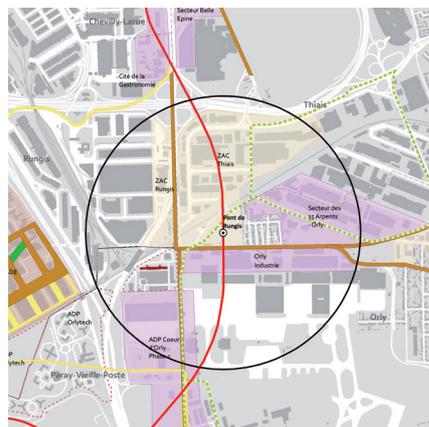
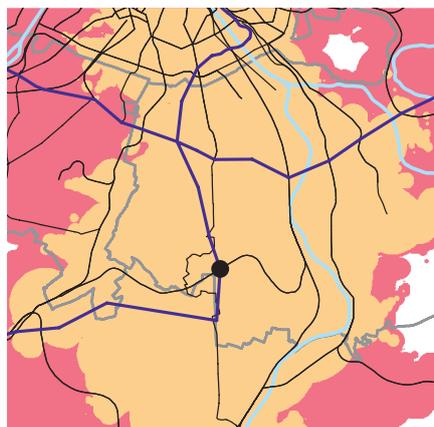
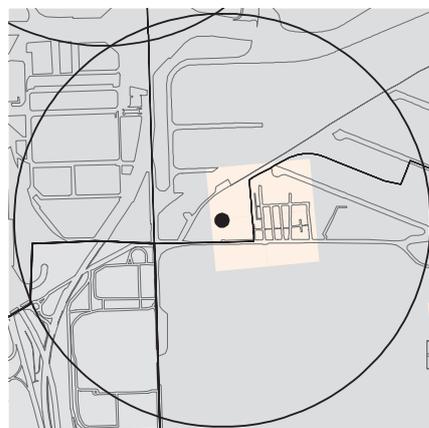
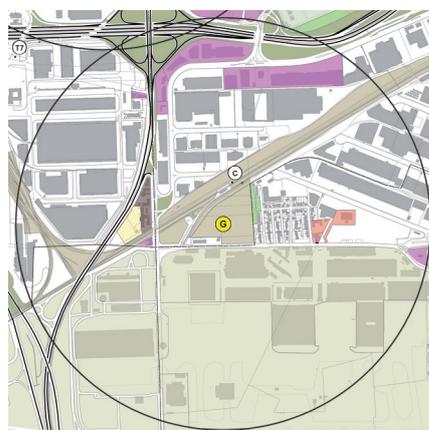
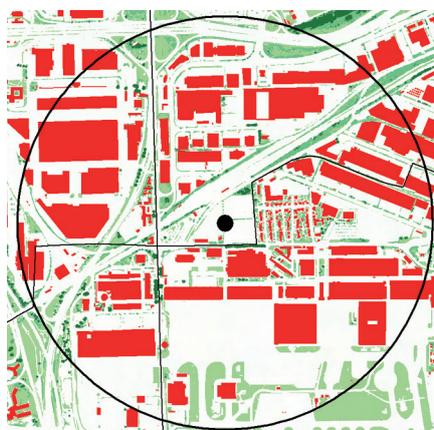


Monographie du quartier de gare Pont de Rungis Ligne 14

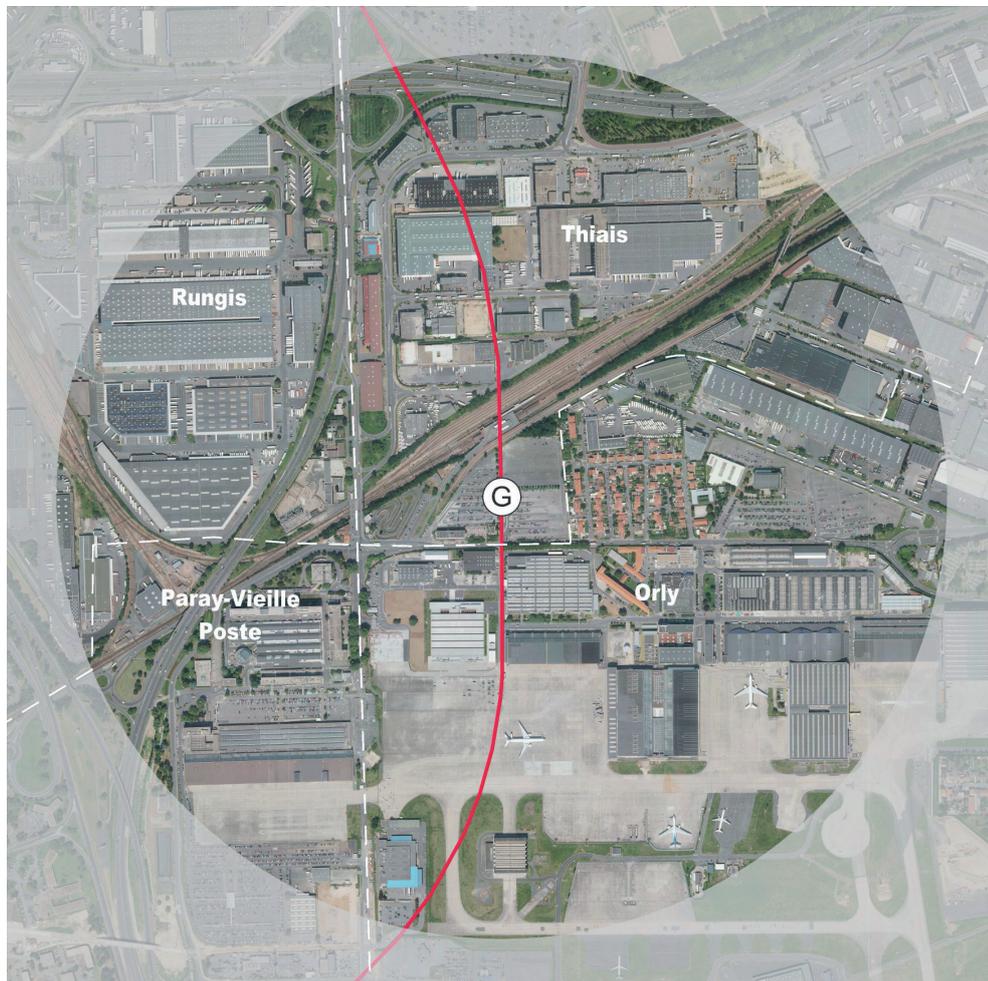
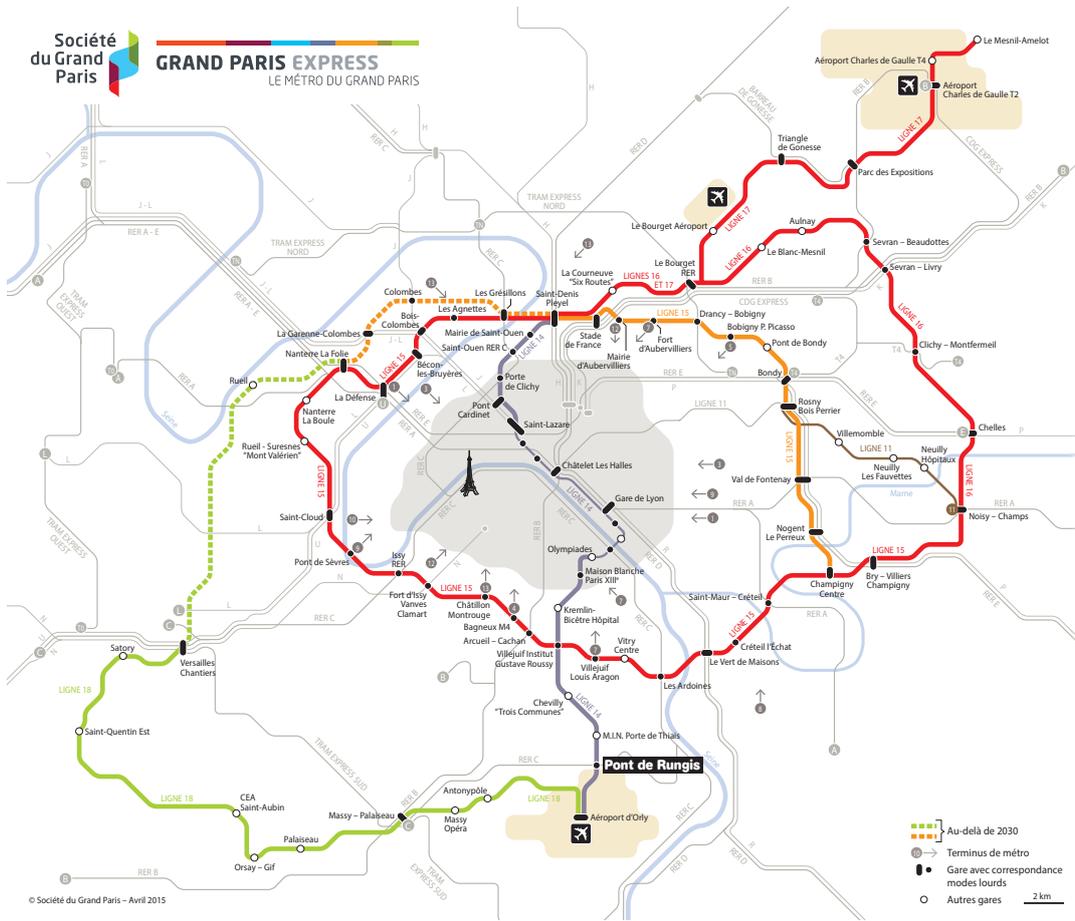


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier d'activités aéroportuaires et logistiques.....	3
2. Une centralité d'échelle internationale	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier spécialisé dans les activités aéroportuaires, logistiques et commerciales	5
3.2. Une majorité de bâtiments inférieurs à 15 m de hauteur	6
3.3. Des densités bâties assez faibles et des espaces non bâtis très étendus.....	6
3.4. Un tissu urbain de zones d'activités et d'infrastructures de transports.....	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Le quartier s'est développé pendant les Trente Glorieuses	8
3.7. Un très faible cadre végétal	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier qui regroupe moins de 400 habitants	12
4.2. Différents niveaux de revenu pour les ménages des communes de rattachement de la gare.....	13
4.3. Une majorité d'emplois dans les secteurs du transport, de l'entreposage et du commerce.....	14
4.4. Très peu de logements dans le quartier de gare	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail révélant la forte attractivité des trois communes en termes d'emploi	16
5.2. Le RGPE étendra nettement l'accessibilité au territoire métropolitain	17
5.3. Une accessibilité très partielle dans un quartier particulier	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. À l'échelle du quartiers, des constructions de surfaces d'activités uniquement...	20
6.2. Des opérations de construction de locaux d'activité de grande taille	21
6.3. La mutation des secteurs d'activités de Pont de Rungis	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Pont de Rungis

Ligne 14, horizon 2023/2024

Gare située dans la commune de Thiais

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Thiais, Rungis et Orly (Val-de-Marne).

POS de Thiais révisé approuvé le 18 mai 2001, prescription de PLU le 30 juin 2014.

POS de Rungis approuvé le 6 juin 2000, prescription de PLU le 15 septembre 2004.

PLU d'Orly approuvé le 19 décembre 2007.

PLU de Paray-Vieille-Poste approuvé le 24 septembre 2013

Territoire du CDT « Grand Orly ».

Introduction

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 génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permettra de catégoriser les quartiers de gares du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou 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.

La méthode

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

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 gare de Pont de Rungis, réalisée en liaison avec les services des villes de Thiais, Rungis et Orly, ainsi que les représentants d'Aéroports de Paris (ADP).**

Les indicateurs

Les indicateurs ont été sélectionnés pour suivre les évolutions portant sur 6 grandes thématiques :

- 1 – **Les densités** 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.**

Définition du quartier de gare

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

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur quatre communes (Rungis, Orly, Thiais et Paray-Vieille-Poste), seules les communes de Rungis, Orly et Thiais ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE PONT DE RUNGIS



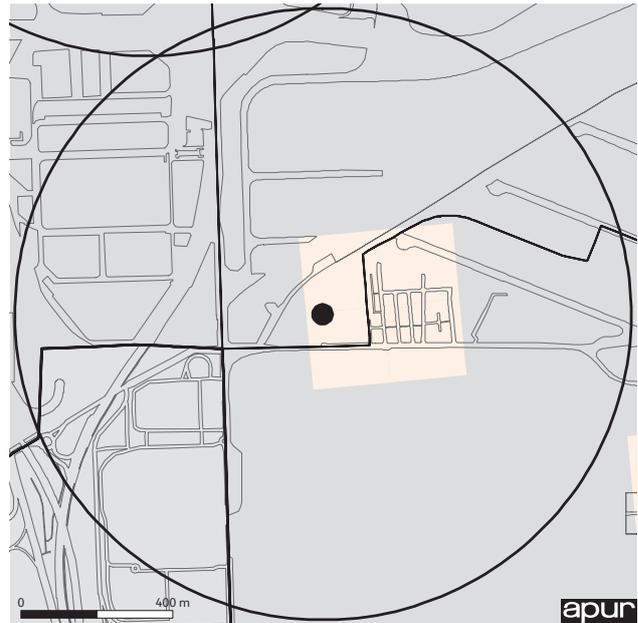
Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m * Découpage du quartier à l'IRIS

* À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 m.

1. Un quartier d'activités aéroportuaires et logistiques

Le quartier de Pont de Rungis est atypique et les statistiques sont à commenter avec précaution. Le quartier de gare se divise en deux : la moitié sud correspond à la zone aéroportuaire d'Orly et la moitié nord-ouest, limitrophe du marché d'intérêt national de (M.I.N.) de Rungis, est entièrement dédiée aux activités qu'il s'agisse de la zone logistique avec des bureaux, des entrepôts et des parking ou de centres commerciaux. Entre ces vastes emprises d'activités, se trouvent un petit lotissement pavillonnaire et trois ensembles d'habitat collectif. Ainsi le nombre d'habitants dans le quartier de gare est très limité, environ 350, alors que le nombre d'emplois est beaucoup plus important, plus de 24 000, d'où un taux d'emplois exceptionnel (supérieur à 10) à l'échelle du rayon de 800 m et très élevé (2,1) à l'échelle des communes de rattachement de la gare (Rungis, Thiais et Orly).

Densité de population

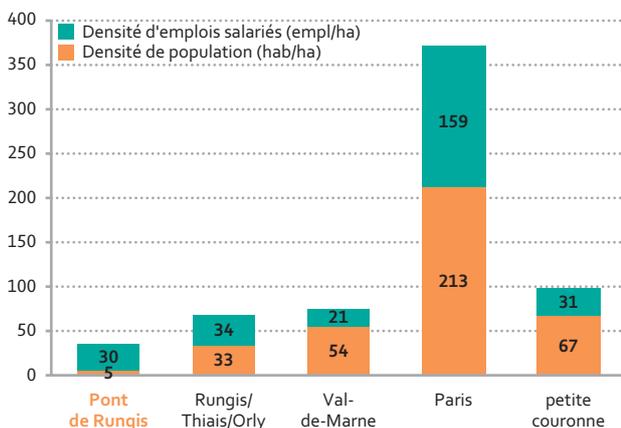


Population et emplois dans le quartier de Pont de Rungis

Pont de Rungis	Population	Emplois
Quartier	359	24 390
2 km	18 408	40 008
4 km	190 948	90 282

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

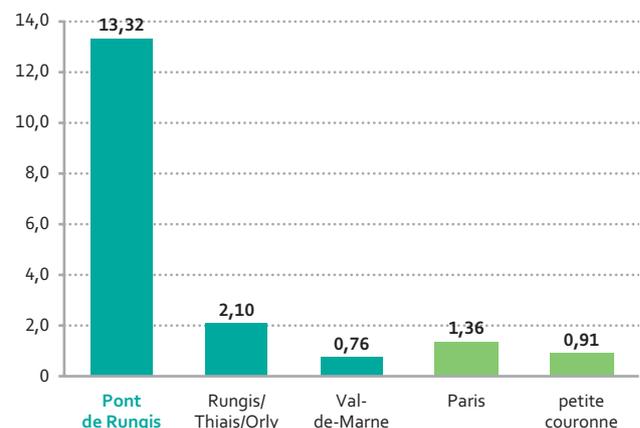
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

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

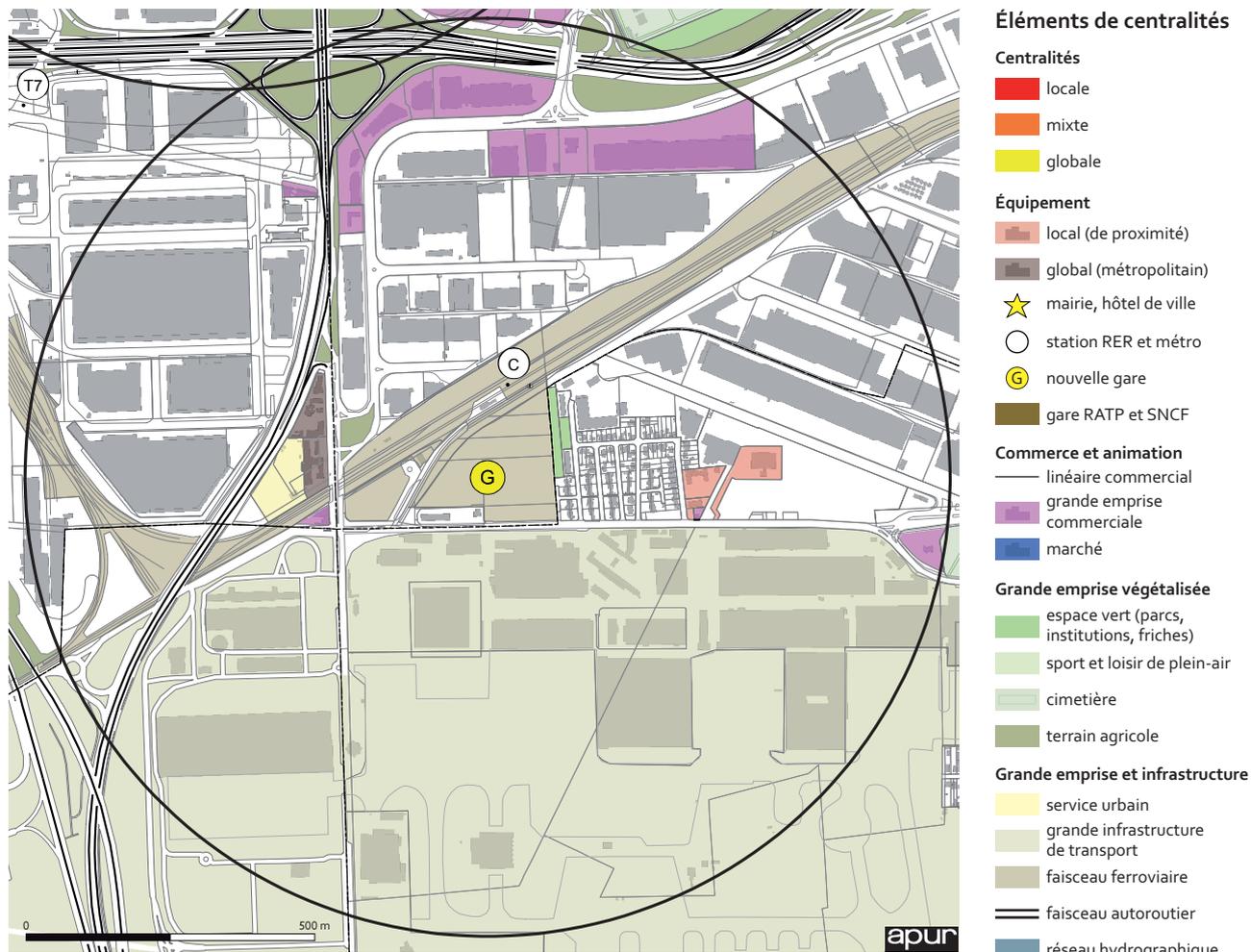
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Une centralité d'échelle internationale

Dans la partie sud du quartier de Pont de Rungis, délimitée par les voies ferrées qu'emprunte le RER C, s'étendent une partie de l'aéroport d'Orly et la zone logistique des Quinze Arpents. Dans la partie nord du quartier, délimitée par la vaste emprise nord-sud de l'autoroute A86, l'immense échangeur et le cimetière de Thiais, les entrepôts de logistique jouxtent le centre commercial de Belle Epine.



Source : Apur janvier 2015



Rue des Alouettes, Thiais



Gare RER, Pont de Rungis, Thiais

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier spécialisé dans les activités aéroportuaires, logistiques et commerciales

Le quartier de gare de Pont de Rungis remplit une fonction unique dans la métropole. Situé entre le M.I.N. de Rungis et l'aéroport d'Orly, il est spécialisé dans les activités aéroportuaires, logistiques et commerciales. Il est occupé par les entrepôts de la société Aéroports de Paris (ADP), leurs locaux de maintenance et de logistique (à l'est) et la base du personnel navigant d'Air France (à l'ouest) ; par les installations logistiques de la Sogaris qui jouxtent les entrepôts de la zone des Quinze Arpents, ainsi que par le centre commercial de Belle Epine et les autres grandes surfaces commerciales qui le bordent. Au cœur du quartier, à proximité immédiate de la gare du RER C et à terme de la ligne 14 du RGPE, se trouvent trois ensembles d'habitat collectif et un lotissement composé de petits pavillons.

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

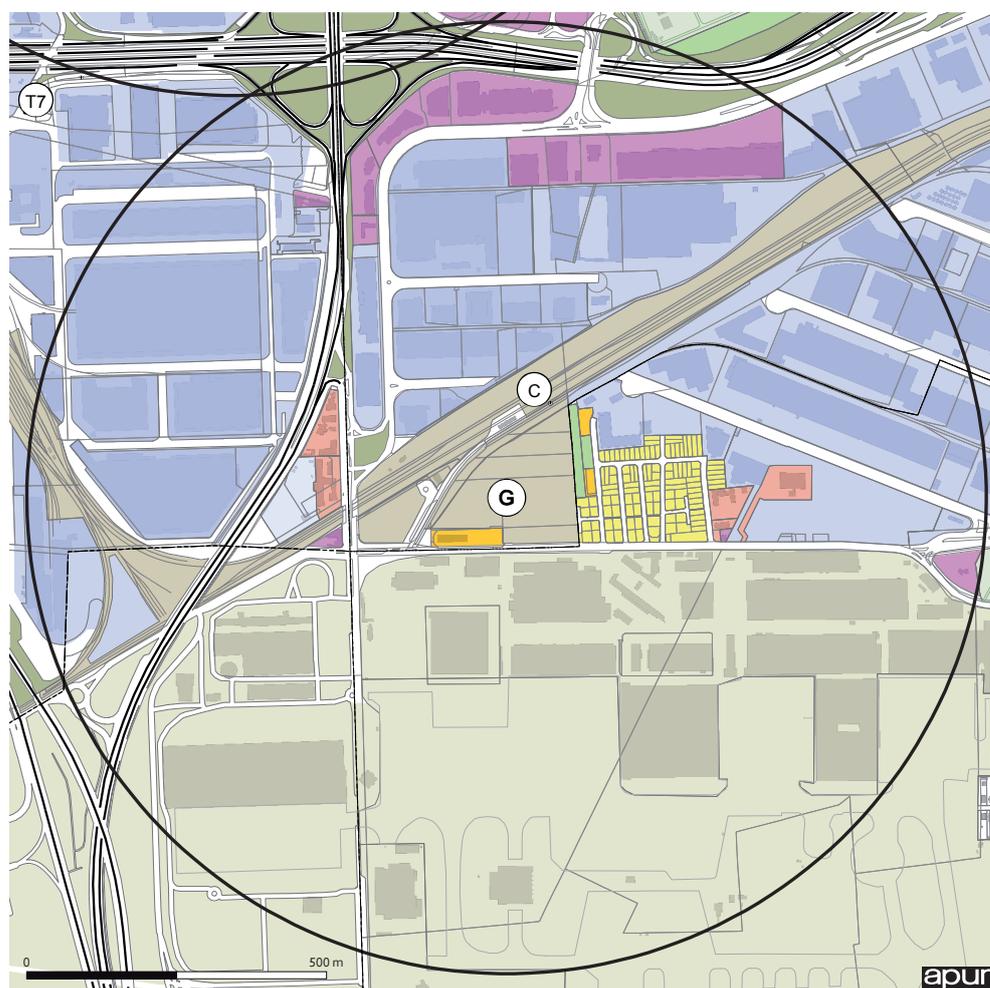
Emprise non bâtie

- 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 janvier 2015



Rue des Alouettes, Thiais



Route Charles Tillon, Orly

3.2. Une majorité de bâtiments inférieurs à 15 m de hauteur

Le quartier de Pont de Rungis étant dominé par des bâtiments de type entrepôts et hangars, les hauteurs de bâti sont en majorité peu élevées. 60 % des surfaces bâties appartiennent ainsi à des constructions dont la hauteur est comprise entre 7 et 15 mètres. Quelques bâtiments plus hauts sont à dénombrer dans la moitié sud du quartier, là où se trouvent les installations d'Aéroport de Paris: une barre de bureaux au sud-ouest ainsi qu'un hangar au sud-est dépassent les 25 m.

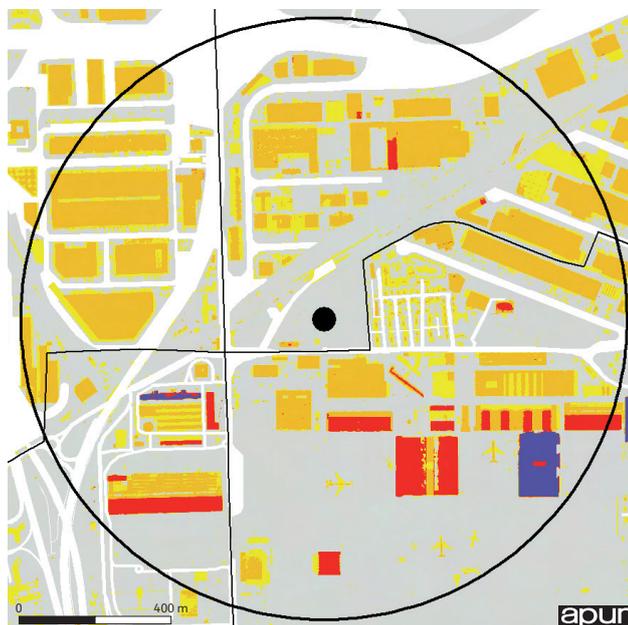
Hauteurs des bâtiments

- 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 gare de Pont de Rungis



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

3.3. Des densités bâties assez faibles et des espaces non bâtis très étendus

En raison de sa vocation aéroportuaire, routière et logistique, une grande partie du quartier de gare de Pont de Rungis est non bâtie. Dans le reste du quartier, la présence des entrepôts, des hangars, de centres commerciaux et de pavillons expliquent des densités bâties plutôt faibles, le plus souvent inférieures à 2.

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
- 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 de zones d'activités et d'infrastructures de transports

Le tissu urbain de Pont de Rungis est d'abord caractérisé par une trame viaire peu dense mais très imposante (A86, N7 et leur échangeur) et les voies du RER C et du M.I.N. de Rungis. La voirie secondaire dessert ensuite des entrepôts logistiques, les installations d'ADP (logistique, maintenance et entreposage) et également quelques commerces. À ces bâtiments de grande emprise s'ajoutent souvent des parkings et d'autres espaces vides destinés à la manœuvre des camions, ou, dans le cas d'ADP, des avions. Le quartier possède toutefois une particularité remarquable : la présence de la petite cité-jardin du Nouveau Logis, en plein cœur du quartier, constitué principalement de petits pavillons.



Pont de Rungis, Senia, cité-jardin et l'Aéroport d'Orly



Rue de Hauts Flouviars, Thiais



Rue Louis Asscher, Orly



Avenue de Fontainebleau, Thiais

3.5. Structure de la propriété foncière

Le foncier du quartier de Pont de Rungis se répartit pour l'essentiel entre un petit nombre d'acteurs, publics ou des sociétés privées dont l'État est l'actionnaire majoritaire telle que la société Aéroports de Paris (ADP), mais également RFF, l'État, l'EPA Orsa et les collectivités locales. L'EPFIF est d'ores et déjà propriétaire de plusieurs parcelles dans le quartier de gare.

Propriété foncière

- gare GPE
- périmètre 800m
- État, collectivité publique liée à l'État, enseignement supérieur
- EDF-GDF, SNCF, RFF, RATP, STIF, PAP
- Établissement public foncier
- Villes et collectivités locales
- Organisme HLM et 1%
- Propriété privée
- non renseigné

Source : fichier des propriétaires de la DGFiP au 01/01/2011



3.6. Le quartier s'est développé pendant les Trente Glorieuses

Le quartier de Pont de Rungis s'est développé dans sa majeure partie durant la deuxième moitié du XX^e siècle. La voie ferrée (Grande Ceinture) préexistait dans le quartier avant la création de la gare à la toute fin des années 1960. L'autoroute A86 et le diffuseur avec la Nationale 7 datent également de cette période (1967-1968). Les zones d'activités de la Senia, des Quinze Arpents, de la SOGARIS se sont principalement développées pendant les Trente Glorieuses, concomitamment avec l'aéroport d'Orly. Les mutations récentes sont moins nombreuses. À noter la présence la plus ancienne dans le quartier de la cité-jardin dite le Puits de Dixme, et aujourd'hui connue sous le nom de Nouveau Logis, construite au début des années 1930 par la Ligue Nationale contre le Taudis et aujourd'hui Monument Historique.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

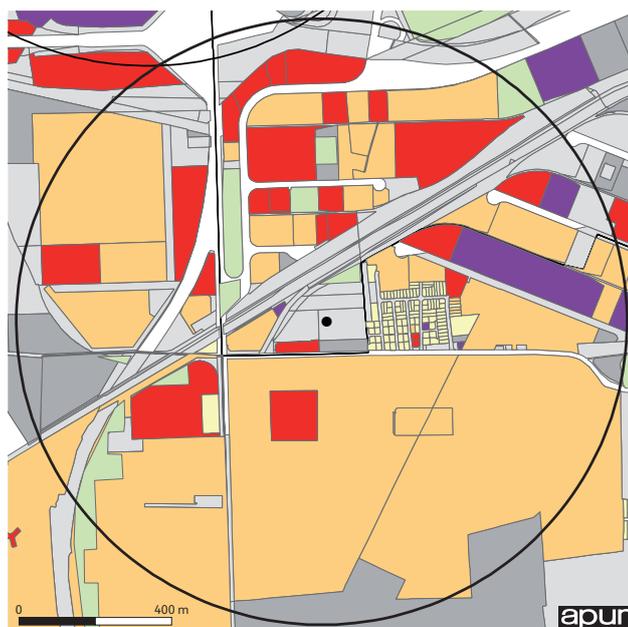
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

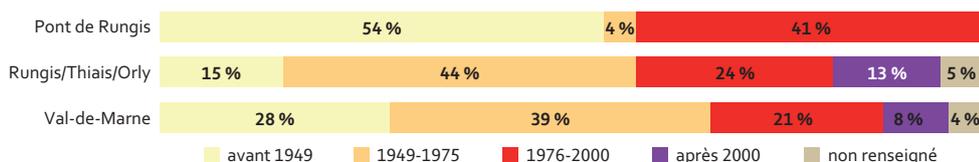
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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)

3.7. Un très faible cadre végétal

Le quartier de Pont du Rungis ne possède qu'un très faible couvert végétal (14 % de la surface du quartier). Il n'existe pas de parcs publics, à l'exception du très modeste square de jeux de la cité-jardin du Nouveau Logis, et l'essentiel des espaces végétalisés correspond à des pelouses situées soit au sein des délaissés d'infrastructures ferroviaires et routières, soit dans la zone de l'aéroport d'Orly. Ce couvert végétal modeste tient en partie aux contraintes liées au fonctionnement de l'aéroport et notamment au péril animalier.

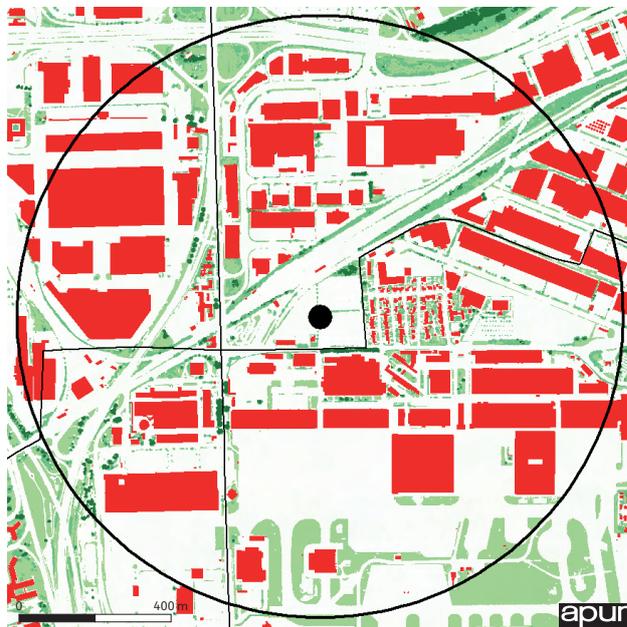
Les bâtiments et la végétation

- 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

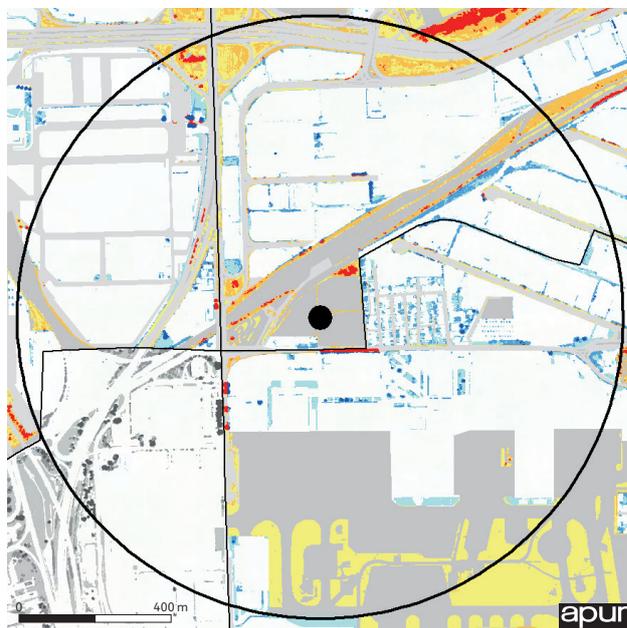
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

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



3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été révèlent l'importance des îlots de chaleur sur l'ensemble du quartier, en lien notamment avec la très faible présence de couvert végétalisé. Les zones d'activités logistiques de la SOGARIS à Rungis, autour de la rue des Alouettes à Thiais, les Quinze Arpents et de l'Aéroport d'Orly sont très minérales et construites, accentuant d'autant plus les effets de chaleur sur le quartier.

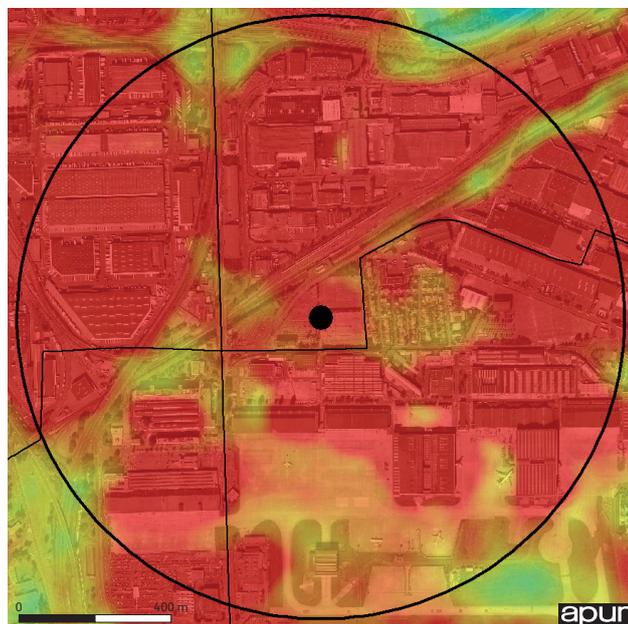
Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par certains bâtiments mal isolés, en particulier ici certains entrepôts et hangars situés dans les diverses zones d'activités à travers le quartier.

Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que d'autres technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier.

Thermographie d'été
(température au sol,
le 20/08/10 à 10h30)



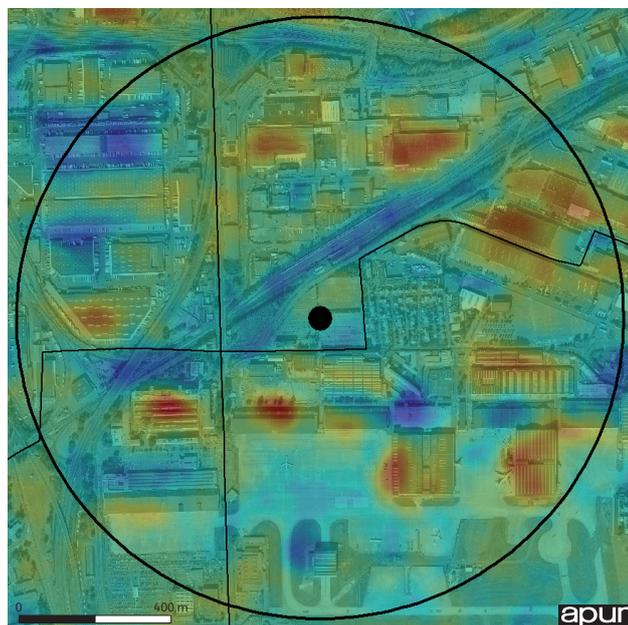
Source : LANDSAT - 2010



Thermographie d'hiver
(température au sol,
le 14/01/12 à 10h00)



Source : LANDSAT - 2012



Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques dans les limites de règles fixées par la DGAC pour ne pas gêner la visibilité des pilotes au moment des décollages et atterrissages. Les nombreux entrepôts du quartier possèdent de vastes toitures plates et présentent ainsi un potentiel non négligeable en vue de l'installation de panneaux photovoltaïques. À noter que les toitures des pavillons, malgré leur petite taille, peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition. Peu de parcelles sont concernées dans le quartier, à l'exception des pavillons de la cité-jardin et de quelques autres parcelles d'activités. Le réseau de chaleur de Rungis géré par la Semmaris et celui de l'Aéroport d'Orly géré par ADP ont été interconnectés et desservent les installations de l'aéroport, les secteurs d'activités de part et d'autre des voies ferrées ainsi que la cité-jardin. La carte ci-dessous ne présente que des données partielles, mais l'essentiel du quartier est couvert par un réseau de chaleur. En effet un puit de géothermie profonde présent dans l'opération Cœur d'Orly permet déjà d'alimenter les bâtiments existant (aérogares) et ceux du projet à venir.

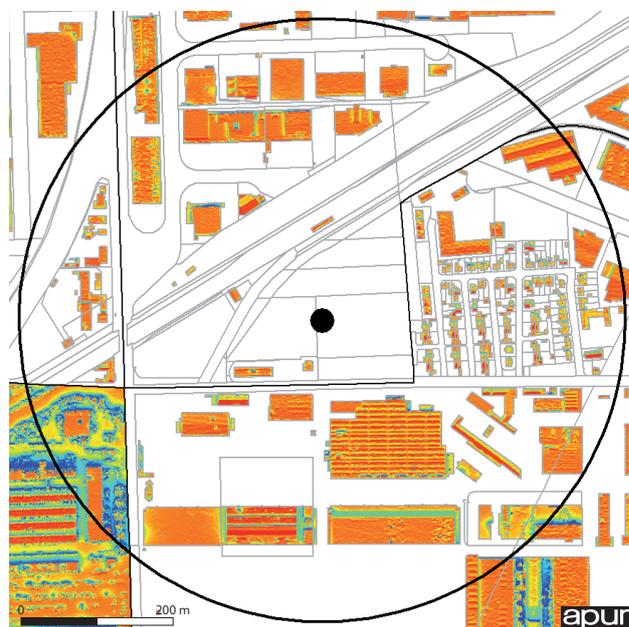
L'immeuble de logements collectifs de la route Charles Tillon est identifié comme susceptible d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Cette parcelle a été pointée car elle possède un groupement de 25 logements ou plus. Il pourrait ainsi voir ses besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



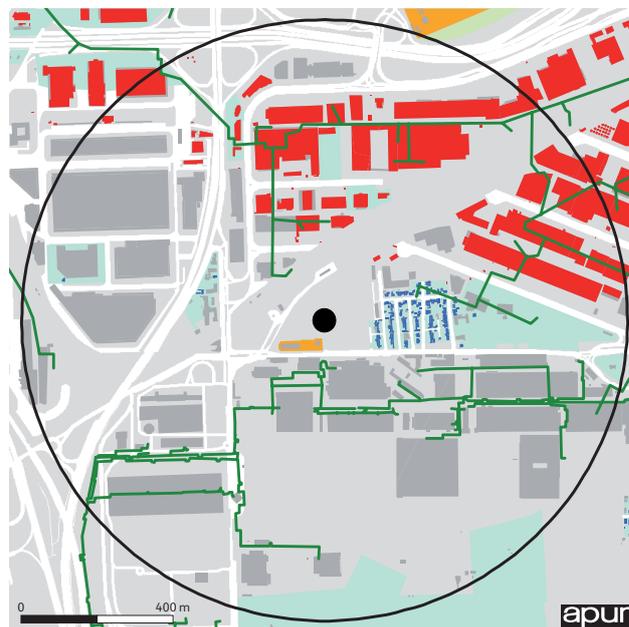
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



Synthèse des potentiels de développement des ENR et des réseaux de chaleur

- gare
- périmètre 800m
- parcelles potentiellement éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau SIAPP (200m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

Sources : Apur d'après Insee Recensement 2010, DGFIP 2011, SIAPP 2012, BRGM/CPCU 2013



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

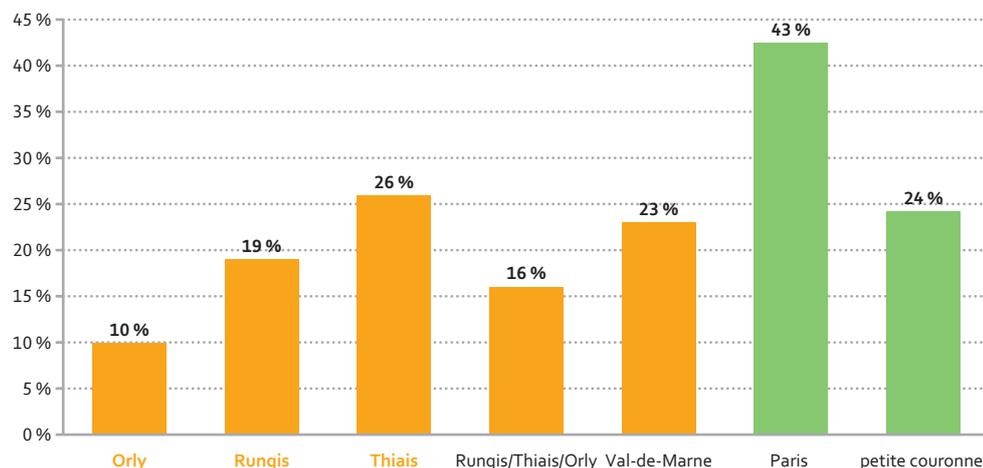
4.1. Un quartier qui regroupe moins de 400 habitants

Le quartier de Pont de Rungis ne comporte qu'un petit nombre de logements et moins d'habitants encore (moins de 400 personnes au total). Il n'est donc pas pertinent de faire des exploitations statistiques sur un aussi petit effectif. Les communes de rattachement de cette gare, Thiais, Rungis et Orly regroupent 55 000 habitants et se distinguent par des profils différents. Les taux d'emploi d'Orly et de Rungis sont élevés, ce qui n'est pas le cas à Thiais. En revanche dans cette commune la croissance de la population entre 1999 et 2010 a dépassé 17 % (contre 5 % seulement dans les deux autres communes). Autre différence : 10 % des actifs qui résident à Orly sont cadres (contre 19 % à Thiais et 26 % à Rungis) et les actifs de cette commune sont très fortement touchés par le chômage.

	Orly	Rungis	Thiais	Thiais/ Rungis/Orly	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	21 714	5 669	27 696	55 078	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 4,8 %	+ 5,0 %	+ 17,1 %	+ 4,7 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	26,7 %	22,9 %	23,8 %	17,1 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	11,9 %	8,9 %	13,0 %	12,1 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	21 166	26 807	11 466	59 439	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	9,5 %	25,6 %	19,2 %	16,5 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	62,8 %	35,7 %	46,0 %	50,8 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	2,10	8,13	0,77	2,10	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	24,8 %	5,8 %	14,0 %	17,2 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	17,3 %	6,4 %	10,1 %	12,3 %	11,3 %	11,0 %	12,5 %

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

Part des cadres dans la population active

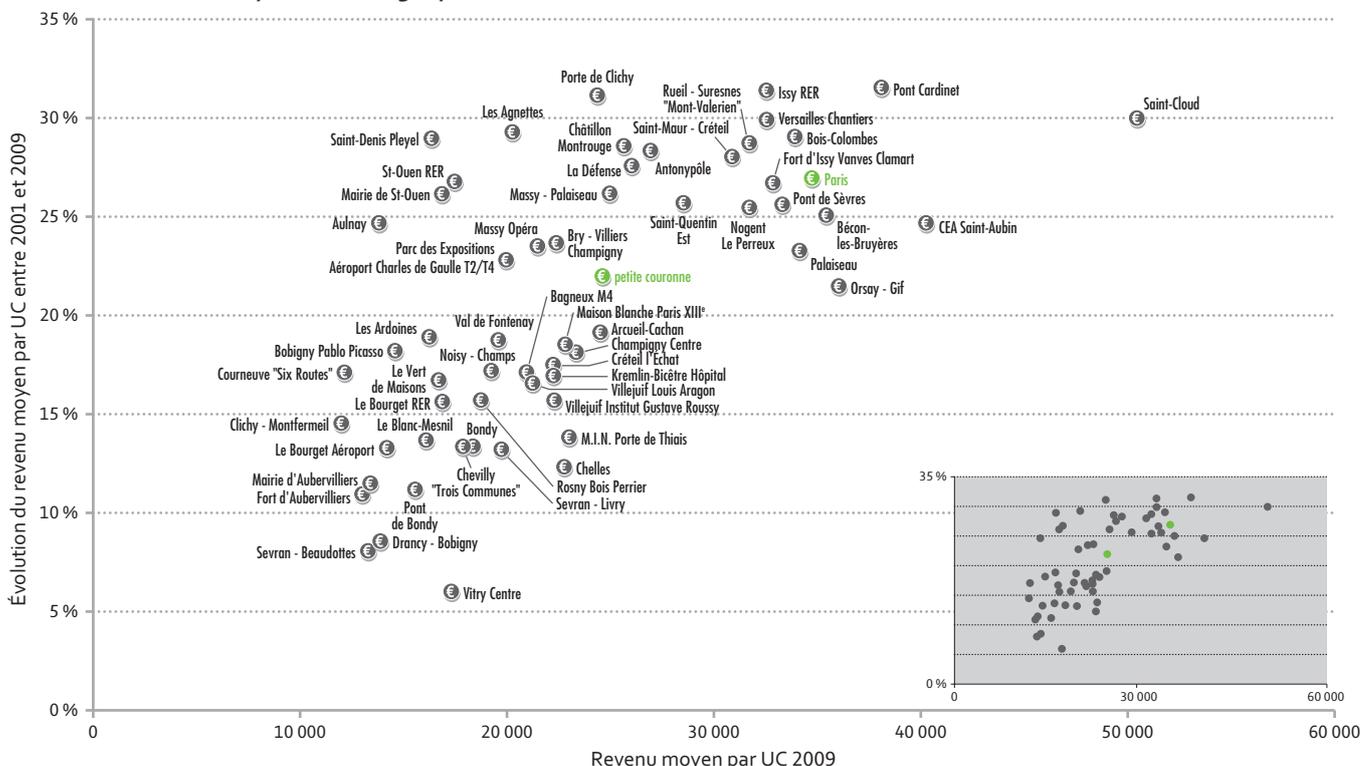


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Différents niveaux de revenu pour les ménages des communes de rattachement de la gare

Les statistiques concernant le revenu des ménages du quartier de Pont de Rungis ne peuvent pas être exploitées. À l'échelle des communes, le revenu annuel moyen des ménages d'Orly est le plus bas (17 700 € par an et par UC), il est de 24 200 € à Thiais, en progression de 18 % dans ces deux communes (entre 2001 et 2009). Le revenu moyen des ménages qui habitent Rungis est plus élevé, environ 30 000 € (+ 11,3 % entre 2001 et 2009).

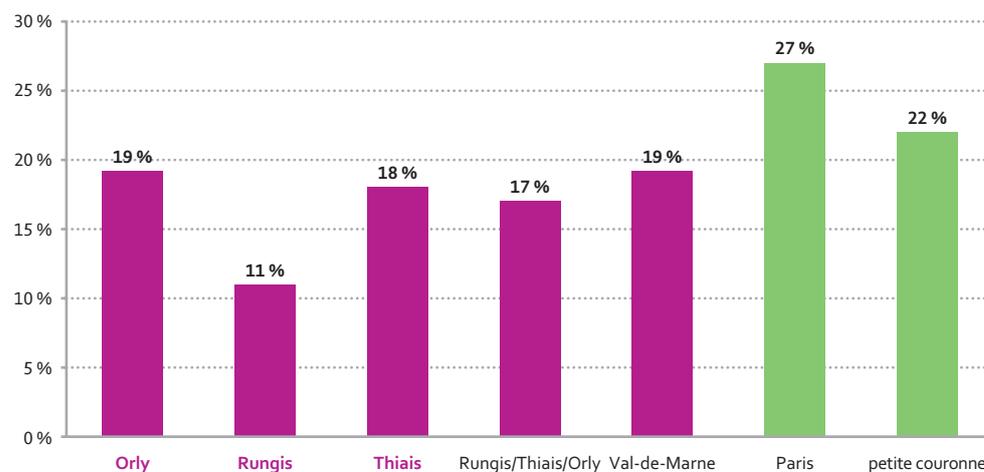
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Pont de Rungis, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Câlcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

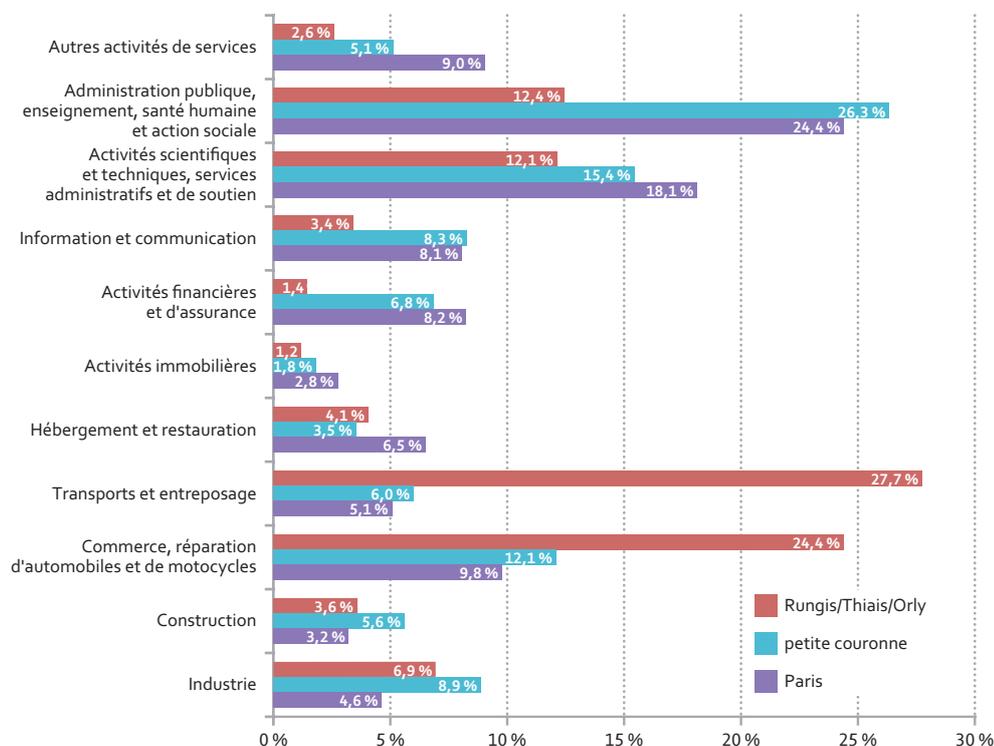


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Une majorité d'emplois dans les secteurs du transport, de l'entreposage et du commerce

Dans les trois communes de rattachement de la gare RGPE de Pont de Rungis, Rungis, Thiais et Orly, la majorité des emplois appartiennent aux secteurs d'activités des transports et de l'entreposage (28 %) et du commerce (24 %), dans des proportions largement supérieures à celles observées à l'échelle de la petite couronne. Ces chiffres se reflètent dans le périmètre du quartier de gare, avec la présence de nombreux entrepôts et de l'aéroport d'Orly.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de les communes de Rungis/Thiais/Orly

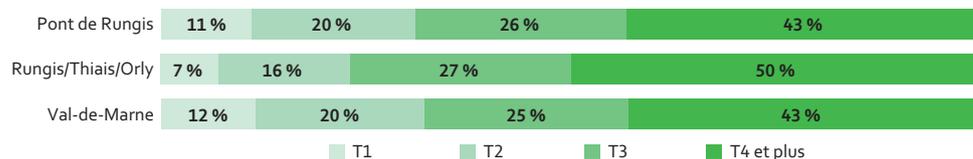


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Très peu de logements dans le quartier de gare

Le quartier de gare de Pont de Rungis ne compte que 320 logements privés situés dans la cité-jardin du Nouveau Logis et jouxtant la route Charles Tillon. Une petite moitié correspond à des pavillons (140), le reste des logements, des studios exclusivement, se répartissant entre trois ensembles d'habitat collectif.

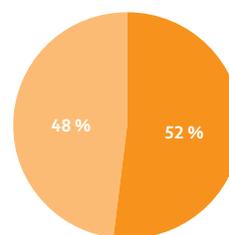
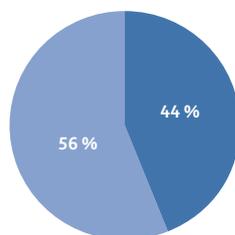
Répartition des types de logements



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

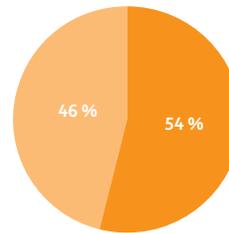
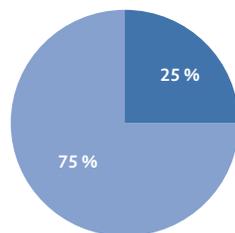
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

Pont de Rungis

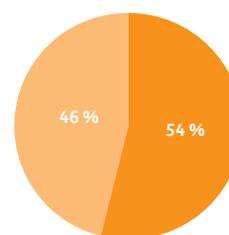
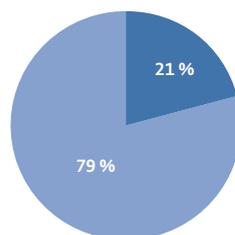


- logement collectif
- logement individuel
- propriétaires
- locataires

Rungis/Thiais/Orly



Val-de-Marne

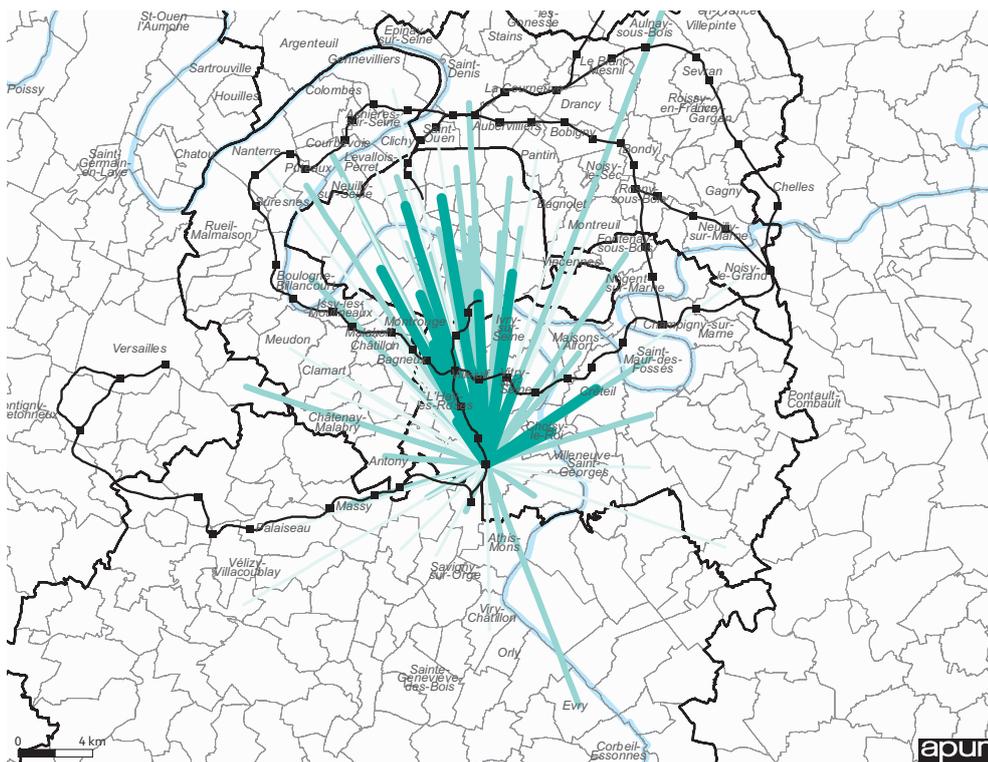


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail révélant la forte attractivité des trois communes en termes d'emploi

29 % des actifs résidant à Rungis, Orly ou Thiais y travaillent également. Ceux qui se déplacent dans d'autres communes pour travailler se rendent principalement vers Paris et les communes situées autour de la RN7, ainsi qu'à Créteil ou Choisy-le-Roi. Les oursins mettent néanmoins largement en évidence le vaste pôle d'emploi constitué par ces trois communes, dans la mesure où la carte des déplacements domicile-travail des actifs travaillant à Rungis, Orly ou Thiais montre la provenance de nombreux actifs depuis des communes situées dans l'ensemble de la métropole et particulièrement au sud de celle-ci.



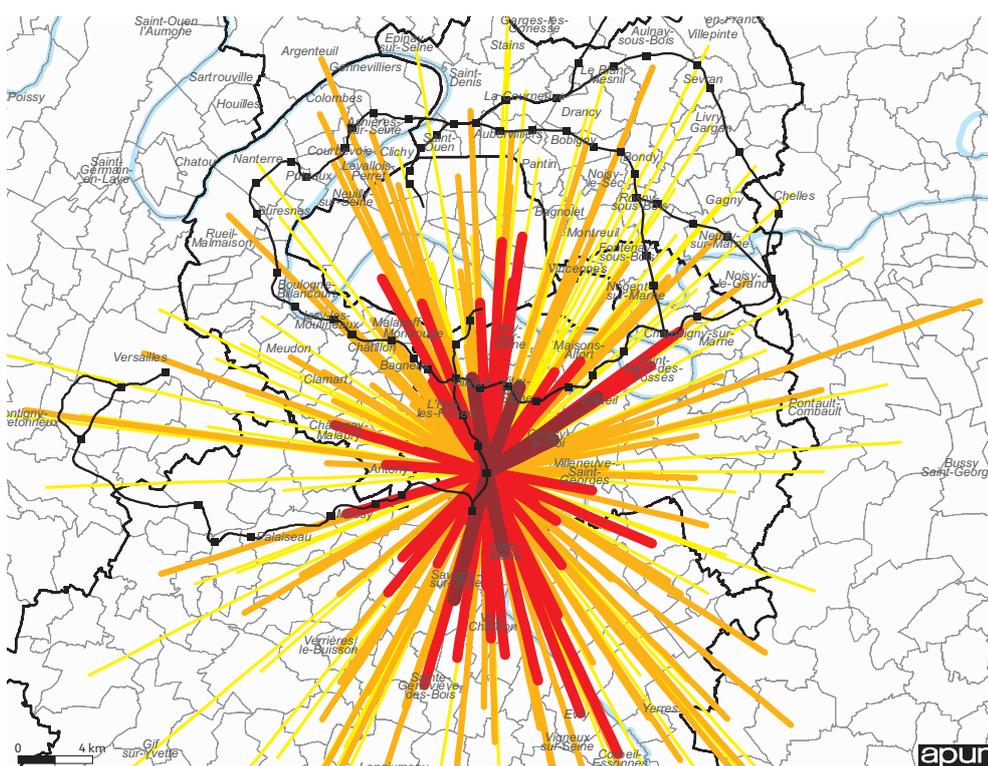
Où travaillent les actifs habitant à Rungis, Thiais et Orly

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 Rungis, Thiais et Orly

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

7 201 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Rungis, Thiais et Orly. Ils représentent 28,5 % de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Le RGPE étendra nettement l'accessibilité au territoire métropolitain

La gare RGPE de Pont de Rungis sera créée en interconnexion avec celle du RER C. Aujourd'hui, grâce à cette dernière, il est possible d'atteindre la moitié sud de Paris et une partie du sud de la métropole via un trajet de 45 minutes en transports en commun. Avec l'arrivée du RGPE et lorsque le réseau sera achevé à l'horizon 2030, le territoire métropolitain accessible sera plus que triplé (+ 215 %), de même que les emplois projetés (+197 %), incluant ainsi la quasi totalité de Paris, l'ouest et le sud-est de la métropole.

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

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

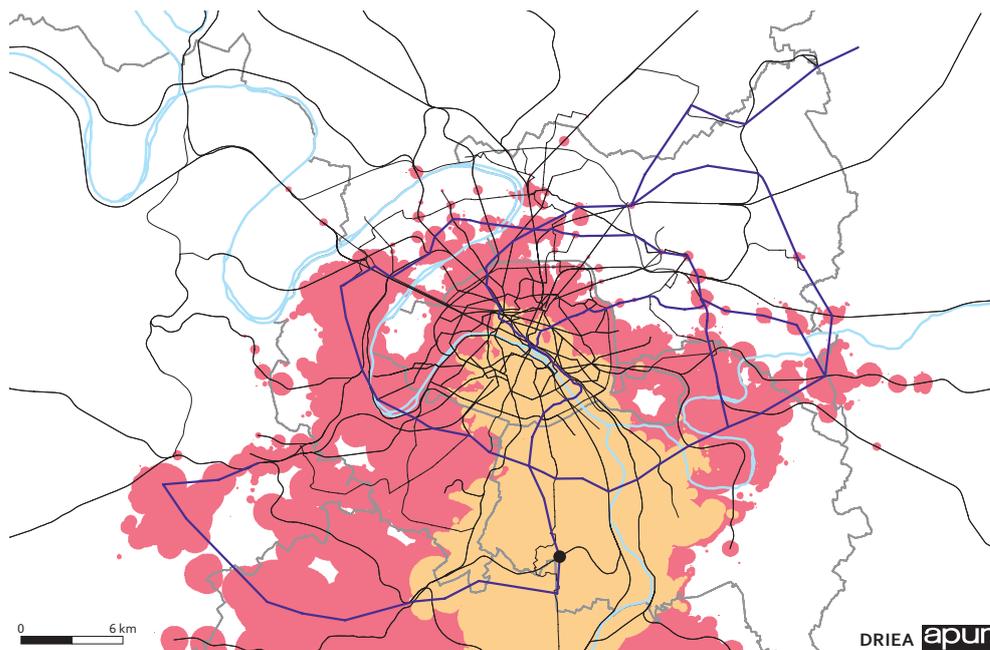
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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 Pont de Rungis pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 215 %
Emplois : + 197 %



5.3. Une accessibilité très partielle dans un quartier particulier

Le quartier de Pont de Rungis dispose d'une trame viaire peu développée et constituée principalement de voies peu destinées à accueillir du trafic piéton. Il existe de nombreuses coupures urbaines liées aux infrastructures routières et ferroviaires et la plupart des activités présentes sur le quartier sont a priori liées à des déplacements en voiture ou camion. La cité-jardin ou le secteur de l'aéroport de Paris sont accessibles via un trajet de 500 m à pied en suivant la trame viaire existante. Les zones d'activités du nord du quartier, ainsi que les entrepôts de la SOGARIS sont en principe accessibles depuis la gare mais le trajet à pied via la RN7 n'est pas confortable pour le piéton.

Le réseau cyclable dans un rayon de 2 km autour de la gare de Pont de Rungis n'est pas développé actuellement, en particulier depuis l'est du quartier, vers Orly, où le rabattement cyclable depuis la ville pourrait être pertinent. Il existe néanmoins une voie cyclable reliant l'aéroport depuis l'embranchement entre la D136 et la RD7.

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



0 400 m

apur

Note de lecture :

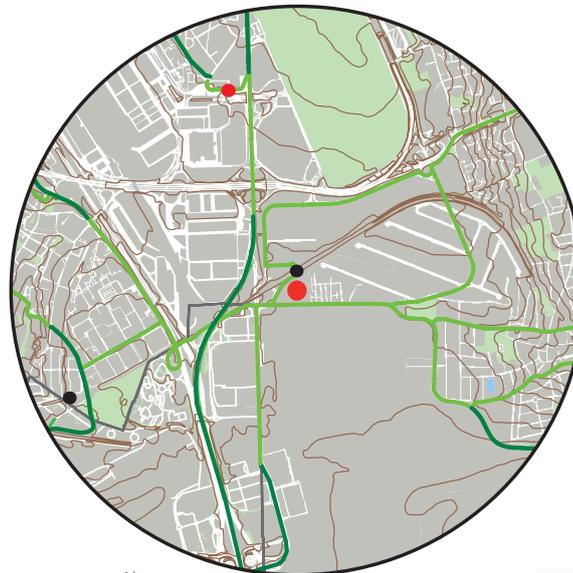
Accessibilité piétonne à 500 m :
Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 5 minutes environ depuis la gare du Grand Paris

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

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 77 2013, commune de Chelles



0 1 km

apur

Note de lecture :

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

L'offre en termes de réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare apparaît structurée en lien avec la desserte des pôles d'emploi d'Orly et Rungis (depuis Vitry-sur-Seine, Massy-Palaiseau ou Antony), ainsi que de l'aéroport (bus vers les terminaux ouest et sud). La faible densité de la trame viaire et les axes très structurants présents dans le quartier expliquent les fortes fréquences de passage des bus observées sur certains axes à l'heure de pointe.

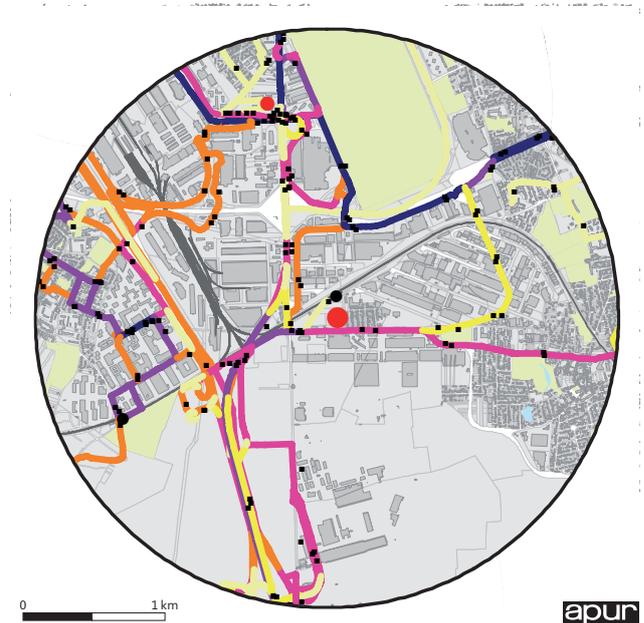
Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 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

Note de lecture : Les données exploitées datent d'avant la mise en service du tramway T7 en novembre 2013.



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

6.1. À l'échelle du quartiers, des constructions de surfaces d'activités uniquement

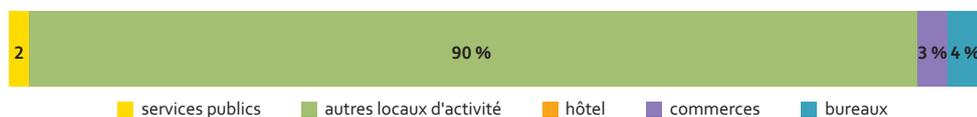
Aucun logement n'a été autorisé dans le quartier de gare entre 2000 et 2012. Et un peu moins de 300 logements ont été autorisés en moyenne chaque année dans les trois communes de Thiais, Orly et Rungis au cours de la même période. Cela représente un total de 276 000 m². Si aucun logement n'a été créé dans le quartier de gare, de nouvelles surfaces d'activités y ont été autorisées. Elles représentent une surface totale limitée d'environ 24 200 m² entre 2000 et 2012, consacrés pour moitié à des activités de type industriel (50 %) et de nouveaux entrepôts (40 %). À l'échelle des 3 communes de rattachement de la gare, Thiais Rungis et Orly, le total des surfaces d'activités autorisées est important, supérieur à 520 000 m², c'est-à-dire deux fois le total des surfaces de logement autorisées au cours de la même période dans ces 3 communes.

Construction (2000-2012)	Pont de Rungis	Thiais/Rungis/Orly
Surface de logements autorisés (m ²)		275 730
dont m ² logements sociaux (en %)		29 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012		285
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012		272
Taux de construction		18 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	14 695	523 149

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.

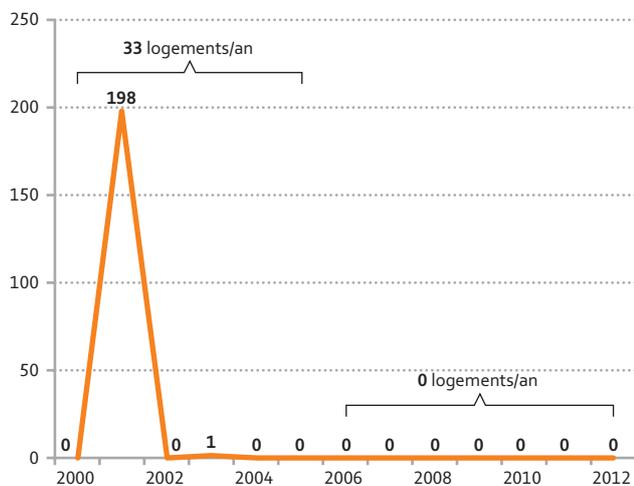
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Pont de Rungis (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

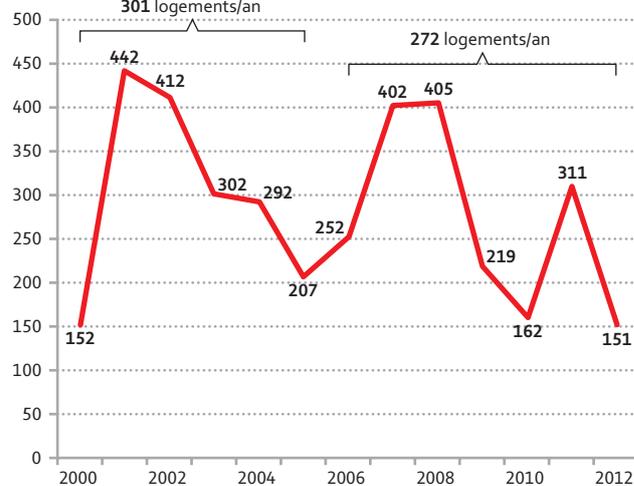
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Pont de Rungis



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Communes de Rungis/Thiais/Orly



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des opérations de construction de locaux d'activité de grande taille

La carte représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 fait apparaître les quelques petites opérations de logements dans la cité-jardin, bien qu'il ne s'agisse pas nécessairement de création de nouveaux logements. Les permis autorisés de locaux d'activités, sans être nombreux, sont de plus grande importance, particulièrement au sud du quartier, dans le secteur de l'Aéroport d'Orly. Une grande opération est également à souligner du côté de la zone d'activités des Quinze Arpents, ainsi que quelques petites opérations dans les diverses autres zones d'activités.

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

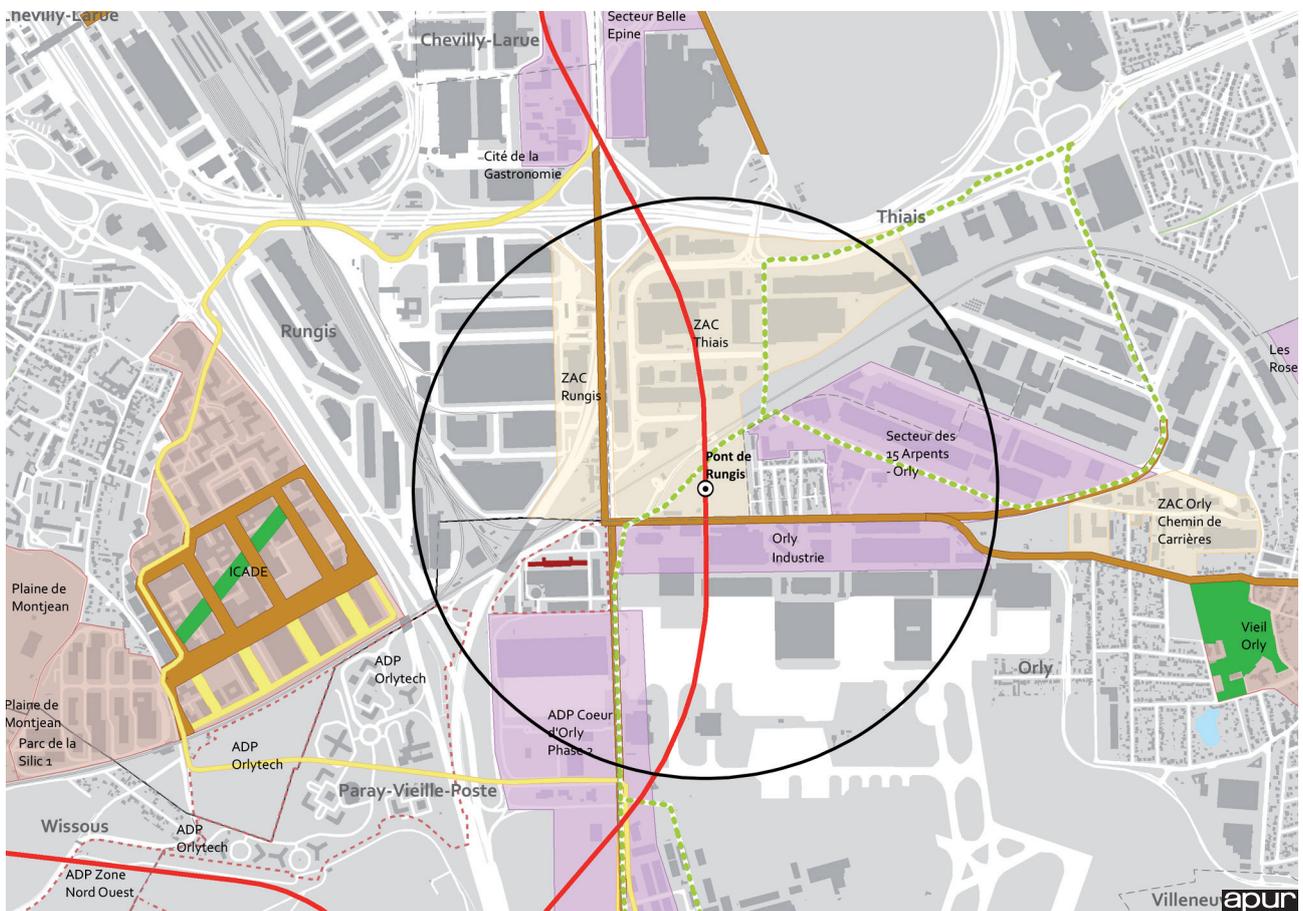
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



prévue pour après 2020) se situe dans le quartier de Pont de Rungis et constitue de fait la zone la plus éloignée des terminaux de l'aéroport. Sur l'ensemble de l'opération, l'objectif y est néanmoins de créer un quartier d'affaires sur une surface de 130 hectares, pour lequel des fonctions diversifiées seront proposées. Sont ainsi prévus 34 000 m² de commerces et services, lesquels incluront notamment 7 000 m² de commerces alimentaires, 9 000 m² de boutiques, 8 000 m² de centre commercial et 2 500 m² de restaurants. 18 000 m² seront consacrés à l'offre hôtelière (un hôtel 4 étoiles et plusieurs établissements neufs ou rénovés) pour une capacité de 1 200 chambres. Un centre international de congrès et d'expositions de 20 000 m² est également prévu. Quant à la desserte en transports en commun additionnelle au RGPE et au RER, le Tramway T7 circule d'ores et déjà en marge sud du quartier et au sein même de l'opération Cœur d'Orly.

En plus de la gare de la ligne 14 du RGPE, plusieurs projets de transport sont à l'étude dans le quartier. Un TCSP Senia-Orly traverserait les quatre communes de Thiais, Rungis, Orly et Paray-Vieille-Poste sur 7 km environ afin de desservir l'ensemble des secteurs stratégiques de développement mentionnés ci-dessus (Senia, Quinze Arpents, Cœur d'Orly) ainsi que la ZAC Orly chemin des Carrières. Un autre projet concerne « l'interconnexion sud » du TGV, à l'étude par SNCF Réseau, à savoir la création d'une gare TGV de correspondance à l'horizon 2030, dont l'emplacement à Pont de Rungis ou à l'aéroport d'Orly reste à confirmer.



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

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	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
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
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-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, 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 minutes	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

ADP	Aéroports de Paris
ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ENR	Énergies Renouvelables
EPFIF	Établissement public foncier d'Ile-de-France
EPA Orsa	Établissement Public d'Aménagement Orly Seine Amont
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
SIAPP	Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne
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
UC	Unité de consommation
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 Pont de Rungis — Ligne 14

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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

Les monographies des quartiers de gare des lignes 15 sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces deux lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 14, dont Pont de Rungis fait partie.