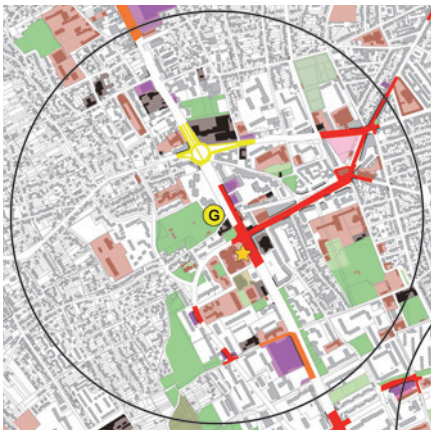
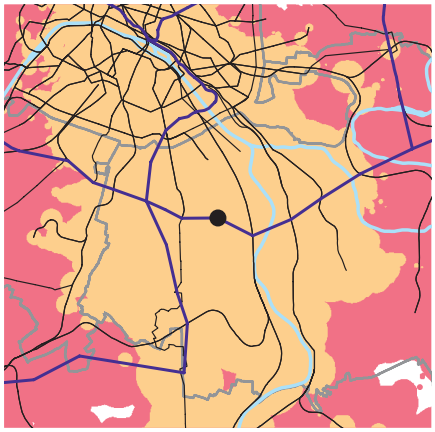
Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Vitry Centre Ligne 15 sud





Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

DÉCEMBRE 2013

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

2013V3.13

Sommaire

Préambule 1

Introduction 3

1. Les densités : un quartier déjà dense, 143 habitants/hectare..... 5

2. Les centralités : un pôle de centralités locales et métropolitaines, que la gare viendra renforcer 6

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 7

3.1 Un quartier à dominante résidentielle, de nombreux équipements le long de la RD5 7

3.2 Un tissu urbain composé de grands ensembles et de secteurs pavillonnaires 8

3.3 Des bâtiments de grande hauteur largement présents..... 8

3.4 Des densités bâties déjà élevées, surtout le long des axes structurants 9

3.5 Un cadre végétal riche, composé de 4 grands parcs, dont celui du Coteau qui accueillera la gare 10

3.6 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 11

4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 12

4.1 Un quartier en croissance sur le plan démographique 12

4.2 Plus de 20 % des ménages sous le seuil de bas revenus 13

4.3 Une majorité d'emplois de catégorie employés et ouvriers à l'échelle de la commune 14

5. La mobilité et les espaces publics..... 15

5.1 Des déplacements domicile-travail orientés vers les communes limitrophes et Paris 15

5.2 Un usage des transports en commun déjà dominant..... 16

5.3 L'accessibilité au territoire métropolitain transformée du fait de l'absence de gare aujourd'hui 16

5.4 Des conditions favorables au rabattement des piétons, des cyclistes et des bus 17

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 18

6.1 Une majorité de grands logements 18

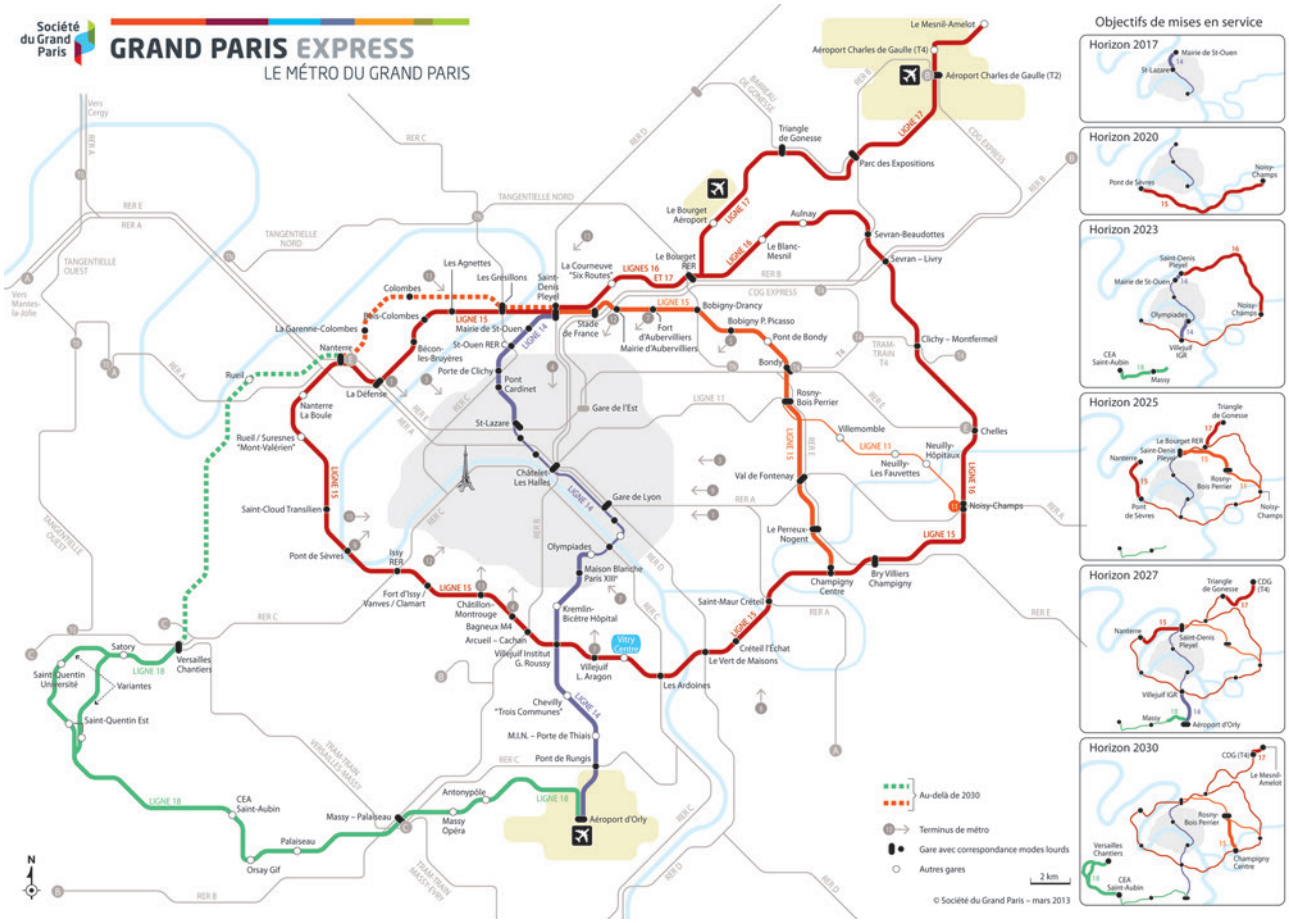
6.2 Un quartier construit pendant les Trente Glorieuses..... 19

6.3 Un rythme de la construction accéléré depuis 2006 20

6.4 Le quartier de gare encore peu concerné par cette dynamique en 2013 21

6.5 L'arrivée de la gare, une opportunité pour revaloriser le centre-ville..... 22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Vitry Centre

Ligne 15, horizon 2020

Gare localisée
dans la commune
de Vitry-sur-Seine

Quartier (800 m) localisé
sur la commune de Vitry-
sur-Seine, appartenant
à la Communauté
d'agglomération de Seine
Amont

Territoire du CDT
des Grandes Ardoines

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.

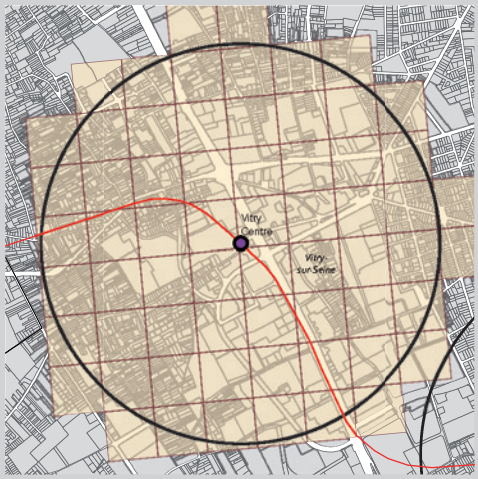
L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

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.

EXEMPLE DU QUARTIER VITRY CENTRE



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m

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 réalisée sur le quartier de la gare de Vitry Centre.

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. Les densités : un quartier déjà dense, 143 habitants/hectare

Vitry Centre est un quartier déjà densément peuplé (143 habitants/hectare), où se concentre 50 % de la population de Vitry-sur-Seine. C'est un quartier à dominante résidentielle (23 emplois salariés à l'hectare) ce qui se traduit par un taux d'emploi assez faible (0,42 emplois pour 1 actif résidant).

Densité de population 2010

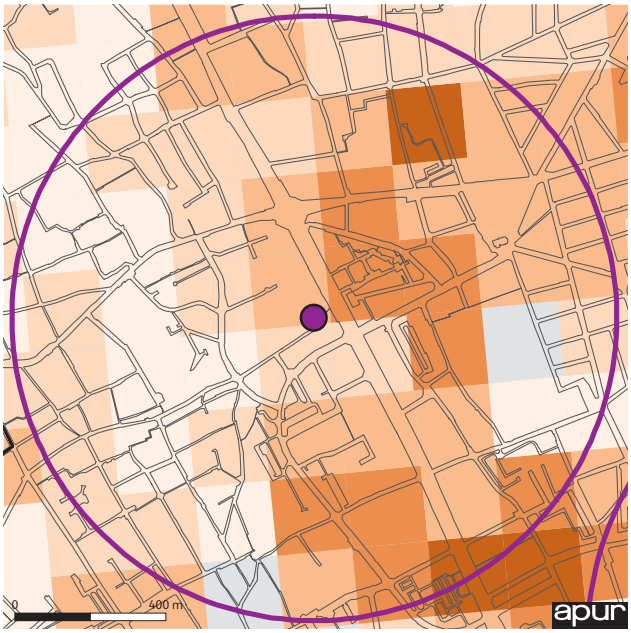
- gare
- autre gare RGPE
- périmètre 800m

Nombre d'habitants à l'hectare

- plus de 500
- de 250 à 500
- de 100 à 250
- de 50 à100
- moins de 50

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source : Fichier fiscal Insee 2010

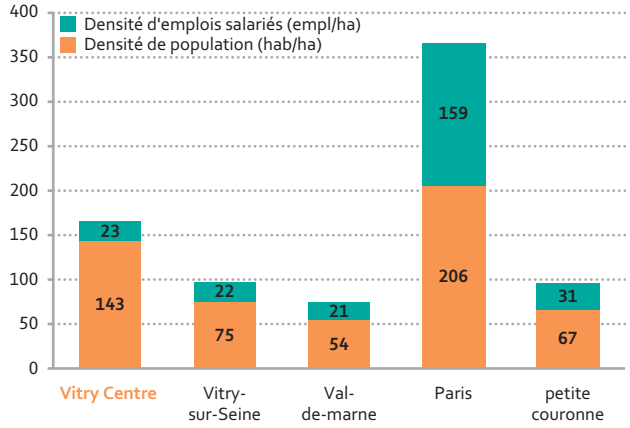


Population et emplois dans le quartier de Vitry Centre en 2009

Vitry Centre	Population	Emplois
Quartier	35 957	9 095
2 km	161 738	50 412
4 km	530 481	214 182

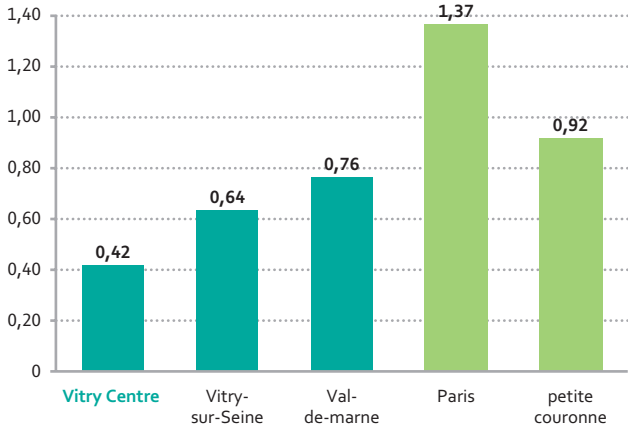
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

Densités cumulées d'habitants et d'emplois en 2009
(population + emplois salariés à l'hectare)



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

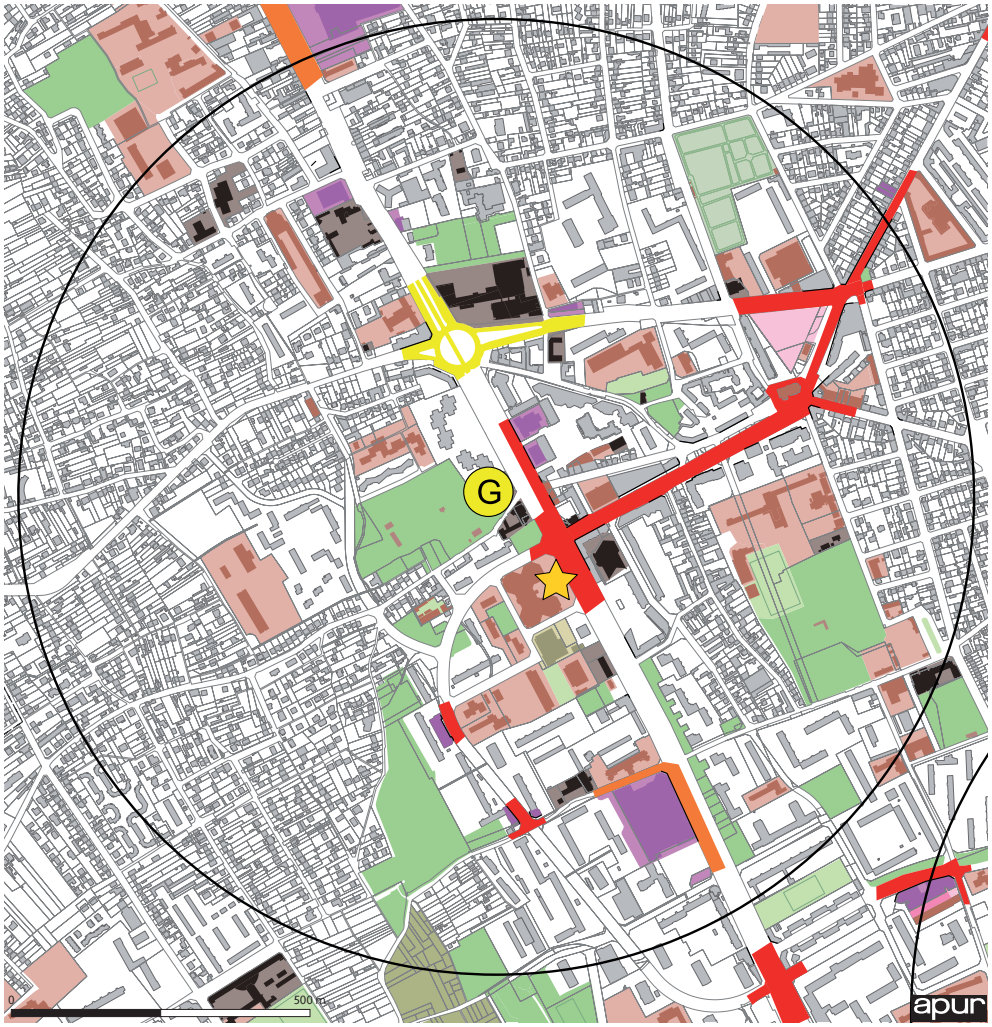
Taux d'emploi en 2009
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Source : Insee Recensement 2009

2. Les centralités : un pôle de centralités locales et métropolitaines, que la gare viendra renforcer

Le quartier de Vitry Centre est caractérisé par une centralité d'échelle globale liée à l'implantation du Mac Val le long de la RD5 et une centralité plus locale, l'avenue Paul Vaillant Couturier, le long de laquelle se concentrent de nombreux commerces de part et d'autre de la place du marché. L'arrivée du réseau du Grand Paris et le projet de tramway sur la RD5 traduisent une volonté de renforcer ces centralités.



Éléments de centralités

Centralités
- locale
- mixte
- globale

Équipement
- local (de proximité)
- global (métropolitain)
- mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- nouvelle gare
- gare RATP et SNCF
- bureau, activité tertiaire

Commerce et animation
- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

Grande emprise végétalisée
- espace vert (public et dans grande institution)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain agricole

Grande emprise et infrastructure
- zone d'activité économique et/ou industrielle
- service urbain
- grande infrastructure de transport
- faisceau ferroviaire
- faisceau autoroutier
- réseau hydrographique

Source : Apur octobre 2013

Place du Marché

Mac Val, RD5

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1 Un quartier à dominante résidentielle, de nombreux équipements le long de la RD5

La forte présence d'îlots résidentiels, collectifs aux abords du centre-ville et individuels au-delà, d'équipements administratifs et culturels le long de la RD5 marque une séparation des fonctions urbaines du quartier entre habitat et emploi héritée du passé.

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- mairie, hôtel de ville
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité

- activité tertiare
- activité économique et/ou industrielle

Emprise non bâtie

- espace vert public ou des grandes institutions
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur octobre 2013

3.2 Un tissu urbain composé de grands ensembles et de secteurs pavillonnaires

Des bâtiments de taille et d'emprise diverses composent des tissus variés au sein du quartier. Malgré quelques exceptions notoires (la rue Antoine Marie Colin ou l'avenue du Général Leclerc par exemple) où de petits pavillons sont enchâssés dans des grands collectifs, ces tissus sont regroupés en ensembles assez vastes et homogènes.

Avenue Lucien Français, Vitry-sur-Seine

Avenue de la Commune de Paris, Vitry-sur-Seine

RD5/Avenue du Moulin de Saquet, Vitry-sur-Seine

Rue d'Alègre, Vitry-sur-Seine

3.3 Des bâtiments de grande hauteur largement présents

Le bâti d'une hauteur supérieure à 25 m est largement présent dans le quartier de gare, notamment le long de la RD5. La hauteur des bâtiments diminue à mesure que l'on s'éloigne de l'axe de la RD5 et correspond aux quartiers pavillonnaires du Coteau, du Plateau, du Fort et de la Ferme.

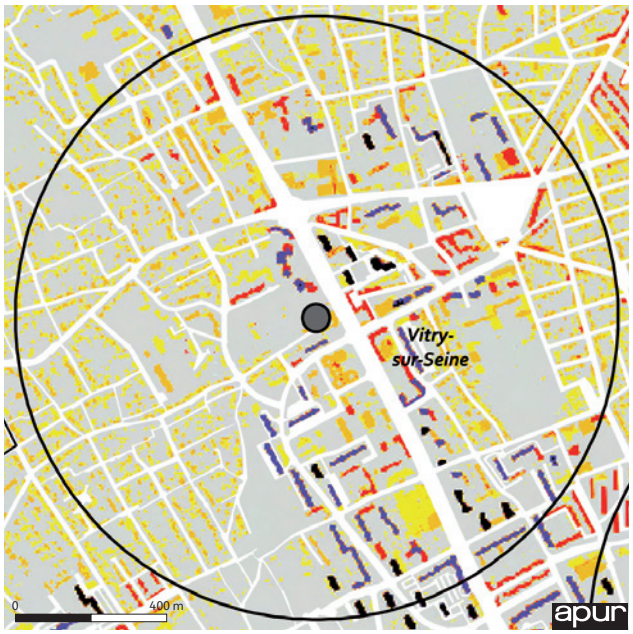
Hauteurs des bâtiments

- 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 Vitry Centre

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

3.4 Des densités bâties déjà élevées, surtout le long des axes structurants

Le long de la RD5 et des axes historiques menant à la place du marché se concentrent les plus fortes densités bâties du quartier. Elles correspondent notamment aux grands ensembles d'habitat collectif construits dans les années 1960-1970 dans le cadre de ZUP (Grand Ensemble Ouest, Dalle Robespierre). À l'inverse, les faibles densités traduisent l'étendue du tissu pavillonnaire.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

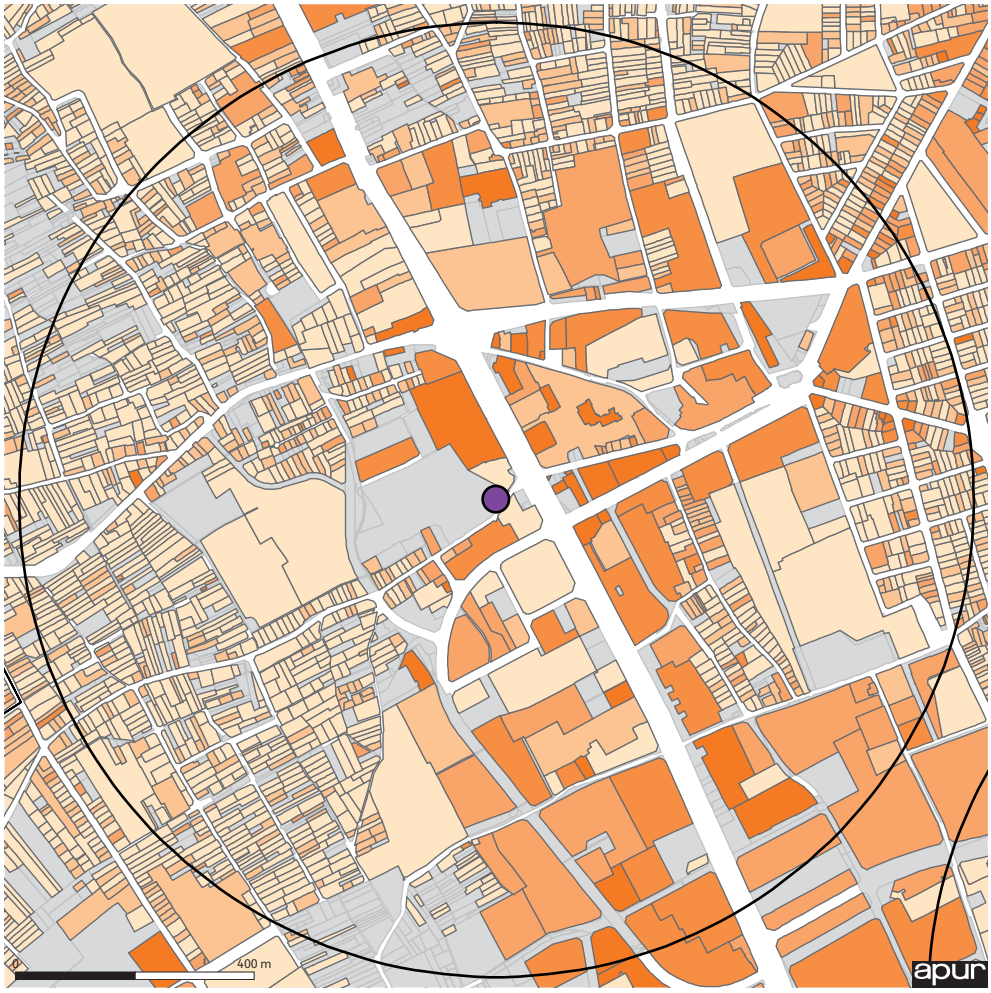
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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*

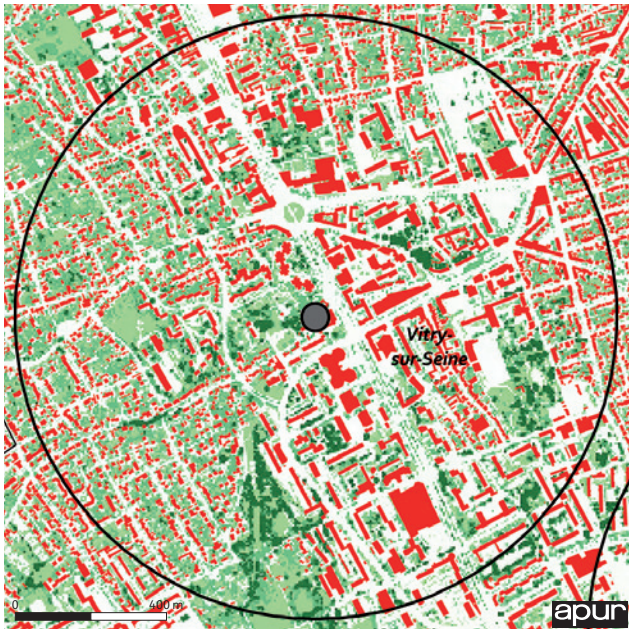
Sources : DRIEA, MAJIC DGFiP 2011, BD Parcellaire ® © IGN2011



3.5 Un cadre végétal riche, composé de 4 grands parcs, dont celui du Coteau qui accueillera la gare

Le quartier de Vitry Centre dispose d'un cadre végétal développé, composé de plusieurs parcs (Coteau, Lilas, Joliot Curie, Mac Val) et de jardins dans les quartiers pavillonnaires, ce qui contraste avec le front densément bâti de la RD5.

Ce cadre végétal se caractérise par une végétation haute dans le domaine public (les parcs et quelques espaces verts bordant la RD5) et un vaste couvert végétal de hauteur modérée dans les espaces privés.



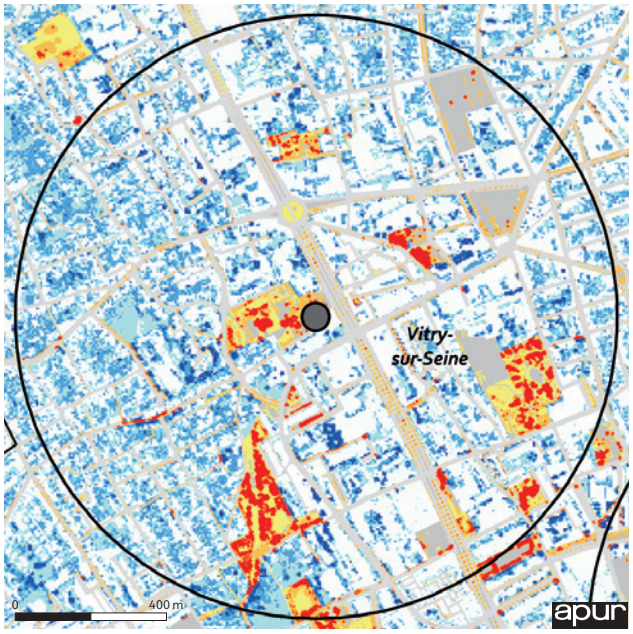
Les bâtiments et la végétation

- 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

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

réseaux de chaleur

Part de chauffage collectif hors chauffage urbain

> 60 %

> 40 %

> 25 %

Part de chauffage urbain

> 60 %

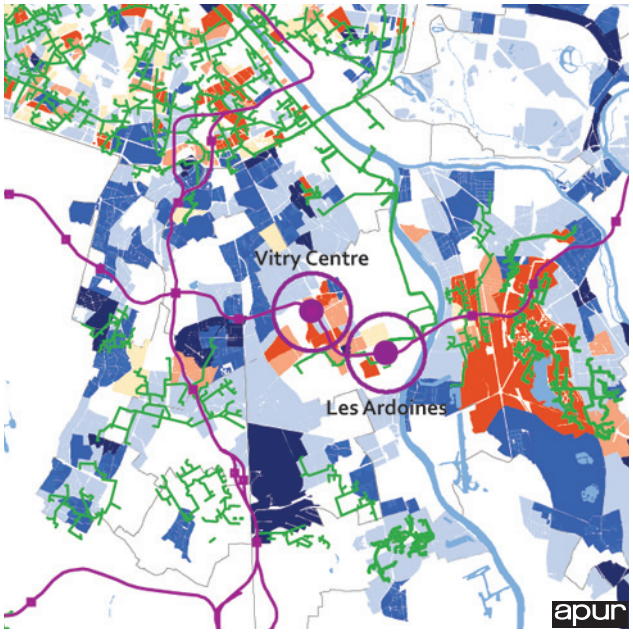
> 40 %

> 25 %

Sources : Insee Recensement 2009, CPCU

- La cartographie des réseaux de chaleur et de chauffage collectif met en lumière les enjeux de connexion et extension aux réseaux de chauffage urbain.
- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et ainsi d'identifier notamment les opportunités d'installations photovoltaïques.
- Des relevés thermographiques d'été font apparaître les îlots de chaleur et de fraîcheur intéressants dans la ville dense. Des relevés thermographiques d'hiver montrent les zones plus froides l'hiver. Ils permettent aussi d'apprécier les déperditions thermiques des bâtiments au niveau de leur toiture.

Réseaux de chaleur et chauffage collectif

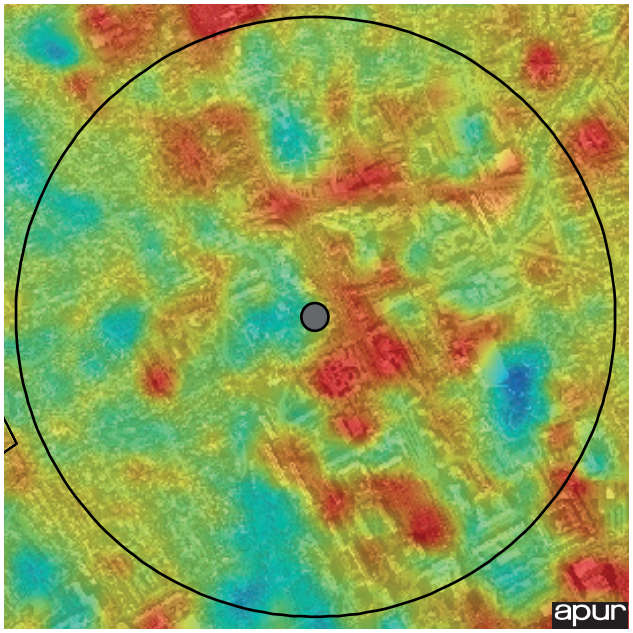


Cadastre solaire dans un rayon de 400 m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an

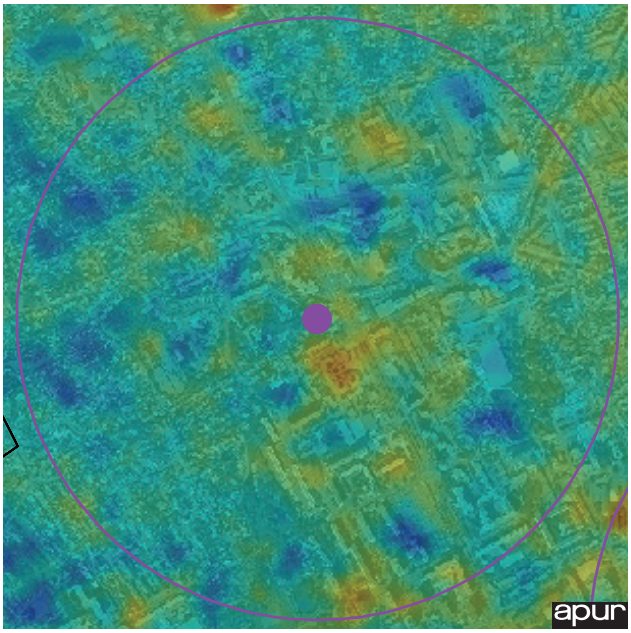
1 200 0

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



38 °C 25 °C 15 °C

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



9 °C 2 °C - 5 °C

4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

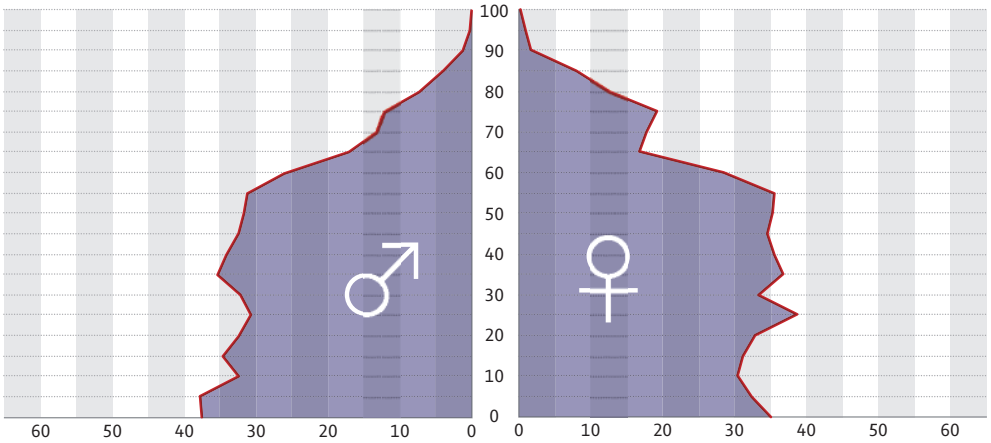
4.1 Un quartier en croissance sur le plan démographique

Le quartier de Vitry Centre concentre 50 % de la population de Vitry-sur-Seine (sur 22 % du territoire communal). Il se caractérise par des habitants aux revenus modestes, dont une part de ménages à bas revenus élevée, sensiblement supérieure à celle observée en Petite couronne. La structure de la population active révèle une prédominance d'actifs employés ou ouvriers.

	Vitry Centre	Vitry-sur-Seine	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	35 954	71 359	1 225 217	2 177 044	4 177 092
Évolution de la population 1999-2009	+ 8,8 %	+ 8,2 %	+ 7,4 %	+ 5,1 %	+ 8,8 %
Nombre de salariés (2009)	9 095	26 160	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2009)	14,0 %	13,6 %	22,6 %	42,6 %	24,1 %
Employés et ouvriers (2009)	56,8 %	57,5 %	45,7 %	28,9 %	46,1 %
Taux d'emploi (2009)	0,38	0,64	0,76	1,37	0,92
Ménages à bas revenus (2010)	28,1 %	25,2 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

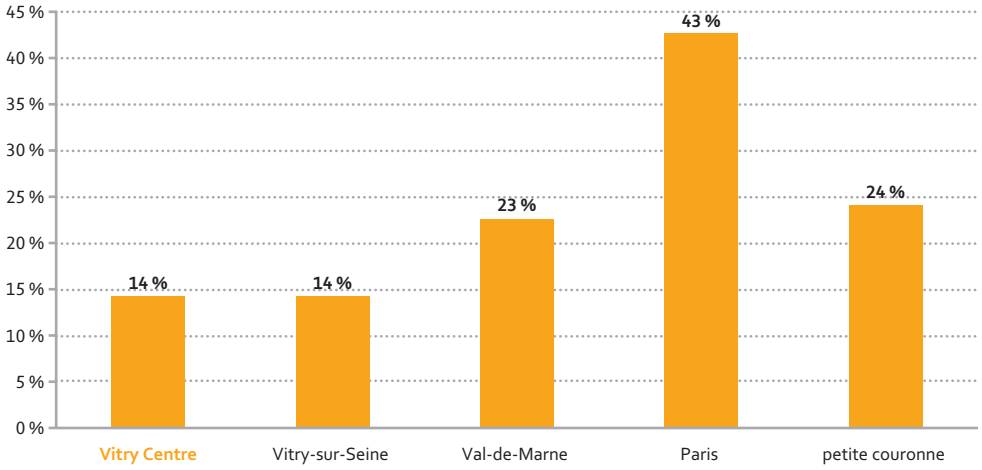
Sources : Insee Recensement 2009, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Vitry Centre (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2009

Part des cadres dans la population active en 2009

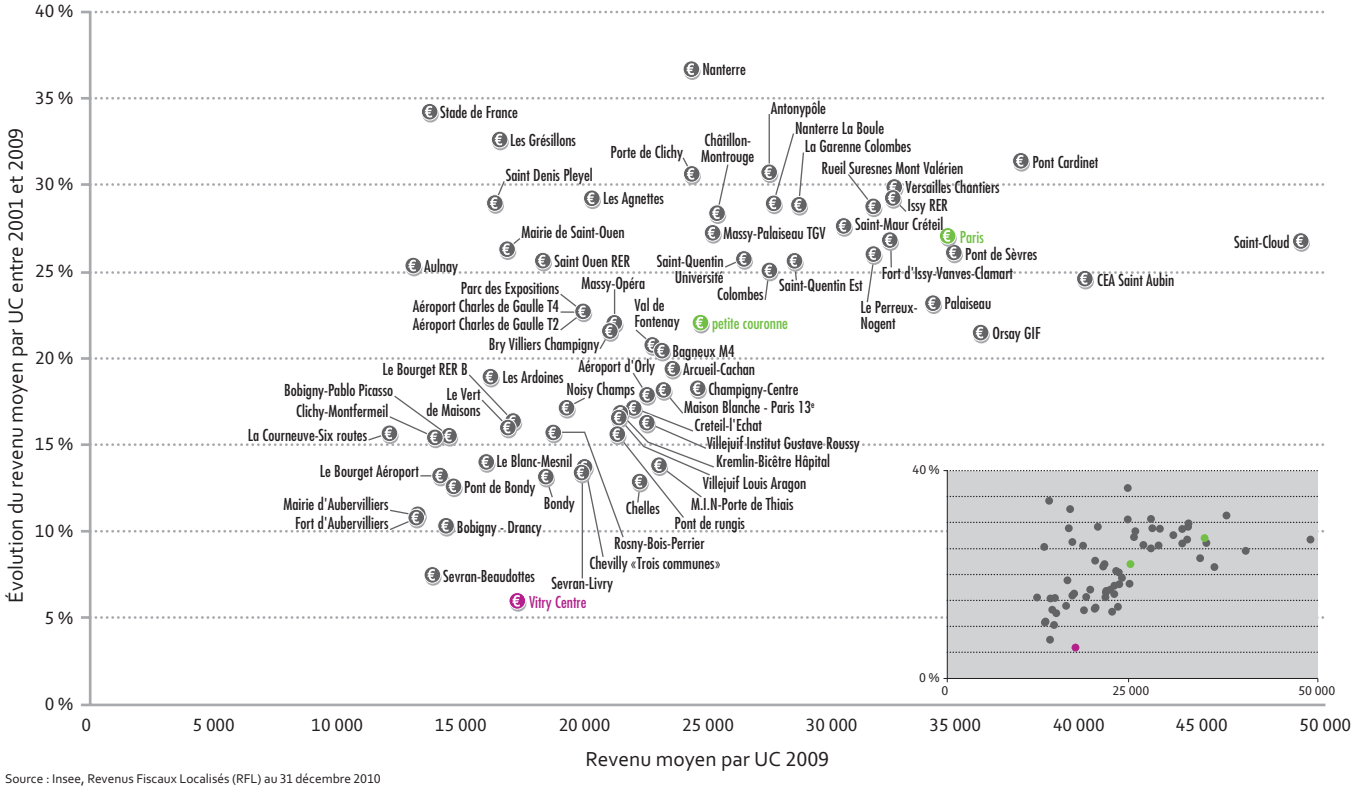


Source : Insee Recensement 2009

4.2 Plus de 20 % des ménages sous le seuil de bas revenus

En comparaison avec les autres quartiers de gare, Vitry Centre regroupe des ménages dont le revenu annuel moyen, inférieur à celui du Val-de-Marne, a progressé lentement durant la période 2001-2009 (+5,9 %), alors même que celui des ménages de Vitry-sur-Seine a augmenté trois fois plus.

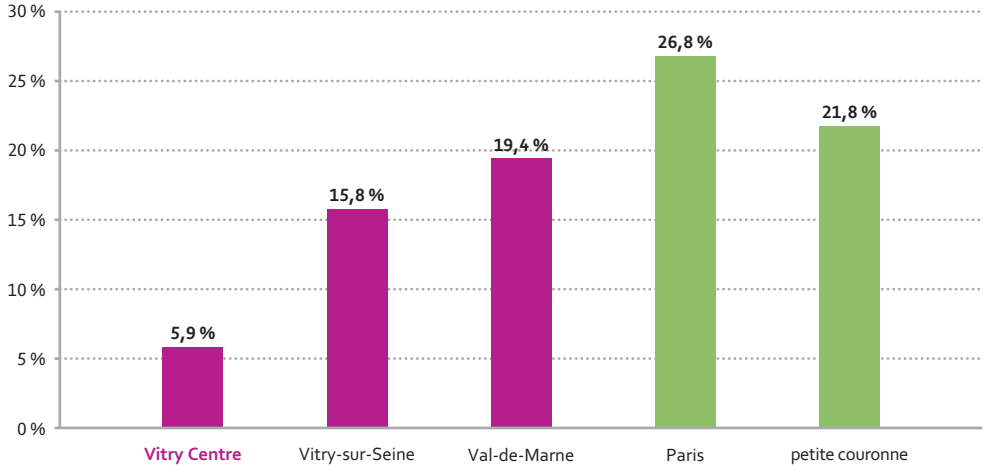
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

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

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

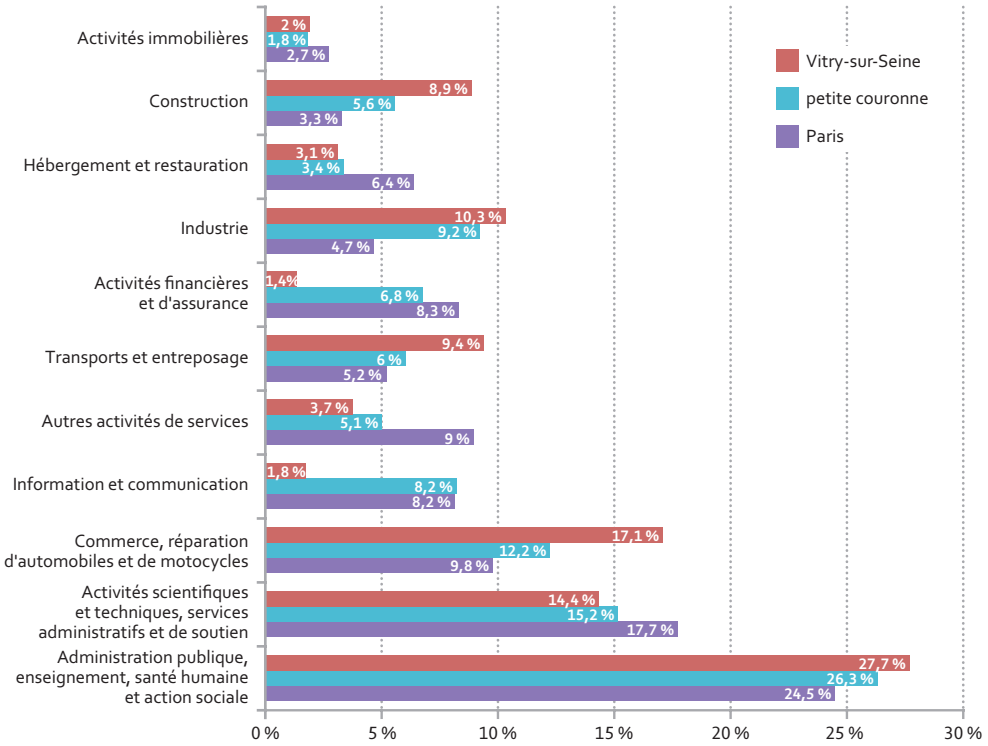


Source : Insee Recensement 2009

4.3 Une majorité d'emplois de catégorie employés et ouvriers à l'échelle de la commune

À l'échelle de la commune de Vitry-sur-Seine, les emplois correspondant aux catégories socio-professionnelles de type employé et ouvrier sont plus représentés que ceux exercés par les emplois cadres ou professions intellectuelles supérieures. Par exemple, en comparaison avec la Petite couronne ou Paris, les emplois liés à la construction, aux transports et à l'entreposage, au commerce et à l'automobile sont surreprésentés.

Emplois par catégorie socio-professionnelle sur le territoire de la commune de Vitry-sur-Seine en 2009



Source : Insee Recensement 2009

Note de lecture : des données à l'échelle du quartier de gare seront recherchées lors de la mise en œuvre de l'observatoire.

5. La mobilité et les espaces publics

5.1 Des déplacements domicile-travail orientés vers les communes limitrophes et Paris

Les « oursins » mettent en évidence les flux de déplacements domicile-travail actuels depuis et vers la commune de Vitry-sur-Seine. Ils révèlent notamment l'intérêt d'une offre de transport de banlieue à banlieue. Vitry-sur-Seine n'est pas un pôle générateur de flux aussi importants que Saint-Denis ou les communes du quartier de la Défense. Mais les oursins montrent un rayonnement de la commune ou une dispersion homogène à partir de celle-ci, notamment au niveau de communes traversées par le réseau du Grand Paris.

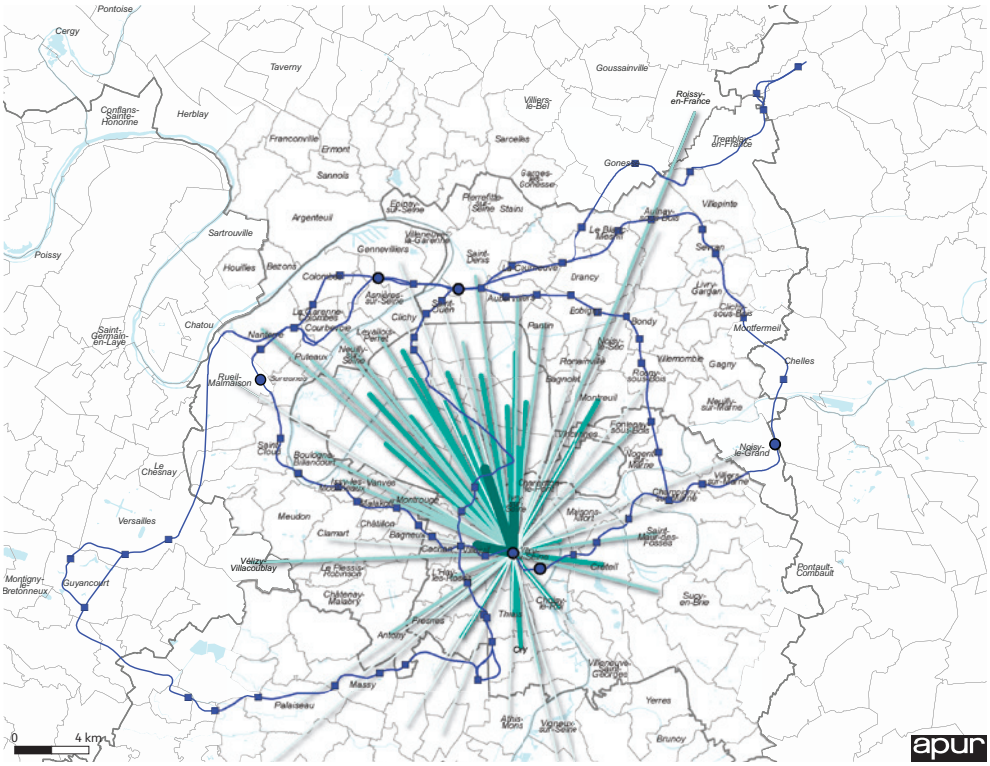
Où travaillent les actifs habitant à Vitry-sur-Seine en 2009

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 2009



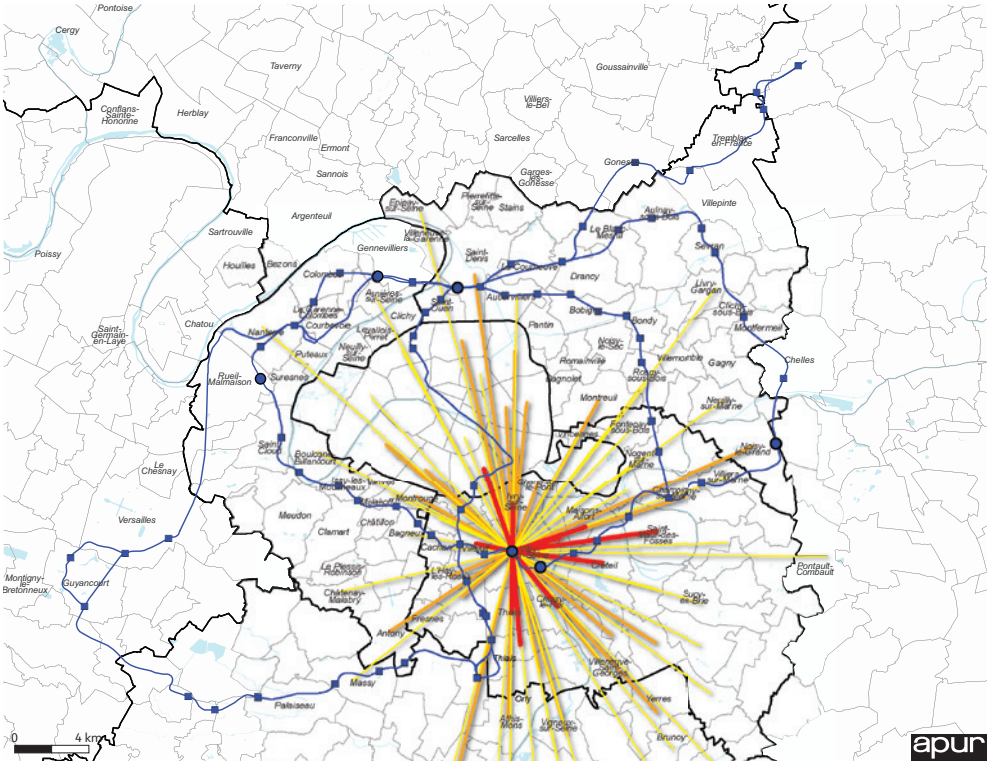
Où habitent les actifs travaillant à Vitry-sur-Seine en 2009

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 2009

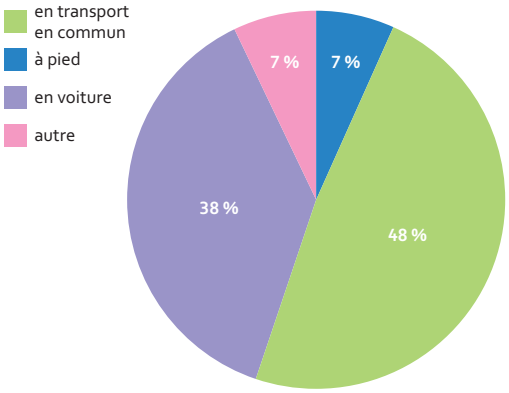


Note de lecture : 8 800 actifs travaillent dans leur commune de résidence, Vitry-sur-Seine. Ils représentent 25 % de la population active et ne figurent par sur les cartes.

5.2 Un usage des transports en commun déjà dominant

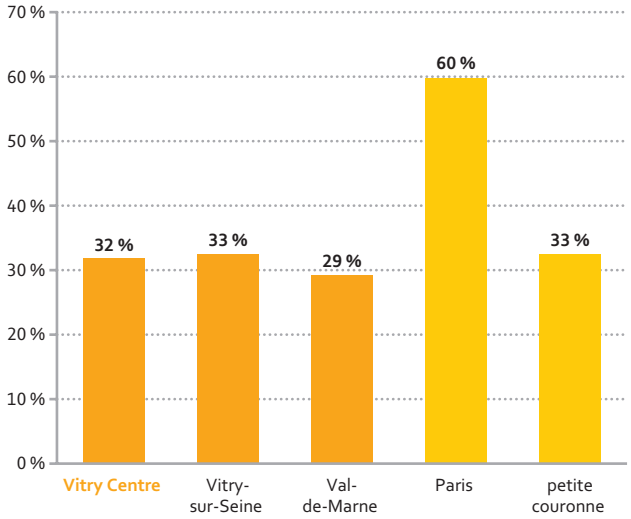
Les habitants de Vitry Centre utilisent déjà majoritairement les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail (48 %). La part des ménages sans voiture a quant à elle augmenté dans le quartier (32 % en 2009 contre 28 % en 1999).

Modes de déplacement domicile-travail – Quartier de Vitry Centre en 2009



Source : Insee Recensement 2009

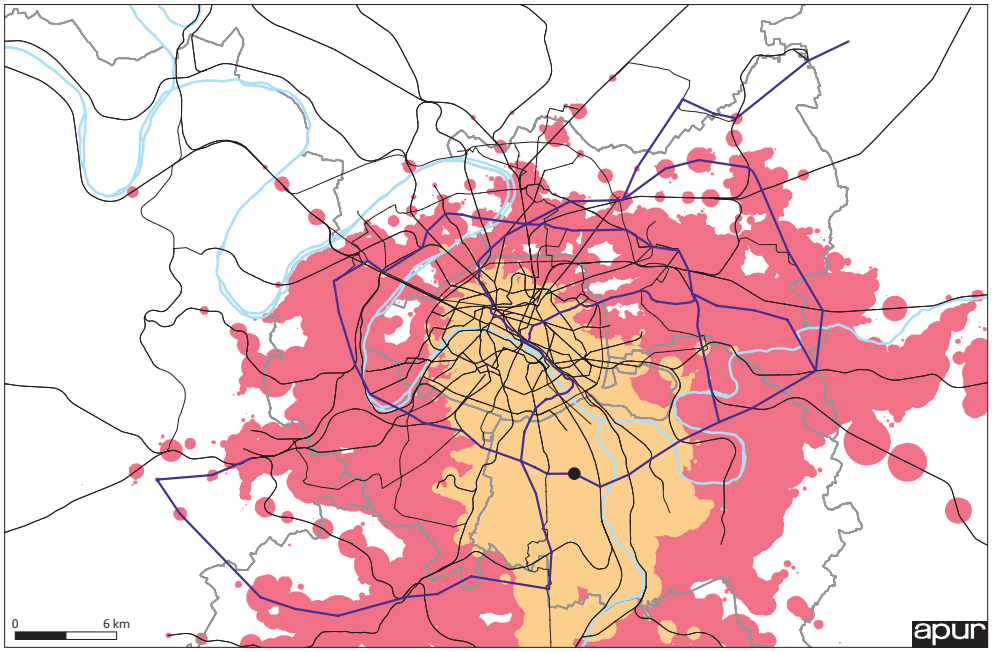
Part des ménages sans voiture en 2009



Source : Insee Recensement 2009

5.3 L'accessibilité au territoire métropolitain transformée du fait de l'absence de gare aujourd'hui

Le Réseau du Grand Paris va accroître de manière spectaculaire l'accessibilité métropolitaine du quartier de Vitry Centre. À l'horizon 2030, avec la mise en service du Réseau du Grand Paris, un trajet de 45 minutes en transports en commun depuis la future gare de Vitry Centre devrait permettre d'accéder à un territoire 4 fois plus vaste et, par conséquent, à un bassin d'emplois plus important.



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

Évolution 2013-2030 de l'accessibilité depuis la gare de Vitry Centre pour un trajet de 45 min. en transports en commun :
Territoire : +302 %
Emplois : +131 %

Sources : DRIEA, SCEP 2013

Note de lecture : le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). À Vitry Centre, l'isochrone est déterminé à partir de la principale station de 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.

5.4 Des conditions favorables au rabattement des piétons, des cyclistes et des bus

L'accessibilité piétonne à la gare apparaît d'ores et déjà relativement organisée par la trame viaire actuelle. Des améliorations sont malgré tout à envisager pour le confort des piétons. La future gare est partiellement connectée à un réseau de pistes cyclables, qu'il conviendrait de développer afin d'étendre les possibilités de rabattement dans le rayon de 2 km. En matière de transports en commun, bien que le quartier se situe à l'écart de réseaux de transports lourds, il dispose néanmoins d'un réseau de bus compensant ce déficit de desserte par des passages fréquents. L'arrivée de la gare du Grand Paris mais aussi du tramway Paris-Orly conduiront à réorganiser les réseaux de bus et les circulations douces.

Accessibilité piétonne dans un 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

Le réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC dans un 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

Le réseau de bus dans un rayon de 2 km

- 1 bus toutes les 15 min. max. (1 à 4 bus/heure/sens)
- 1 bus toutes les 10 min. max. (4 à 6 bus/heure/sens)
- 1 bus toutes les 6 min. max. (6 à 10 bus/heure/sens)
- 1 bus toutes les 3 min. max. (10 à 20 bus/heure/sens)
- 1 bus toutes les 1,5 min. max. (20 à 40 bus/heure/sens)
- plus d'1 bus toutes les 1,5 min. max. (plus de 40 bus/heure/sens)

- autres gares RGPE
- Transilien et RER
- métro
- arrêt bus
- 132 ligne de bus

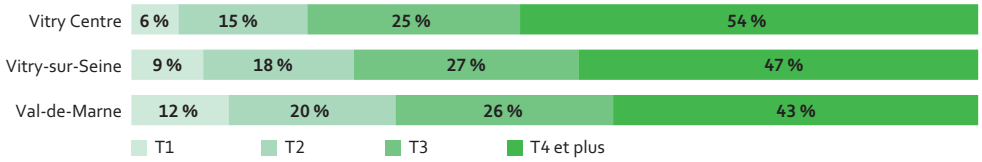
Source : STIF 2012

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

6.1 Une majorité de grands logements

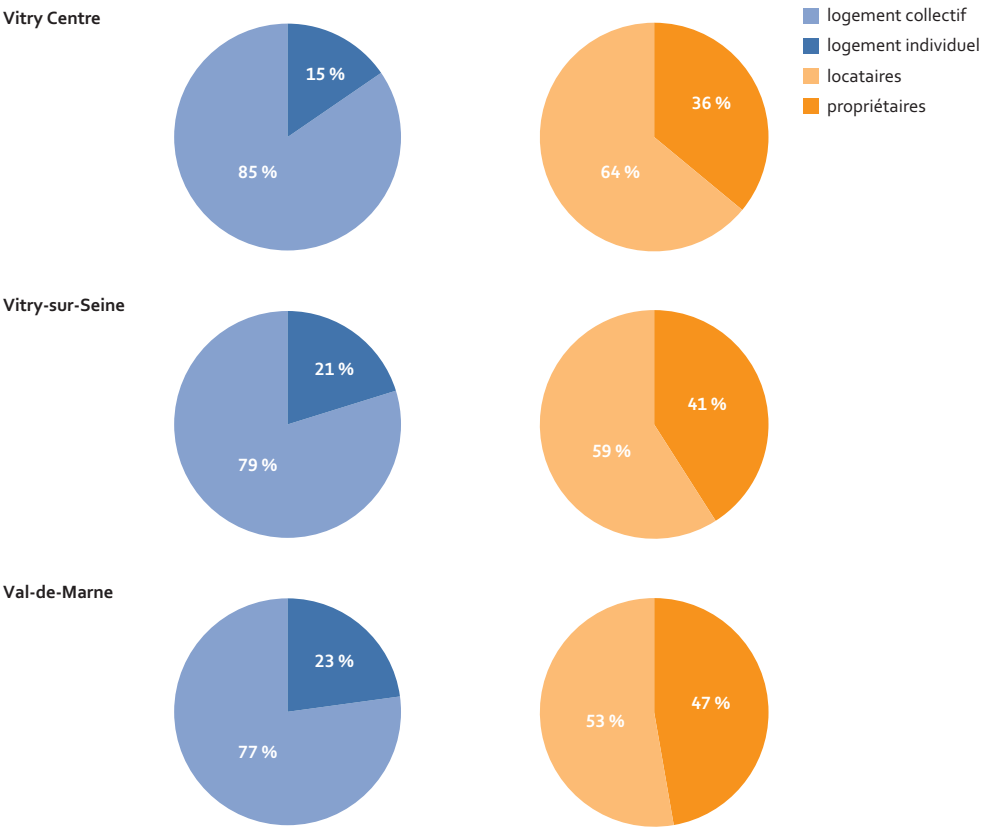
Le quartier de Vitry Centre regroupe 12 200 logements, avec une dominante d'habitat collectif (85 %). La majorité de ces logements sont de grande taille, de 4 pièces et plus, et il n'existe à l'inverse que peu de logements de petite taille (1 ou 2 pièces). Un tiers seulement des résidents sont des propriétaires occupants, ce qui est sensiblement inférieur au taux constaté dans le Val-de-Marne (45 %). Dans le quartier de Vitry Centre, 35 % des résidences principales sont des logements sociaux d'après les données du recensement. Ces logements sociaux sont principalement situés sur la dalle Robespierre et dans la partie sud du quartier.

Répartition des types de logements en 2011



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

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



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

6.2 Un quartier construit pendant les Trente Glorieuses

Le quartier de gare est constitué majoritairement de bâtiments construits entre 1949 et 1975 (près de 60 %). Il contient en proportion environ deux fois moins de bâtiments construits avant 1949 et après 2000. Ces chiffres laissent présager des enjeux forts en matière d'amélioration des performances énergétiques, notamment pour les immeubles construits pendant les périodes de reconstruction et rénovation urbaine des années 1960 et 1970.

Époque de construction des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

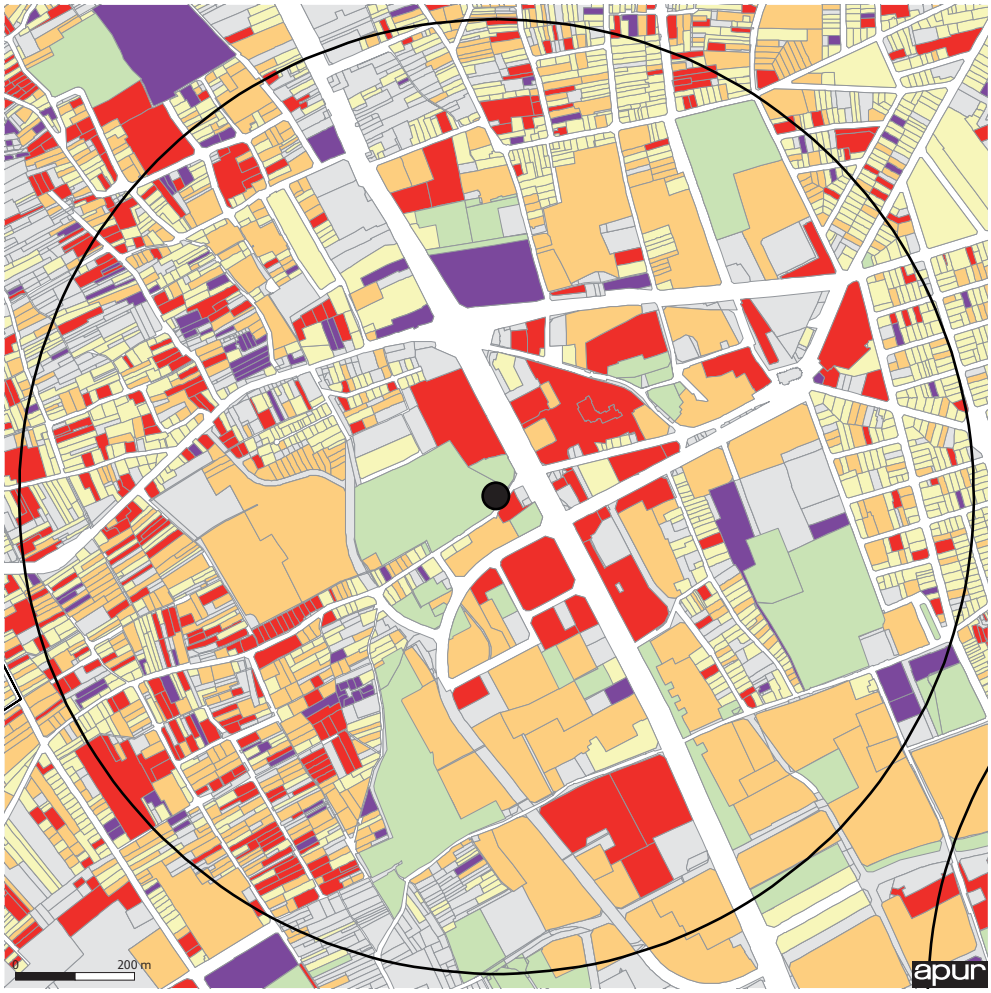
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

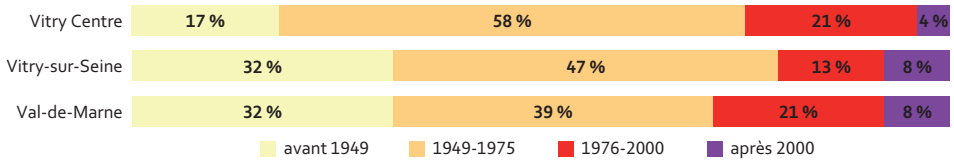
- espace vert

** 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)

6.3 Un rythme de la construction accéléré depuis 2006

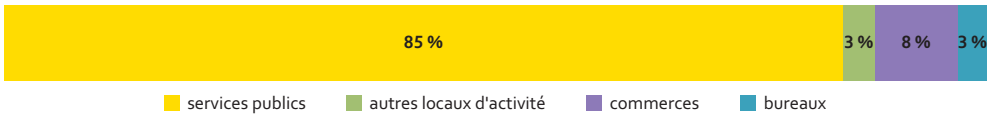
Le PLH de Vitry-sur-Seine fixe un objectif de 4 500 nouveaux logements au cours de la période 2012-2017, soit 750 par an, dont 40 % doivent être des logements sociaux. Dans le cadre du CDT des Grandes Ardoines, l'objectif est porté à 763 logements par an pour la commune. De 2000 à 2012, 500 logements ont été autorisés annuellement à Vitry-sur-Seine, avec une nette accélération du rythme de construction à partir de 2006. 93 % de ces nouveaux logements sont collectifs et 90 % correspondent à des opérations neuves. Jusqu'à présent, seuls 10 % de ces logements ont été construits dans le quartier de Vitry Centre (avec un taux de logement social de 20 %).

De 2000 à 2012, les surfaces de locaux d'activité construites sont inférieures aux surfaces de logements à Vitry Centre comme dans la commune. 85 % des locaux d'activités construits dans le quartier de Vitry Centre ont pour objet l'accueil de services publics.

Construction (2000-2012)	Vitry Centre	Vitry-sur-Seine
Surface de logements autorisés (m²)	62 268	498 414
dont m² logements sociaux (en %)	20 %	33 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	57	499
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	95	725
Taux de construction	6 %	24 %
Surface de locaux d'activité (m²)	27 118	340 756

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.

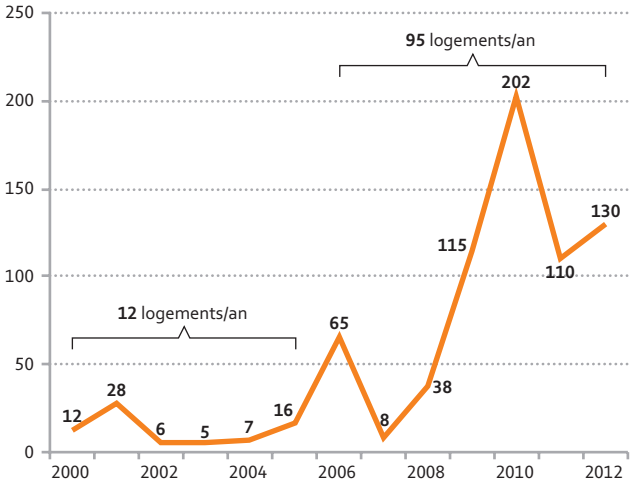
Types de locaux d'activités construits – Vitry Centre (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

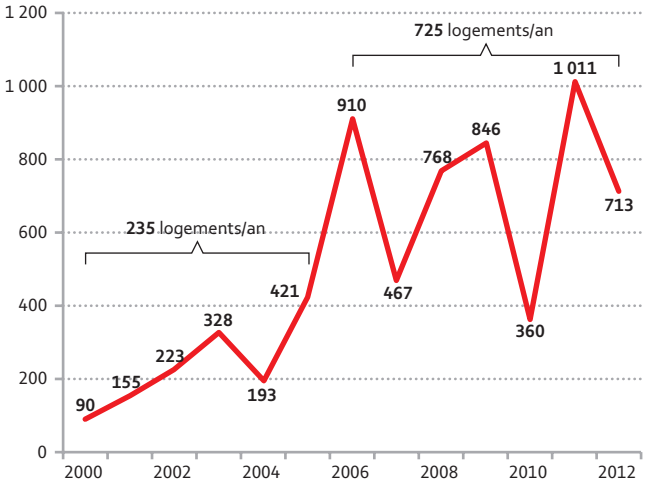
Évolution du nombre de logements autorisés

Vitry Centre



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Vitry-sur-Seine



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.4 Le quartier de gare encore peu concerné par cette dynamique en 2013

Depuis 2006, la dynamique de construction se développe à l'échelle de l'ensemble de la ville avec d'importantes opérations au nord de la commune, le long de la RD5. Les opérations les plus importantes ont été mises en œuvre dans le cadre d'opérations publiques (ZAC Concorde Stalingrad, ANRU Balzac, opération le long de la RD5 et Coteau). S'y ajoutent de nombreuses opérations privées de plus petite taille, principalement localisées dans le tissu pavillonnaire. Les constructions de locaux d'activité sont assez peu nombreuses dans le quartier de Vitry Centre.

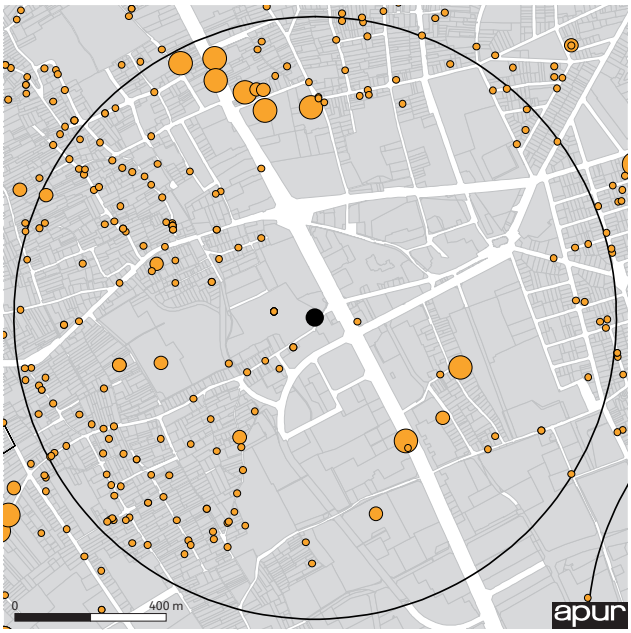
Logements autorisés (2000-2012)

- 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



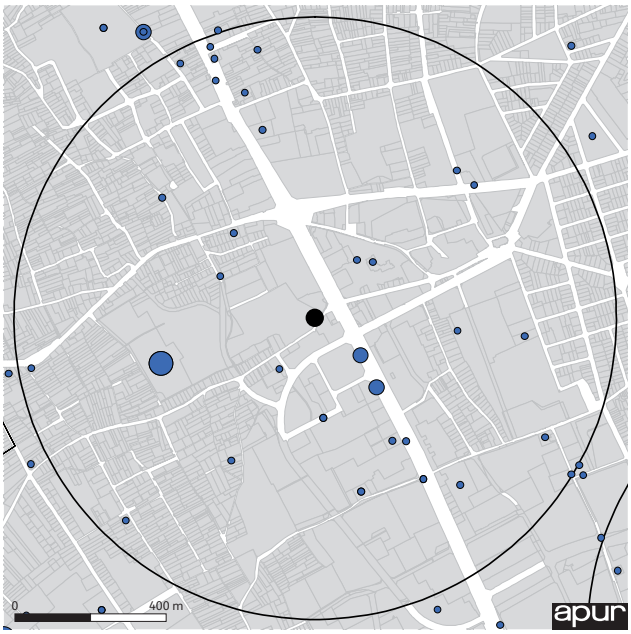
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- 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

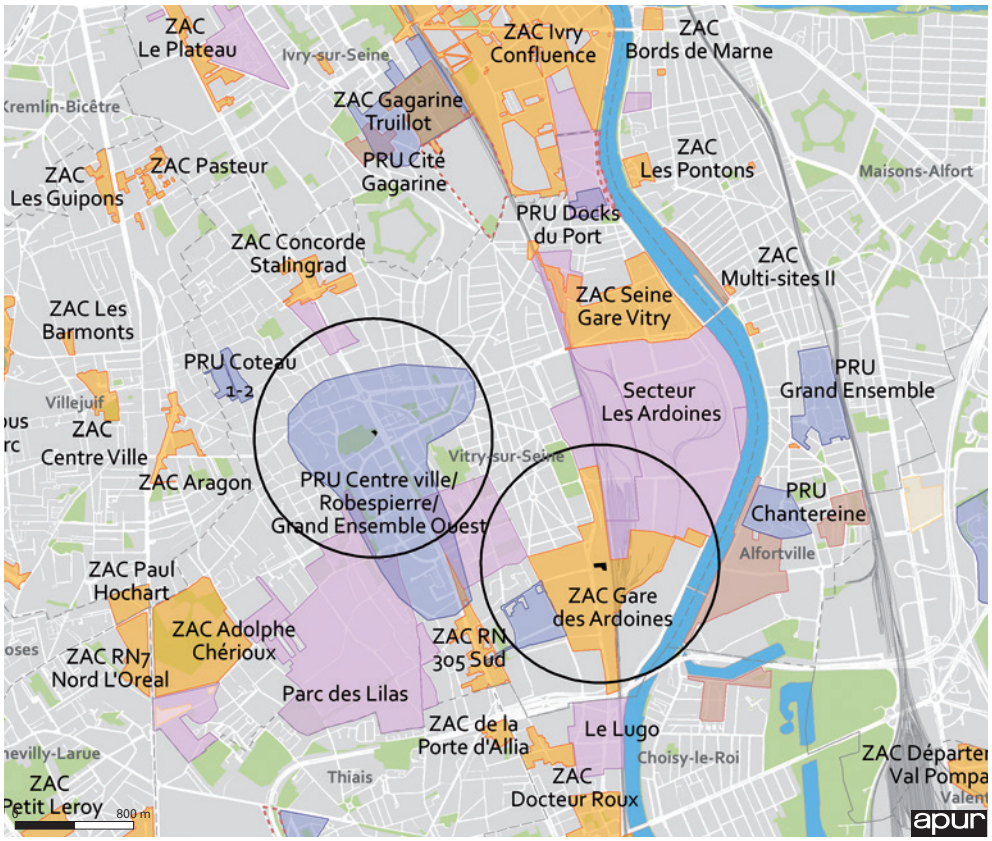
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.5 L'arrivée de la gare, une opportunité pour revaloriser le centre-ville

L'arrivée de la gare est d'ores et déjà intégrée à la réflexion sur la requalification d'une grande partie du quartier de Vitry Centre (renouvellement urbain du Grand Ensemble Ouest et de la Dalle Robespierre et interventions sur les espaces publics). Des études urbaines ont été lancées en 2013 et un dossier de candidature pour l'ANRU 2 a été déposé.

Côté est, deux grands projets urbains sont en cours autour des gares du RER C : Gare de Vitry et Les Ardoines, ils prévoient la création de près de 2 millions de m².



Les secteurs d'aménagement

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

Source : Apur 2013

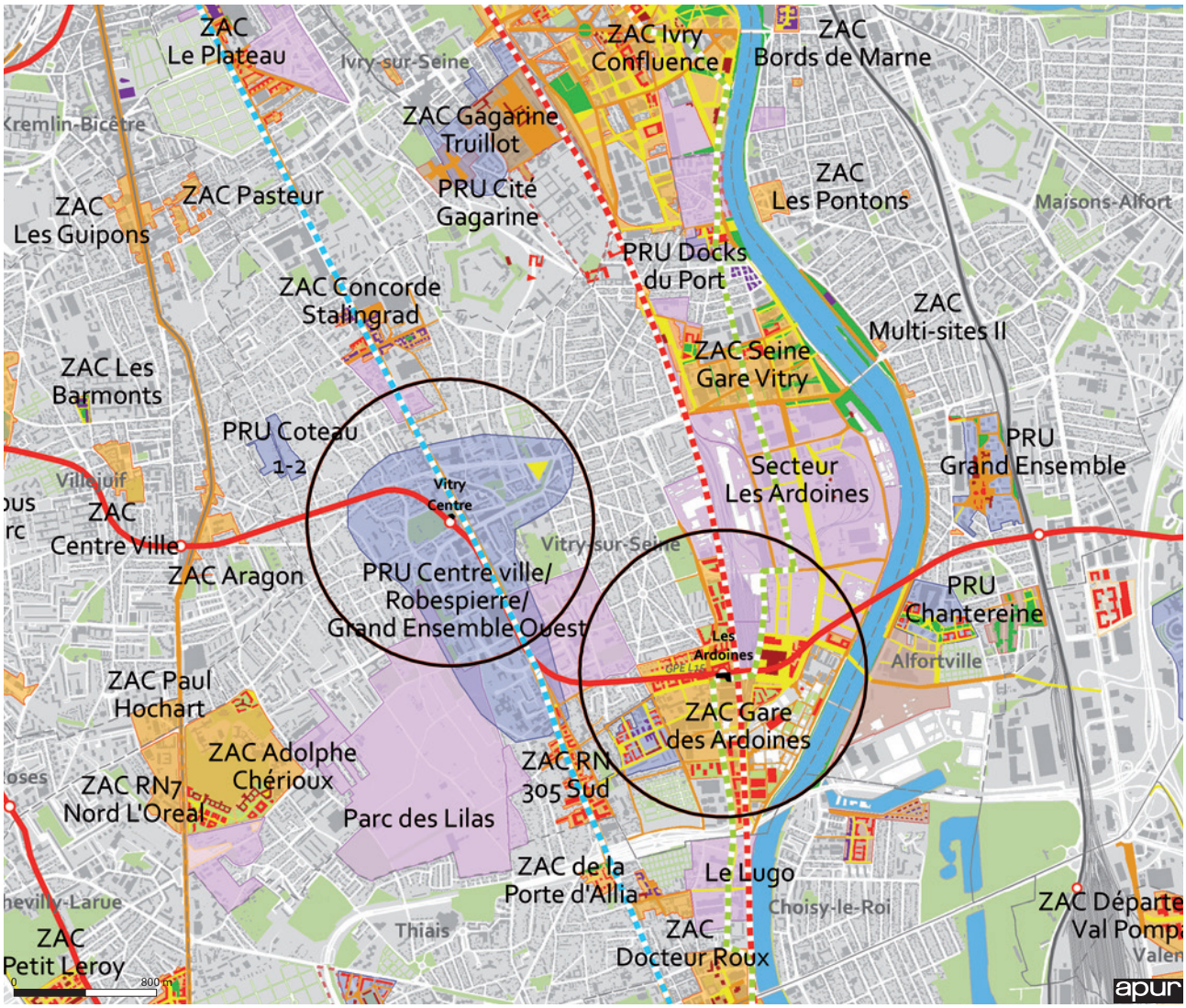
Éléments des opérations d'aménagement (novembre 2013)

	ZAC Seine Gare Vitry	ZAC Adolphe Chérioux	ZAC Concorde Stalingrard	ZAC RN 305 Sud	ZAC Gare des Ardoines
Date d'achèvement (prévision)	2030	2026	2014	2020	2030
Logement (m²)	326 100	10 000	68 000	65 000	357 000
dont logement sociaux (m²)	40 %		45 %	40 %	40 %
Bureaux (m²)	124 700			65 000	400 000
Activités (m²)	119 000	80 000			245 000
Équipements (m²)	29 100	10 000	3 600	1 000	
Commerces (m²)	14 600		17 150	5 000	25 000
Nombre de logements	**4 350**	**133**	**882**	**850**	**4 200**
Surface totale (m²)	**613 500**	**100 000**	**88 750**	**136 000**	**1 027 000**
Maîtrise d'ouvrage	EPA ORSA	SADEV 94	SADEV 94	SADEV 94	EPA ORSA
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur	GERME & JAM				Star

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

À Vitry Centre, le projet vise à requalifier le centre-ville et notamment les ensembles résidentiels dégradés. La gare du Grand Paris devra s'inscrire davantage dans un projet d'espace public en connexion avec la station de tramway située sur la RD5 et dans un projet d'intégration paysagère en entrée du parc du Coteau.

Le quartier de Vitry Centre se situe en outre dans le périmètre du CDT des Grandes Ardoines. Il s'intègre dans un contexte de programmes de construction (ZAC Seine Gare et ZAC Gare des Ardoines) et de transports (Tramway Paris-Orly) d'échelle métropolitaine. L'articulation entre ces projets, d'échelles variables, constitue un enjeu majeur pour le quartier de gare.



Les opérations d'aménagement

- périmètre 800m
- TCSP, TZen : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- RGPE : étude

Projets en cours

- bâti en projet
- bâti requalifié
- bâti réalisé
- création de l'espace public
- requalification de l'espace public
- espace vert en projet
- espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement

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

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

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab. / hectare	Insee,Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011
Densité d'emploi salariés	Nb. d'emplois salariés privés / hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009 / hectare	Insee, recensement 2009, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés / nb. d'actifs résidants	Insee, recensement 2009, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières,espaces verts, terrains de sport et infrasructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2009
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2009
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 2009
Revenus moyen des ménages par unité de consommation - 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee,Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011
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, velo, marche à pied)	Insee, recensement 2009
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2009,1999
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 frequence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Type de logements	Nb. de résidences prinicipales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee,Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Epoque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2009
Construction	Surface en m² et nb de logements - permis autorisés	SITADEL 2000 - 2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif - Données statistiques sur le tissu économique produite par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique - Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme local de l'habitat
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
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
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 Vitry Centre

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.