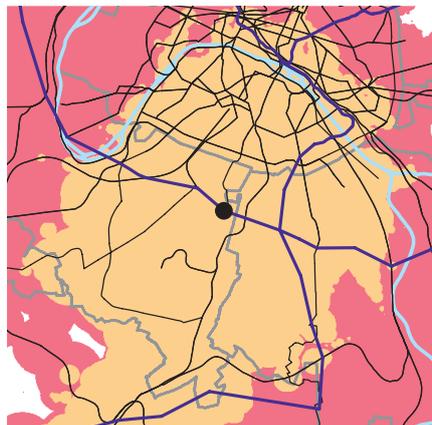
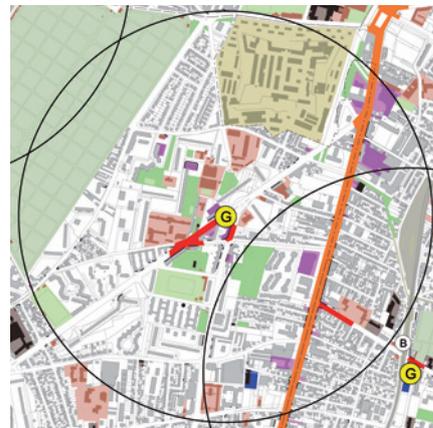


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Bagneux M4 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

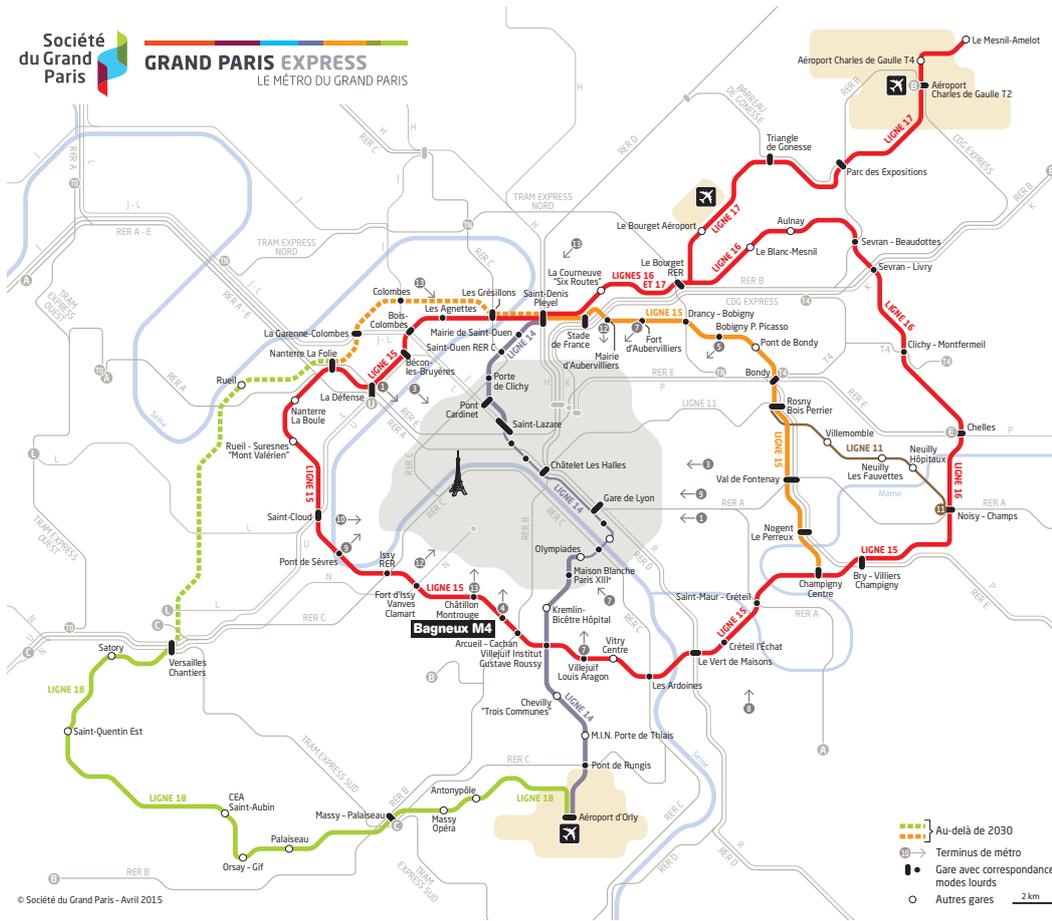
Mise en page : Apur

www.apur.org

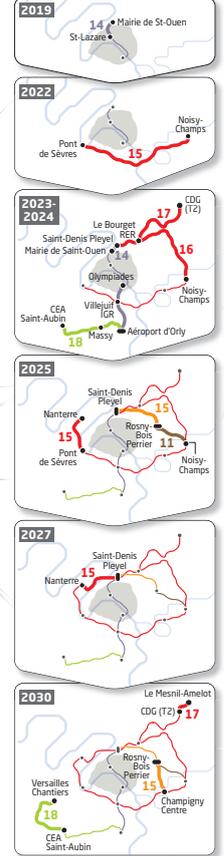
Sommaire

Préambule	1
Introduction	3
1. Un quartier dense en population.....	5
2. Une centralité locale peu valorisée à l'endroit de la future gare.....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	7
3.1 Un quartier mixte	7
3.2 Un quartier où émergent de hauts immeubles de logements collectifs	8
3.3 Des densités élevées, en dehors des secteurs pavillonnaires.....	8
3.4 Un tissu de grands ensembles.....	9
3.5 Une expansion du quartier continue durant le xx ^e siècle.....	9
3.6 Des espaces verts à valoriser.....	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 populaire où la moitié des actifs résidant sont employés ou ouvriers.....	12
4.2 Le revenu moyen des ménages du quartier est plus modeste que dans l'ensemble de la petite couronne.....	13
4.3 À Bagneux, une forte présence des métiers liés à l'administration, l'enseignement, la santé et la communication.....	14
4.4 La moitié des logements du quartier sont des logements sociaux.....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1 Des déplacements domicile-travail de relativement courte distance vers Paris et les communes limitrophes	16
5.2 Une accessibilité au territoire métropolitain nettement améliorée	17
5.3 La moitié des déplacements domicile-travail effectués en transports en commun.....	18
5.4 L'accessibilité du quartier plutôt bien structurée	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1 Un rythme de construction de logements ou de surfaces d'activités très modéré	20
6.2 Peu d'opérations de grande taille	21
6.3 La mutation du quartier accompagne l'arrivée des gares.....	22

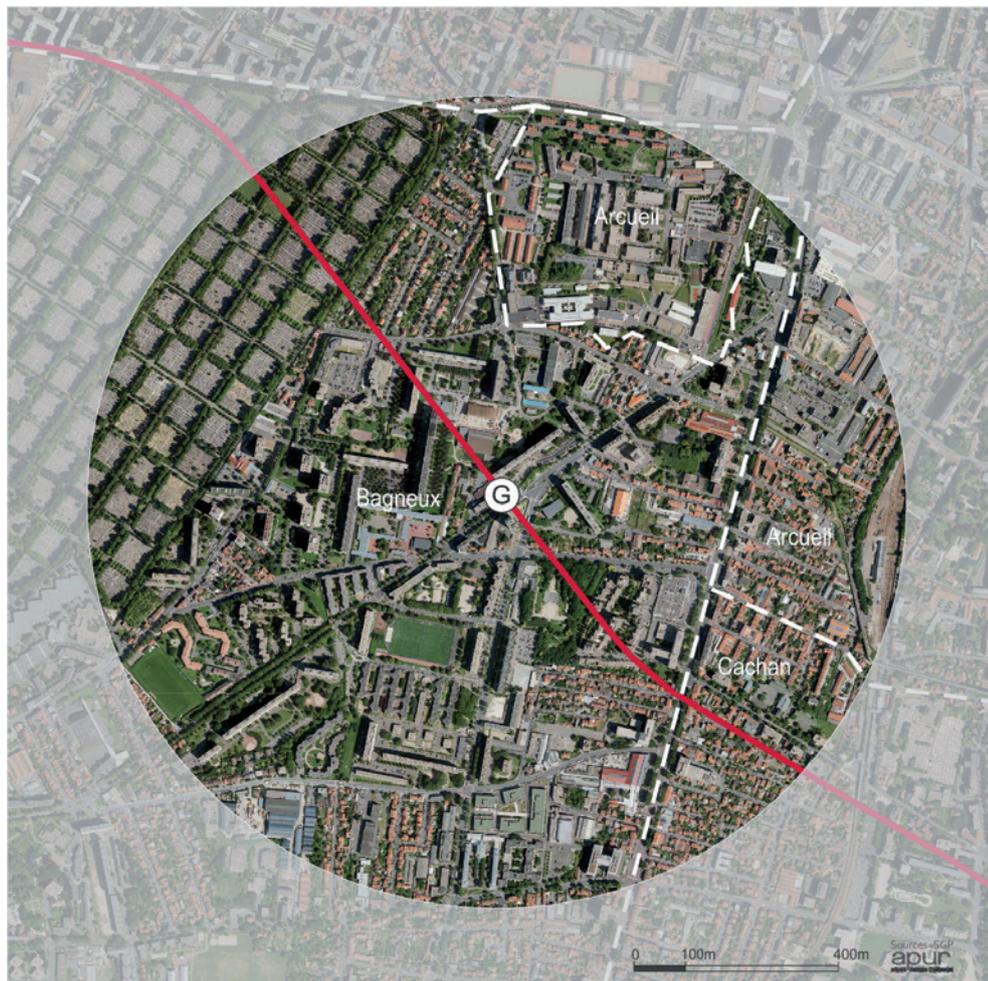
LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015



Gare : Bagneux M4

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune de Bagneux

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

PLU de Bagneux adopté le 31 janvier 2006, révision lancée le 24 juin 2014

PLU d'Arcueil adopté le 27 juin 2007

PLU de Cachan adopté le 12 décembre 2013

PLU de Montrouge adopté le 19 décembre 2007

© InterAtlas,SGP

0 100m 400m Sources:SGP apur

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 territoriaux (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.

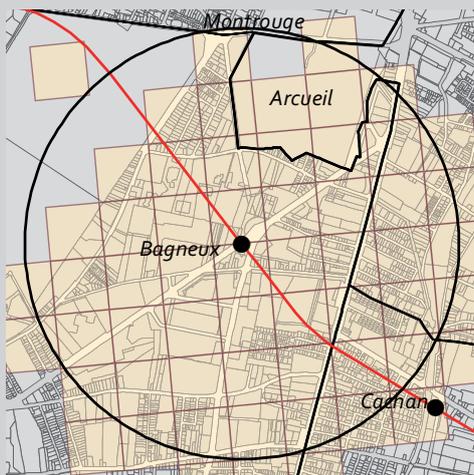
Définition du quartier de gare

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 15 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 mètres autour de la gare.

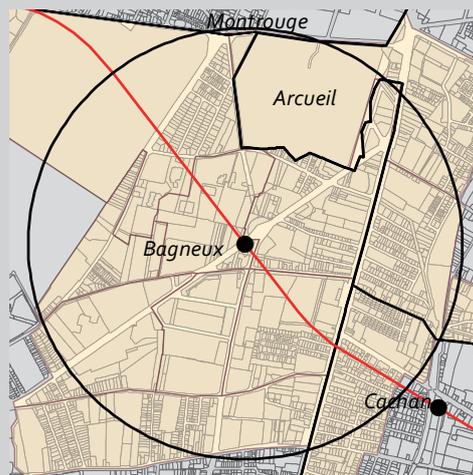
Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur quatre communes (Bagneux, Arcueil, Cachan et Montrouge), seule la commune de Bagneux a été retenue 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 BAGNEUX M4



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 Bagneux M4, réalisée en liaison avec les services de la ville de Bagneux.

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

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

Les indicateurs

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

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

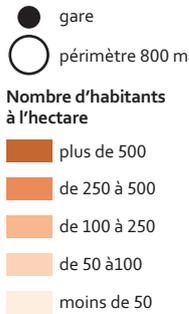
L'observatoire est ainsi :

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

1. Un quartier dense en population

24 000 personnes résident dans le quartier de gare de Bagneux M4, soit une densité élevée qui s'approche de 100 habitants à l'hectare. Les densités les plus fortes correspondent aux ensembles d'habitat collectif situés à l'ouest de la nouvelle gare. En revanche le quartier ne regroupe que 30 emplois à l'hectare, ce qui explique que le taux d'emploi soit assez faible : 0,6 contre 0,5 dans la commune de Bagneux, mais 0,9 en moyenne dans les 3 départements de petite couronne.

Densité de population



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

Source : Fichier fiscal Insee 2010

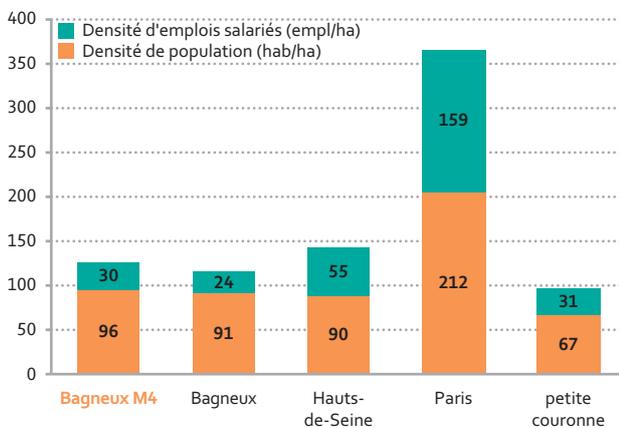


Population et emplois dans le quartier de Bagneux M4

Bagneux M4	Population	Emplois
Quartier	24 036	7 906
2 km	164 625	88 365
4 km	713 254	323 937

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

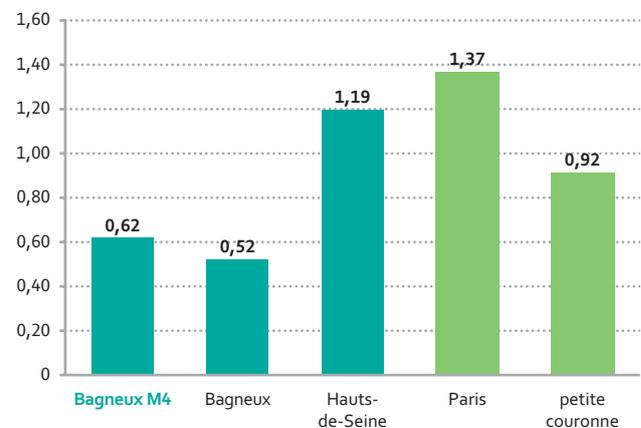
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

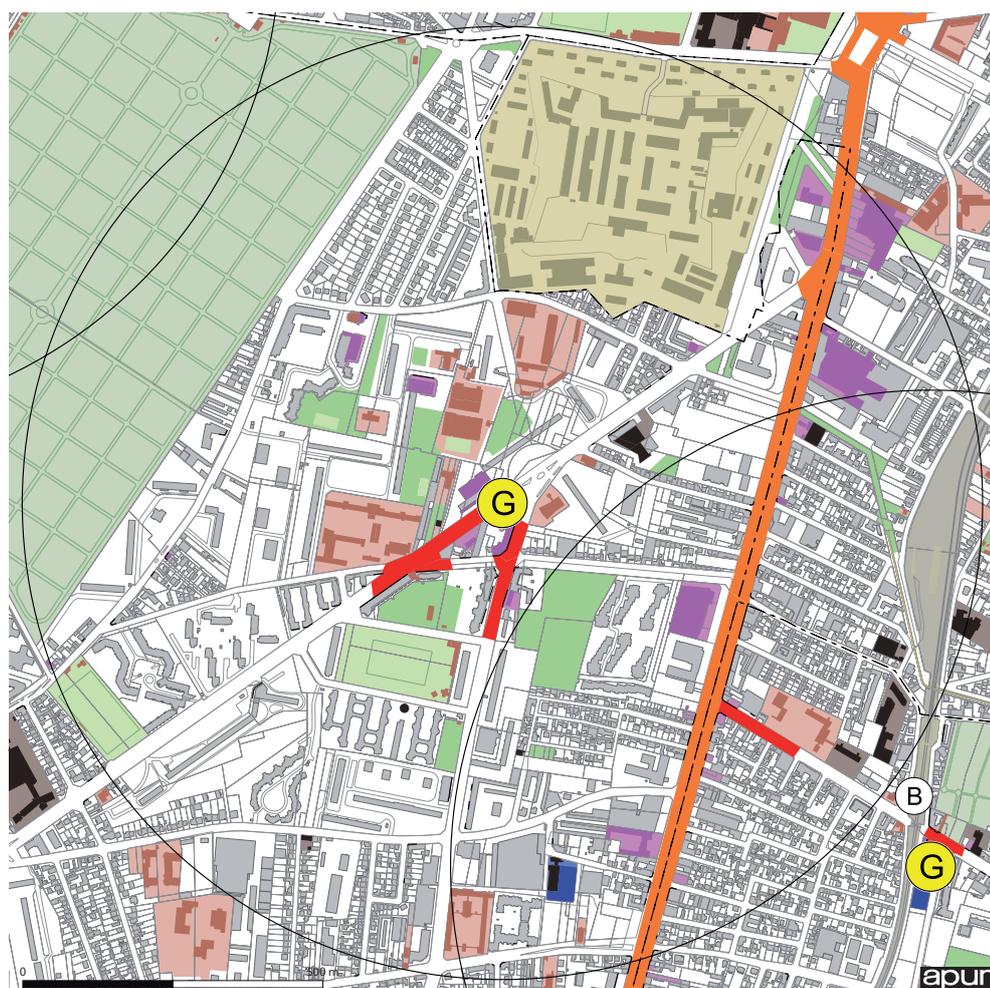
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Une centralité locale peu valorisée à l'endroit de la future gare

Le quartier de gare est bordé par deux grandes emprises d'équipement qui créent d'importantes coupures urbaines: le cimetière parisien de Bagneux à l'ouest et le Fort de Montrouge au nord. L'avenue Aristide Briand (RD 920) qui délimite les territoires administratifs de Bagneux, Arcueil et Cachan, concentre la majeure partie des activités et commerces de ce quartier avant de rejoindre, au nord, la Place de la Vache Noire et son grand centre commercial. Autour de la future station de Bagneux M4, entre le carrefour formé par l'avenue Henri Barbusse et la rue de Verdun et le Rond-Point des Martyrs de Châteaubriant, quelques équipements et commerces de proximité définissent une petite centralité locale.



Source : Apur mars 2014



Avenue Henri Barbusse, Bagneux



Avenue Aristide Briand, Cachan

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1 Un quartier mixte

Hormis quelques îlots de logements pavillonnaires entre le Fort de Montrouge et le cimetière parisien de Bagneux, la moitié nord du quartier de Bagneux M4 est dominé par du logement collectif discontinu correspondant à plusieurs grands ensembles, entre lesquels viennent s'intercaler des équipements scolaires et sportifs ainsi que de quelques parcs. Dans la moitié sud, aux abords et le long de l'Avenue Henri Barbusse, le tissu est plus mixte, fait de petites parcelles d'activités, bureaux, commerces, logements collectifs. Dans la partie sud-est du quartier, en allant vers la station du RER B « Arcueil-Cachan », le tissu reste mixte le long de la RD20 et les parcelles de logement collectif laissent place à des secteurs d'habitat pavillonnaire.

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



Avenue Aristide Briand, Bagneux



Grand ensemble de la Madeleine, allée de la Madeleine, Bagneux

3.2 Un quartier où émergent des immeubles de logements collectifs

Les statistiques de répartition des surfaces bâties selon leur hauteur mettent en évidence une très large proportion de surfaces bâties de faible hauteur (83 % de moins de 15 m). Or, le quartier présente de nombreux bâtiments hauts – et de grande emprise – correspondant pour la plupart d’entre eux à de l’habitat collectif. Ainsi on citera les 4 tours de la Cité Anatole France, la tour Pasteur et celles de la Mégisserie (plus de 37 m), les grands ensembles de la Pierre Plate, la Madeleine ou Pervenche Mégisserie (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 Bagneux M4



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

3.3 Des densités élevées, en dehors des secteurs pavillonnaires

Le quartier de Bagneux M4 présente des densités bâties élevées dans la majeure partie du quartier, à l’exception des zones pavillonnaires. Les densités bâties des secteurs de grands ensembles, dont le parcellaire a été remembré en fonction des implantations de bâtiments, sont supérieures à 1, voire parfois à 3. Les abords de la RD 920 dans la partie nord-est du quartier se caractérisent par un front bâti dense.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

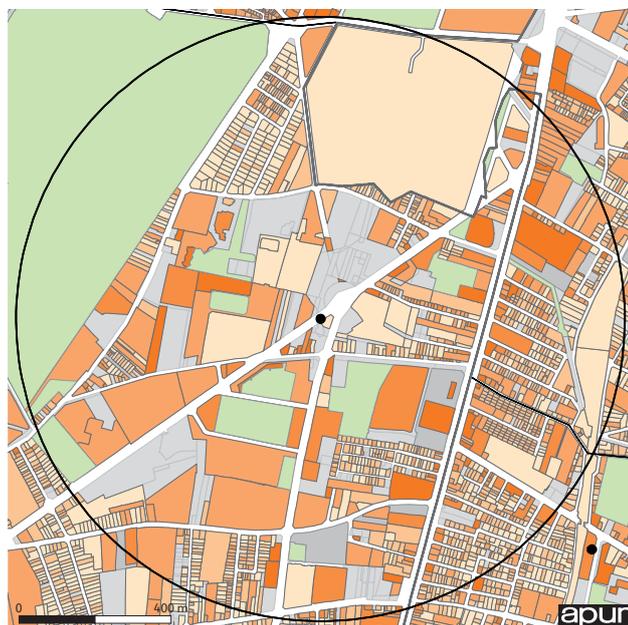
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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 de grands ensembles

Le quartier est structuré par trois axes principaux : la RD920 et les avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur. Autour de ces axes, le tissu s'organise principalement en plan libre, pour les nombreux grands ensembles de logements collectifs, les équipements du quartier et quelques zones d'activités ou de bureaux, dont les bâtiments occupent de larges emprises. Les quelques secteurs d'habitat pavillonnaire sont à l'inverse constitués de petits bâtiments à l'intérieur de petites parcelles et structurés par une trame viaire plus dense.



Avenue Aristide Briand, Bagneux



Rue Madame Curie, Bagneux



Cité Anatole France, avenue Henri Ravera, Bagneux

3.5 Une expansion du quartier continue durant le xx^e siècle

Si le quartier a connu une forte expansion pendant les Trente Glorieuses, il s'est développé continuellement durant le xx^e siècle. Les secteurs pavillonnaires à Arcueil, Cachan et au sud du quartier datent d'avant 1949, à l'exception du secteur situé entre le Fort et le cimetière, bâti après 1949. Les grands ensembles du quartier se sont construits progressivement : le Champ des Oiseaux date initialement de la fin des années 1920 mais s'est agrandi après la seconde guerre mondiale. Sont alors apparus la majeure partie de la Cité de la Pierre Plate ainsi que les immeubles de La Madeleine dans les années 1960. Entre 1975 et 2000, des ensembles tels que la Mégisserie, Maurice Langlet ou Georges Brassens ont été construits.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

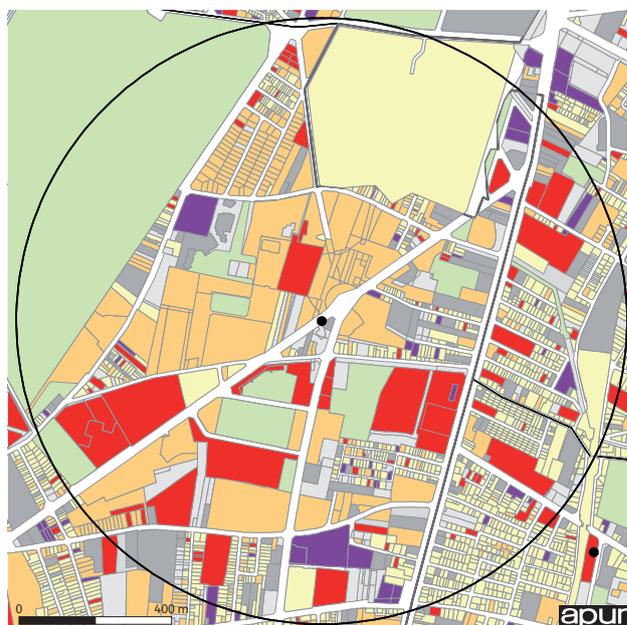
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

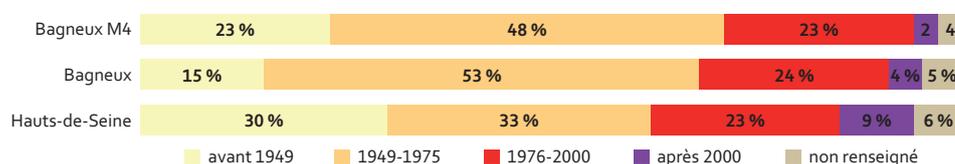
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

3.6 Des espaces verts à valoriser

Avec 1/3 de couvert végétal, le quartier se situe dans la moyenne des quartiers de gare de la ligne 15 sud. Pour autant, ces espaces verts sont principalement situés dans des espaces privés, à l'accessibilité variable. Les jardins des pavillons sont complètement privés et nombreux dans les parties cachanaise et arcueillaise. À Bagneux, le cadre végétal se compose principalement des espaces verts des grands ensembles, des terrains de sport et des parcs publics (Parc Robespierre et square Nelson Mandela), ainsi que du cimetière, dont l'enceinte en limite néanmoins l'accessibilité et la visibilité depuis le quartier de gare. Dans son enceinte, le Fort de Montrouge apparaît similaire aux grands ensembles en matière de composition bâtie/végétale, mais de par son statut d'enceinte militaire, est totalement interdit au public.

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

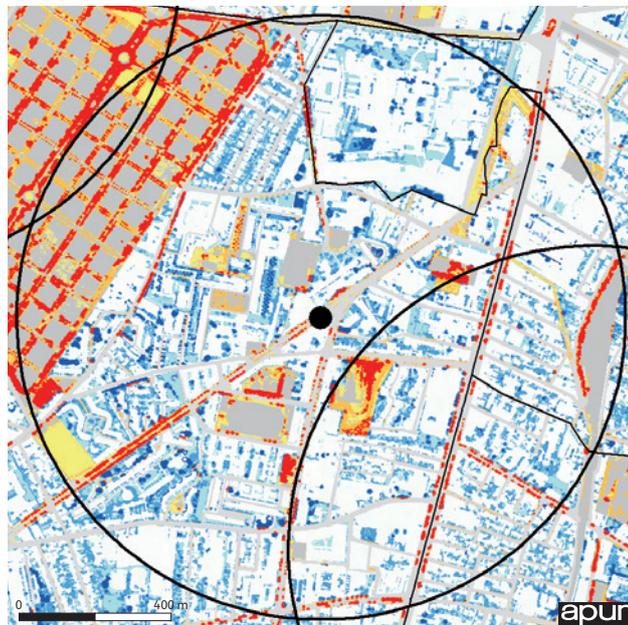
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

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



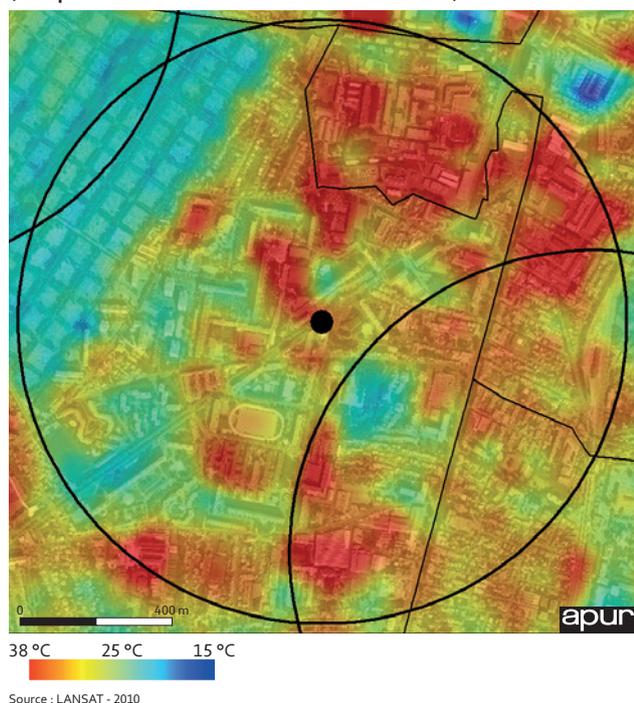
3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments de grande emprise (activités, équipements et grands ensembles) présentent un taux d'ensoleillement élevé. Dans le rayon de 400 m autour de la gare, on citera le centre commercial Casino, le gymnase Henri Wallon ou la cité du Champ des Oiseaux.
- Des relevés thermographiques d'été permettent d'observer la formation d'îlots de chaleur urbains au niveau de grandes emprises d'activités, au fort de Montrouge et à Arcueil au nord-est, ou bien encore au niveau de la ZAC Albert Petit et l'emprise des Charpentiers de Paris. Le parc Robespierre et le cimetière de Bagneux jouent à l'inverse un rôle de régulateur thermique.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent des déperditions de chaleur significatives, dans les quartiers pavillonnaires d'Arcueil et Cachan, la Cité de la Pierre Plate ou l'emprise des Charpentiers de Paris au sud.

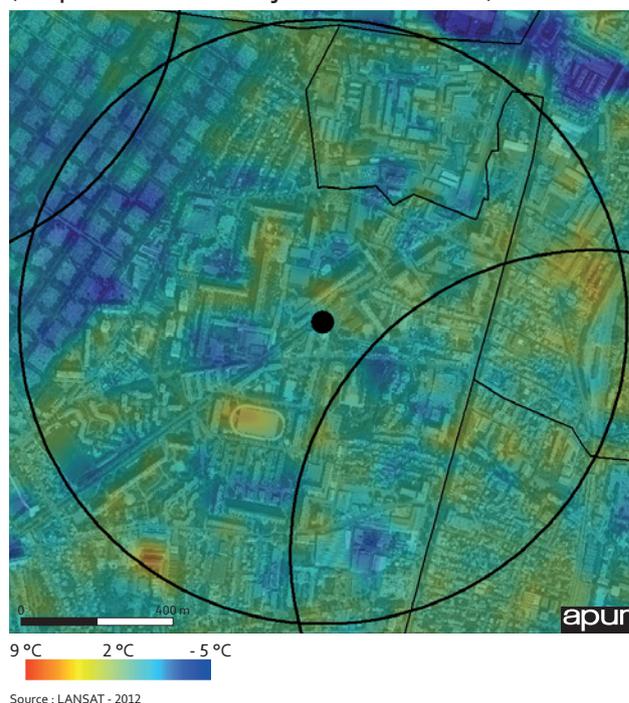
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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



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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

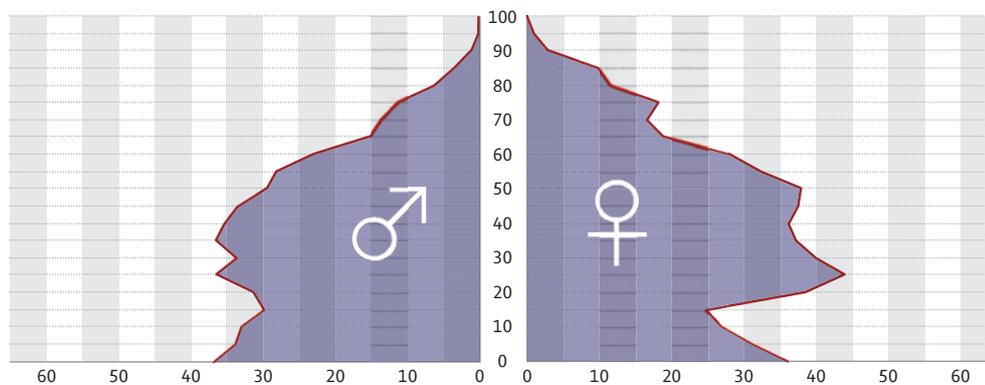
4.1 Un quartier populaire où la moitié des actifs résidant sont employés ou ouvriers

La population du quartier de Bagneux M4 n'a pratiquement pas augmenté au cours de ces 10 dernières années. Avec près d'1/4 de moins de 18 ans, 12 % de plus de 65 ans, la composition du quartier est comparable à celle de l'ensemble de la commune de Bagneux ou du département des Hauts-de-Seine. Comme à Bagneux, les actifs résidant dans le quartier de gare sont pour moitié des employés ou des ouvriers, alors qu'ils ne représentent que 35 % des actifs des Hauts-de-Seine. Le chômage touche 13,2 % des actifs du quartier, contre 14,2 % des actifs de la commune de Bagneux, soit dans les 2 cas une proportion plus élevée que dans le reste du département ou de la petite couronne.

	Bagneux M4	Bagneux	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	24 036	40 374	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2009	+ 0,6 %	+ 2,3 %	+ 10,0 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	23,9 %	25,0 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	12,5 %	11,9 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	7 906	9 949	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	20,0 %	16,8 %	36,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	50,3 %	53,2 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,62	0,52	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	18,8 %	19,2 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %

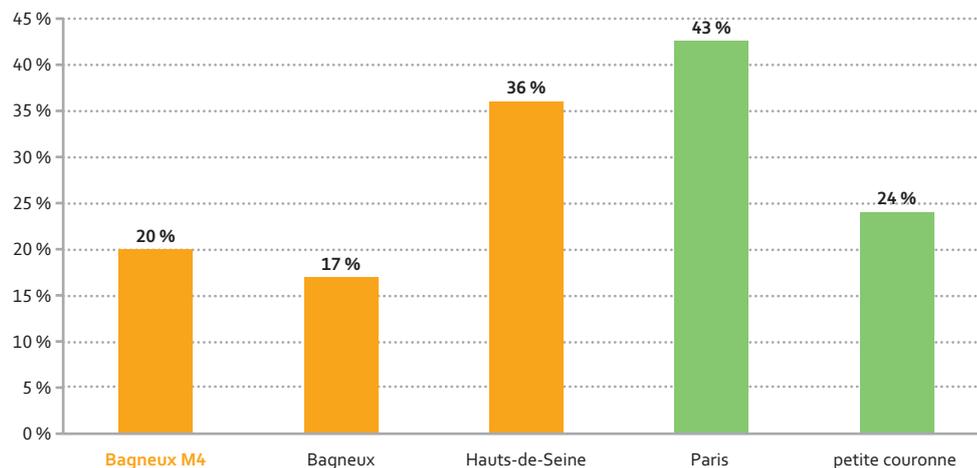
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Bagneux M4 (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

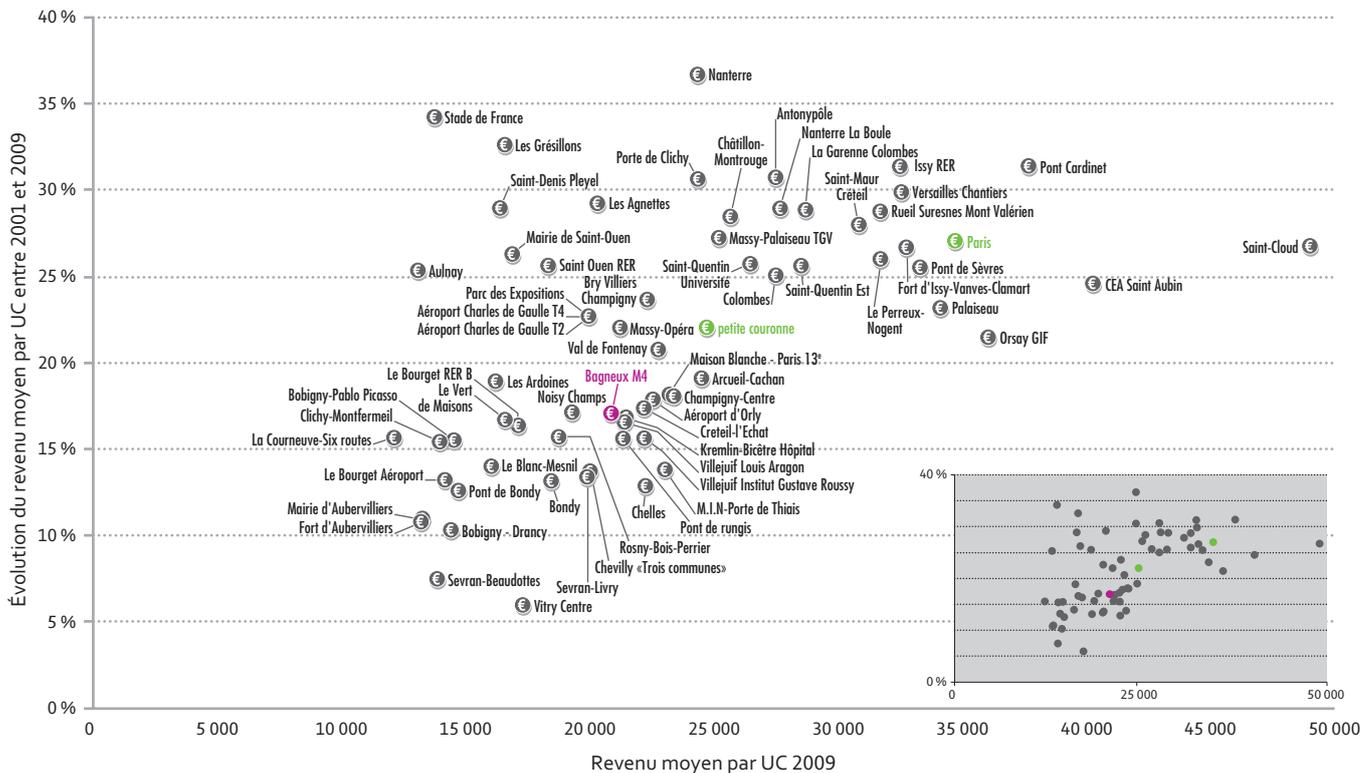


Source : Insee Recensement 2010

4.2 Le revenu moyen des ménages du quartier est plus modeste que dans l'ensemble de la petite couronne

Le revenu moyen des ménages du quartier de Bagneux M4 s'élève à près de 21 000 € par an (et par unité de consommation) en 2009, alors qu'il atteint 25 000 € en petite couronne. Il a connu une progression également un peu moindre dans le quartier de gare qu'en petite couronne, et sensiblement moindre que dans le reste du département des Hauts-de-Seine. De même la part des ménages à bas revenus dans le quartier est tout à fait comparable à celle de la commune de Bagneux ou de petite couronne mais plus élevée de 4,5 points par comparaison avec le département.

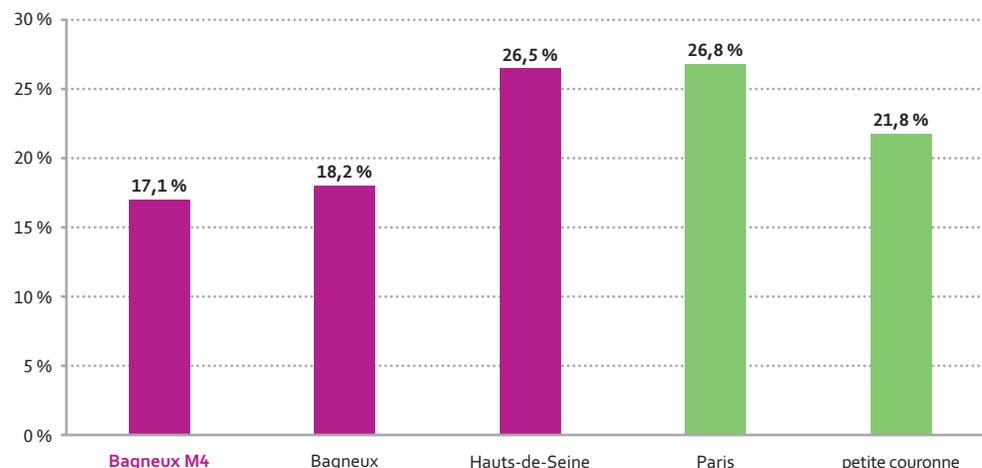
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

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

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

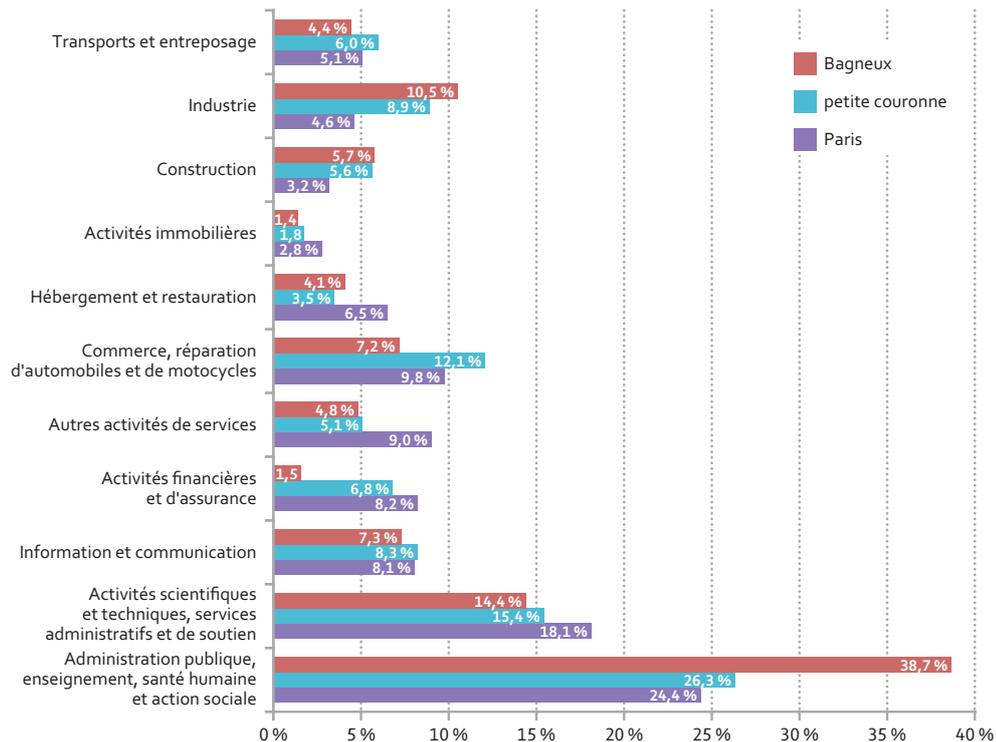


Source : Insee Recensement 2010

4.3 À Bagneux, une forte présence des métiers liés à l'administration, l'enseignement, la santé et la communication

Près de 40 % des emplois exercés dans la commune de Bagneux sont liés à l'administration publique, la santé et l'enseignement. Viennent ensuite les activités de services aux entreprises (14 %) et le secteur de l'industrie (10 %). Dans le quartier de gare, non représenté dans ces statistiques, se trouvent les bureaux et installations de la gendarmerie nationale au Fort de Montrouge à Arcueil, constituant un pôle d'emploi important pour le quartier. La RD920, à cheval sur Arcueil et Bagneux, et la rue des Meuniers accueillent également sur leurs abords des activités commerciales et industrielles.

Emplois par secteur d'activité dans la commune de Bagneux

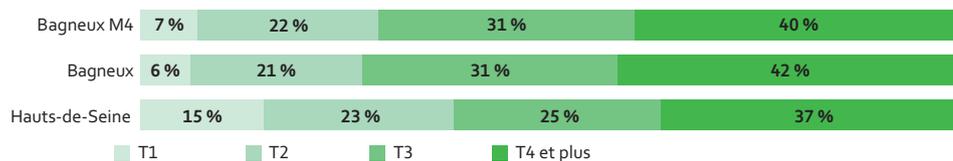


Source : Insee Recensement 2010

4.4 La moitié des logements du quartier sont des logements sociaux

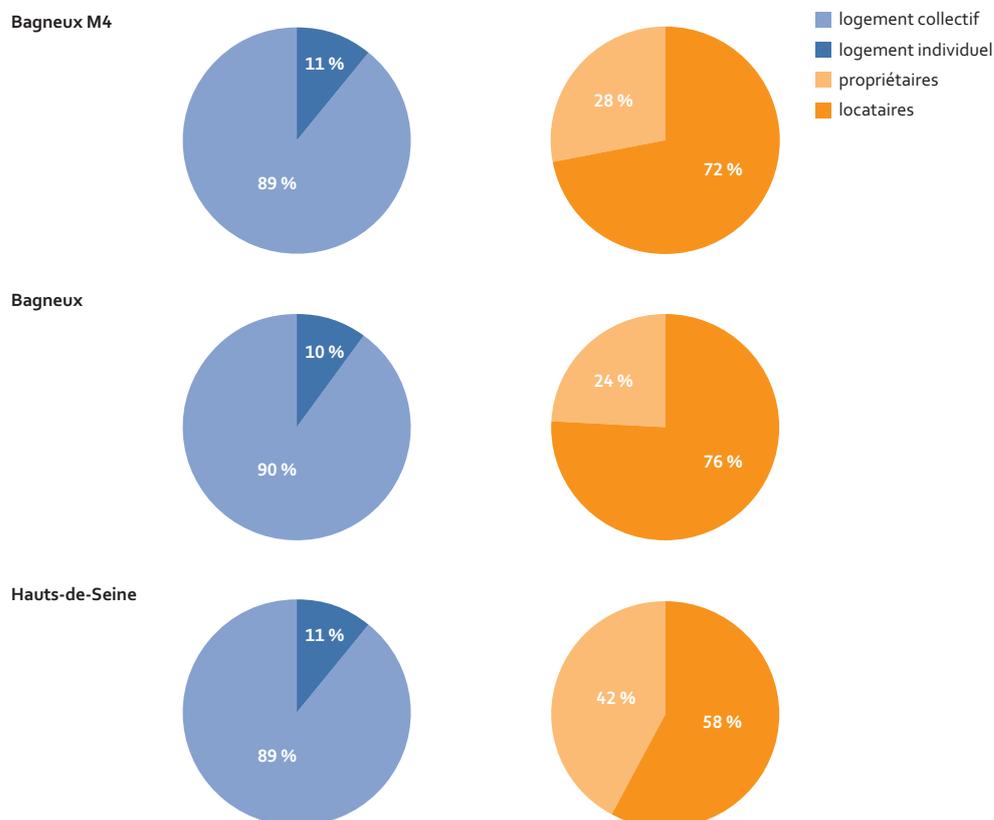
À l'image de la commune de Bagneux, le quartier de gare compte environ 10 000 logements, dont un peu plus de la moitié sont des logements sociaux (52 % de logements sociaux familiaux). Le poids du locatif social explique en grande partie les caractéristiques du parc de logements du quartier : une faible proportion de ménages propriétaires du logement qu'ils occupent (28 %), une prédominance de l'habitat collectifs (9 logements sur 10), une majorité de logements de grande taille (40 % de 4 pièces et 30 % de 3 pièces).

Répartition des types de logements



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

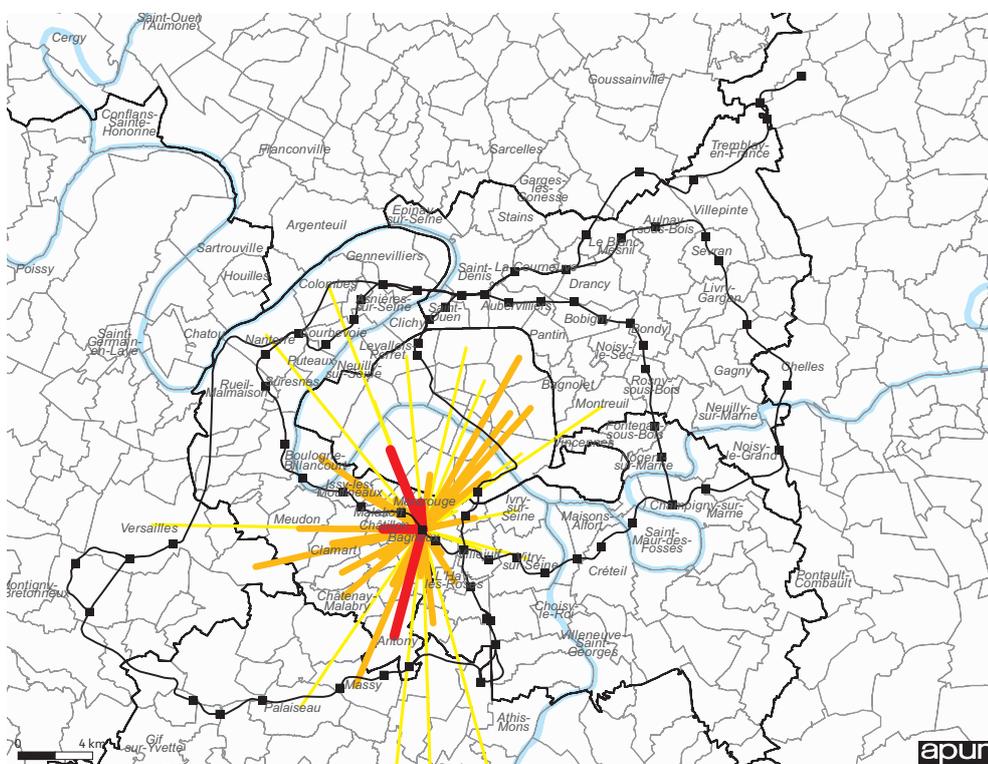
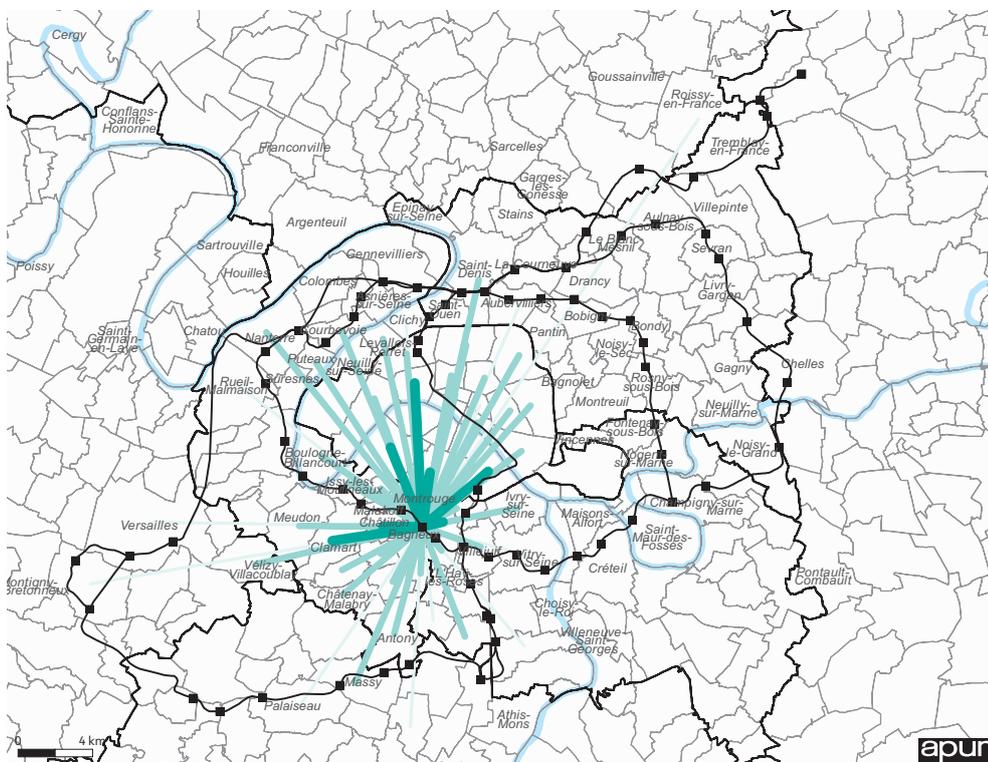
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation



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

5. La mobilité et les espaces publics

5.1 Des déplacements domicile-travail de relativement courte distance vers Paris et les communes limitrophes



3 201 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Bagneux. Ils représentent **19,2 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

Les oursins révèlent que les actifs travaillant Bagneux proviennent principalement de Paris (le 15^e arrondissement notamment), Montrouge, Châtillon et Antony. Les actifs résidant à Bagneux, dont moins de 20 % y travaillent également, se rendent surtout à Paris et plus généralement vers le nord de Bagneux pour travailler. Outre Paris, Arcueil, Clamart et Châtillon sont les destinations principales des actifs balnéolais. La dispersion des flux de déplacements domicile-travail amènent ainsi deux constats : ces derniers sont plutôt de courte distance, et le RER B (stations Bagneux et Arcueil-Cachan à proximité) joue un rôle structurant dans ces déplacements (sur un axe nord-sud).

5.2 Une accessibilité au territoire métropolitain nettement améliorée

Le quartier de gare de Bagneux M4 ne compte actuellement pas de modes de transports lourds. À l'horizon 2030, lorsque la ligne 15 du RGPE et la ligne 4 du métro desserviront le quartier, l'accessibilité du quartier au territoire métropolitain s'en verra grandement améliorée. Il est ainsi estimé que, par rapport à la situation de 2013, 4 fois plus de territoire sera accessible en 45 minutes de trajet en transport en commun depuis la gare de Bagneux M4, et 3 fois plus d'emplois, ce qui inclut notamment Paris, l'ensemble des Hauts-de-Seine et une grande partie du Val-de-Marne.

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

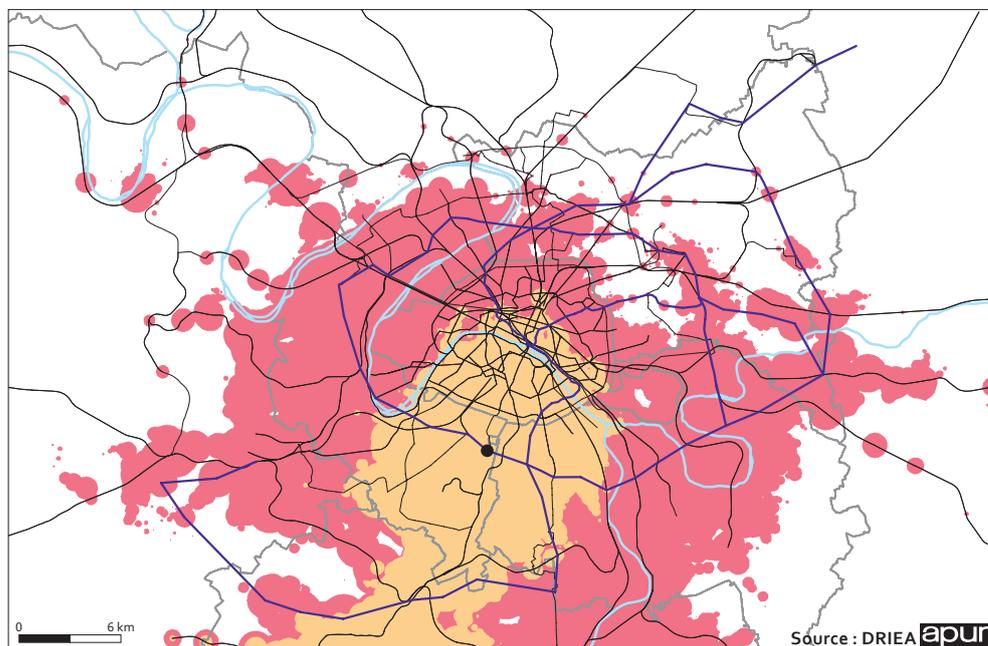
- 2013
- horizon 2030

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 Bagneux M4 pour un trajet de 45 min. en transports en commun :

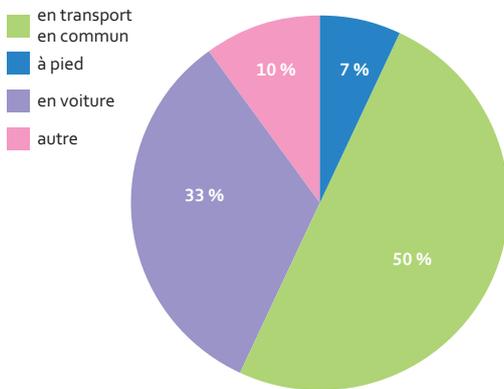
Territoire : + 297 %
Emplois : + 205 %



5.3 La moitié des déplacements domicile-travail effectués en transports en commun

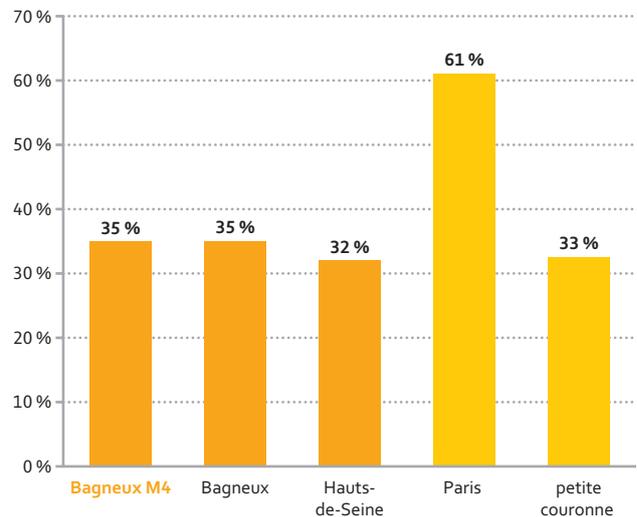
Dans le quartier de gare de Bagneux M4, l'usage des transports en commun est très développé. 50 % des déplacements domicile-travail sont en effet effectués en transports en commun, contre 33 % en voiture particulière. Cet usage modéré de la voiture s'explique notamment par une part relativement élevée de ménages sans voiture (35 %), un taux légèrement supérieur à celui observé dans le département des Hauts-de-Seine.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4 L'accessibilité du quartier plutôt bien structurée

Le quartier de Bagneux M4 dispose d'une bonne accessibilité piétonne depuis la future gare. En effet, malgré de grandes emprises impénétrables (le Fort de Montrouge et le cimetière de Bagneux), l'ensemble du quartier est accessible en environ 10 minutes à pied. Néanmoins le secteur accessible en moins de 5 minutes apparaît assez faible, la trame viaire aux abords immédiats de la gare n'étant pas très développée, particulièrement à l'est de celle-ci.

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 moins de 5 minutes 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 10 minutes

Le réseau cyclable autour de la future gare permet actuellement un rabattement protégé par des aménagements spécifiques le long de l'avenue Henri Barbusse. À l'exception de ces derniers, il existe encore peu d'aménagements cyclables orientés vers la future gare. L'axe de la RD920 est par exemple encore peu cyclable. En ce qui concerne le réseau de bus, la desserte du quartier est déjà très dense, en particulier le long de la RD920, mais également sur l'avenue Henri Barbusse et l'avenue Henri Ravera qui traversent toutes deux le quartier de Bagneux M4 et accueillent des bus à des fréquences relativement élevées.

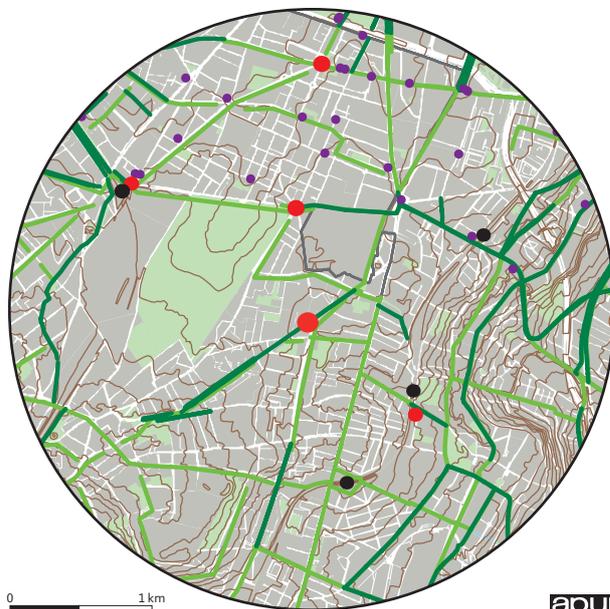
Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- 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 :

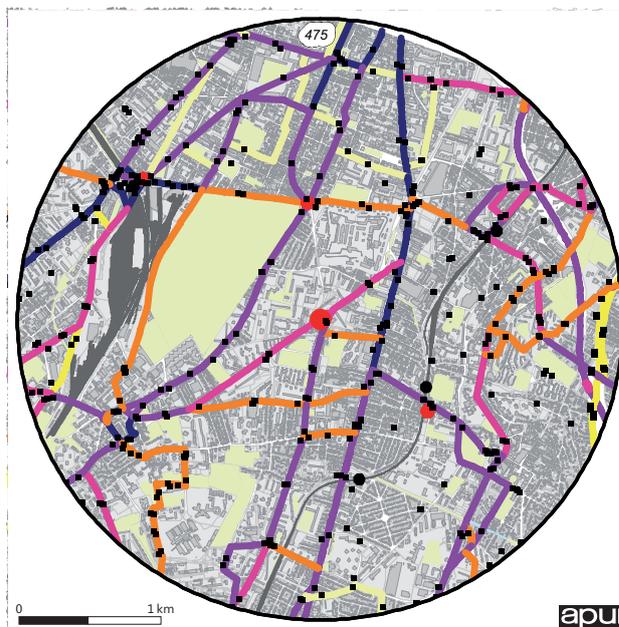
Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.



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 de logements ou de surfaces d'activités très modéré

De 2000 à 2012, le rythme de la construction a été très modéré dans le quartier de gare de Bagneux M4. Au cours de cette période, moins de 30 000 m² de logements ont été autorisés, ce qui correspond à une trentaine de nouveaux logements chaque année en moyenne (exception faite de l'année 2012 où 5 opérations ont permis la création de 160 logements).

Construction (2000-2012)	Bagneux M4	Bagneux
Surface de logements autorisés (m ²)	28 579	103 875
dont m ² logements sociaux (en %)	21 %	48 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	29	100
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	41	152
Taux de construction	4 %	8 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	65 238	135 600

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.

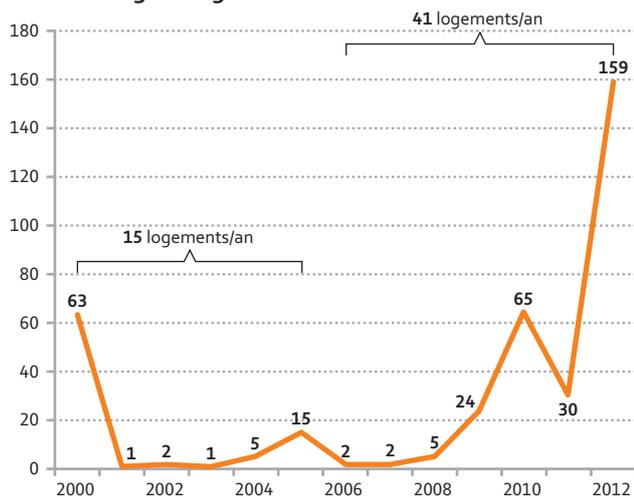
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Bagneux M4 (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

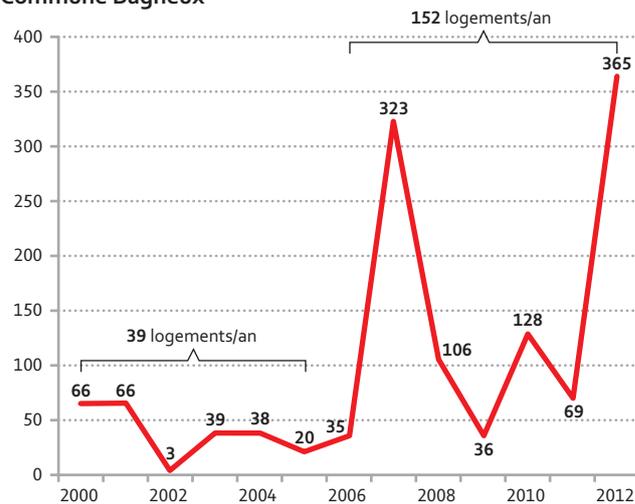
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare Bagneux M4



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune Bagneux



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2 Peu d'opérations de grande taille

Les opérations de construction de logement les plus importantes sont situées dans la commune d'Arcueil au nord est du quartier de gare, le long de la rd920 et à proximité de la place de la Vache Noire. Même si les chiffres sont modestes, par comparaison ce sont deux fois plus de surfaces d'activités qui ont été autorisées entre 2000 et 2012 (65 200 m²), elles aussi concentrées pour l'essentiel dans le secteur nord-est. 60 % de ces surfaces correspondent à des locaux tertiaires. La carte localisant les permis portant sur les surfaces d'activités confirme le caractère résidentiel du quartier de gare de Bagneux M4.

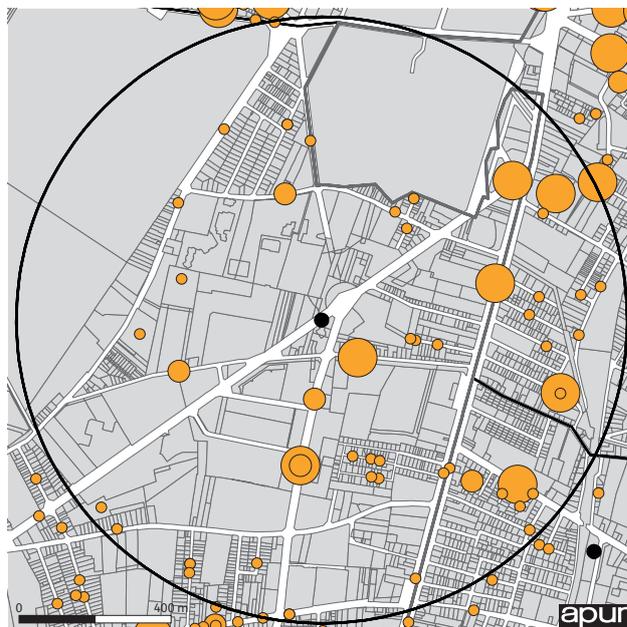
Logements autorisés (2000-2012)

- 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



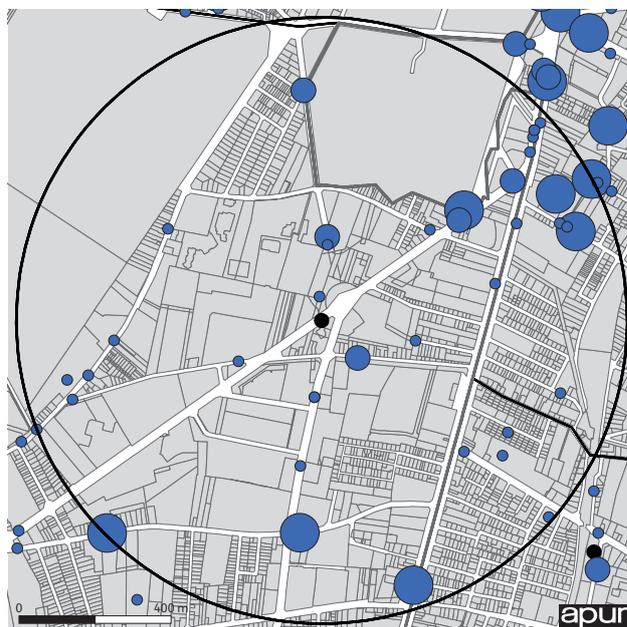
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- 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

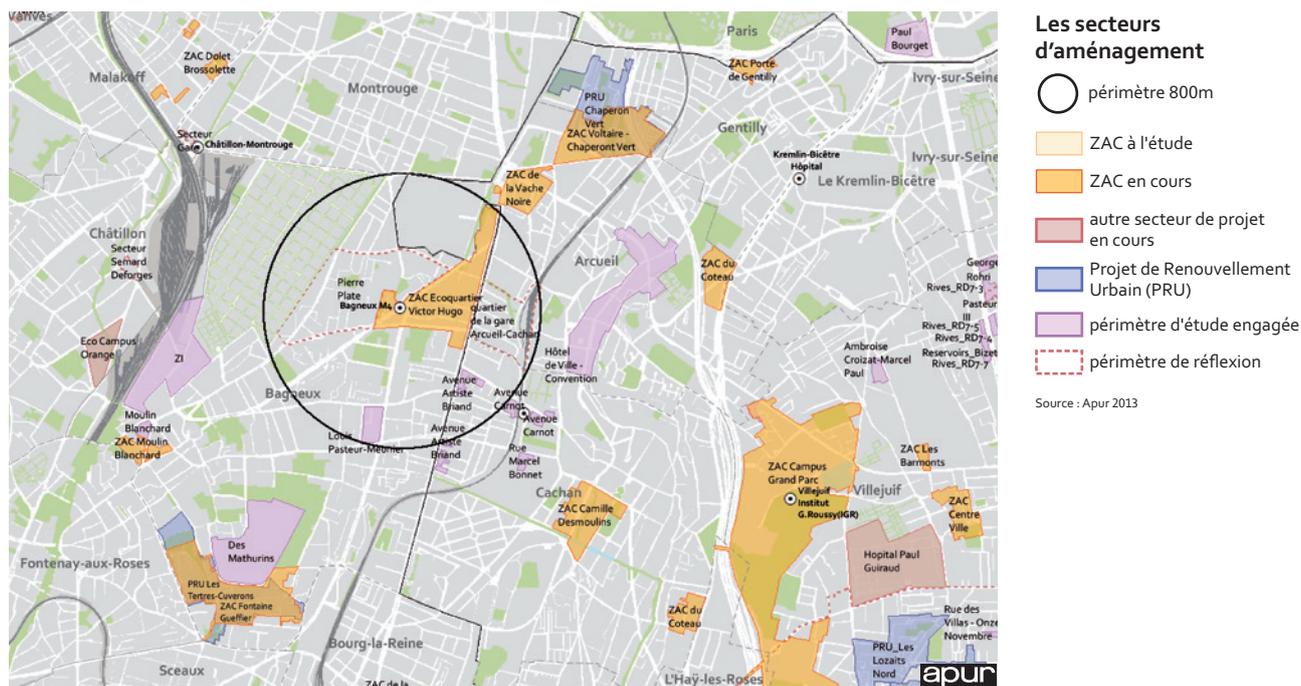
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3 La mutation du quartier accompagne l'arrivée des gares

La ligne 15 du RGPE sera créée en 2020 en connexion avec la ligne 4 du métro. Située à quelques mètres de la gare du RGPE, la station de Bagneux M4 sera en effet le nouveau terminus de la ligne 4 et devrait entrer en service en 2019. Entre l'actuel terminus Montrouge et Bagneux M4, une autre station verra le jour en limite nord du quartier de gare : celle de Verdun-Sud, sur l'avenue Marx Dormoy, entre Montrouge et Bagneux.

La connexion entre les deux lignes impliquera un réaménagement de l'îlot gare au carrefour des avenues Louis Pasteur et Henri Barbusse dans le cadre de la ZAC Ecoquartier Victor Hugo, afin de permettre une ouverture vers et sur les quartiers alentours, notamment la Pierre Plate, une densification autour du pôle gare et un renforcement du lien avec le centre-ville de Bagneux.



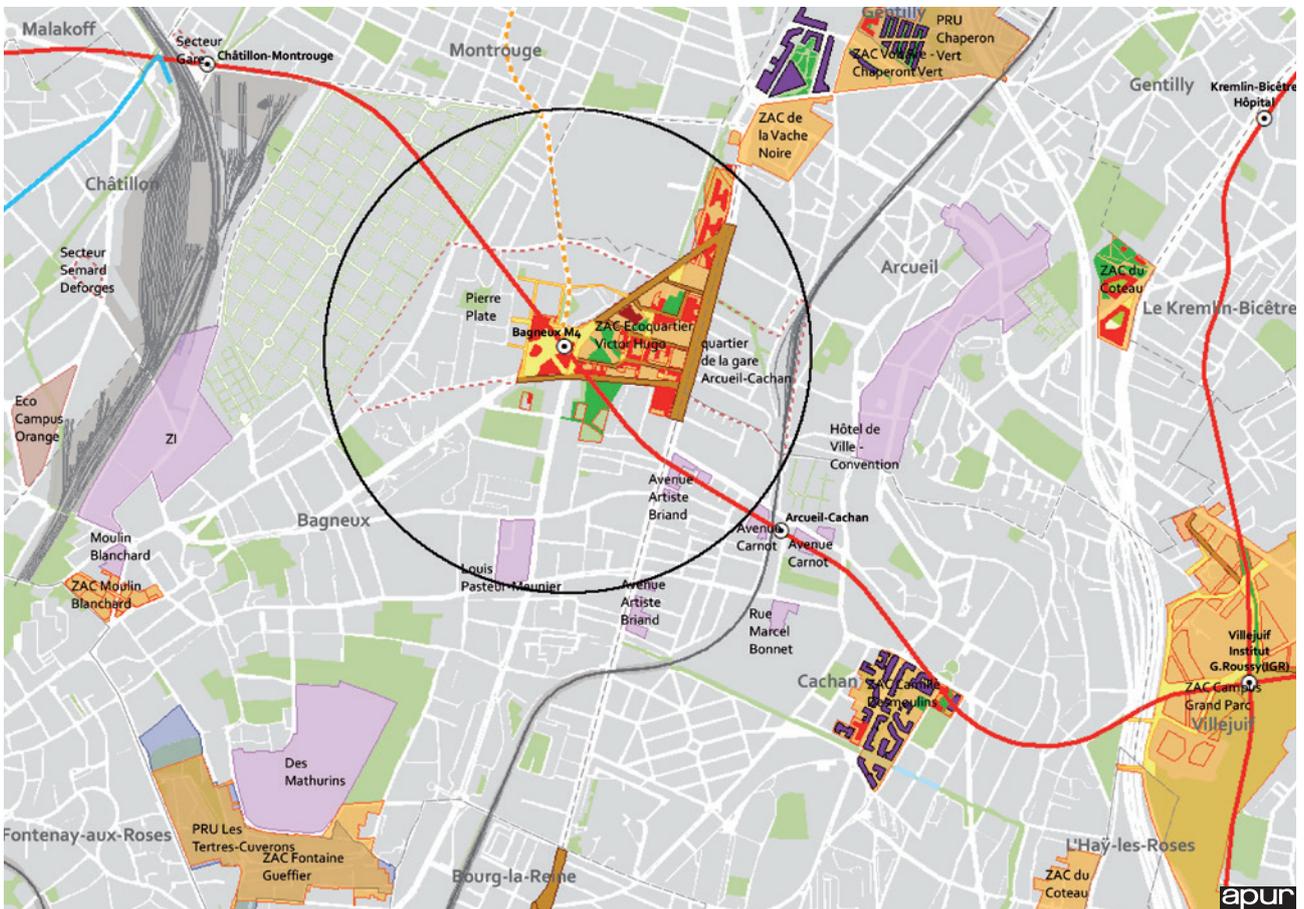
Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Ecoquartier Victor Hugo	Pierre Plate	Site des Mathurins
Commune	Bagneux	Bagneux	Bagneux
Date d'achèvement (prévision)			2020
Nombre de logements (estimation)	850	580	
Logement (m ²)	75 000	50 000	140 000
dont logement sociaux (m ²)			
Bureaux (m ²)	110 000		
Activités (m ²)			140 000
Équipements (m ²)	Crèche, groupe scolaire, centre de loisirs	3 équipements de petite enfance, 1 équipement polyvalent et 1 gymnase	Lycée, groupe scolaire et autres
Commerces (m ²)	44 000	1225	
Surface totale (m ²)	229 000	51 225	280 000
Maîtrise d'ouvrage	SEMABA		
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur	ARTE Charpentier		

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, novembre 2013

La station de métro s'ouvrira sur une place-parvis de 5 000 m² animée par des terrasses, un équipement polyvalent à définir. Un marché y est également à l'étude. La gare de la ligne 15 sera quant à elle implantée sur un des deux îlots centraux, au sein d'un programme immobilier défini par la SGP et la SEMABA. Elle s'ouvrira à la fois sur la gare « sœur » et le parvis, sur l'écoquartier Victor Hugo et sur l'immeuble de l'îlot voisin, ayant pour vocation d'accueillir un immeuble « signal », très visible mais inférieur à 50 m de hauteur, dont le programme reste à définir. L'Ecoquartier Victor Hugo vise quant à lui à redonner une cohérence entre les différents types de bâti qui composent le périmètre, à le densifier par du logement et des équipements publics (crèche et école), à améliorer les espaces publics et les liaisons par modes doux, en s'appuyant sur une trame verte composée notamment d'un réseau de squares et en créant un accès public à des lieux jusqu'à présent fermés (site SETRA). Les aménagements de l'Ecoquartier Victor Hugo sont à mettre en relation avec ceux du projet de rénovation urbaine et sociale de la Pierre Plate. Ces interventions concernent principalement les espaces publics et le maillage du secteur : prolongation des mails piétons, simplification des cheminements, diminution des emprises impénétrables, organisation des stationnements et reconstruction des équipements publics.

Enfin, le quartier de gare de Bagneux M4 constitue, dans sa limite nord-est, au niveau de la RD920/ Avenue Aristide Briand, l'entrée nord de la ville de Bagneux, elle-même située dans l'Ecoquartier Victor Hugo. Le projet de transformer la RD920 en boulevard urbain a été entamé via un renforcement du front urbain par des bureaux et des commerces. La possibilité d'y inclure des logements est à l'étude.



Les projets d'aménagement et de transport

- | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|---|
| ○ périmètre 800m | Projets en cours | Secteur d'aménagement |
| ■ TCSP, TZen : chantier - étude | ■ bâti en projet | ■ ZAC à l'étude |
| ■ Tramway : chantier - étude | ■ bâti requalifié | ■ ZAC en cours |
| ■ Métro : chantier - étude | ■ bâti réalisé | ■ autre secteur de projet en cours |
| ■ RER : étude | ■ création de l'espace public | ■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU) |
| ■ RGPE : étude | ■ requalification de l'espace public | ■ périmètre d'étude |
| | ■ espace vert en projet | ■ périmètre de réflexion |
| | ■ espace vert privé en projet | |

Sources : Apur 2013, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole Etat 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 utilisés 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 de Bagneux M4 — Ligne15 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.