Les études portent sur la revalorisation des espaces publics autour de l'Hôtel de Ville et de l'avenue Doumer d'une part, et du renforcement de l'identité de l'avenue de la Convention d'autre part. Des opérations de logements sont envisagées, soit dans un enjeu d'amélioration de la qualité du bâti, soit de développement de l'offre, autour de la gare de Laplace notamment. Enfin, le maintien d'une mixité fonctionnelle entre activités et habitat est recherché.



Projets d'aménagement et de transport

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ périmètre 800m ■ TCSP, TZen : chantier - étude ■ Tramway : chantier - étude ■ Métro : chantier - étude ■ RER : étude ■ RGPE : étude | <p>Projets en cours</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 | <p>Secteur d'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salariés	Nb. d'emplois salariés privés / hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009 / hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés / nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation - 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
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
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche 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 m ² et nb de logements - permis autorisés	SITADEL 2000 - 2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif - Données statistiques sur le tissu économique 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 d'Arcueil - Cachan — 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.