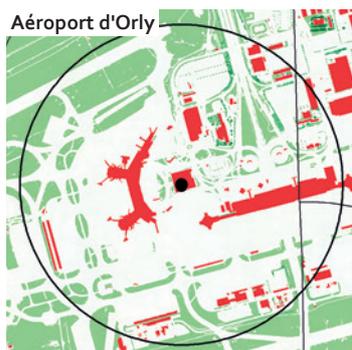
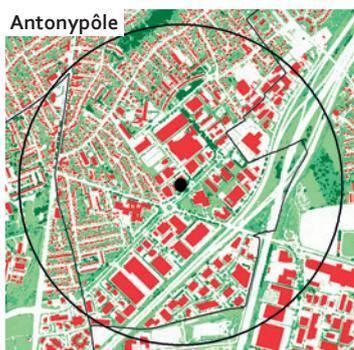
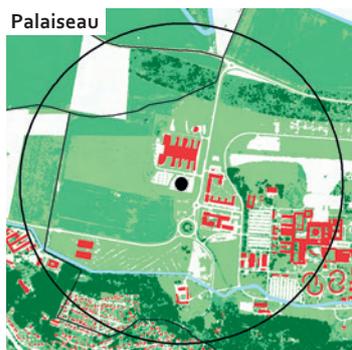
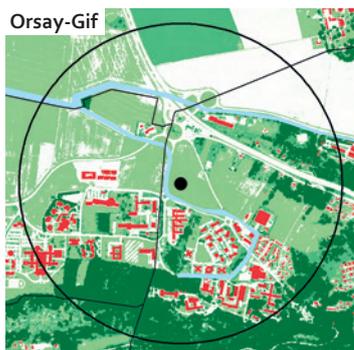
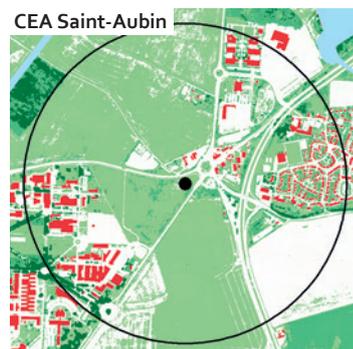
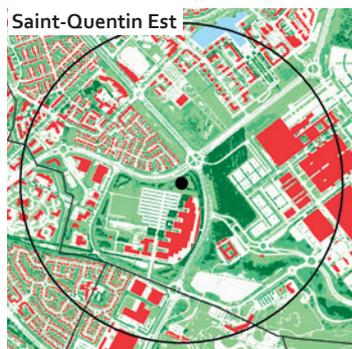


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 18



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Camille Bourguignon, Julien Gicquel, Sandra Roger

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

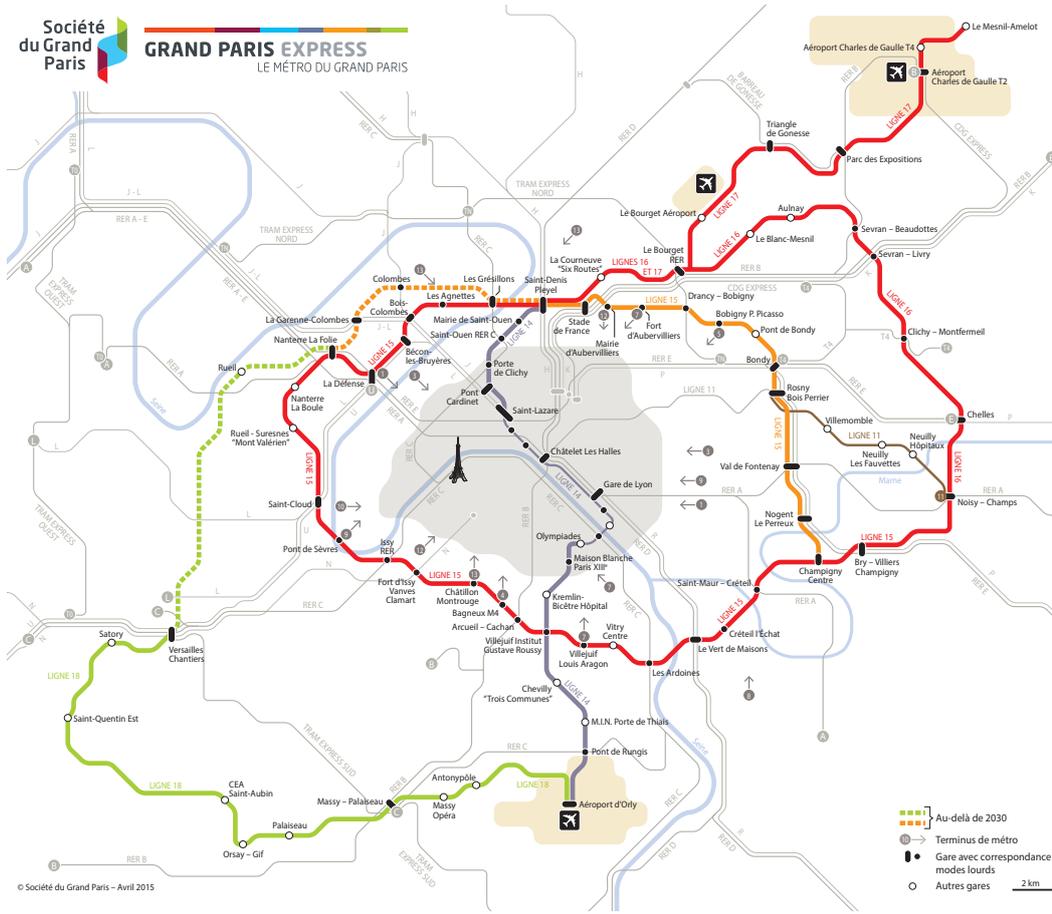
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2016V2.7.1.

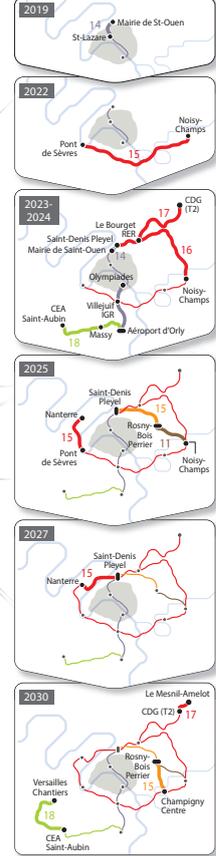
# Sommaire

Préambule .....	5
Introduction .....	6
<b>1. Les densités dans le quartier de gare .....</b>	<b>8</b>
1.1. Les densités de population .....	8
1.2 Les densités d'emploi dans les quartiers de gare.....	10
1.3 La mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare .....	11
<b>2. Les centralités aux abords des futures gares.....</b>	<b>12</b>
2.1. La polycentralité de la métropole .....	12
2.2 Les centralités autour des futures gares .....	13
<b>3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare .....</b>	<b>18</b>
3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare .....	18
3.2 Les hauteurs du bâti .....	22
3.3 Le rapport emprises bâties/espaces ouverts .....	24
<b>4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales.....</b>	<b>26</b>
4.1. L'évolution démographique des quartiers.....	26
4.2 Répartition de la population par grands groupes d'âges .....	28
4.3 Les catégories socio-professionnelles des actifs résidents .....	29
4.4 Les revenus des ménages et leur évolution .....	30
4.5 Le parc de logements .....	32
<b>5. La mobilité et les espaces publics .....</b>	<b>36</b>
5.1. Les déplacements domicile-travail.....	36
5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare .....	37
5.3. L'accessibilité à pied aux gares .....	44
5.4 L'accessibilité en transports en commun .....	46
5.5 L'accessibilité à vélo aux gares.....	48
<b>6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....</b>	<b>50</b>
6.1. Les dynamiques récentes de construction.....	50
6.2 Les dynamiques de projets urbains et l'articulation avec les futures gares .....	54
Synthèse .....	56
Annexes.....	58

# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



## Calendrier de mises en service



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

© Société du Grand Paris - Avril 2015

# Préambule

## Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une profonde mutation engagée depuis quelques années avec la mise en service de plusieurs lignes de tramway, la modernisation des RER, la prolongation des lignes de métro et la création de lignes nouvelles. L'offre de services de transports collectifs s'améliore et favorise la réalisation des objectifs de rénovation et de construction de logements ainsi que le renouvellement du parc immobilier d'entreprises. Les contrats de développement territorial et le schéma directeur de la région Ile-de-France éclairent les perspectives territoriales. Pour autant, l'évaluation des développements urbains autour des gares n'est que partiellement appréhendée.

Il est donc apparu nécessaire, au sein du comité stratégique de la Société du Grand Paris qui associe des parlementaires et des élus régionaux ou locaux aux services de l'État, de mettre en place un dispositif permettant d'appréhender la situation des quartiers de chacune des futures gares du Réseau du Grand Paris Express afin que les acteurs économiques et sociaux puissent s'en saisir.

L'observation des quartiers de gares et de leur évolution donne à voir et permet l'évaluation des effets directs ou indirects des politiques publiques, nationales, régionales ou locales, sur le terrain.

## Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans la triple volonté de la SGP, DRIEA et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse pour parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération et suivre leur évolution. Cet outil permet d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître ces quartiers, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

L'observatoire offre une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par mises à jour successives, il permet de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est l'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 montrera dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permet de catégoriser les quartiers de gare du Grand Paris en fonction de thématiques communes ou de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribue à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constitue 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. 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.

**La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA)** d'Ile-de-France est impliquée dans le pilotage et le fonctionnement de nombreux observatoires partenariaux en Ile-de-France, notamment dans les domaines de la mobilité (OMNIL), du foncier (ORF), de l'immobilier d'entreprises (ORIE), ou de projets opérationnels comme celui des quartiers de gare du Grand Paris. La DRIEA s'implique fortement dans ces observatoires qui sont des lieux stratégiques d'échange, d'animation et de production de doctrines et de connaissance, dont bénéficient l'État ainsi que l'ensemble de la collectivité des aménageurs et des acteurs économiques. Pour l'observatoire des quartiers de gare, la DRIEA met à disposition des données issues de ses systèmes d'information et produit des cartes et des graphiques issus de ses outils de modélisation, notamment en matière de déplacements et d'accessibilité.

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

# Introduction

## La méthode

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est construit progressivement : **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 du Réseau du Grand Paris Express depuis 2014.

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

- **une analyse croisée par ligne de transport** qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres ;
- **des monographies par quartier** 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 et la grande couronne.

Le présent document est l'analyse croisée de l'ensemble des **10 quartiers de gare de la ligne 18**, qui reliera l'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers à l'horizon 2030, avec un premier tronçon prévu entre Aéroport d'Orly et le CEA Saint-Aubin à l'horizon 2025.



Il est accompagné des 10 monographies réalisées sur ces 10 quartiers de gare. Les données mobilisées ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier. Le quartier défini par un rayon de 800 m, correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied environ. Parfois, ce rayon intercepte le territoire de plusieurs communes.

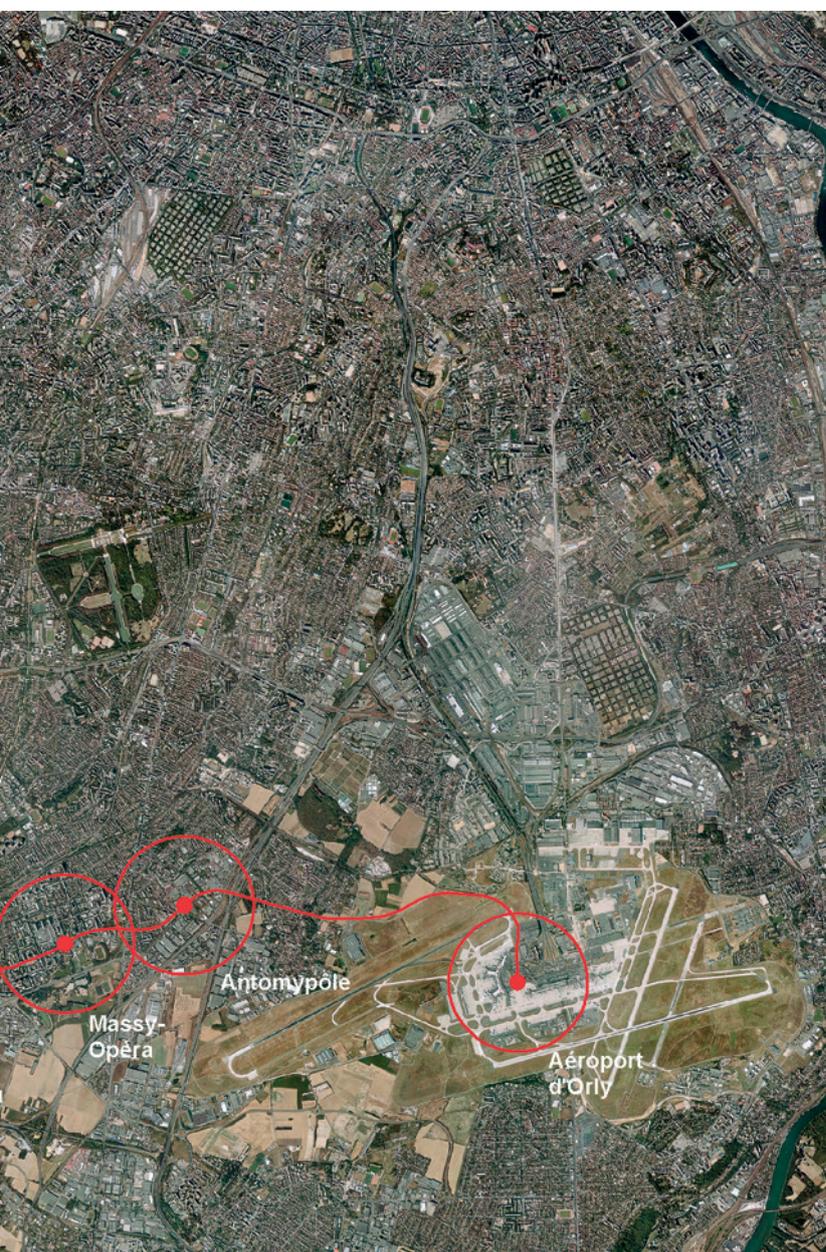
## Les indicateurs

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.

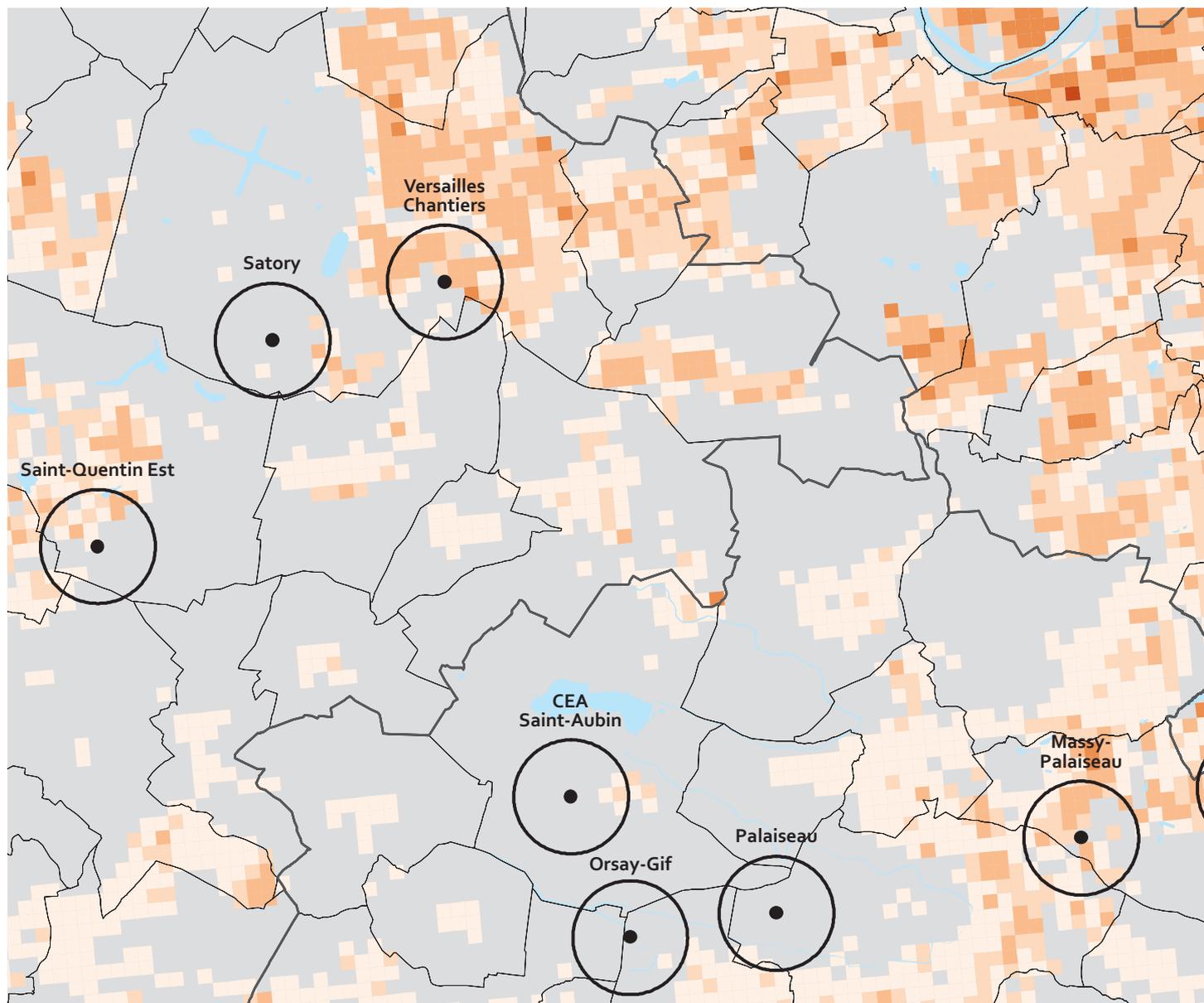


# 1. Les densités dans le quartier de gare

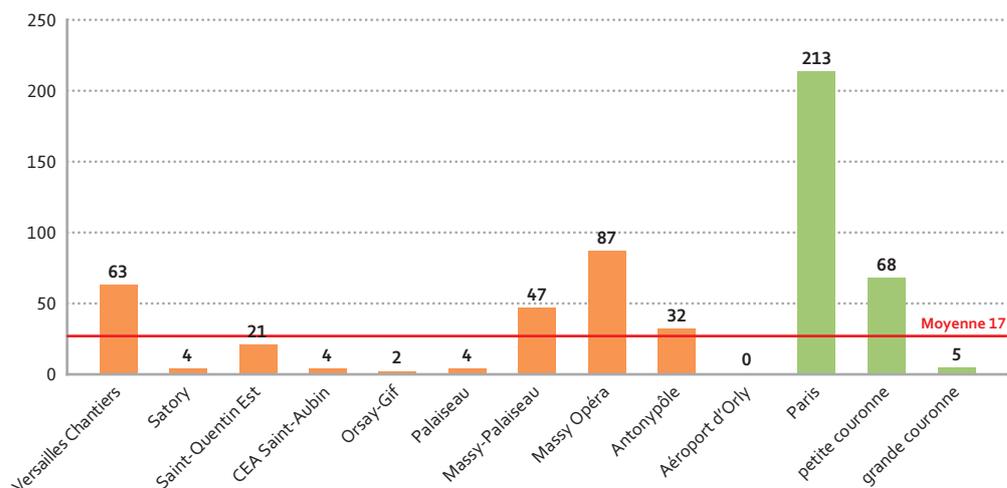
## 1.1. Les densités de population

Les densités de population décroissent à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération pour atteindre de faibles densités au niveau des franges de la métropole du Grand Paris, comme le montre la carte des densités de population selon un carroyage de 200 m par 200 m. La ligne 18, qui traverse le quart sud-ouest de la grande couronne, présente des densités de population le plus souvent faibles, comprises entre 0 et 90 hab. à l'hectare. La moyenne de 27 hab. à l'hectare est bien inférieure à celle de la petite couronne (68 hab. à l'ha), mais supérieure à la grande couronne (5 hab. à l'ha). D'une manière générale, les quartiers de gare de la ligne 18 sont nettement moins peuplés que ceux des autres lignes du RGPE (83, 84 et 86 hab. à l'ha respectivement pour les lignes 14, 15 Ouest et 15 Sud et 77 hab. à l'ha pour la ligne 15 Est), exception faite de la ligne 17 pour laquelle la moyenne est de 8 habitants à l'ha. Ainsi, la ligne 18 comporte 3 types de quartiers :

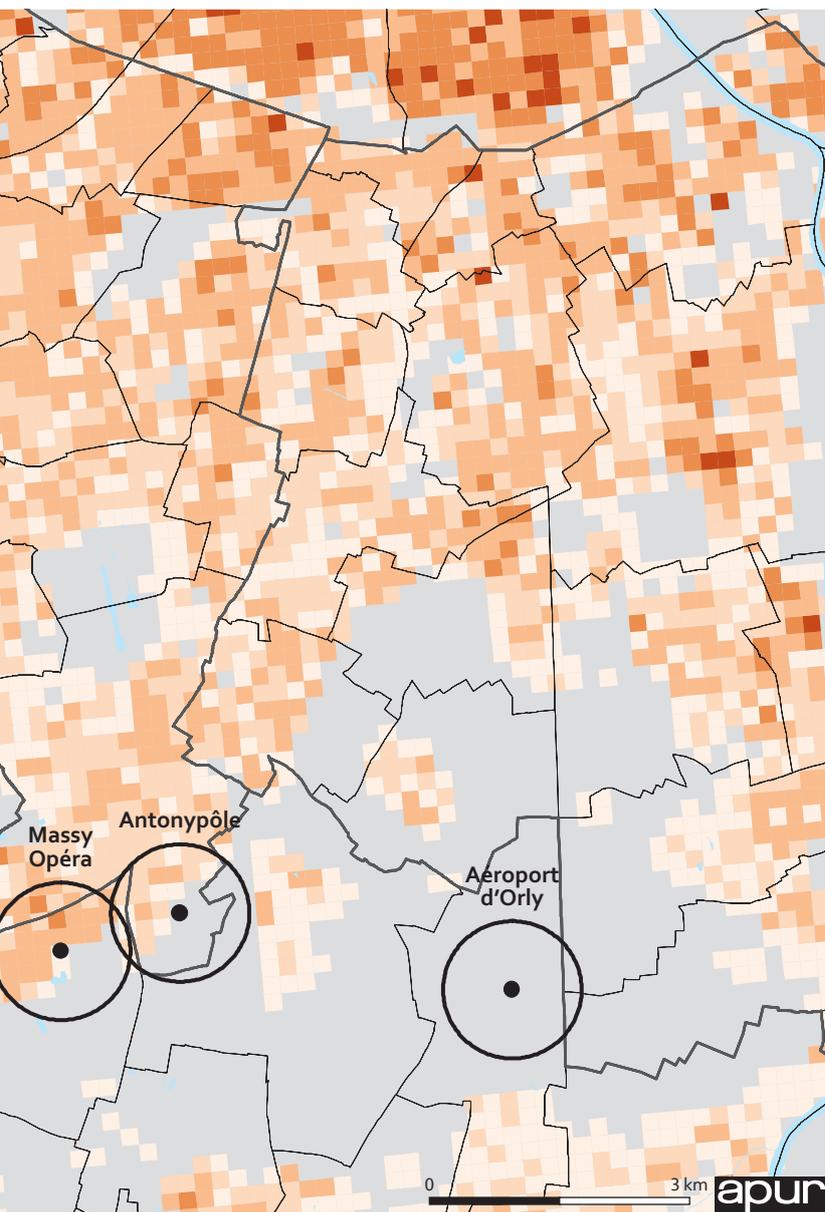
- **2 quartiers présentent des densités de population intermédiaires, proches de la moyenne de la petite couronne (entre 60 et 100 hab. à l'ha) :** Versailles Chantiers et Massy Opéra ;
- **3 quartiers sont aujourd'hui peu denses en habitants :** Saint-Quentin Est, Massy-Palaiseau et Antonypôle ;
- **4 quartiers sont quasiment inhabités :** Satory, CEA Saint-Aubin, Orsay-Gif et Palaiseau.



### La densité de population dans les quartiers de gare (nombre d'habitants par hectare)



Source : fichier fiscal (Insee) - 2010



### Densité de population

Nombre d'habitants à l'hectare

- Plus de 500
- De 250 à 500
- De 100 à 250
- De 50 à 100
- Moins de 50

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source : fichier fiscal (Insee) - 2010

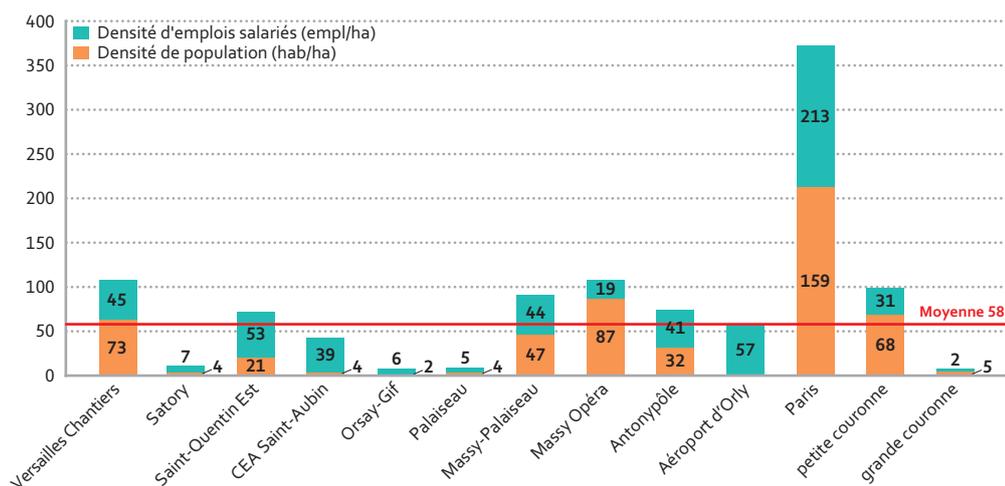
## 1.2 Les densités d'emploi dans les quartiers de gare

Les quartiers de gare de la ligne 18 présentent une forte mixité habitat/emplois. La densité d'emplois moyenne atteint 21 emplois à l'hectare, elle est relativement proche de celle observée en petite couronne (31 emplois à l'ha.) du fait de la présence de plusieurs grandes entreprises représentant d'importantes concentrations d'emplois, comme le Technocentre de Renault (gare de Saint-Quentin Est), le centre de recherche du CEA (gare CEA Saint-Aubin).

- **6 quartiers se caractérisent par une densité d'emplois assez élevée, supérieure à la moyenne de la petite couronne** (plus de 31 emplois à l'ha) : Aéroport d'Orly, Antonypôle, avec son parc de haute technologie, Massy-Palaiseau, CEA Saint-Aubin avec le centre de recherche du CEA, Saint-Quentin Est avec le Technocentre de Renault et Versailles Chantiers ;
- **4 quartiers de gare présentent actuellement des densités d'emplois faibles** (proches ou inférieures à 20 emplois à l'ha), du fait de leur fonction résidentielle ou de leur faible urbanisation : Massy-Opéra, Palaiseau, Orsay-Gif et Satory.

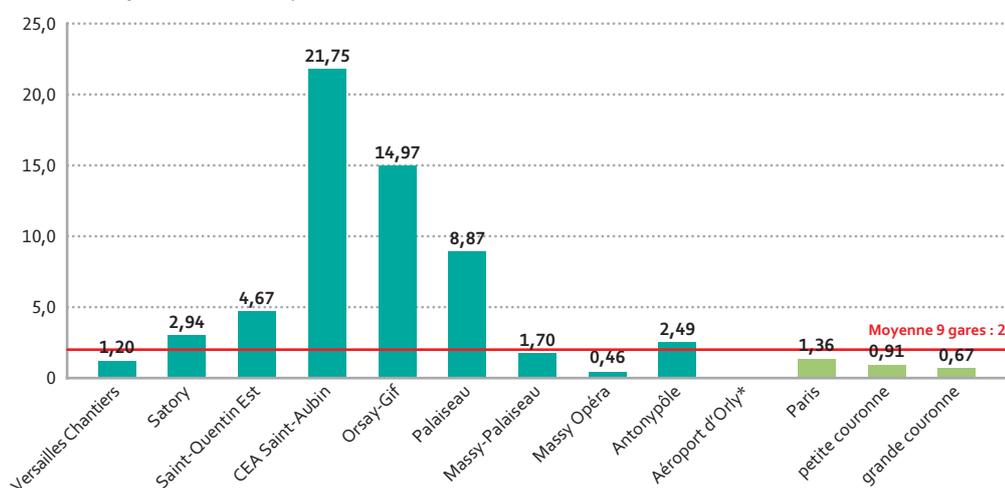
À titre de comparaison, du fait de faibles densités en général, la densité moyenne d'emplois de ces 10 quartiers de gare est proche de celles des lignes 15 Sud et 16, assez résidentielles, qui ont des densités respectives de 38 et 25 emplois à l'hectare. Enfin, elle est inférieure à la moyenne observée pour la ligne 17 (50 emplois à l'ha) et, plus encore, à la moyenne des lignes 14, 15 Est et 15 Ouest (respectivement 121, 121 et 168 emplois à l'ha).

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



Source : Insee CLAP 2012 et fichier fiscal 2010

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



Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2010

\* Le taux d'emploi du quartier de gare de l'Aéroport d'Orly ne figure pas sur le graphique car il n'y a pas d'actifs qui résident dans le quartier.

## 1.3 La mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare

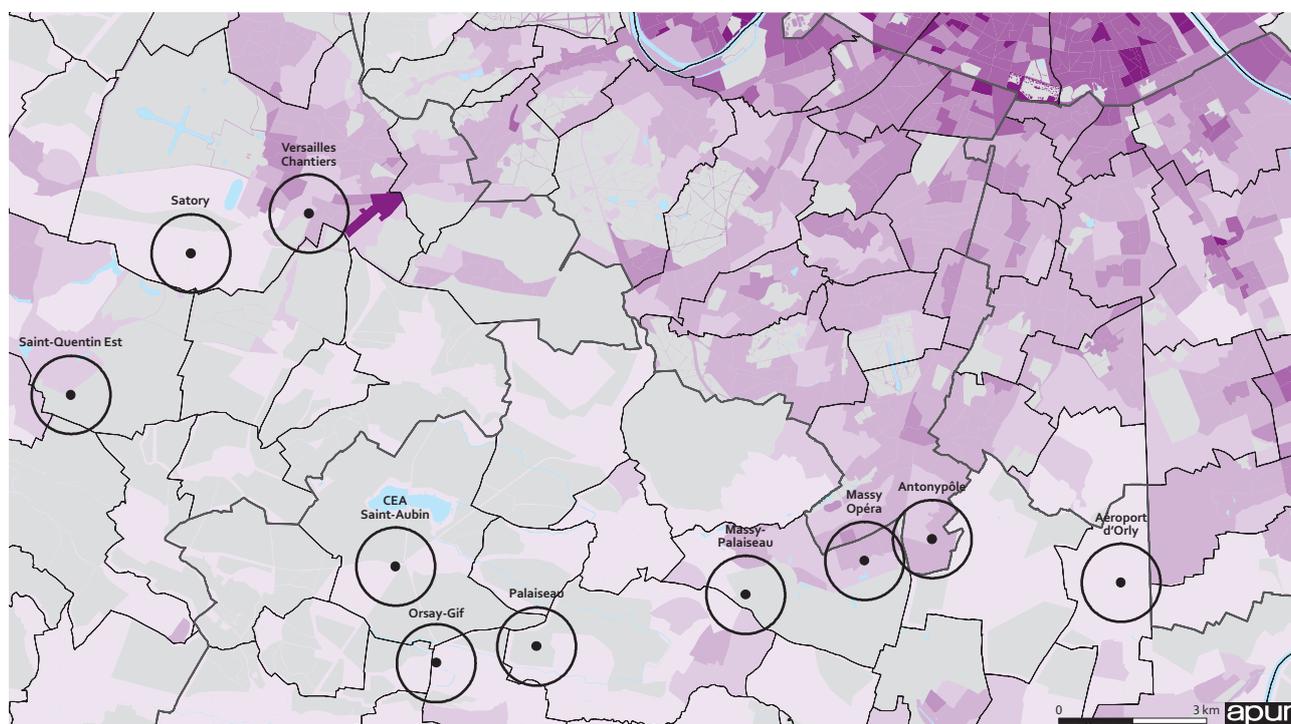
Le taux d'emploi calculé en rapprochant le nombre d'emplois offerts dans le quartier et le nombre d'actifs qui y résident permet d'appréhender la question de la mixité fonctionnelle des quartiers.

La plupart des quartiers de gare de la ligne 18 comptent davantage d'emplois que de résidents. Le taux d'emploi moyen calculé à l'échelle de la ligne entière masque des écarts importants entre les quartiers à prédominance d'activité de Palaiseau, d'Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin, qui ont des taux d'emploi exceptionnels (supérieurs, voire très au-delà de 3,5 emplois par actif résident) et le quartier plus résidentiel, Massy Opéra.

Calculé pour 9 des 10 quartiers de gare de la ligne, le taux d'emploi est de 2, ce qui est supérieur à celui de Paris (1,36), de la petite couronne (0,91) et de la grande couronne (0,67).

- **5 quartiers se distinguent par une nette prédominance de l'activité sur l'habitat, ce qui se traduit par un taux d'emploi exceptionnel**, supérieur à 4,5 emplois par actif résident : Aéroport d'Orly (26 000 emplois et aucun actif résident), Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est;
- **4 quartiers se caractérisent par des taux d'emploi élevés, proches de 2 emplois par actif résident** : Antonypôle, Massy-Palaiseau, Satory et dans une moindre mesure, Versailles Chantiers;
- **1 quartier est plus résidentiel, avec un taux d'emploi inférieur à 1 emploi par actif résident** : Massy-Opéra.

La carte des densités humaines met en évidence les faibles densités humaines qui caractérisent le territoire desservi par la ligne 18, avec 3 secteurs qui sont plus denses que les autres : Versailles Chantiers et, dans une moindre mesure, Antonypôle et Massy-Opéra.



### Densité humaine (population + emploi salarié)

Nombre d'habitants + emplois salariés à l'hectare

Plus de 1 000	De 100 à 250
De 500 à 1 000	De 50 à 100
De 250 à 500	Moins de 50

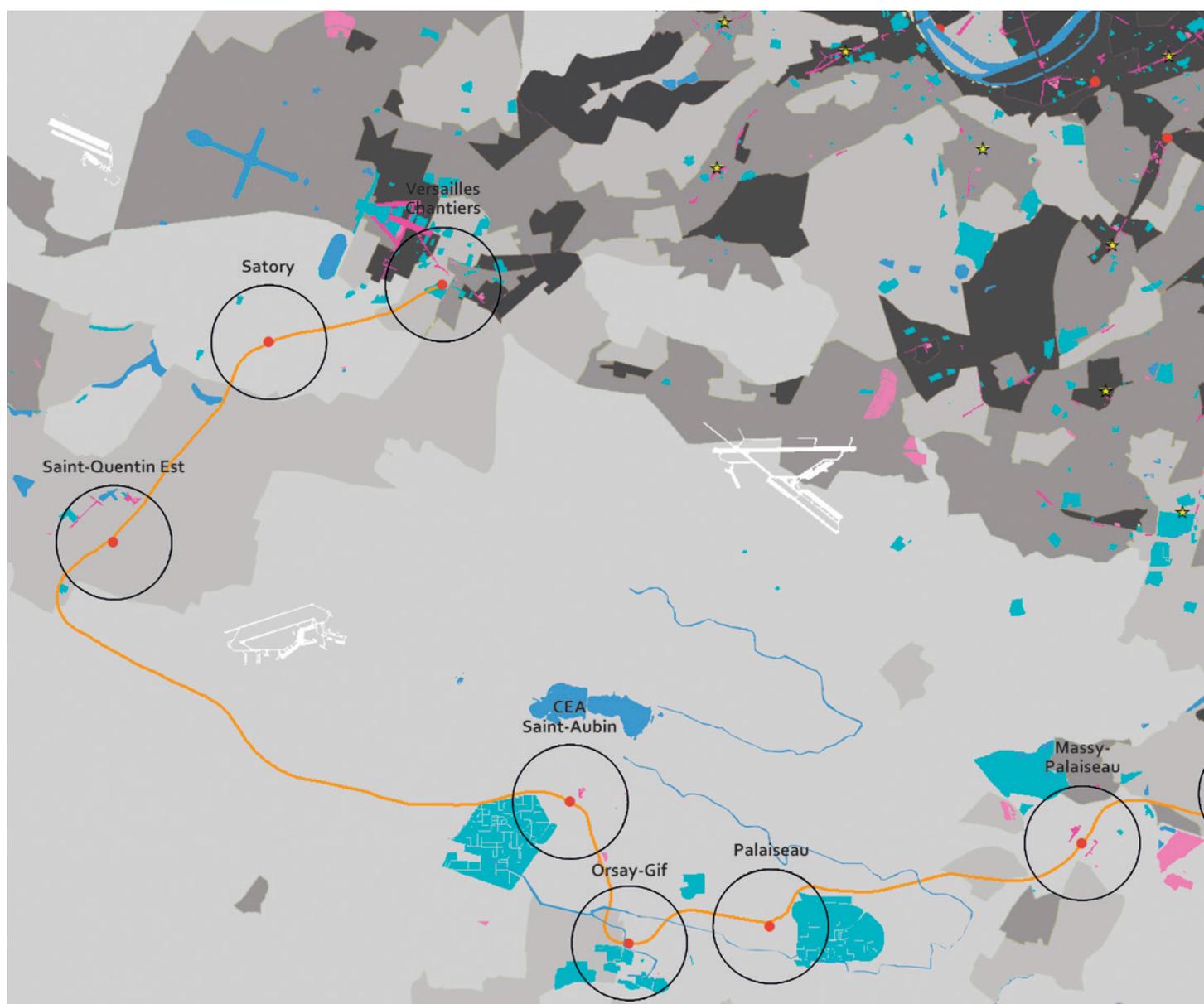
Les emprises des principaux espaces verts apparaissent en gris.

Sources : recensement de la population (Insee) 2011, CLAP traitement Apur - 2009

## 2. Les centralités aux abords des futures gares

### 2.1. La polycentralité de la métropole

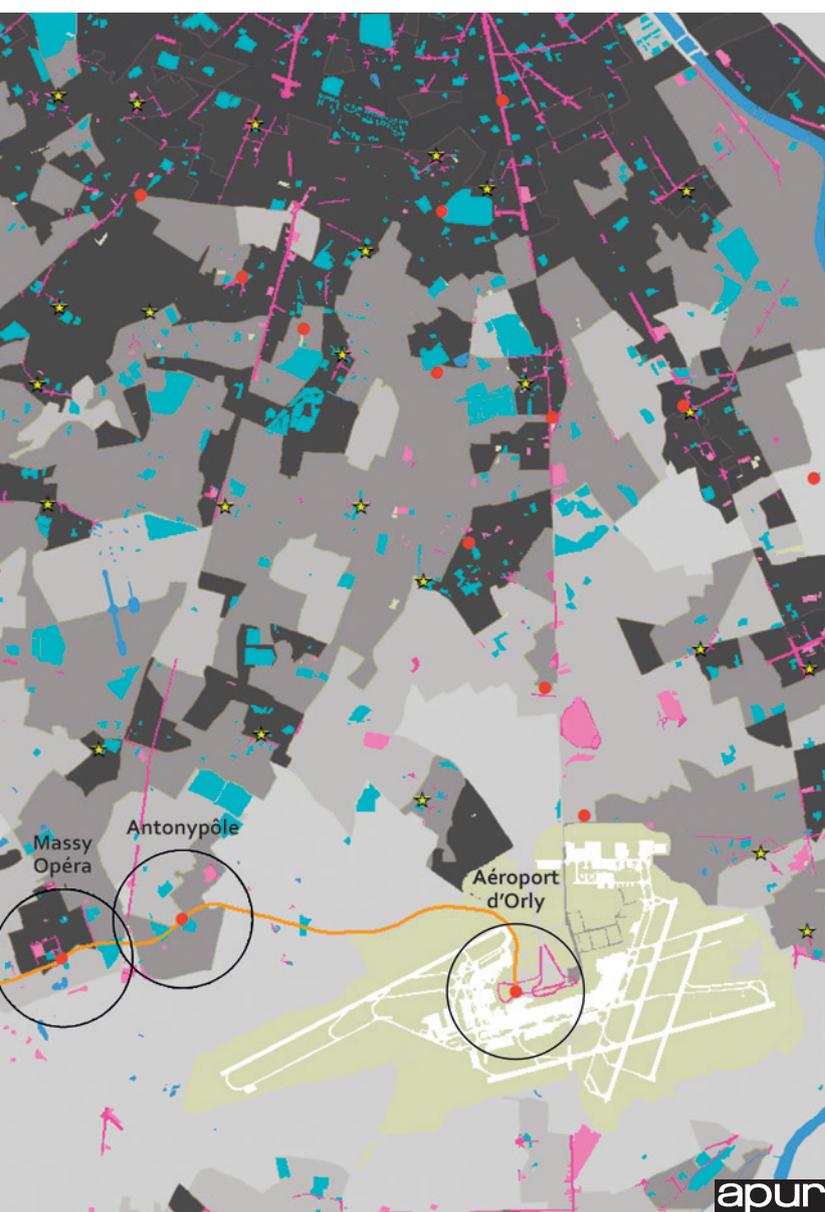
La polycentralité de l'agglomération parisienne est mise en évidence par un étalement progressif, autour de Paris, avec la présence de pôles de densités élevées de population et d'emplois sur lesquels sont venus se greffer des axes commerçants, ainsi que de grands équipements universitaires, hospitaliers, sportifs et culturels dont le rayonnement est métropolitain. **Au sud de la métropole, les continuités d'intensité urbaine apparaissent entre Paris et les communes limitrophes de petite couronne, autour des centres-bourgs anciens et le long des grandes voies radiales, comme l'ex RN 305 et l'ex RN 7. Mais la carte montre aussi une très nette différence d'intensité entre les communes de la petite couronne et des territoires plus éloignés, situés en grande couronne, comme ceux traversés par la ligne 18.** La mise en service du RGPE devrait accompagner et renforcer le mouvement polycentrique amorcé de la métropole et susciter des rabattements depuis le quart sud-ouest de la grande couronne. Le long de la ligne 18, quelques polarités significatives sont d'ores et déjà installées seront renforcées par la mise en service de cette nouvelle ligne, sont toutefois créer un couloir d'urbanisation continu. La gare de l'Aéroport d'Orly sera demain le point de convergence des lignes 14 et 18 du métro, facilitant les connexions et l'accès à l'important pôle d'emplois qu'est l'aéroport mais aussi le MIN de Rungis. Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau devraient aussi être confortés dans leurs rôles de pôles d'échange multimodal à l'échelle du sud-ouest métropolitain.



## 2.2 Les centralités autour des futures gares

L'arrivée d'une gare du Grand Paris est une opportunité pour renforcer les centralités qui existent d'ores et déjà dans les quartiers de gare ou en créer de nouvelles. Les cartes qui décrivent les centralités dans le rayon de 800 mètres autour des futures gares sont issues de relevés de terrain. Elles permettent d'identifier finement les éléments de centralités et d'apprécier leur rayonnement, local, mixte ou métropolitain. Ces cartes font ressortir 3 types de situation :

- **3 quartiers sont d'ores déjà des polarités d'échelle métropolitaine** et que l'arrivée de la ligne 18 viendra renforcer : le quartier de l'Aéroport d'Orly ; Massy-Palaiseau, qui constitue un véritable nœud de transports connecté à l'échelle régionale et nationale ; Versailles Chantiers, située à moins d'un kilomètre du Château ;
- **1 quartier se caractérise par la présence, aux abords immédiats de la gare, d'équipements intercommunaux importants** : Massy-Opéra, avec l'opéra, le cinéma et la médiathèque Jean Cocteau ;
- **6 quartiers, aujourd'hui peu dense et entourés de terrains forestiers ou agricoles, ne sont pas structurés autour d'une centralité forte aujourd'hui, mais autour d'équipements importants générateur de déplacements**, justifiant le besoin d'une desserte par le RGPE : Palaiseau avec l'École Polytechnique ; Orsay-Gif avec son campus universitaire et CentraleSupélec ; CEA Saint-Aubin avec le centre de recherche du CEA ; Saint-Quentin Est avec la présence au sud du quartier du Golf National et du Technocentre Renault ; Satory et ses équipements militaires.



### Les centralités

○ Rayon de 800 m

#### Centralité

■ Centralité et axe commercial

■ Équipement métropolitain

■ Centre commercial

● Gare du RGPE

★ Mairies

#### Densité humaine

Habitants (2009) et emplois (2011)  
à l'hectare

■ 50 et moins

■ De 50 à 100

■ De 100 à 200

■ De 200 à 500

■ Plus de 500

Source : enquête Apur (septembre 2016)

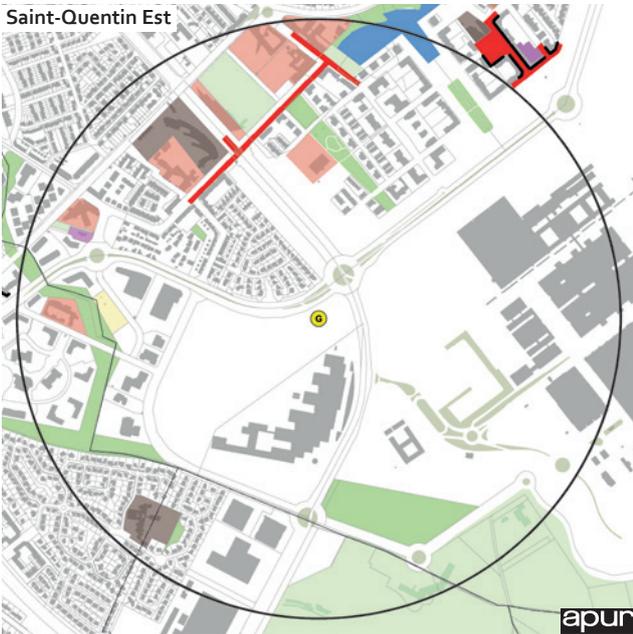
Versailles Chantiers



Satory



Saint-Quentin Est



CEA Saint-Aubin

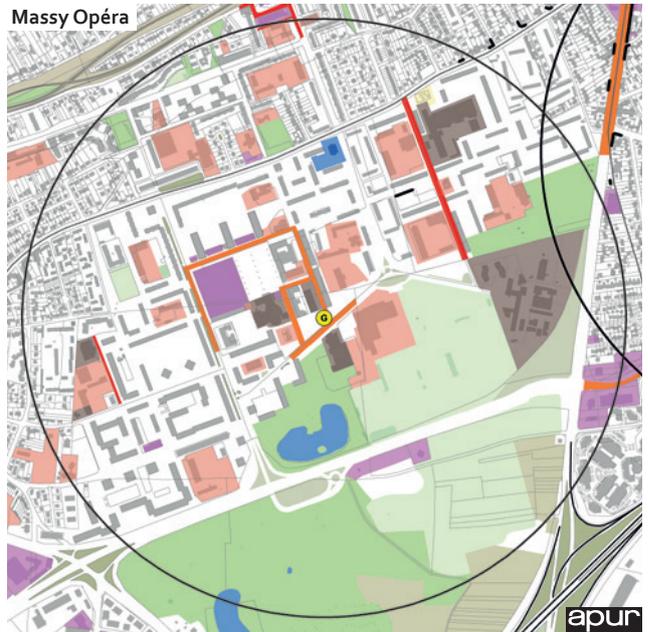


Orsay-Gif



Palaiseau





### Éléments de centralités

○ Rayon de 800 m

#### Centralités

- Locale
- Mixte
- Globale

#### Équipement

- Local
- Global
- ★ Mairie, hôtel de ville
- Station RER et métro
- Ⓞ Nouvelle gare
- Gare RATP et SNCF

#### Commerce et animation

- Linéaire commercial
- Emprise commerciale
- Marché couvert

#### Grande emprise végétalisée

- Espace vert (parcs, institutions, friches)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain agricole

#### Grande emprise et infrastructure

- Service urbain
- Grande infrastructure de transport
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau autoroutier
- Réseau hydrographique

Source : Apur (septembre 2016)

### Trois types de situation :

- 3 quartiers sont d'ores déjà des polarités d'échelle métropolitaine liées aux transports et que l'arrivée de la ligne 18 viendra renforcer : le quartier de l'Aéroport d'Orly ; Massy-Palaiseau, qui constitue un véritable nœud de transports connecté à l'échelle régionale et nationale ; Versailles Chantiers, située à moins d'un kilomètre du Château.
- 1 quartier se caractérise par la présence, aux abords immédiats de la gare, d'équipements intercommunaux importants : Massy-Opéra, avec l'opéra, le cinéma et la médiathèque Jean Cocteau.
- 6 quartiers ne sont pas structurés autour d'une centralité forte aujourd'hui, mais autour d'équipements importants générateur de déplacements et justifiant le besoin d'une desserte par la RGPE : Palaiseau avec l'École Polytechnique ; Orsay-Gif avec son campus universitaire et CentraleSupélec ; CEA Saint-Aubin avec le centre de recherche du CEA ; Saint-Quentin Est avec la présence au sud du quartier du Golf National et du Technocentre Renault ; Satory et ses équipements militaires.

## Les centralités



Versailles Chantiers - place Raymond Poincaré, Versailles



Satory - boulevard du Maréchal Sout, Versailles



Saint-Quentin Est - rue Georges Haussmann, Guyancourt



Massy-Palaiseau - Gare TGV, Massy



Massy Opéra - place de France, Massy



Antonypôle - D920, Antony

---

## Lieux d'implantation des futures gares



Versailles Chantiers, Versailles



Satory, Versailles



Saint-Quentin Est, Guyancourt



Massy-Palaiseau, Massy



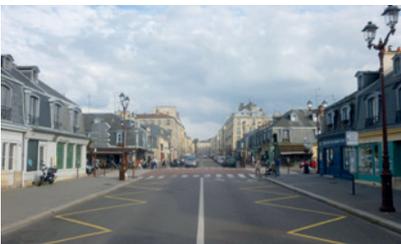
Massy Opéra, Massy



Antonypôle, Antony

---

## Les tissus



Versailles Chantiers - Rue Royale, Versailles



Satory - boulevard du Maréchal Sout, Versailles



Saint-Quentin Est - rue Andrea Palladio, Guyancourt



Massy-Palaiseau - rue Alexandra David-Néel, Massy



Massy Opéra - avenue Nationale, Massy



Antonypôle - avenue du Président Kennedy, Antony



CEA Saint-Aubin - rue de la Grange, Saclay



Orsay-Gif - ZAC de Moulon, secteur ouest, Orsay



Palaiseau - avenue Augustin Fresnel, Palaiseau



Aéroport d'Orly



CEA Saint-Aubin, Saclay



Orsay-Gif, Orsay



Palaiseau



Aéroport d'Orly



CEA Saint-Aubin - CEA, Saclay



Orsay-Gif - ZAC de Moulon, secteur ouest, Orsay



Palaiseau - avenue Gaspard Monge, Palaiseau



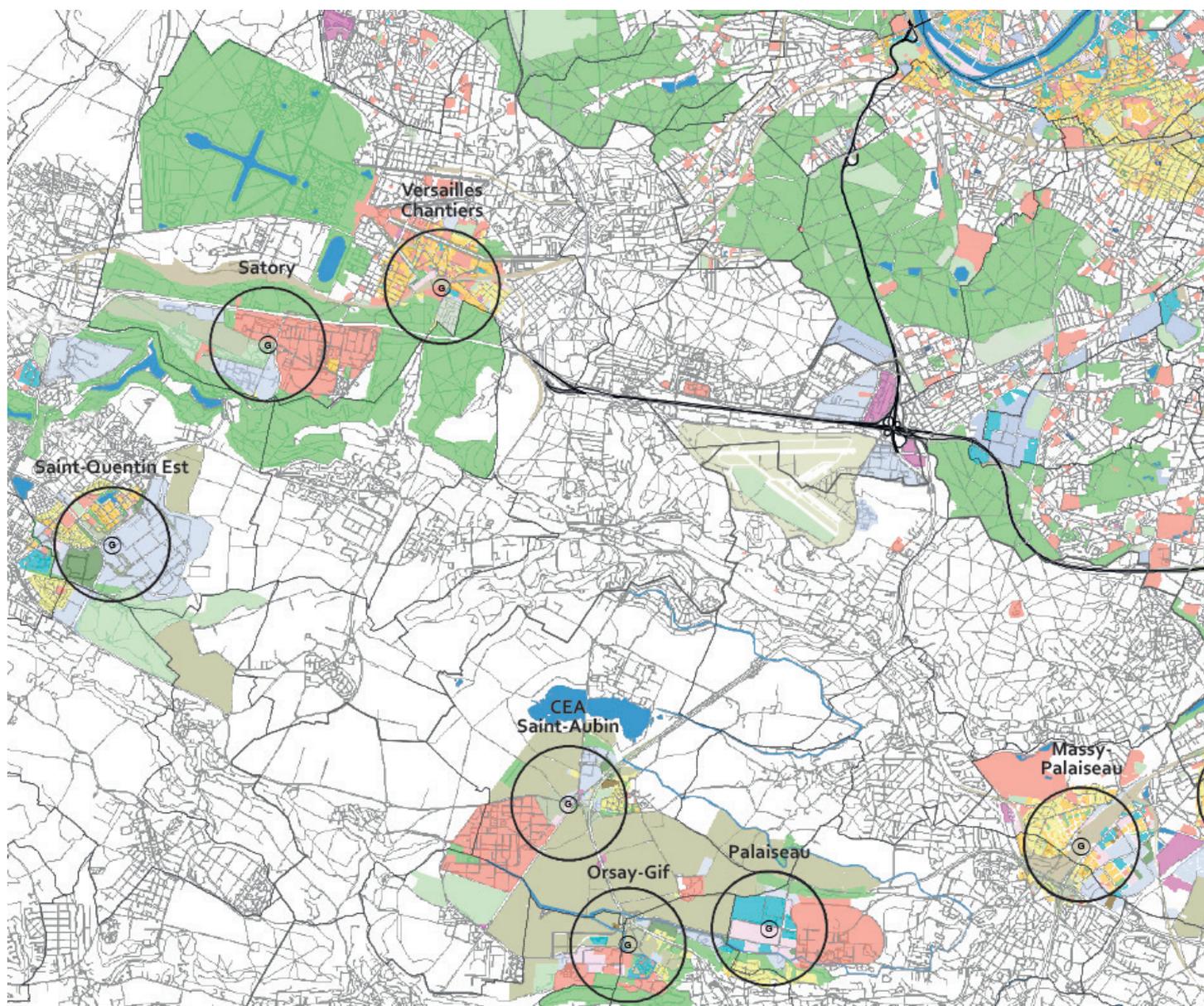
Aéroport d'Orly

# 3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare

## 3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare

Les cartes de fonctions urbaines sont issues de relevés à la parcelle et permettent de caractériser finement le tissu urbain des quartiers de gare, selon que s'y trouvent des logements collectifs ou/et individuels, des équipements, des locaux d'activités économiques et commerciales, des bureaux et des infrastructures de transports lourdes. Elles mettent en évidence la mixité fonctionnelle ou, à l'inverse, la mono-fonctionnalité des quartiers et apportent des éléments concrets pour l'analyse des besoins et les perspectives d'aménagement de ces quartiers en vue de l'arrivée du RGPE.

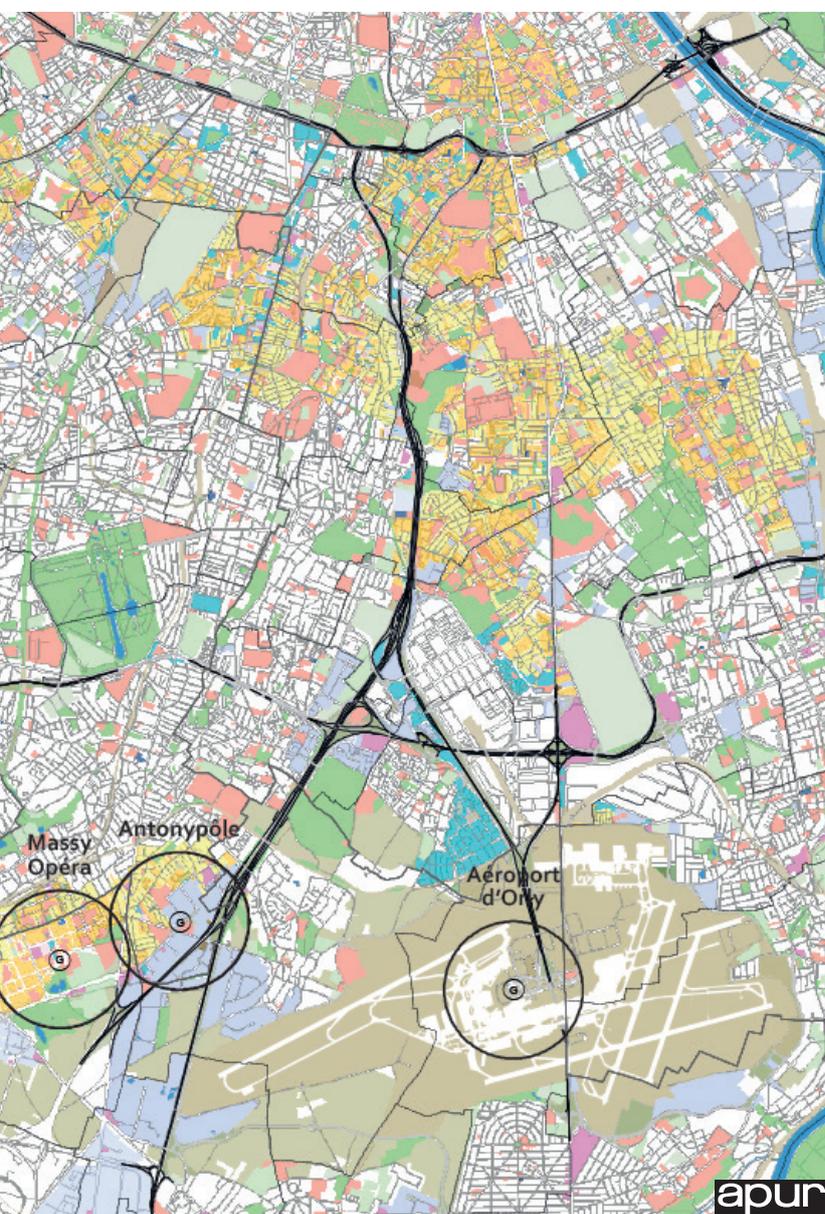
À l'échelle de la ligne 18, on observe un contraste très marqué entre des quartiers de gare au tissu urbain constitué, qui présentent une mixité plus ou moins forte de fonctions urbaines, et des



quartiers peu urbanisés, au voisinage direct de terrains agricoles ou de la forêt domaniale de Versailles. Dans le premier cas de figure, on observe une sectorisation des fonctions urbaines plus ou moins forte, selon les époques d'urbanisation des différents quartiers et en lien avec l'apparition dans les paysages des grandes infrastructures de transports des voies ferrées, puis des autoroutes.

Ainsi, se distinguent trois grandes catégories de quartiers de gare :

- **5 quartiers se caractérisent par une prédominance des activités et grands équipements sur la fonction résidentielle :** Aéroport d'Orly, Palaiseau avec l'École Polytechnique et les centres de recherche et de développement qui sont autour ; Orsay-Gif avec le campus universitaire d'Orsay et des réalisations récentes, ou en cours, de bâtiments de bureaux et d'activités ; CEA Saint-Aubin avec le centre de recherche atomique ; et Satory avec la base militaire ;
- **4 quartiers sont d'ores et déjà mixtes :** Antonypôle et Saint-Quentin Est, où les activités et l'habitat sont implantées selon une logique sectorielle ; Massy-Palaiseau, où une mixité fonctionnelle est introduite notamment par la réalisation récente du quartier Atlantis ; Versailles Chantiers, centre urbain au tissu historique mixte, comprenant une forte proportion de logements et d'équipements liés aux services préfectoraux de la ville de Versailles ;
- **1 quartier où domine la fonction résidentielle :** Massy Opéra, au sein duquel de nombreux équipements publics intègrent un tissu où se côtoient les immeubles de logement collectif du Noyer-Doré et des pavillons.



### Fonctions dominantes

○ Rayon de 800 m

#### Logement

- Discontinu collectif
- Continu collectif
- Individuel
- Hôtel

#### Équipement

- Public ou privé
- Emprise commerciale
- Marché couvert
- ⊙ Station RER, métro et/ou tramway existante
- ⊙ Gare du RGPE
- Parking / local technique

#### Emprise d'activité

- Activité tertiaire
- Activité économique et/ou industrielle
- Service urbain

#### Emprise non bâtie

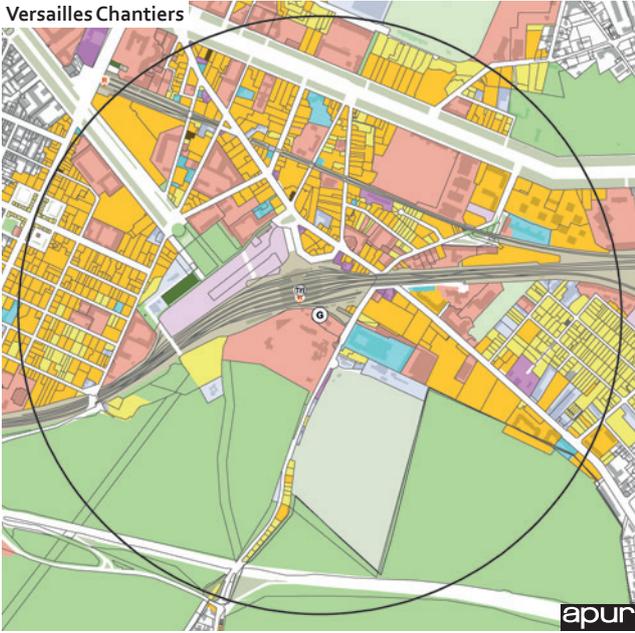
- Espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain non bâti
- Ruine, friche ou terrain nu

#### Emprise en travaux

- Chantier en cours

Source : Apur (septembre 2016)

Versailles Chantiers



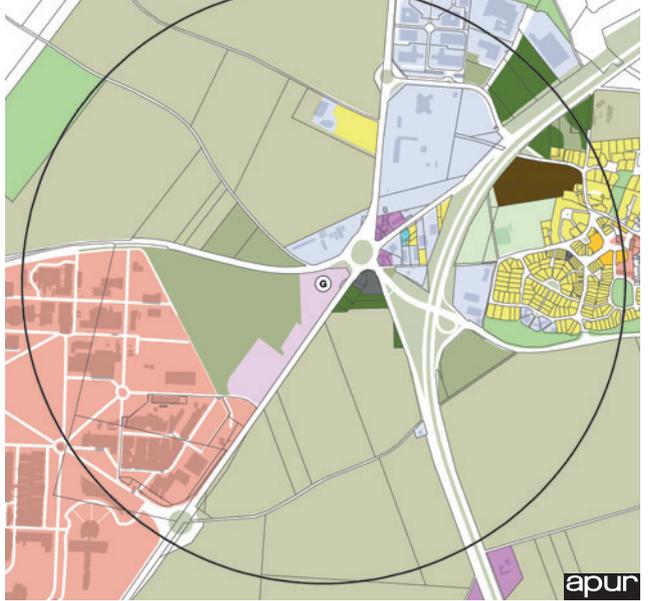
Satory



Saint-Quentin Est



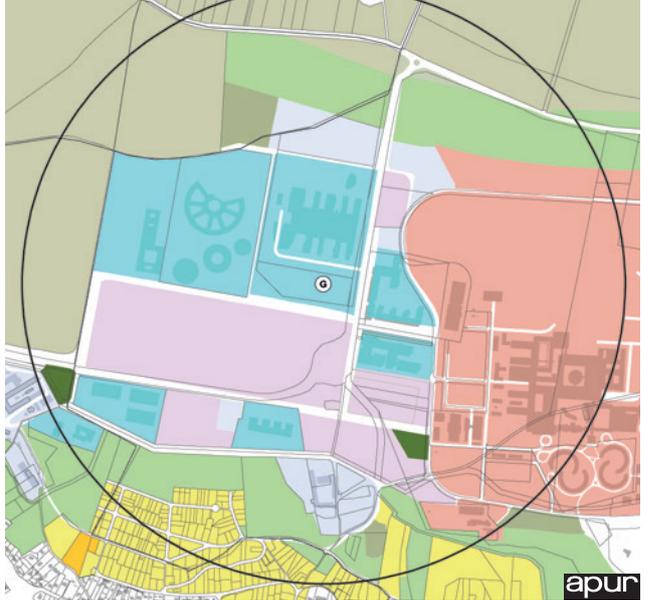
CEA Saint-Aubin

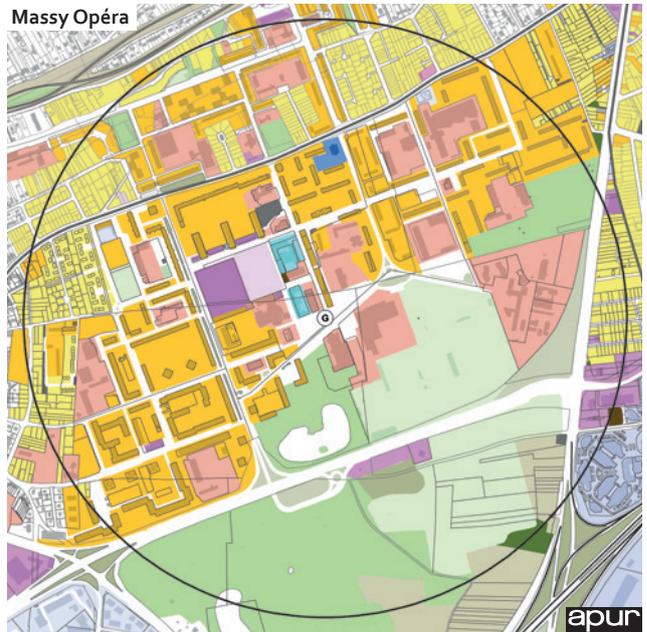
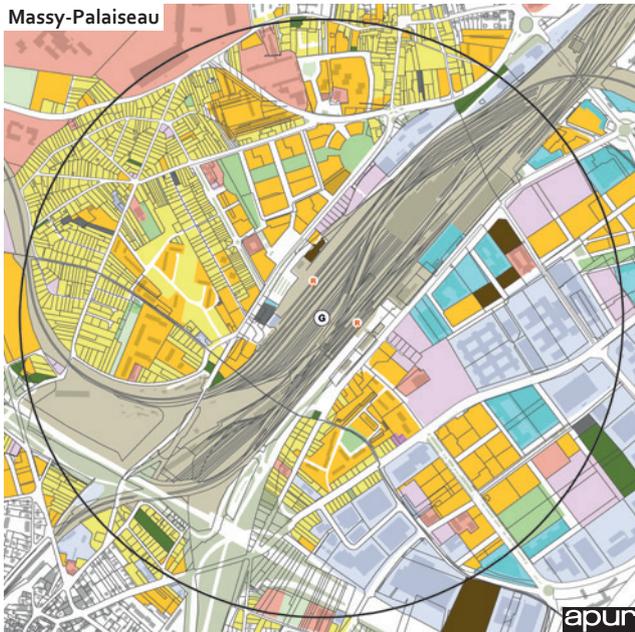


Orsay-Gif



Palaiseau





### Fonctions dominantes

○ Rayon de 800 m

#### Logement

- Discontinu collectif
- Continu collectif
- Individuel
- Hôtel

#### Équipement

- Public ou privé
- Emprise commerciale
- Marché couvert
- Station RER, métro et/ou tramway existante
- Gare 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 (septembre 2016)

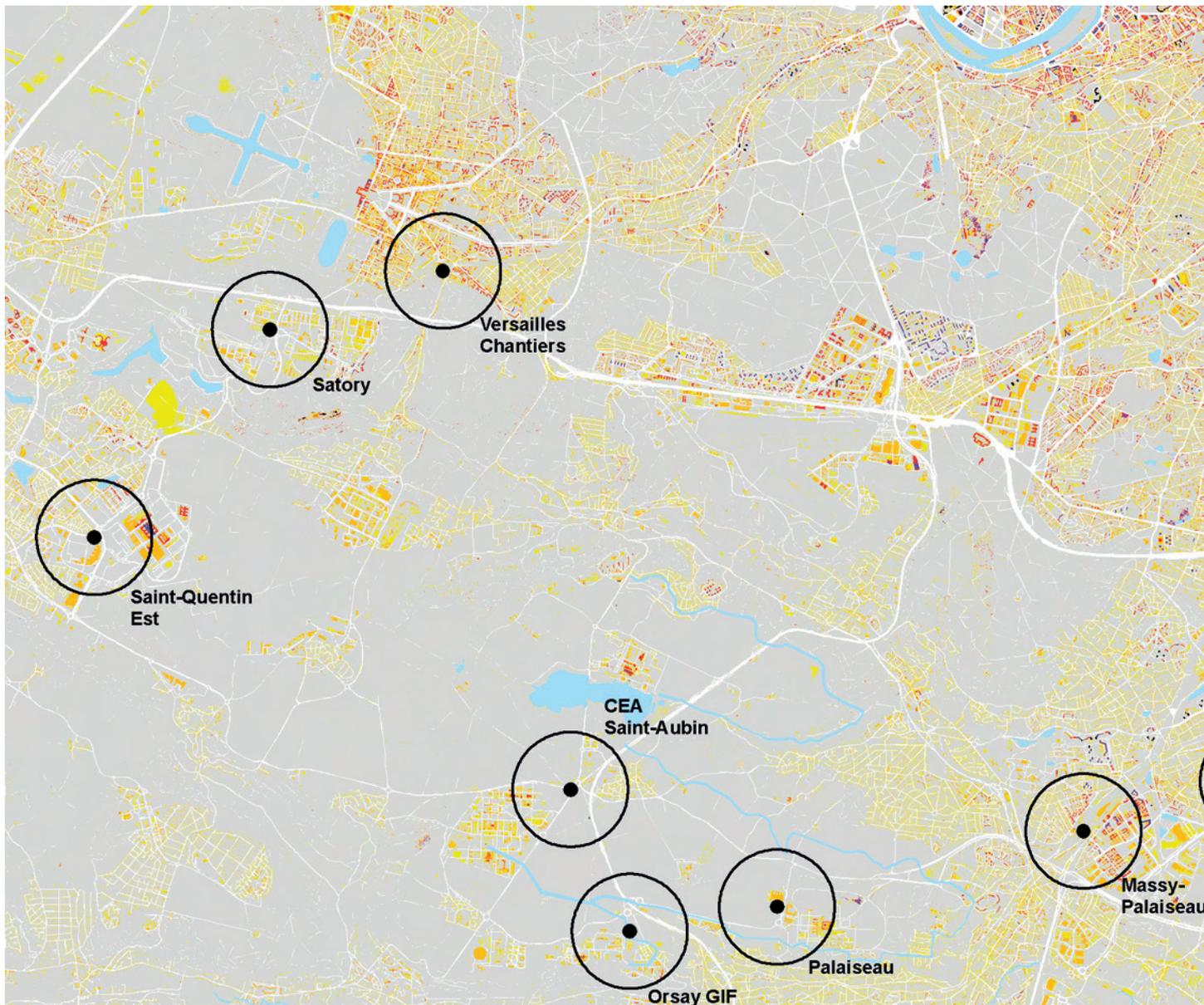
### Trois types de situation :

- 5 quartiers se caractérisent par une prédominance des activités et grands équipements sur la fonction résidentielle : Aéroport d'Orly, Palaiseau avec l'École Polytechnique et les centres de recherche et de développement qui sont autour ; Orsay-Gif avec le campus universitaire d'Orsay et des réalisations récentes, ou en cours, de bâtiments de bureaux et d'activités ; CEA Saint-Aubin avec le centre de recherche atomique ; et Satory avec la base militaire ;
- 4 quartiers sont d'ores et déjà mixtes : Antonypôle et Saint-Quentin Est, où les activités sont implantées selon une logique sectorielle ; Massy-Palaiseau, où une mixité fonctionnelle est introduite notamment par la réalisation récente du quartier Atlantis ; Versailles Chantiers, centre urbain au tissu historique mixte, comprenant une forte proportion de logements et d'équipements liés aux services préfectoraux de la ville de Versailles ;
- 1 quartier où domine la fonction résidentielle : Massy Opéra, au sein duquel de nombreux équipements publics intègrent un tissu où se côtoient les immeubles de logement collectif du Noyer-Doré et des pavillons.

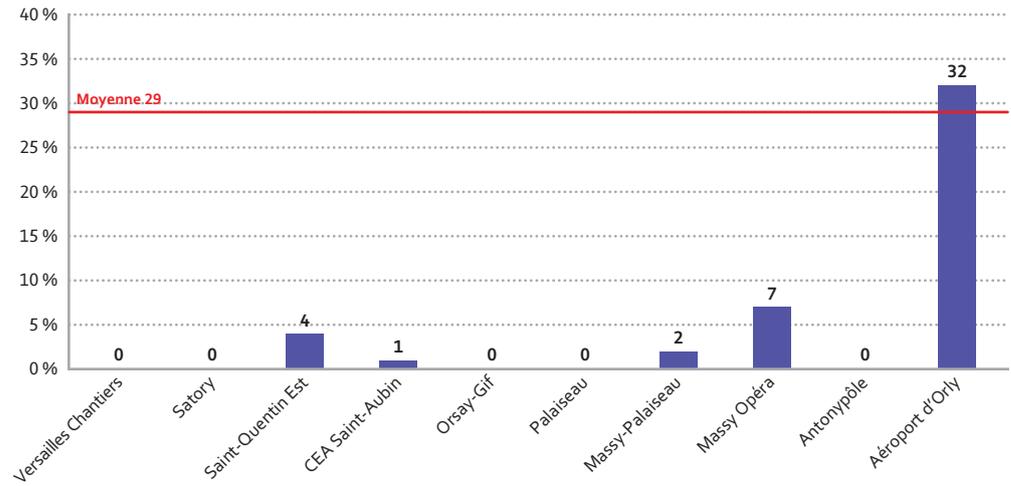
## 3.2 Les hauteurs du bâti

La carte des hauteurs du bâti renseigne sur la morphologie du cadre bâti des quartiers de gare. L'ensemble du bâti présenté en jaune sur la carte ci-dessous met en évidence la part importante d'espaces non bâtis dans les quartiers de gare de la ligne 18 et la prédominance de bâtiments de faible hauteur autour de ces futures gares, seul le quartier de Massy Opéra fait exception en raison de la présence de grands ensembles d'habitation construits dans les années 1960-1970.

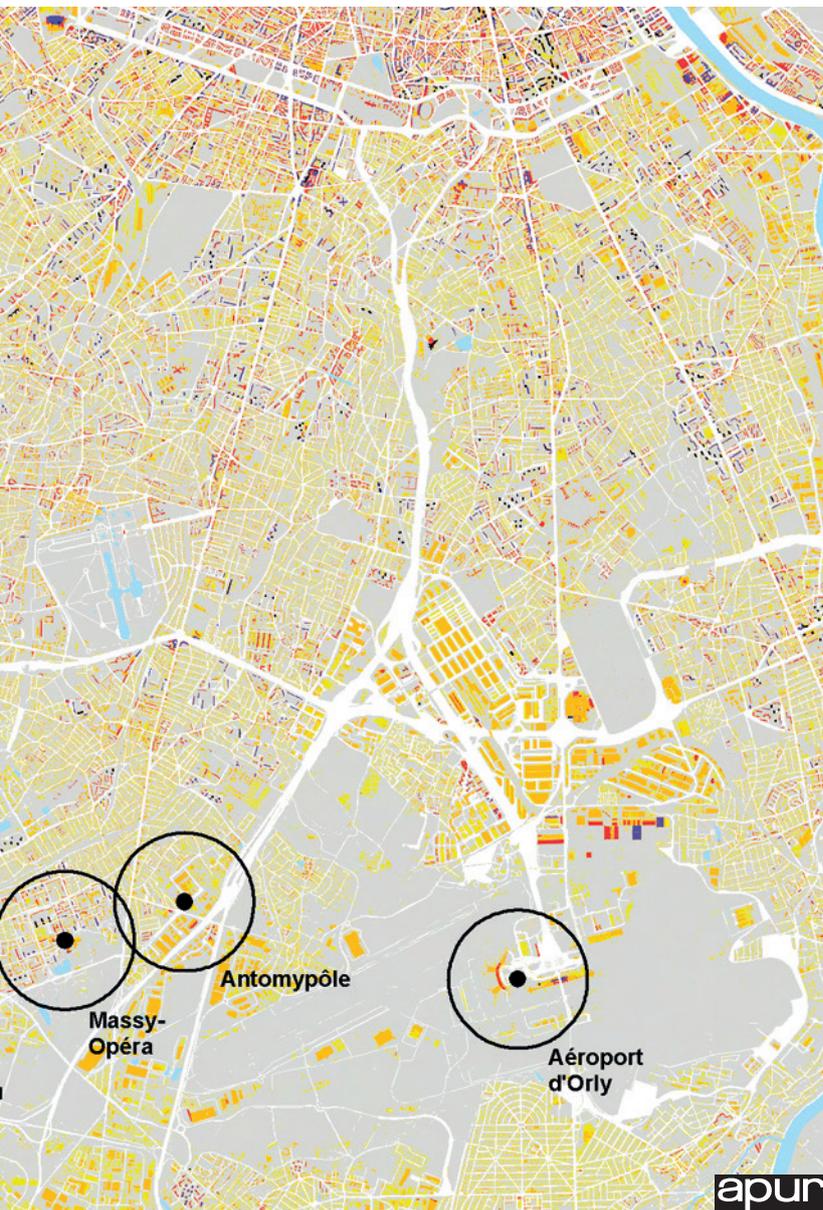
- **3 quartiers sont composés de bâtiments de hauteurs variées** : Massy-Opéra, Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers ;
- **2 quartiers se caractérisent par des faibles hauteurs liées à une part importante d'habitat pavillonnaire ou/et d'emprises d'activité économique** : Antonypôle et son parc de haute technologie ; Massy-Palaiseau qui compte de nombreux pavillons et un secteur d'activité en cours de transformation dans le secteur Atlantis ;
- **5 quartiers présentent des hauteurs de bâti faibles, qui sont à mettre en relation avec la faible urbanisation du secteur** (nombreux terrains agricoles ou espaces boisés) et à la présence de grands équipements à rayonnement métropolitain : Palaiseau, qui comprend une partie de l'École Polytechnique, plusieurs centres de recherche et développement et de nouvelles opérations de constructions en cours de réalisation ; Orsay-Gif, quartier dont l'urbanisation se poursuit actuellement avec la ZAC de Moulon en phase opérationnelle, partie intégrante du projet de campus urbain du plateau de Saclay ; CEA Saint-Aubin et le centre de recherche du CEA ; Satory, quartier spécialisé dans le domaine militaire. Le cas du quartier de gare de l'Aéroport d'Orly est un peu particulier car il est peu construit mais certains bâtiments sont de grande hauteur, à commencer par la tour de contrôle.



### Part des surfaces bâties dans les bâtiments de plus de 25 m (7/8 étages)



Sources : Apur (2015) à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT © InterAtlas 2012



### Les hauteurs des bâtiments

- Gare du RGPE
- Rayon de 800 m

#### Hauteurs des bâtiments

- Moins de 7 m
- De 7 à 15 m
- De 15 à 25 m
- De 25 à 37 m
- Plus de 37 m

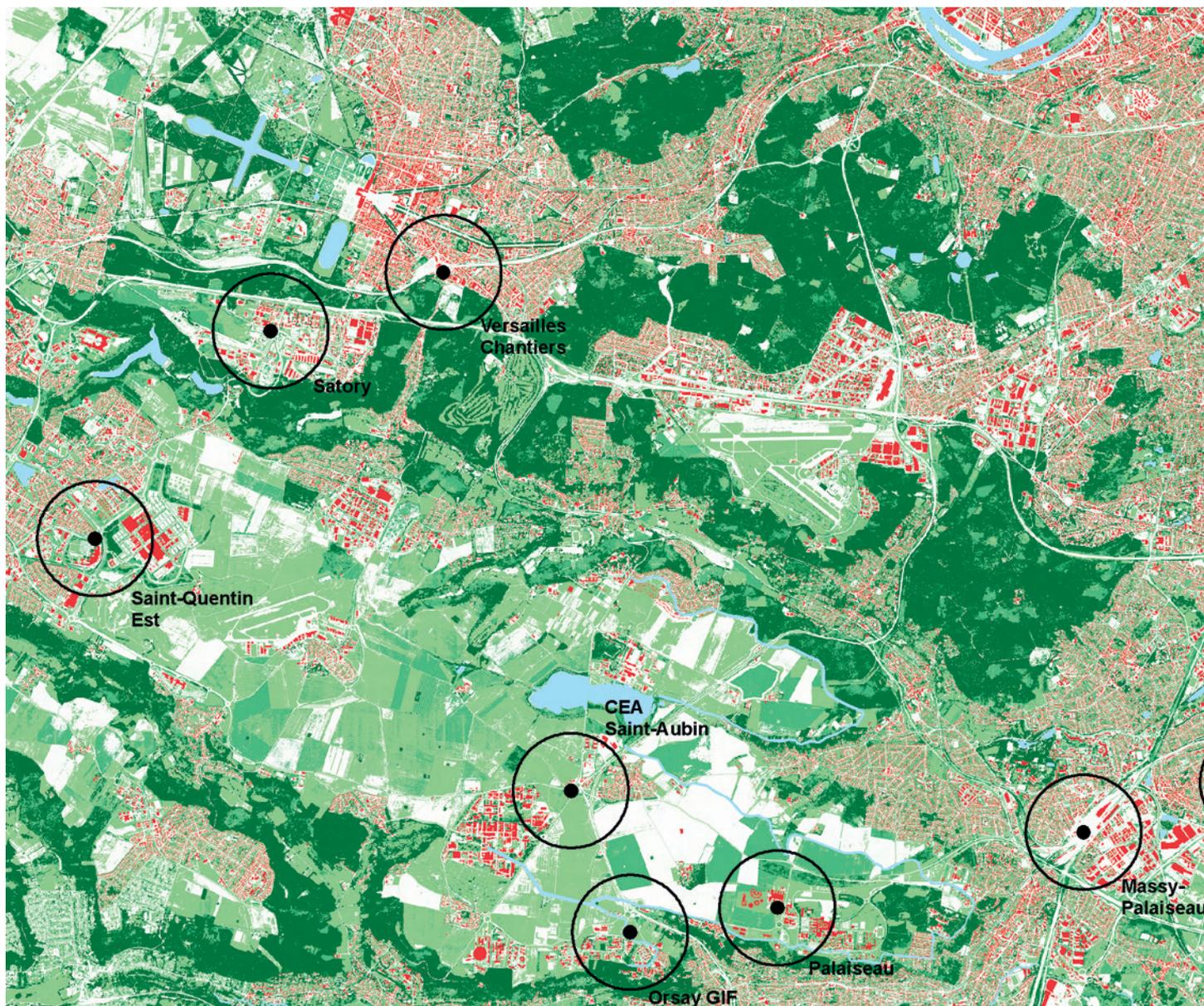
Sources : Apur, Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas

### 3.3 Le rapport emprises bâties/espaces ouverts

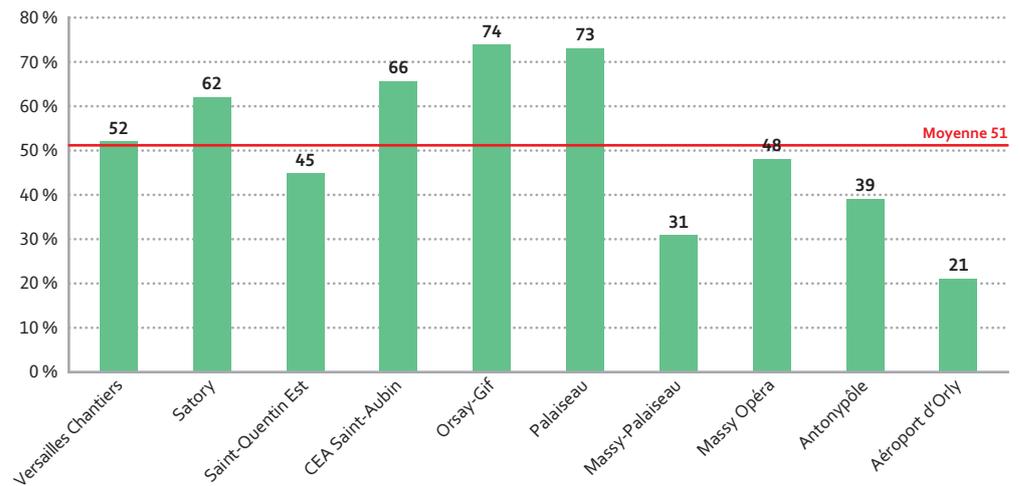
La carte des emprises bâties et de la végétation met en évidence l'importance du bâti (rouge) dans chaque quartier, par comparaison avec les espaces ouverts constitués par les espaces verts et les infrastructures de transports routiers et ferroviaires (en blanc).

En raison de la présence de terrains agricoles et de forêts dans plusieurs quartiers de gare de la ligne 18, l'espace occupé par le couvert végétal est nettement supérieur à celui occupé par le bâti.

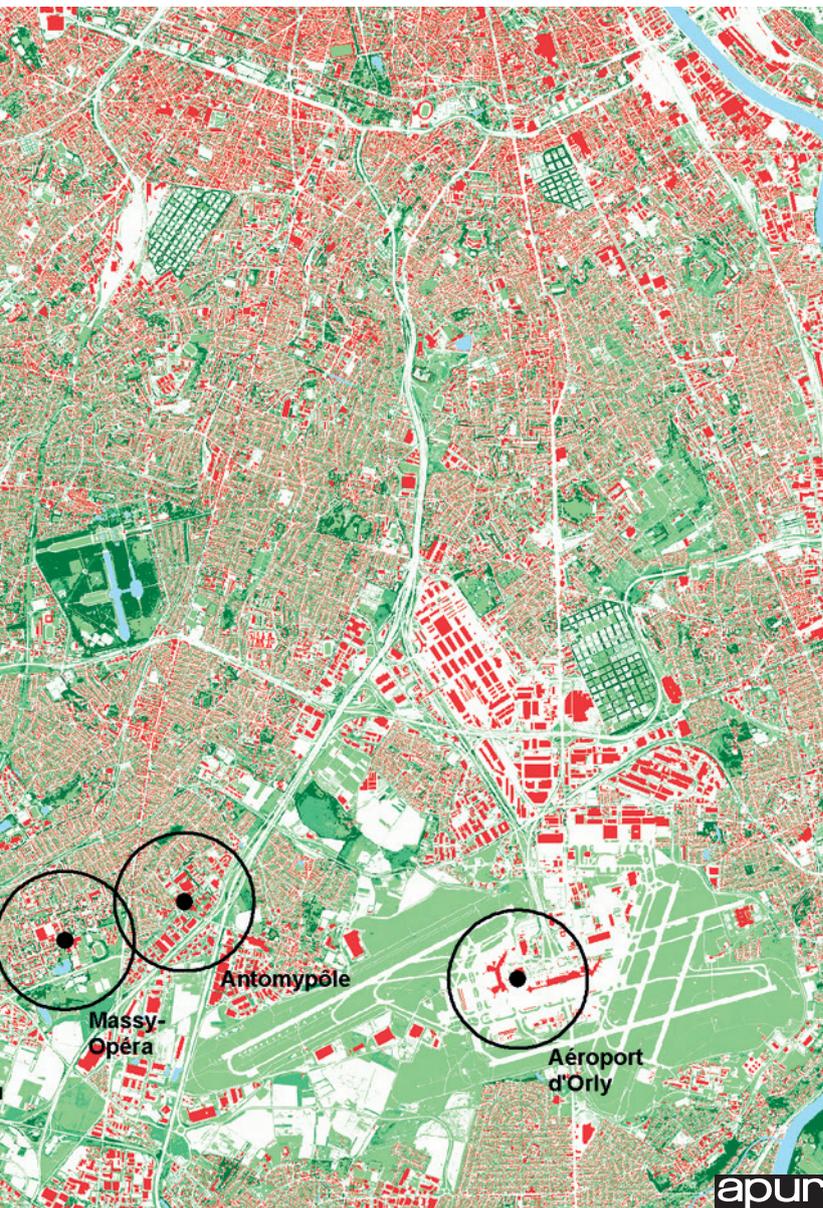
- **4 quartiers présentent un couvert végétal exceptionnel**, représentant plus de 60 % de la surface du quartier de gare (forêts, terrains agricoles) : CEA Saint-Aubin, qui comprend un grand nombre de terrains agricoles; Satory, ceinturé par la forêt domaniale de Versailles; et, dans une moindre mesure en raison d'importantes opérations actuellement en cours de réalisation, Palaiseau et Orsay-Gif.
- **5 quartiers se caractérisent par un rapport entre espaces ouverts et emprises bâties plus équilibré**, avec un couvert végétal qui reste toutefois supérieur à un tiers de la surface du quartier de gare : Antony-pôle, Saint-Quentin Est, Massy-Palaiseau, où la végétation prédomine dans les interstices générés par les infrastructures de transports lourdes (voies ferrées, autoroutes); Versailles Chantiers, caractérisé par la présence des voies royales plantées et de la forêt domaniale de Versailles dans la partie sud du quartier; Massy-Opéra, où le cadre végétal correspond aux espaces non-bâties au pied des grands ensembles.
- Le quartier de gare de l'Aéroport d'Orly où l'artificialisation des sols est très marquée, en raison de la présence d'importantes emprises d'activités ou d'équipements.



### Part du couvert végétalisé



Sources : Apur (2015) à partir de l'Image proche-infrarouge, MNE - MNT © InterAtlas 2012



### Les bâtiments et la végétation

- Gare du RGPE
- Rayon de 800 m

### Les hauteurs de la végétation

- Moins de 1 m
- De 1 à 10 m
- Plus de 10 m
- Bâtiments

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

Note de lecture : Apparaissent en blanc sur la carte les espaces non-bâtis et non végétalisés, et notamment les infrastructures routières et ferroviaires, les cimetières ou les espaces agricoles non végétalisés.

# 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

## 4.1. L'évolution démographique des quartiers

Les 10 quartiers de gare de la ligne 18 rassemblent 72 500 habitants à ce jour. La moyenne de plus de 7 250 personnes par quartiers de gare masque de gros écarts entre l'Aéroport d'Orly (sans habitant) et Orsay-Gif (moins de 1 000 habitants) d'une part et d'autre part Massy Opéra (24 000 habitants) et Versailles Chantier (17 000 habitants), qui sont les deux quartiers de gare les plus peuplés de la ligne.

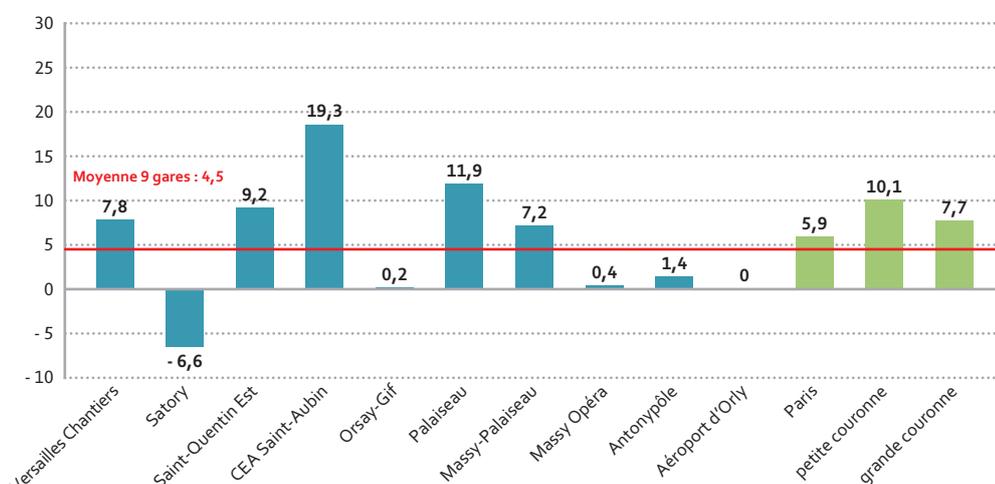
Parmi l'ensemble des quartiers de gare du RGPE, les quartiers des lignes 18 comme ceux de la ligne 17 sont sensiblement moins peuplés que ceux des 5 autres lignes qui traversent le cœur de la métropole. Les quartiers de gare des lignes 15 Est 15 Sud et 16 regroupent environ 25 000 habitants chacun et les quartiers des lignes 14 et 15 Ouest sont encore plus denses, regroupant plus de 30 000 habitants.

Entre 1999 et 2011, les quartiers de la ligne 18 ont connu une progression démographique plus faible que celle de la petite couronne et la grande couronne (+ 4,5 % contre + 10 % en petite couronne et + 8 % en grande couronne). Toutefois, dans plusieurs de ces quartiers, le nombre d'habitants devrait sensiblement augmenter au cours des années à venir avec la mise en œuvre de projets importants (campus urbain de Paris-Saclay, Satory, quartier Atlantis à Massy – Palaiseau par exemple).

En se basant sur l'évolution de la population observée entre 1999 et 2011 dans les quartiers de la ligne 18, on distingue 3 profils de quartiers :

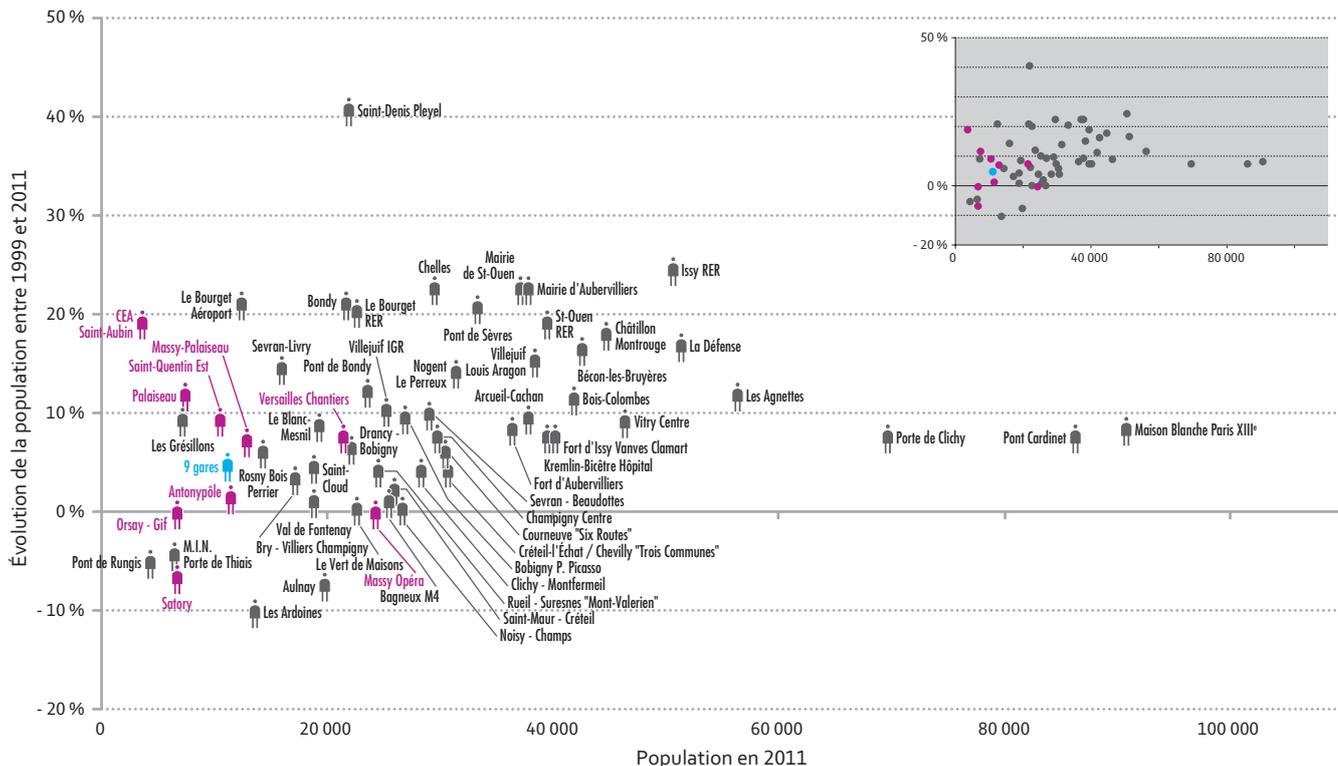
- 5 quartiers sont actuellement peu peuplés et les évolutions de population y portent sur un petit nombre d'habitants : l'Aéroport d'Orly, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin et Satory ;
- 3 quartiers de gare ont vu leur population augmenter à un rythme de croissance intermédiaire entre celui de la petite couronne dans son ensemble (+ 10 %) et celui de la grande couronne (+8 %) : Massy-Palaiseau, Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers ;
- 2 quartiers de gare sont restés stables en termes de nombre d'habitants : Massy Opéra et Antonypôle.

Évolution du nombre d'habitants entre 1999-2011

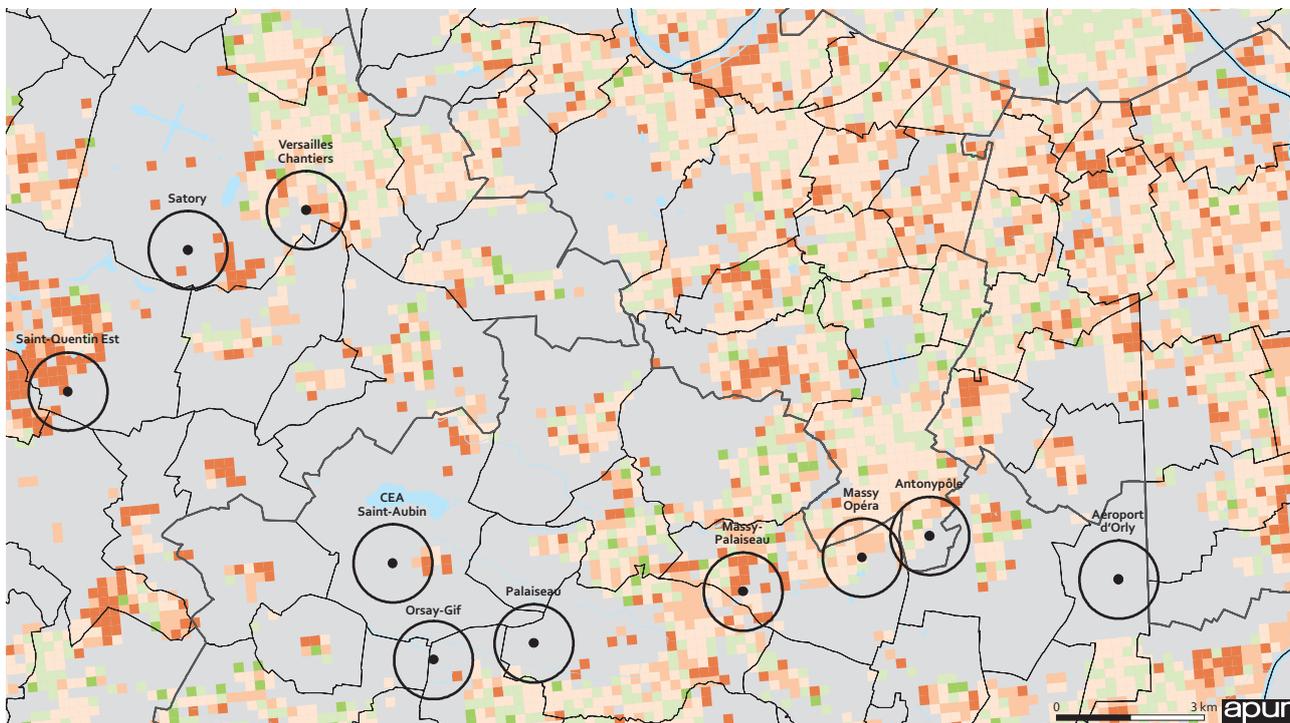


Source : Insee, recensements 1999 et 2011

## Population dans les quartiers de gare en 2011 et évolution entre 1999 et 2011



Note de lecture : les données n'étant pas significatives (IRIS trop peu peuplés ou avec des contours ayant fortement évolué entre les 2 dates) ou ayant évolué de manière trop atypique, les quartiers de gare suivant ne figurent pas sur le graphique : Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4, Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Parc des Expositions, Stade de France et Triangle de Gonesse.

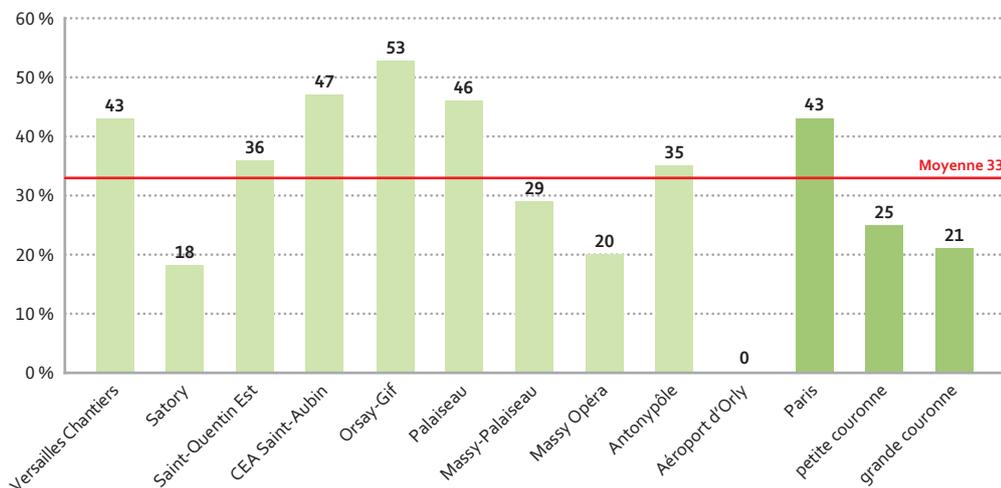


## 4.2 Répartition de la population par grands groupes d'âges

Plusieurs indicateurs permettant de décrire le profil des habitants des quartiers de gare ont été rassemblés au sein de l'observatoire, dans l'idée de rendre possible la comparaison entre les quartiers et, dans quelques années, des analyses sur l'évolution du profil des habitants de ces quartiers.

En termes de répartition par grands groupes d'âge, la carte de l'indice de jeunesse (construite à partir du rapport entre les jeunes de moins de 18 ans et les personnes âgées de 65 ans ou plus) montre des écarts de situation selon les territoires. Saint-Quentin Est et Satory sont deux quartiers de gare de la ligne 18 qui apparaissent sensiblement plus « jeunes » que les autres. **Les jeunes de moins de 18 ans y représentent plus du quart de la population.** À l'inverse dans 4 autres quartiers de gare les personnes âgées de 65 ans ou plus sont surreprésentées par rapport aux valeurs moyennes observées en petite et grande couronne : Antonypôle, Massy Opéra, Palaiseau et Versailles Chantiers. La part des personnes âgées de 65 ans ou plus y dépasse 10 % de la population totale.

Part des cadres dans la population active



Source : Insee, recensement 2011

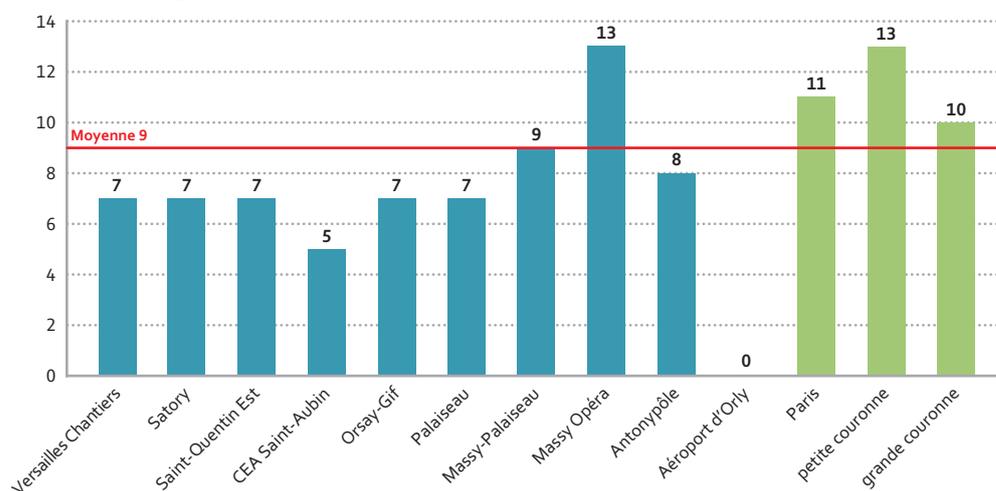
## 4.3 Les catégories socio-professionnelles des actifs résidents

En petite et grande couronne, les cadres représentent entre 20 et 25 % des actifs et les employés/ouvriers 45 % des actifs. Presque tous les quartiers de gare de la ligne 18 regroupent une majorité d'actifs cadres.

- Dans la majorité des quartiers de la ligne, les actifs cadres représentent entre un tiers et la moitié des actifs ;
- Dans deux quartiers, Massy Opéra et Satory, les actifs cadres sont moins nombreux en proportion que dans les autres quartiers de la ligne. Ils représentent 20 % des actifs de ces deux quartiers, soit la moyenne en petite et grande couronne ;
- Le quartier de l'Aéroport d'Orly ne compte pas d'habitants.

Le taux de chômage moyen dans les quartiers de gare de la ligne 18 est plus bas que le taux observé en moyenne en petite et grande couronne (respectivement 13 % et 10 % des actifs). Seul le quartier de Massy Opéra fait exception avec 13 % des actifs résidents qui sont au chômage.

Taux de chômage



Source : Insee, recensement 2011

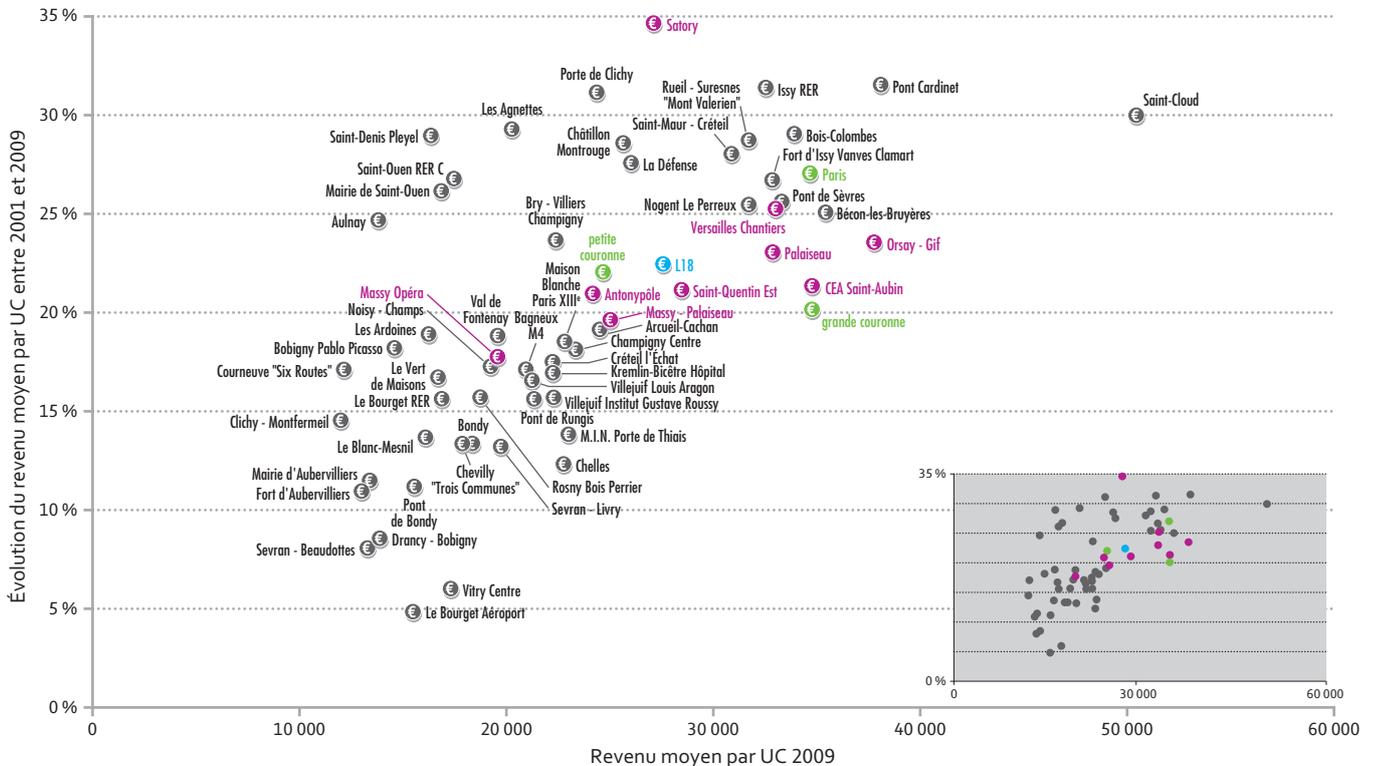
## 4.4 Les revenus des ménages et leur évolution

Le revenu moyen des ménages (par an et par unité de consommation) est en moyenne assez élevé dans les quartiers de gare de la ligne 18, en particulier dans les 3 quartiers du plateau de Saclay et à Versailles Chantiers. Il n'y a que dans le quartier de Massy Opéra que le revenu des ménages est sensiblement plus faible que la moyenne observée pour les ménages de petite et grande couronne (environ 25 000 par an et par UC). C'est dans le quartier d'Orsay-Gif qu'il est le plus élevé (37 800 € par an et par UC).

- Les ménages qui résident dans les 3 quartiers situés sur le plateau de Saclay et Versailles Chantiers ont des **revenus sensiblement plus élevés** que la moyenne des ménages de la petite couronne ;
- Les ménages qui résident dans les quartiers de Antonypôle, Massy Palaiseau, Saint Quentin Est et Satory sont en position intermédiaire, avec un revenu moyen des ménages proche du revenu moyen de la petite couronne ;
- Et Massy Opéra se distingue des autres quartiers de la ligne avec **un revenu moyen des ménages assez bas**, inférieur ou égal à 20 000 € par an et par UC.

En termes d'évolution, les quartiers de gare de cette ligne ont vu le revenu moyen des ménages progresser entre 2001 et 2009 au même rythme que la progression moyenne observée en petite couronne (22 %) et grande couronne (+ 20 %). Seules exceptions : les ménages qui résident dans le quartier de gare de Versailles Chantiers (+ 25 %) et, en sens inverse, les ménages qui résident dans le quartier de Massy Opéra (+ 18 %).

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

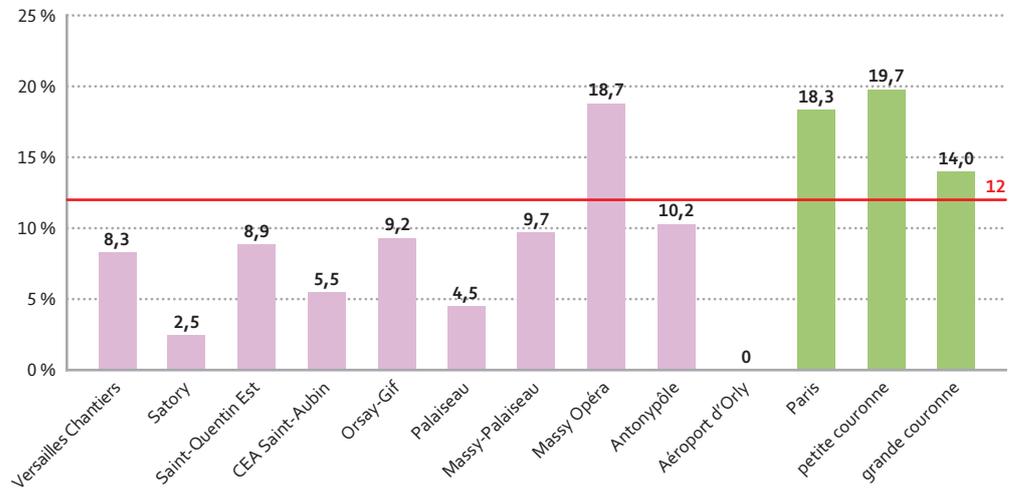


Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

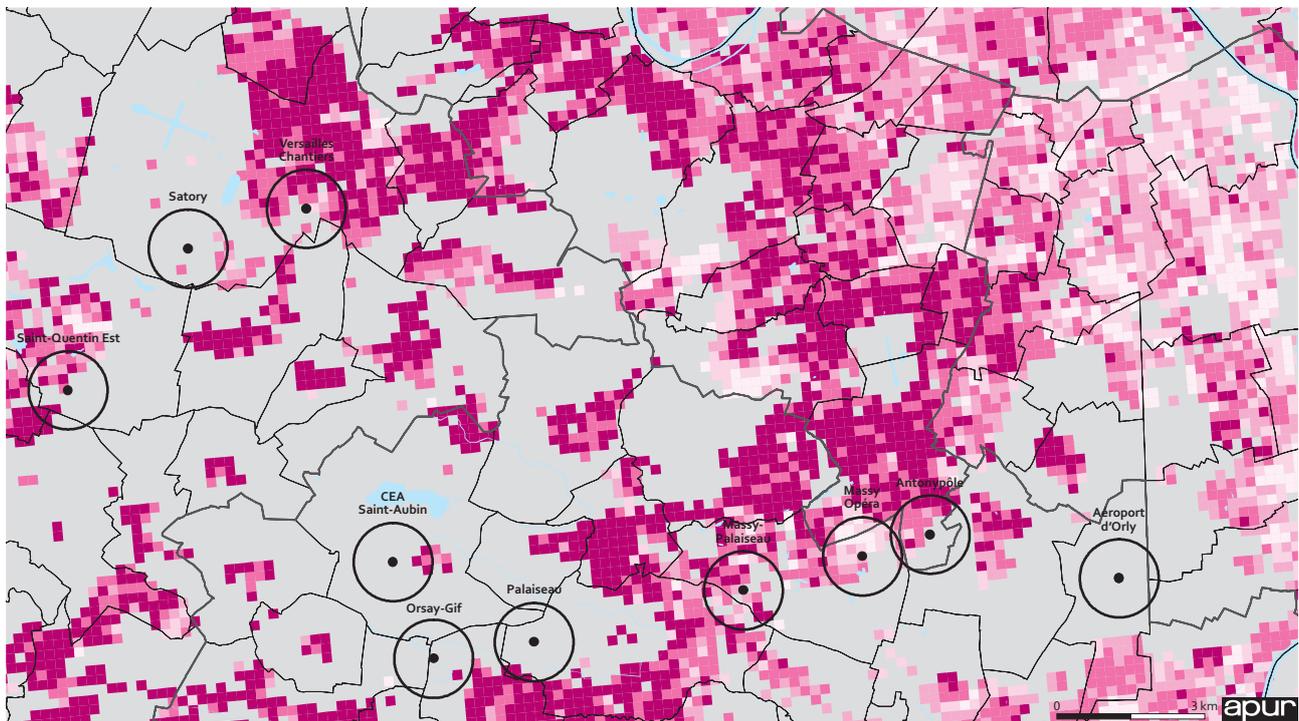
Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4, Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Parc des Expositions, Stade de France et Triangle de Gonesse. Les IRIS ayant été modifiés entre 2001 et 2009, il n'a pas été possible de calculer l'évolution de revenus pour le quartier de gare de Nanterre La Boule et Nanterre La Folie. Calcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Les quartiers de gare de la ligne 18 se caractérisent enfin par une faible proportion de ménages à bas revenus. Alors que 20 % des ménages de petite couronne et 14 % des ménages de grande couronne ont de bas revenus, la moyenne pour les quartiers de gare de la ligne 18 s'établit à 12 %. Seul le quartier de Massy Opéra se caractérise par une part importante de ménages qui rencontrent des difficultés économiques (19 %). Ces ménages disposent de revenus inférieurs à 11 250 € par an et par unité de consommation.

Part des ménages à bas revenus

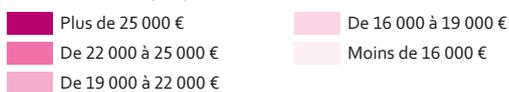


Source : Insee, Sources fiscales au 31 décembre 2010



Revenu annuel moyen

Revenu annuel moyen par UC\*



\* les revenus supérieurs au 8<sup>e</sup> décile (soit 29 336 €) sont rabaissés à ce seuil.

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source: fichier fiscal (Insee) - 2010

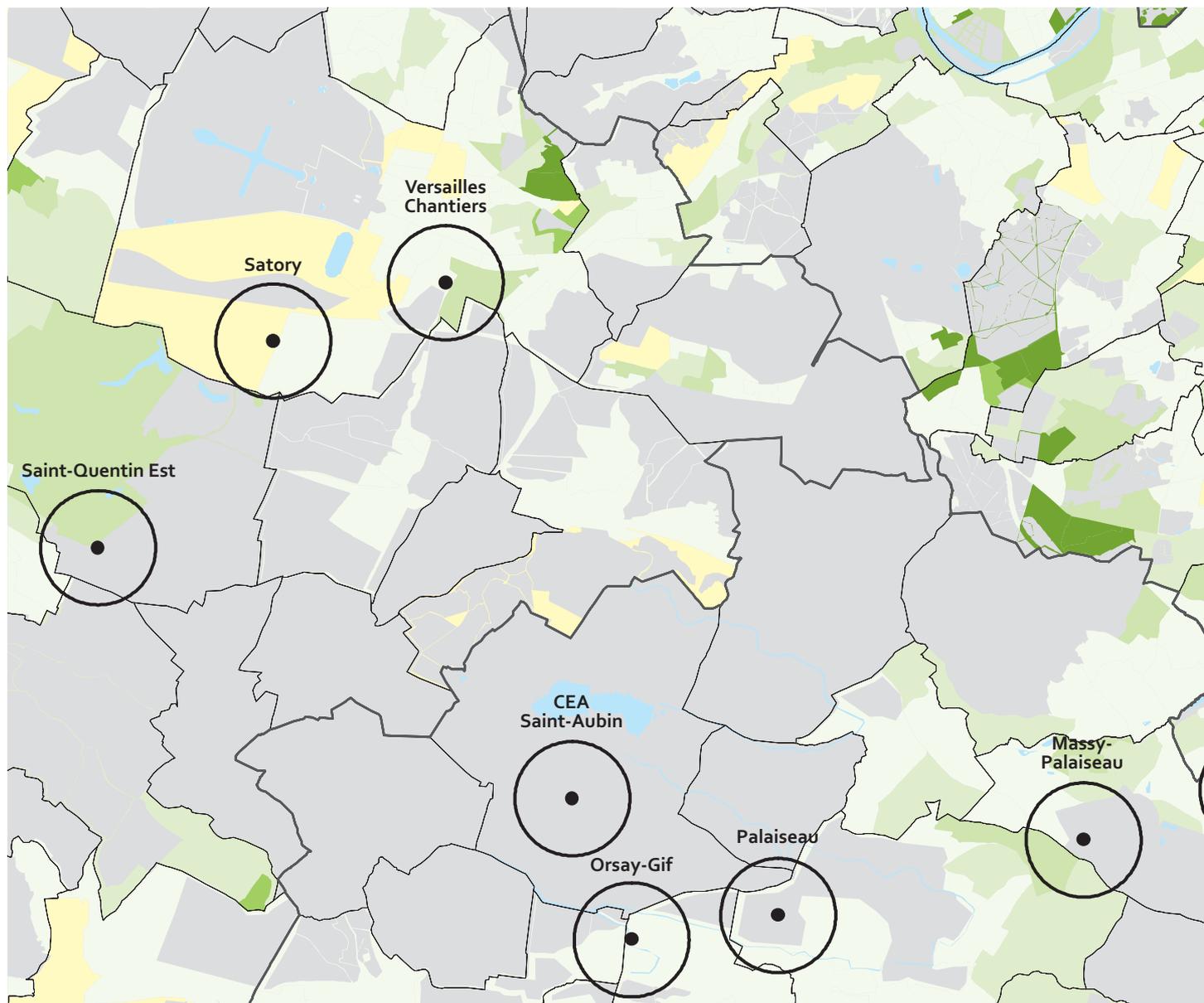
## 4.5 Le parc de logements

Décrire le parc de logements actuellement offert dans les quartiers de gare, en termes de statuts d'occupation ou de taille des logements, peut servir à éclairer les choix de programmation dans les opérations de construction à venir.

Les tissus pavillonnaires sont très présents dans les quartiers de gare de la ligne 18, cette dernière desservant les franges de la métropole. Si dans 4 quartiers de gare, les maisons individuelles représentent moins de 15 % de l'ensemble des logements, **les tissus pavillonnaires sont étendus et la part des maisons individuelles dans l'ensemble des logements dépasse 25 %** (Antony-pôle, Orsay-Gif et Saint-Quentin Est). À Palaiseau et CEA Saint-Aubin, deux quartiers qui comptent un petit nombre de logements, les logements sont pratiquement tous des maisons individuelles.

**En moyenne, près de la moitié des ménages qui résident dans l'un ou l'autre des quartiers de gare de la ligne 18 sont propriétaires du logement qu'ils occupent.** Cette part de propriétaires occupant est presque partout élevée ce qui tient en partie à l'étendue des tissus pavillonnaires dans ces quartiers. Seuls deux quartiers de gare se distinguent : Massy Opéra en raison de l'importance du parc social et Satory en raison du statut particulier des logements qui se trouvent dans le périmètre de l'ancien camp militaire.

**Dans les 10 quartiers de gare de la ligne 18 considérés ensemble, la part des logements sociaux dans l'ensemble des logements atteint 25 % environ.** Mais cette valeur moyenne reflète mal l'inégale répartition spatiale des logements locatifs sociaux.

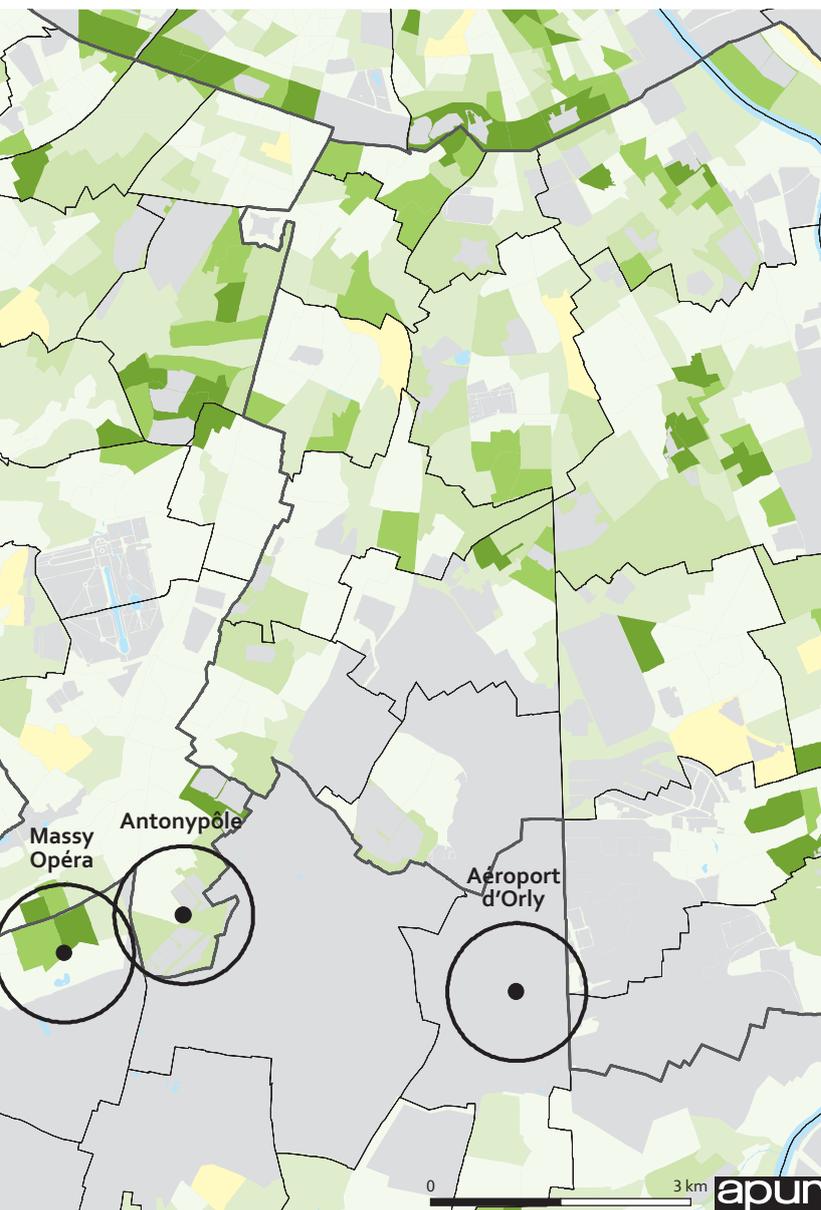


Dans 3 quartiers de gare, la part de logements sociaux est élevée, supérieure à 30 % du total des logements (Massy-Palaiseau, Saint-Quentin Est et Massy Opéra) alors qu'elle ne dépasse pas 10 % dans les quartiers moins peuplés du plateau de Saclay.

La carte des nouveaux quartiers prioritaires (NQP) montre par ailleurs que seul le quartier de gare de Massy Opéra est concerné par la politique de la ville. Dans ce quartier de gare, le Grand Ensemble du Noyer-Doré à Antony a fait l'objet d'actions de rénovation urbaine pendant près de 15 ans entre 2000 et 2014.

Ces constats permettent de classer les quartiers en fonction de leur parc de logements en trois catégories :

- **dans 3 quartiers, les logements sociaux représentent entre 30 % et 50 % du parc de logements.** À Massy-Palaiseau, Saint-Quentin Est, et surtout, Massy Opéra, où la moitié des logements fait partie du parc social ;
- **dans 3 quartiers, les logements sociaux représentent environ 25 % des logements du quartier** (Antony-pôle, Satory et Versailles Chantiers) ;
- **dans 3 quartiers (CEA Saint Aubin, Palaiseau et Orsay-Gif), le poids du parc locatif social est plus limité**, avec aujourd'hui environ 10 % de logements sociaux.



### Les logements HLM

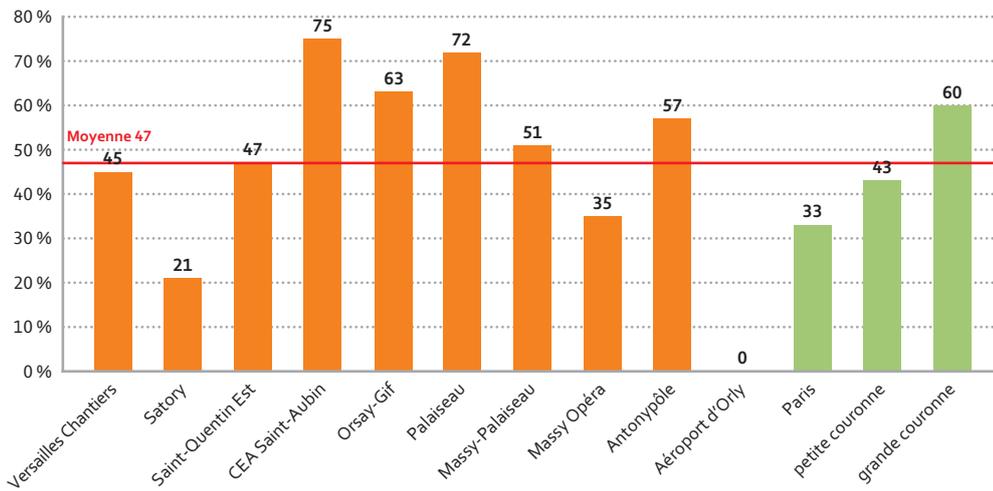
Part des résidences principales HLM louées vides, dans le total des résidences principales

- Plus de 80 %
- De 60 à 80 %
- De 40 à 60 %
- De 20 à 40 %
- Moins de 20 %
- Aucun logement HLM

*Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.*

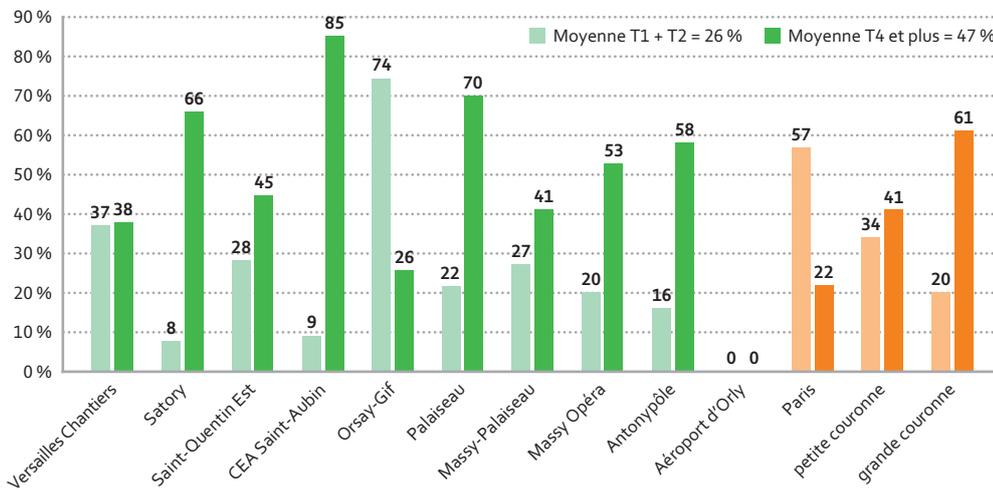
Source: Recensement de la Population (Insee) - 2012

### Part des propriétaires occupants



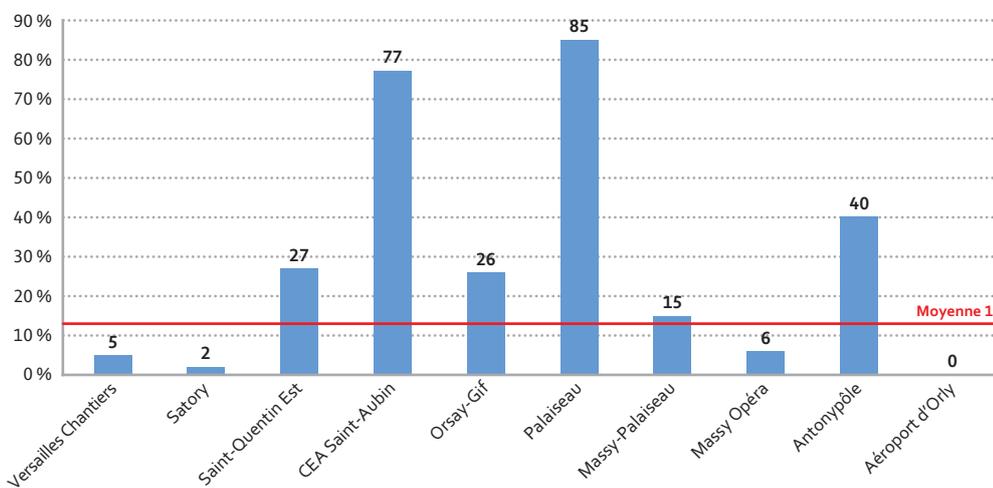
Source : Insee, recensement 2011

### Part des petits et des grands logements dans le parc total de logements



Sources : fichier des propriétés bâties et non bâties DRIEA, DGI (au 01/01/2013)

### Part des logements individuels dans le parc total de logements

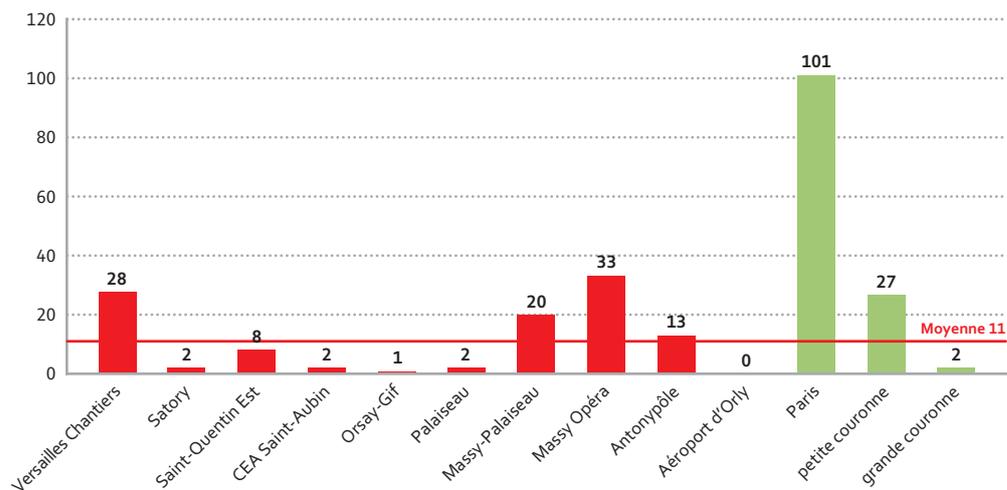


Sources : fichier des propriétés bâties et non bâties DRIEA, DGI (au 01/01/2013)

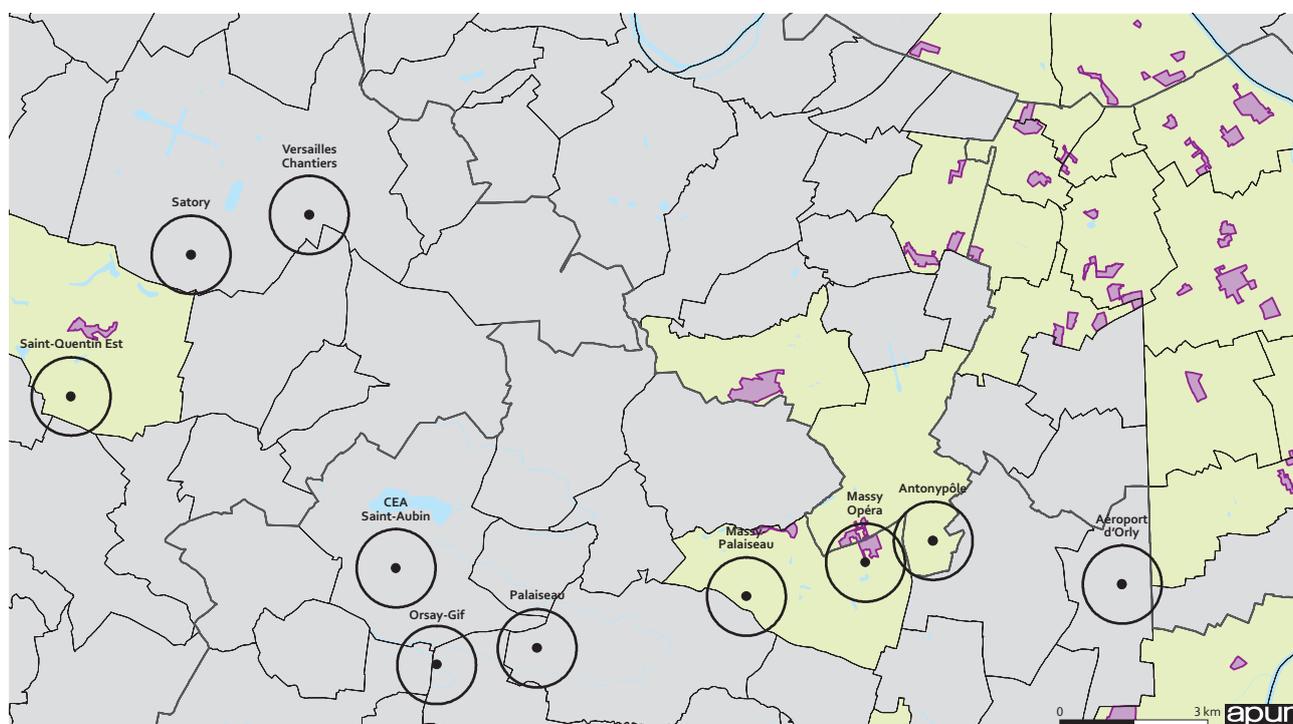
En lien avec l'étendue des tissus pavillonnaires et le poids des logements sociaux dans certains quartiers, le parc de logements des quartiers de gare de la ligne 18 est surtout composé de grands logements : 47 % des logements qui sont dans le périmètre de 800 mètres autour des futures gares sont des logements de 4 pièces ou plus.

- **Dans 5 quartiers de la ligne 18, les grands logements prédominent ;**
- À Orsay-Gif, le nombre de logements est très peu élevé et les petits logements, à destination des étudiants, sont les plus nombreux ;
- **Enfin, 3 quartiers regroupent des logements répartis de manière équilibrée** avec presque autant de petits logements que de grands logements : Versailles Chantiers, Saint-Quentin Est et Massy-Palaiseau.

Densité de résidences principales à l'hectare



Source : Insee, Données fiscales 2010



### Les nouveaux Quartiers de la Politique de la Ville

- Quartier prioritaire de la Politique de la Ville
- Commune comptant au moins 1 périmètre

Source: Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports - 2015

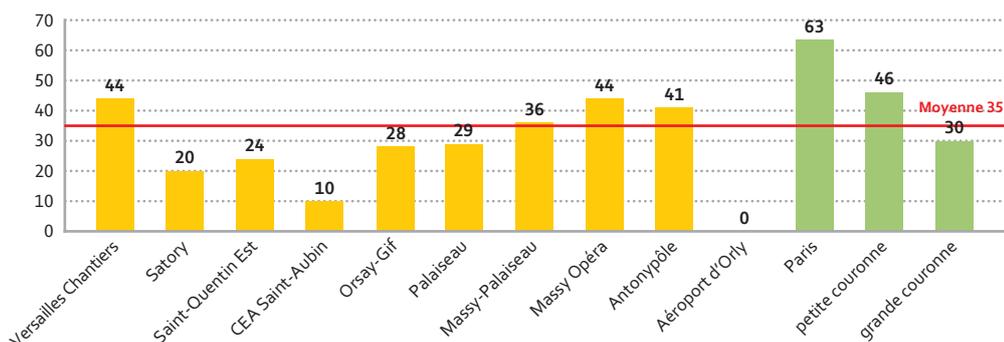
# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Les déplacements domicile-travail

L'étude des déplacements domicile-travail des actifs des quartiers de gare de la ligne 18 révèle un usage de l'automobile très important à l'image des pratiques de la grande couronne. En moyenne, seulement 20 % des ménages de la ligne 18 ne possèdent pas de voiture (contre 33 % en petite couronne et 61 % à Paris). Par ailleurs, le recours aux transports en commun pour les déplacements domicile-travail n'est pas toujours directement relié à l'offre en infrastructures lourdes de TC, comme le démontre la situation à Massy Opéra, où malgré l'absence de TC lourds actuellement 44 % des déplacements domicile-travail se font en TC. **En moyenne, à peine plus d'un tiers des actifs de la ligne 18 (35 %) se rend à son travail en transports en commun.** À noter également de fortes disparités dans ces chiffres, tantôt proches de ceux de la petite couronne pour les gares de Massy-Opéra et de Versailles Chantiers, tantôt bien en deçà de la moyenne en grande couronne (CEA Saint-Aubin, Satory). Pour ces dernières, c'est bien l'éloignement des infrastructures de transports lourdes et de lieux de résidence qui contribue à limiter l'accès en transports en commun à ces secteurs. De manière générale, on observe une part des ménages sans voiture plus importante dans les quartiers de gare situés dans des secteurs largement urbanisés et intégrés dans un continuum urbain, comme à Versailles Chantiers, Massy Opéra et Massy-Palaiseau et Antony-pôle. À l'inverse, les territoires situés en marge des aires urbaines, confirment leur dépendance à l'usage de l'automobile. C'est particulièrement le cas pour les gares situées sur le plateau de Saclay : Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Satory, ainsi que pour Saint-Quentin Est.

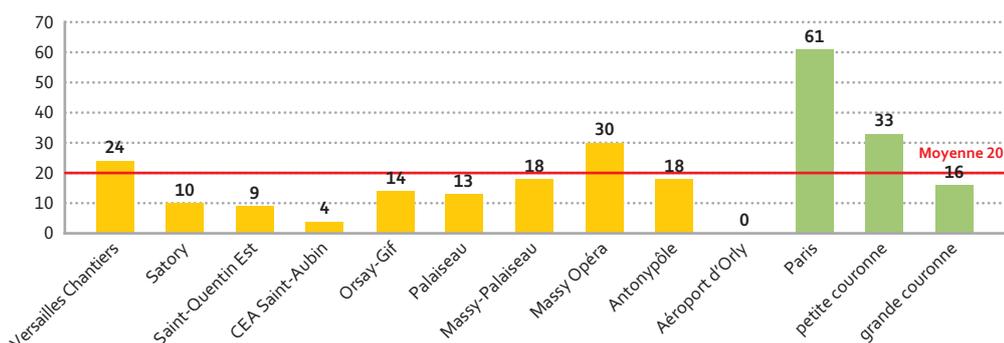
- 6 quartiers de gare se caractérisant par un fort usage de la voiture et une part de ménages non motorisés très faible : Saint-Quentin Est, CEA Saint-Aubin, Orsay-Gif, Palaiseau, Massy-Palaiseau et Antony-pôle ;
- 2 quartiers de gare avec une part importante de trajets effectués en transport en commun et une proportion plus élevée de ménages sans voiture : Versailles Chantier et Massy Opéra ;
- le quartier de Satory se distingue par une forte proportion de trajets effectués à pied ou en deux roues en lien avec la présence de la base militaire ;
- Enfin le quartier de gare d'Aéroport d'Orly, n'ayant pas d'habitant, n'est pas concerné.

Part des déplacements domicile travail effectués en transports en commun



Source : Insee, recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee, recensement 2011

## 5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare

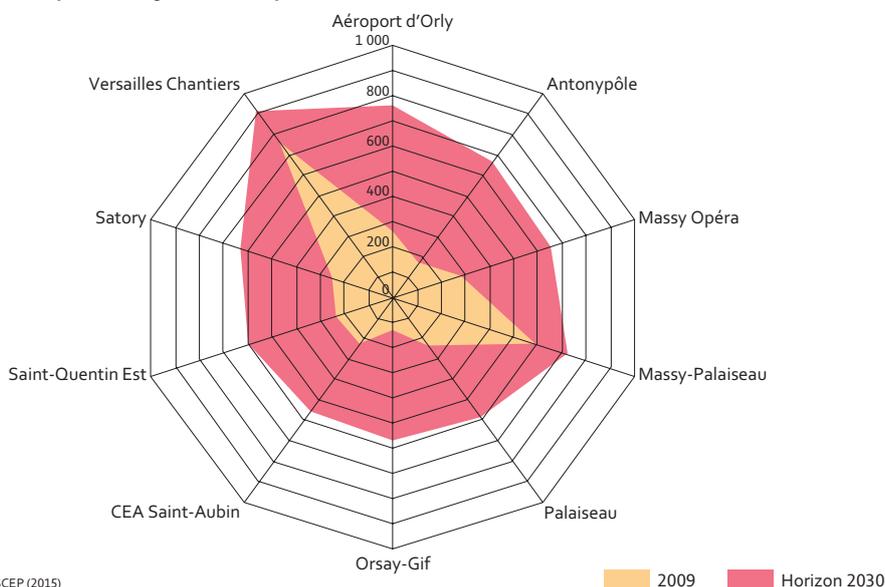
La création de nouvelles lignes de transports en commun (TC) vise à réduire les inégalités actuelles en termes d'accessibilité aux territoires et aux pôles d'emplois de la métropole. Les isochrones du territoire desservi par un trajet de 45 minutes en TC aujourd'hui et à l'horizon 2030, lorsque le Réseau Grand Paris Express sera complètement mis en service, mettent en évidence de très nets progrès en termes d'accessibilité au territoire métropolitain à partir de quelques gares aujourd'hui limitées ou privées de desserte par les TC. Pour d'autres gares, si le territoire accessible progresse de manière moins significative, des gains qualitatifs sont attendus en offrant des alternatives de parcours via d'autres lignes et permettant d'en décharger certaines.

C'est le cas par exemple pour la gare actuelle de Versailles Chantiers d'ores et déjà desservie par la ligne C du RER et les lignes U et N du Transilien, ainsi que de Massy-Palaiseau, desservie par le RER B et le TGV. Ces améliorations concernent tant les déplacements domicile-travail (vers le bassin d'emploi de la Défense, d'Orly-Rungis par exemple), que les besoins de proximité (accès aux commerces, services et équipements publics). Certains équipements à rayonnement départemental ou national qui seront mieux desservis, à commencer par les services liés à la préfecture des Yvelines, le château de Versailles, les établissements d'enseignement supérieur et de recherche présents sur le plateau de Saclay (École Polytechnique, université Paris-Saclay, Supélec, centre de recherche du CEA Saint-Aubin) et, de manière plus générale, le futur campus urbain du plateau de Saclay, tout comme le nouveau quartier de Satory. Les améliorations les plus significatives sont attendues pour les quartiers d'Antony-pôle, Orsay-Gif et Satory avec un territoire accessible qui aura plus que triplé à l'horizon 2030. Les quartiers de Palaiseau et Saint-Quentin Est connaîtront également des gains d'accessibilité importants.

La représentation des origines et destinations des déplacements domicile-travail de commune à commune sous forme d'« oursins » met en évidence le rôle important que viendra jouer la future ligne 18 dans la desserte de la grande couronne, reliant ainsi plusieurs bassins d'emploi existants et à venir (et notamment l'Aéroport d'Orly, le futur campus urbain du plateau de Saclay) entre eux. Les oursins concernant les actifs se rendant sur leur lieu de travail dans une commune de rattachement des gares de la ligne 18 l'amélioration de la mise en relation à l'échelle de l'ensemble de la métropole. Une fois mise en service, la ligne 18 jouera donc un rôle important dans l'accessibilité à l'ensemble métropolitain permettant le renforcement de l'attractivité dans bassins d'emplois desservis par cette ligne.

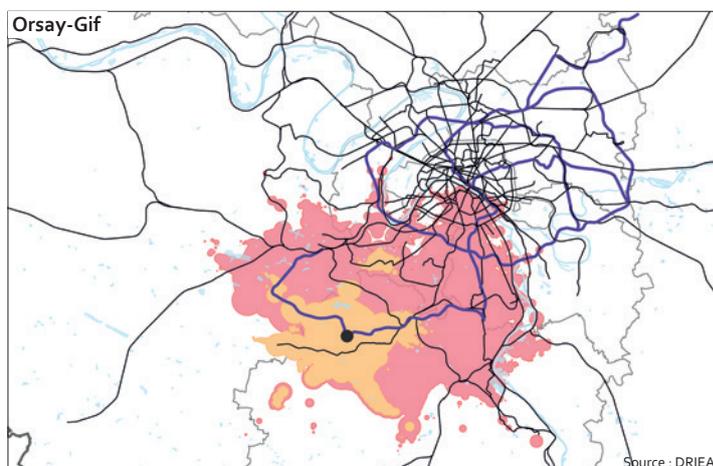
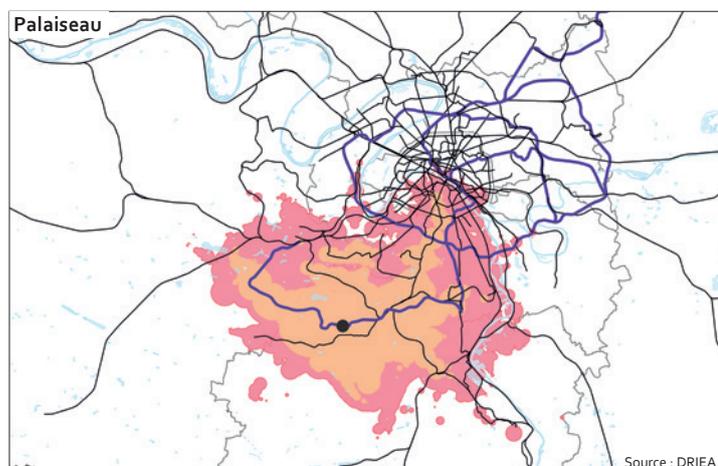
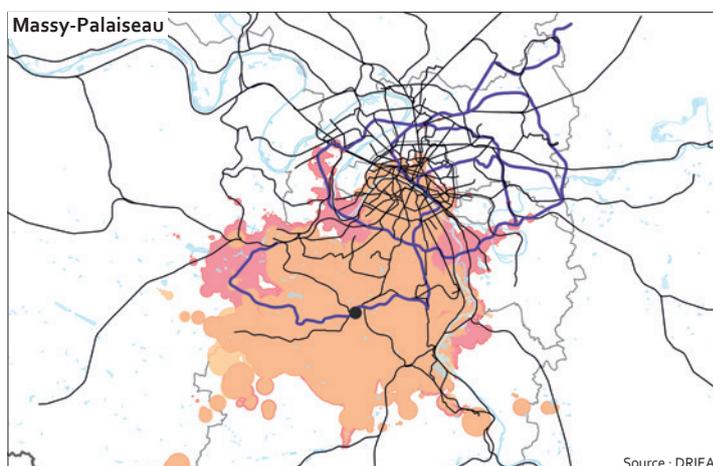
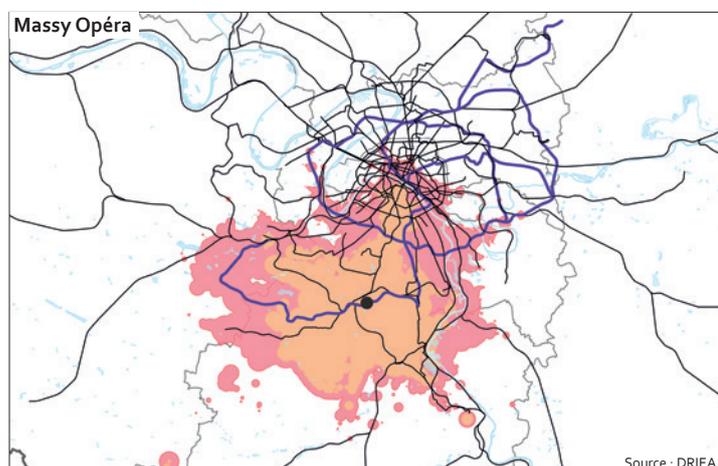
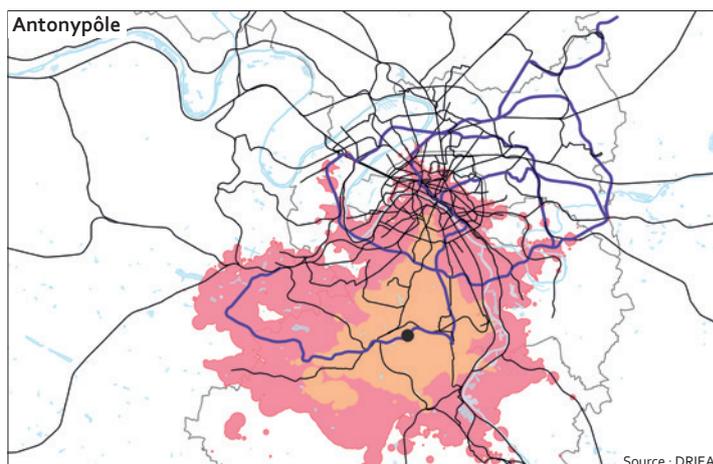
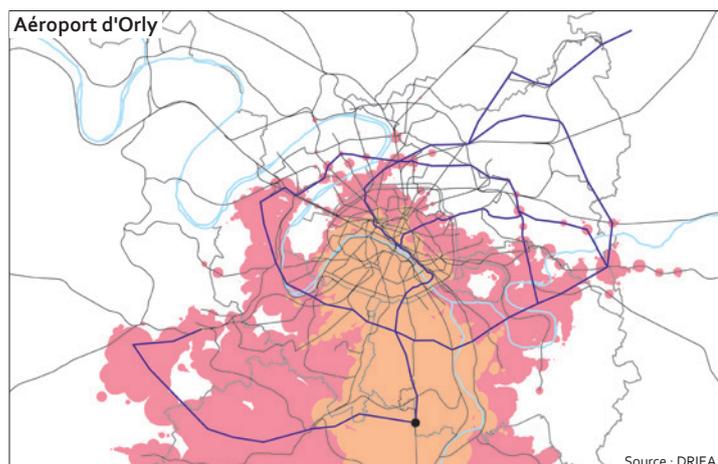
Les oursins indiquant les communes où travaillent les habitants des villes accueillant une gare de la ligne 18 montrent quant à eux l'attraction actuelle des habitants vers Paris et la petite couronne, ainsi que vers les communes limitrophes. La ligne pourra permettre un rabattement plus rapide vers les lignes radiales en direction de Paris.

Aire accessible par un trajet en transport en commun de 45 min maximum (en km<sup>2</sup>)

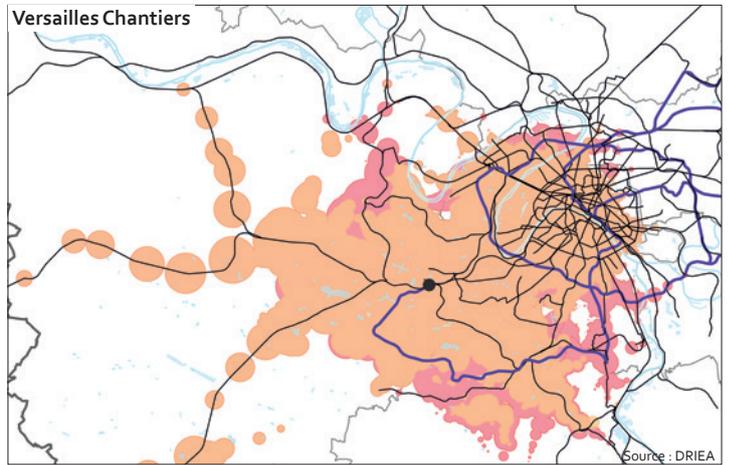
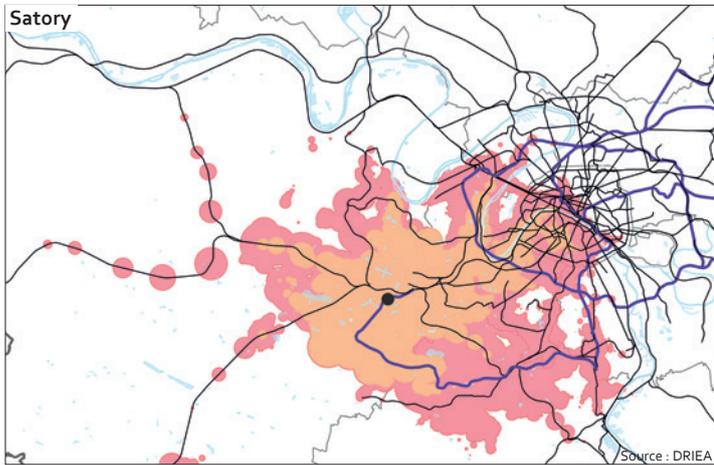
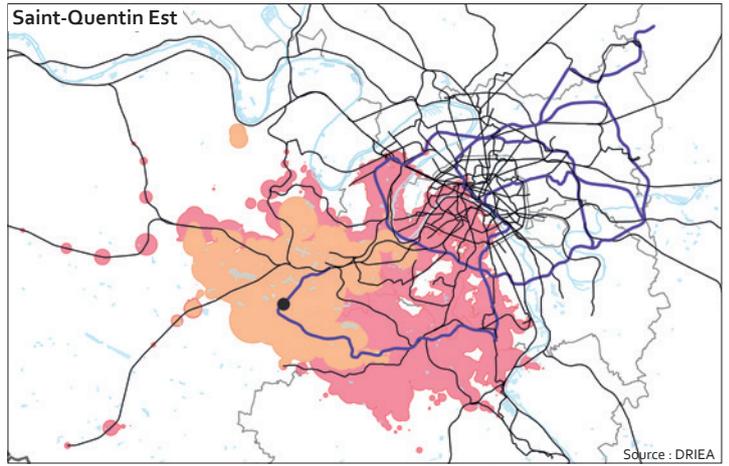
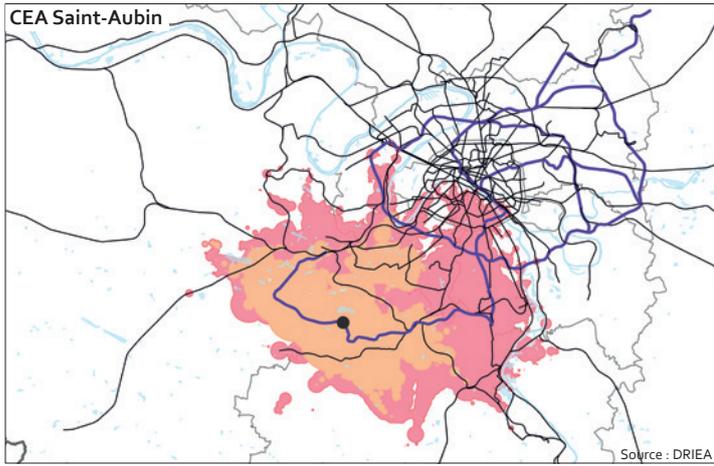


Sources : DRIEA, SCEP (2015)

## Évolution des territoires accessibles depuis une gare pour un trajet de 45 min en transports en commun



Note de lecture : Le calcul réalisé par la DRIEA prend en compte comme transports en commun le Transilien, le RER, le Métro, le Tramway et les principales lignes de bus et intègre une fin de parcours à pied, à une vitesse de 5 km/h, sans intégrer les éventuels effets de coupure pouvant exister localement dans les cheminements piétons. Lorsque certaines gares n'existent pas encore (Palaiseau par exemple), l'isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.



### Évolution des territoires accessibles depuis une gare pour un trajet de 45 min en 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

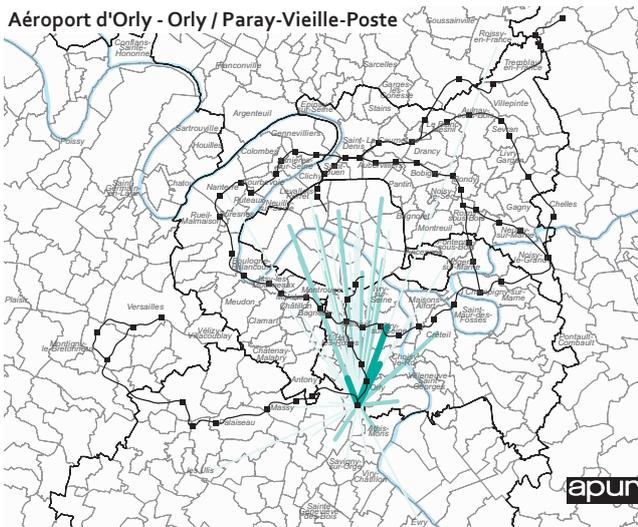
Sources : DRIEA, SCEP (2016)



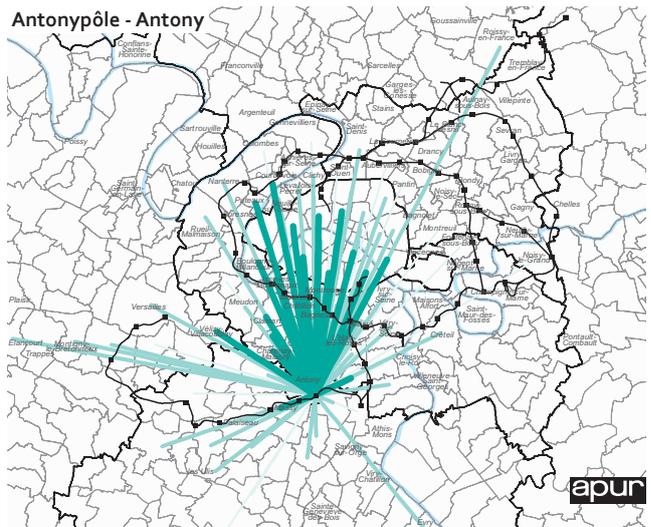
# Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

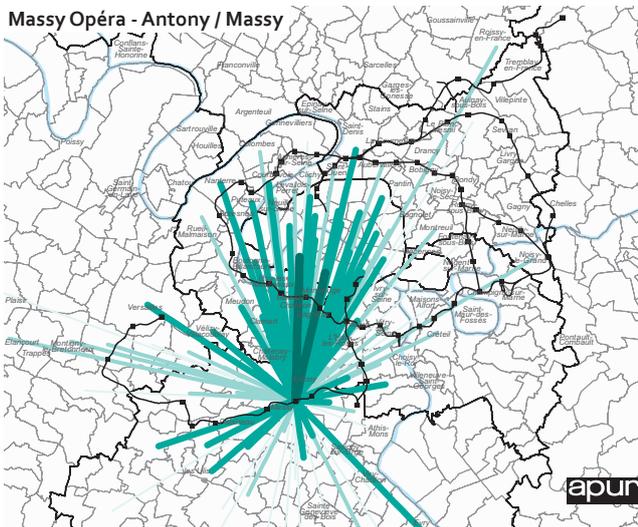
Aéroport d'Orly - Orly / Paray-Vieille-Poste



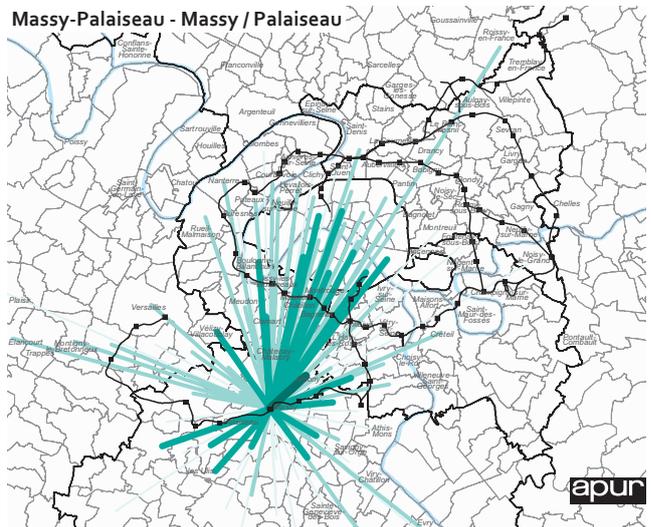
Antony - Antony



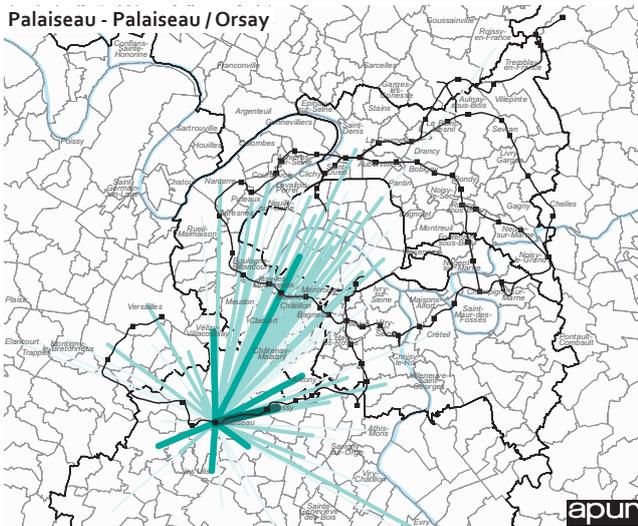
Massy Opéra - Antony / Massy



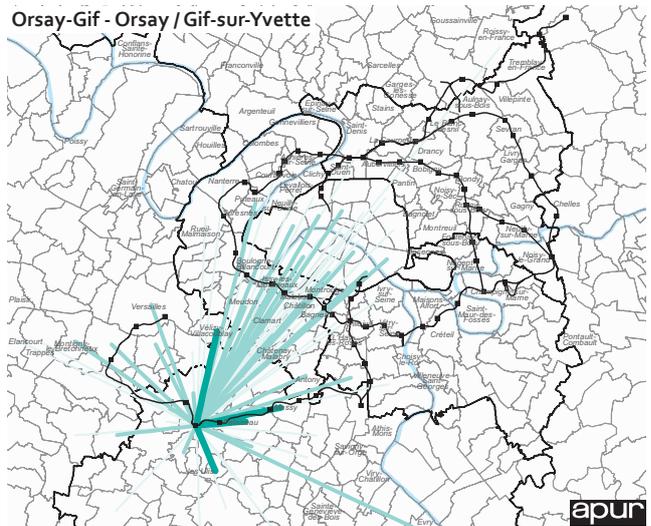
Massy-Palaiseau - Massy / Palaiseau



Palaiseau - Palaiseau / Orsay

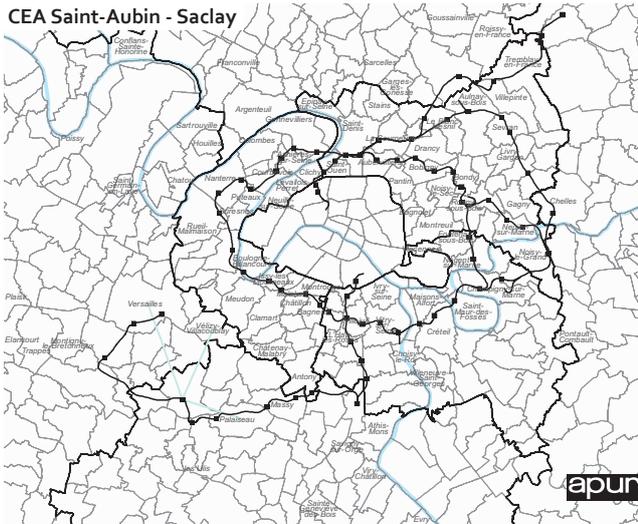


Orsay-Gif - Orsay / Gif-sur-Yvette

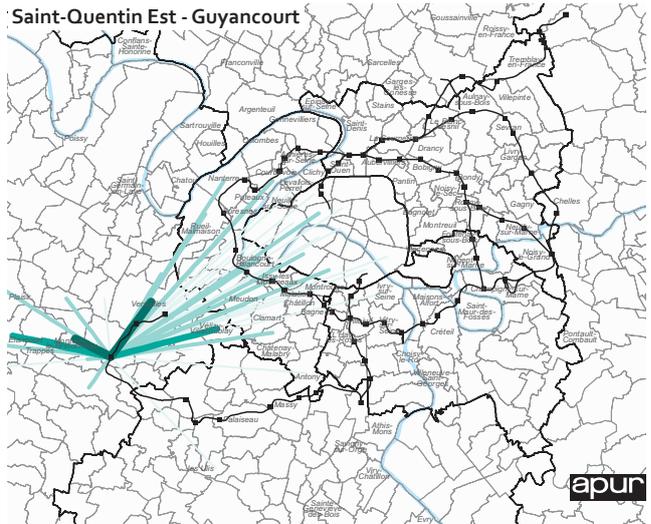


Note de lecture : Les « oursins » représentent les communes de destination des actifs résidant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.

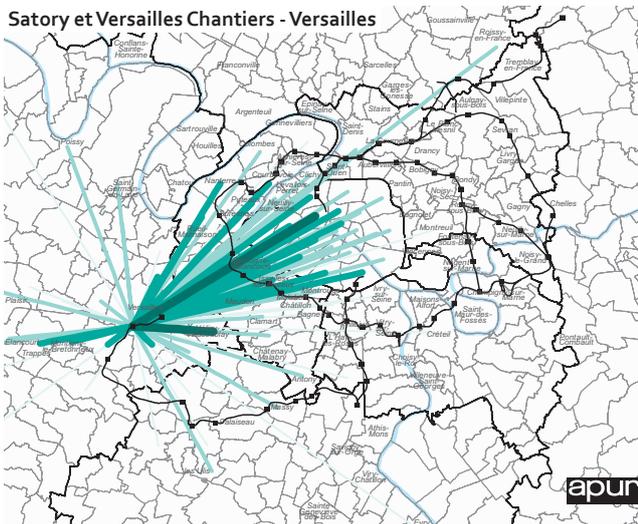
CEA Saint-Aubin - Saclay



Saint-Quentin Est - Guyancourt



Satory et Versailles Chantiers - Versailles



**Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare**

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*

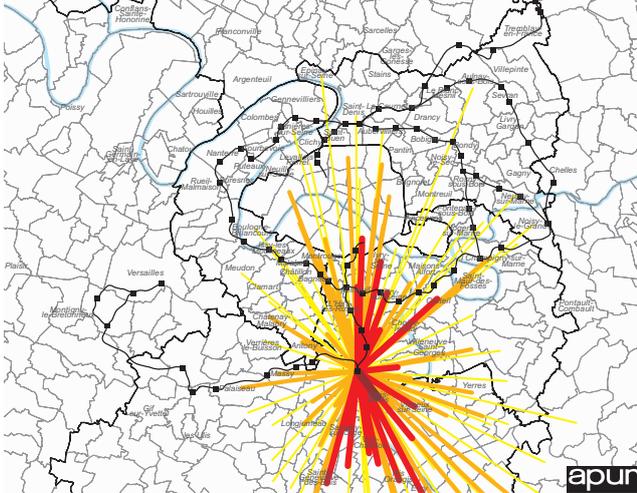
Source : recensement Insee (2011)

0 4 km

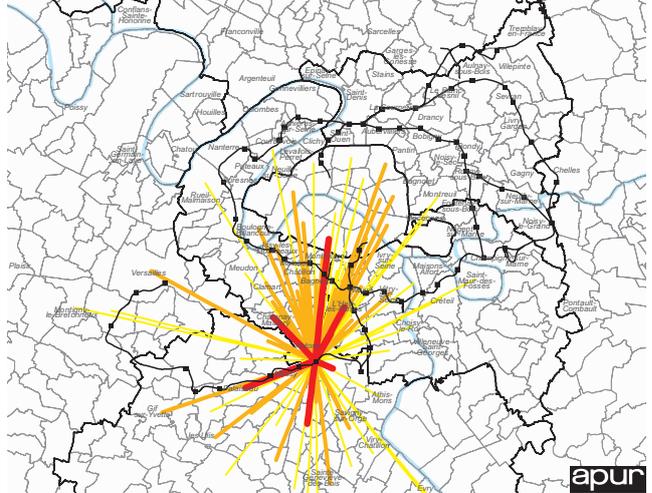
# Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

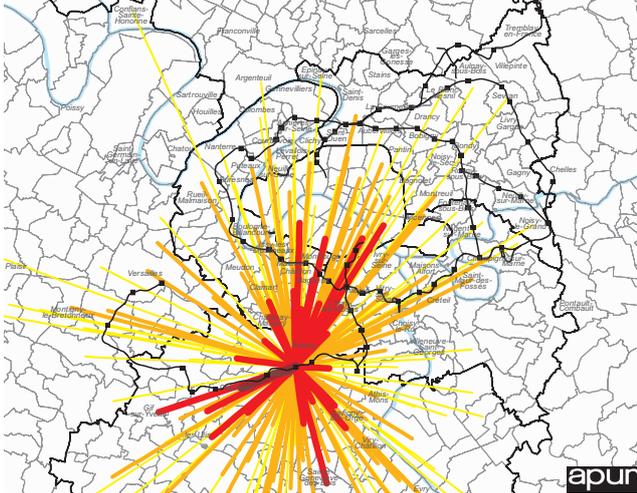
Aéroport d'Orly - Orly / Paray-Vieille-Poste



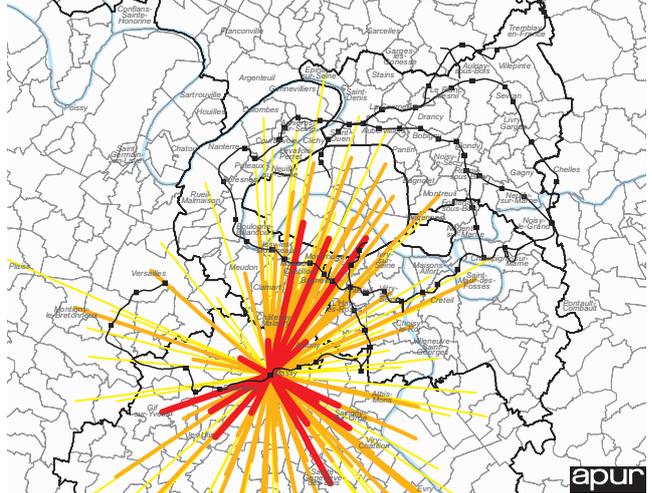
Antony - Antony



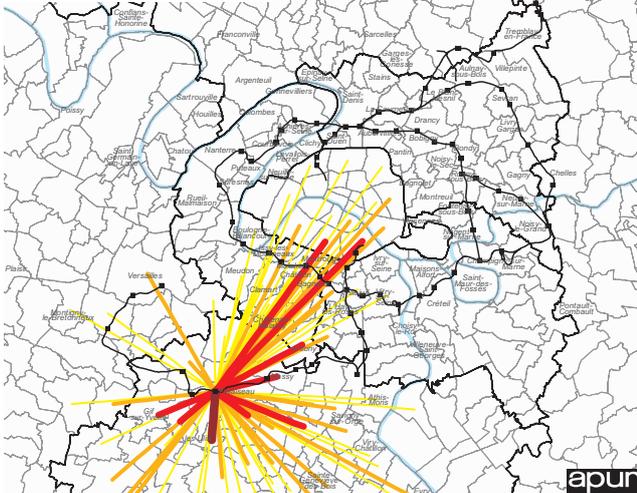
Massy Opéra - Antony / Massy



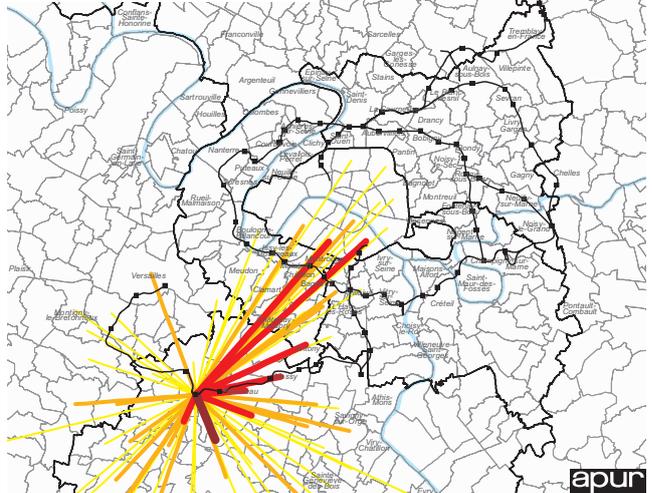
Massy-Palaiseau - Massy / Palaiseau



Palaiseau - Palaiseau / Orsay

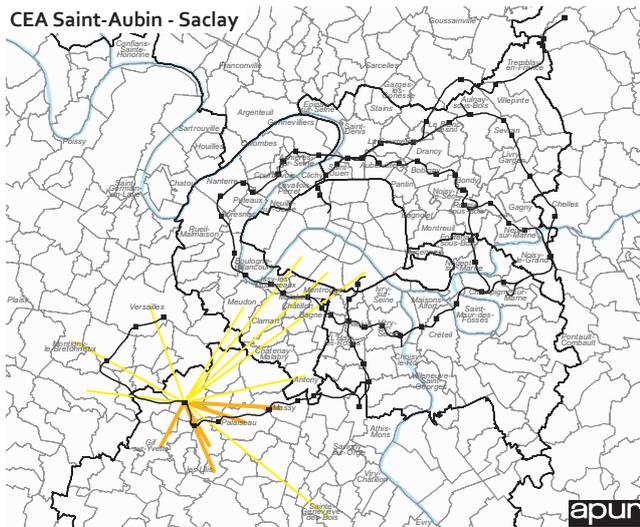


Orsay-Gif - Orsay / Gif-sur-Yvette

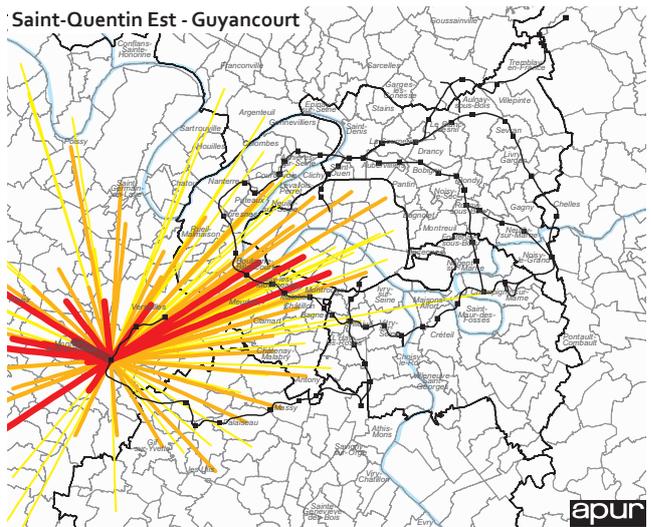


Note de lecture : Les « oursins » représentent les communes d'origine des actifs résidant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.

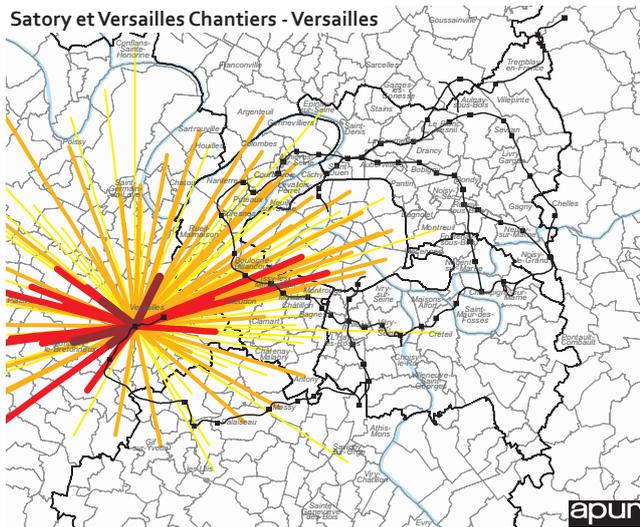
CEA Saint-Aubin - Saclay



Saint-Quentin Est - Guyancourt



Satory et Versailles Chantiers - Versailles



**Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare**

**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*

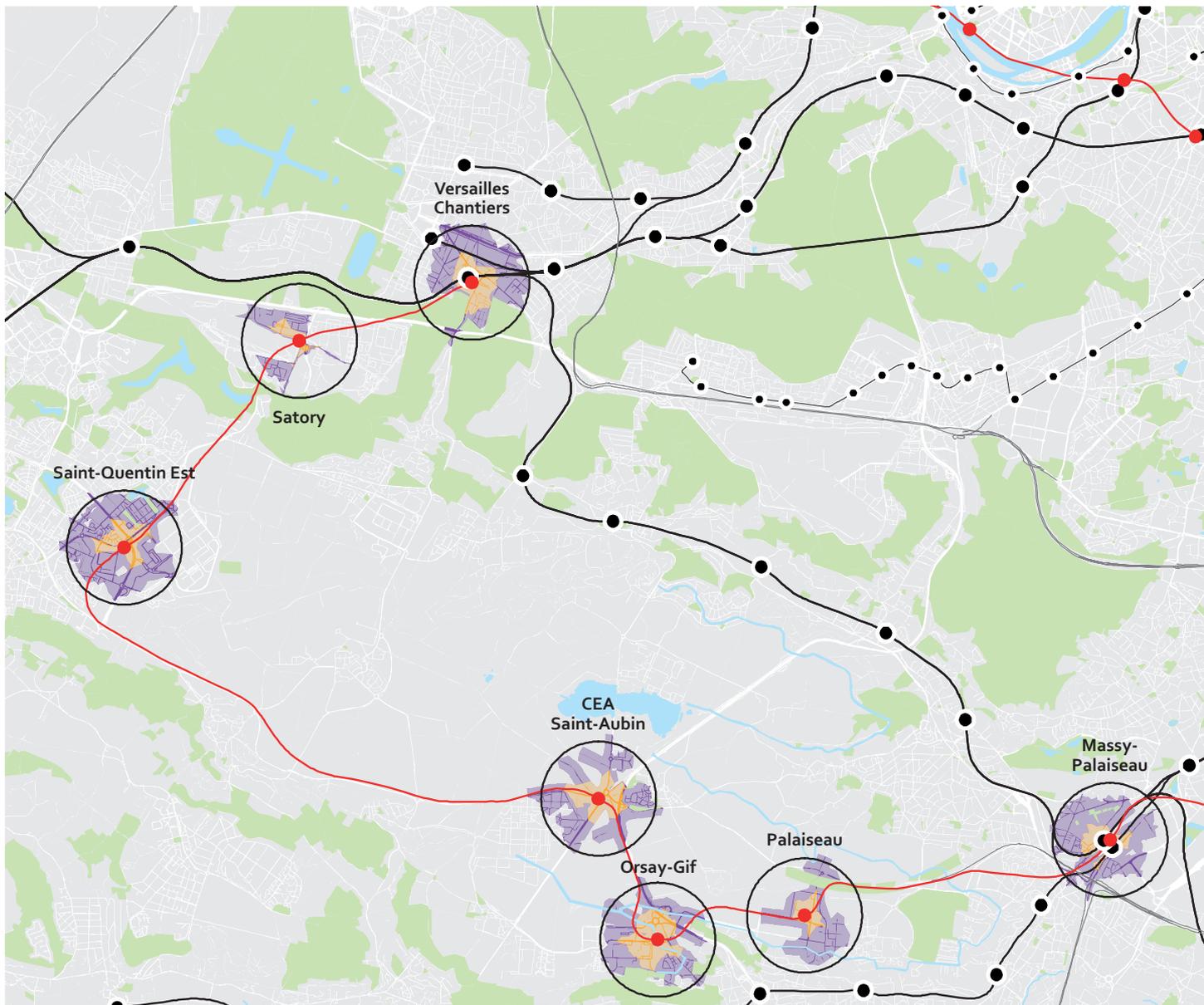
Source : recensement Insee (2011)



## 5.3. L'accessibilité à pied aux gares

La carte d'accessibilité piétonne donne pour chaque quartier de gare le territoire accessible par un trajet à pied de 500 m (soit 5 minutes environ) et de 1000 m (soit 10 à 15 minutes à pied) via la trame viaire existante. L'analyse de cette accessibilité révèle 3 types de quartiers le long de la ligne 18 :

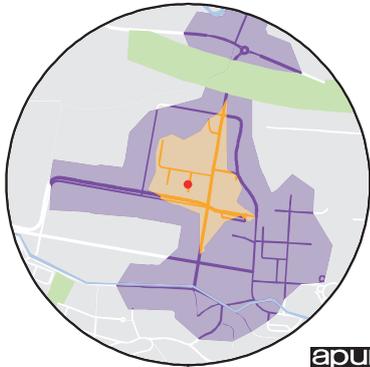
- 5 quartiers où l'accessibilité piétonne est plutôt bonne, car les gares s'insèrent notamment dans un tissu urbain déjà constitué pour la majeure partie du quartier. Le confort du piéton y est néanmoins variable selon les fonctions que l'on trouve dans le quartier (habitat, activités économiques ou mixité fonctionnelle) et la trame viaire. Certains quartiers présentent des coupures urbaines importantes liées aux infrastructures routières ou ferrées, mais le positionnement de la gare (biface par exemple à Massy-Palaiseau ou Versailles Chantiers) pallie ces difficultés pour le piéton. Les quartiers sont **Versailles Chantiers**, **Saint-Quentin Est**, **Massy-Palaiseau**, **Massy Opéra** et **Antony-pôle**.
- 2 quartiers où l'accessibilité piétonne est bonne mais dans un quartier très atypique qui ne se prête pas à la marche à pied, soit parce qu'il est en marge de la ville et des zones d'activités comme **CEA Saint-Aubin**, soit parce qu'il s'agit d'une zone singulière comme **l'Aéroport d'Orly**.
- 3 quartiers en profonde mutation, en cours ou à venir, et dont l'accessibilité piétonne est amenée à évoluer par rapport à ce premier diagnostic. Il y a d'un côté les quartiers de gare du plateau de Saclay, dont les projets d'aménagement du quartier de l'École Polytechnique (**Palaiseau**) et de la ZAC de Moulon (**Orsay-Gif**) sont entamés, en particulier la nouvelle trame viaire, même si les bâtiments ne sont pas encore tous construits. L'ouverture des parcelles à aménager pour per-



mettre les circulations piétonnes sera un élément important pour l'accessibilité piétonne à la gare. De l'autre côté, le quartier de gare de **Satory** présente une situation particulière, l'accessibilité piétonne actuelle étant très limitée en raison de l'occupation du quartier par les militaires. Le projet urbain prévu devrait profondément modifier la physionomie du quartier et par la même occasion son accessibilité piétonne.

### Trois quartiers de gare nécessitant un développement significatif des espaces publics

Palaiseau



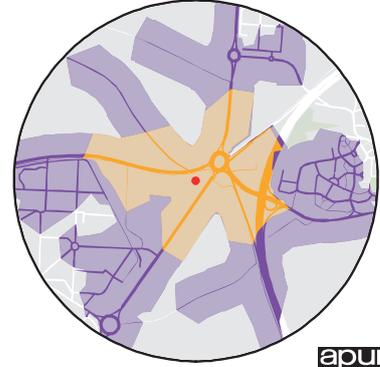
apur

Satory



apur

CEA Saint-Aubin



apur



#### Accessibilité à pied

○ Rayon de 800 m

#### Transport en commun existant

- Train, RER
- Métro, Tramway
- Fer, RER
- Métro
- Tramway
- Coupure urbaine (autoroute)

#### Transport en commun en projet

- Gare GPE
- Accessibilité à 500 m
- Accessibilité à 1000 m

Source : Apur (2016)

## 5.4 L'accessibilité en transports en commun

À l'horizon 2024 dans un premier temps pour la section Aéroport d'Orly/CEA Saint-Aubin puis 2030 pour la section Versailles Chantiers/CEA Saint-Aubin, la ligne 18 du Grand Paris Express constituera une branche nouvelle et structurante dans le réseau de transports en commun francilien. Elle reliera d'une part deux bassins de vie au sud-ouest de la métropole, Massy et Versailles, de même que l'aéroport d'Orly, ceci via le plateau de Saclay, d'ores et déjà en fort développement et actuellement insuffisamment desservi par les transports en commun. D'autre part, la ligne 18 jouera un rôle majeur en tant que ligne d'entrée dans la métropole et ses bassins d'emplois (Versailles, Saint-Quentin, Massy), d'éducation (Orsay-Gif, Palaiseau) et de services, depuis le sud de celle-ci. Elle s'insère de plus dans un réseau de projets de transports en commun (TCSP, tram-train) qui compléteront l'offre et amélioreront l'accessibilité de ces quartiers. Aussi aujourd'hui, trois types de quartiers se distinguent concernant leur desserte en transports en commun :

- 3 gares renforceront à terme **leur rôle de pôles de correspondance majeurs** au sein du réseau de transports francilien : Versailles Chantiers qui accueille déjà les Transilien N et U et le RER C et à terme les projets de tangentiels sud (tram-train T12 express jusqu'à Massy) et ouest (jusqu'à Achères) ; Massy-Palaiseau, gare des RER B et C et du TGV, et des projets de tram-train Massy-Evry et de TCSP Massy-Les Ulis ; Aéroport d'Orly, desservi par le T7 et l'OrlyVal et à terme la ligne 14. Ces trois quartiers disposent d'ores et déjà d'une desserte par le réseau de bus plutôt dense.



### Les projets de transports collectifs à l'horizon 2030

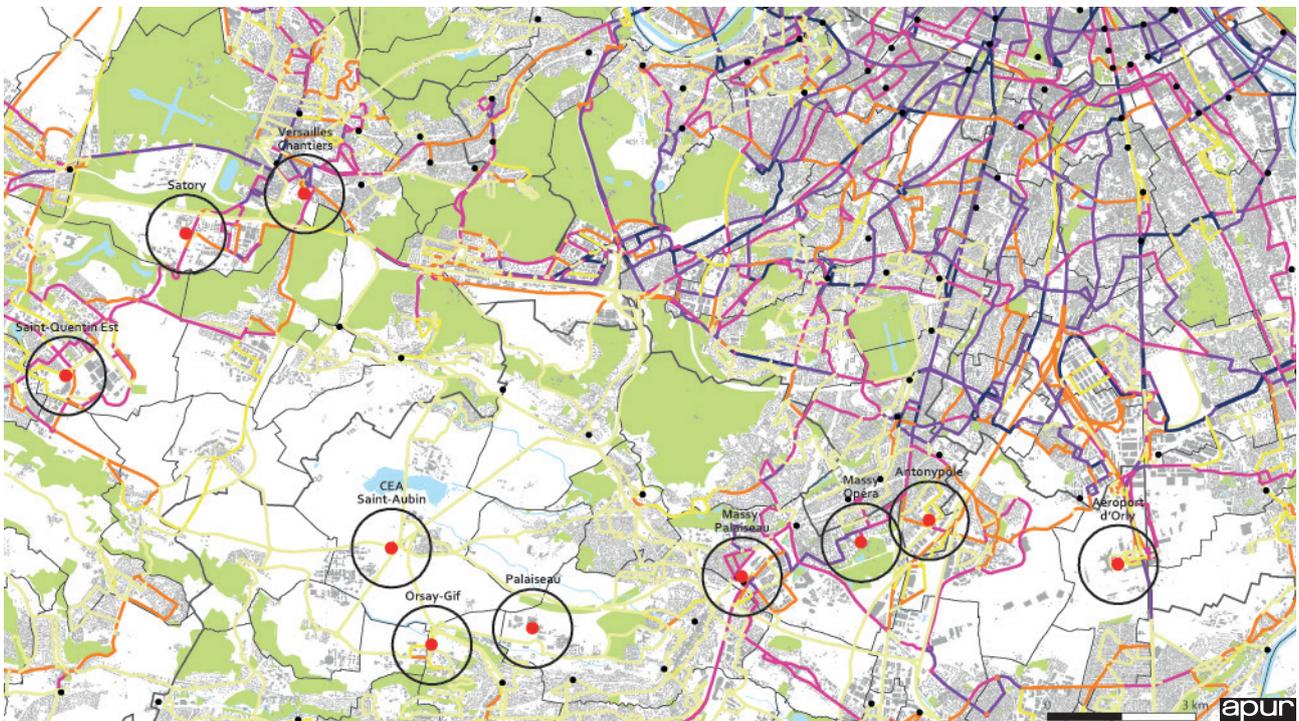
- |  |   |
|--|---|
| <span style="color: red;">—</span> Réseau du Grand Paris : étude   | <span style="color: green;">- - -</span> TCSP, TZen, Téléphérique* : chantier - étude |
| <span style="color: orange;">- - -</span> RER : étude              | <span style="color: purple;">- - -</span> Tangentielle : chantier - étude             |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Métro : chantier - étude   | <span style="color: pink;">- - -</span> CDG Express : étude                           |
| <span style="color: cyan;">- - -</span> Tramway : chantier - étude |   |

\* TCSP inscrits au SDRIF dans le calendrier du Plan de mobilisation.

Sources : Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (juillet 2013), Projet de PDUIF (janvier 2012), Projet de SDRIF (octobre 2013), STIF, EPA ORSA (TZen5)

- 4 quartiers ne sont **pas desservis par un réseau de transports en commun lourds mais par le réseau de bus**, dont le nombre de lignes et leurs fréquences sont variables selon la densité humaine et l'insertion urbaine de ces quartiers. C'est ainsi le cas de Satory, tourné principalement vers Versailles, Saint-Quentin Est, en relation avec le centre et la gare RER de Saint-Quentin-en-Yvelines, ainsi que Massy Opéra et Antony-pôle.
- 3 quartiers verront une **transformation complète de leur accessibilité en transports en commun** grâce à l'arrivée de la ligne 18 : les trois gares du plateau de Saclay, Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin. Ces quartiers sont faiblement desservis par le réseau de bus aujourd'hui et sont plutôt éloignés du RER B au sud. Le bus Express 96-01 assure depuis 2016 la liaison avec Massy et amorce l'amélioration de l'accessibilité de ces quartiers à la métropole.

Plus encore que pour les autres lignes du RGPE, la capacité d'organisation du rabattement aux gares de la ligne 18 sera une clef de réussite du projet. La restructuration du réseau de bus devra ainsi être réalisée en fonction de cette nouvelle offre de transports, en particulier pour les populations vivant et travaillant au sud de la ligne et qui verront leur accessibilité à la métropole ou à Versailles et Massy facilitée par cette nouvelle branche du réseau de transports francilien.



### Desserte des quartiers en bus

Heure de pointe du matin 7h-9h

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 20 bus/heure/sens
- 20 à plus de 40 bus/heure/sens

- Station de tramway

Source : STIF (2012)

## 5.5 L'accessibilité à vélo aux gares

La carte d'accessibilité des gares existantes et en projet dans un rayon de 2 km (soit l'équivalent d'un trajet de 10 à 15 minutes à vélo environ) montre le potentiel de développement du vélo en tant que mode de rabattement vers les gares. S'il apparaît intéressant pour les gares de l'ouest et est de la ligne 18 (de Versailles Chantiers à Saint-Quentin Est, puis de Massy-Palaiseau à Antony-pôle), les autres gares présentent des contraintes importantes en termes de relief pour celles du plateau de Saclay (CEA Saint-Aubin, Orsay-Gif, Palaiseau) et au sud de celles-ci, et de coupure urbaine au niveau de l'Aéroport d'Orly.

Un état des lieux des aménagements cyclables autour des futures gares font apparaître des situations distinctes, favorables ou non à l'usage du vélo dans une perspective de rabattement vers les gares. Ainsi, les gares très urbaines de Versailles Chantiers, Massy-Palaiseau et Massy Opéra disposent d'aménagements cyclables constituant un maillage plus ou moins fin et structurant aux alentours. Les gares de Saint-Quentin Est et d'Antony-pôle sont quant à elles moins dotées en aménagements cyclables, mais le caractère du tissu urbain et la présence d'axes structurants dans un rayon de 2 km sont des atouts pour favoriser la pratique du vélo. Les trois gares du plateau de Saclay (CEA Saint-Aubin, Orsay-Gif, Palaiseau) présentent deux visages ambivalents : d'un côté, elles se situent sur des itinéraires vélo structurants et déjà aménagés (comme par exemple le long de la N118 entre le Christ de Saclay et Orsay-Gif), d'un autre côté leur situation sur un plateau implique une forte déclivité peu propice à l'usage du vélo, en provenance du sud des quartiers de gare, et donc un facteur limitatif important, sauf à développer le vélo électrique. Enfin, les gares de Satory et Aéroport d'Orly sont situés dans des quartiers atypiques voire isolés, accessibles principalement par automobile et pour lesquels même la présence d'aménagements cyclables n'incite que très peu l'usage du vélo, pour des raisons de confort et de sécurité notamment.



Zone de rencontre - Antony-pôle



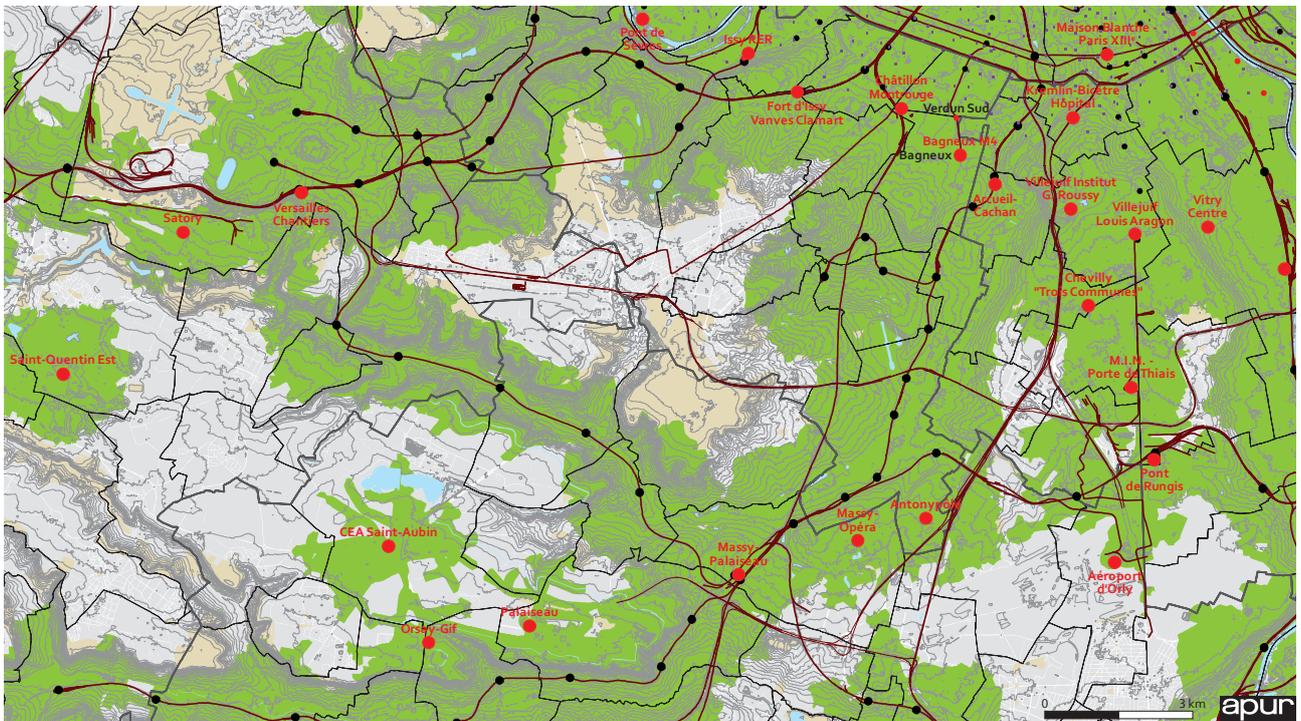
Voies cyclables itinérantes - Palaiseau



Site propre du bus Express 91-06 - Orsay-Gif



Pôle multimodal TGV, RER et bus - Massy-Palaiseau



### Accessibilité réelle à vélo des gares de transports lourds existantes et futures

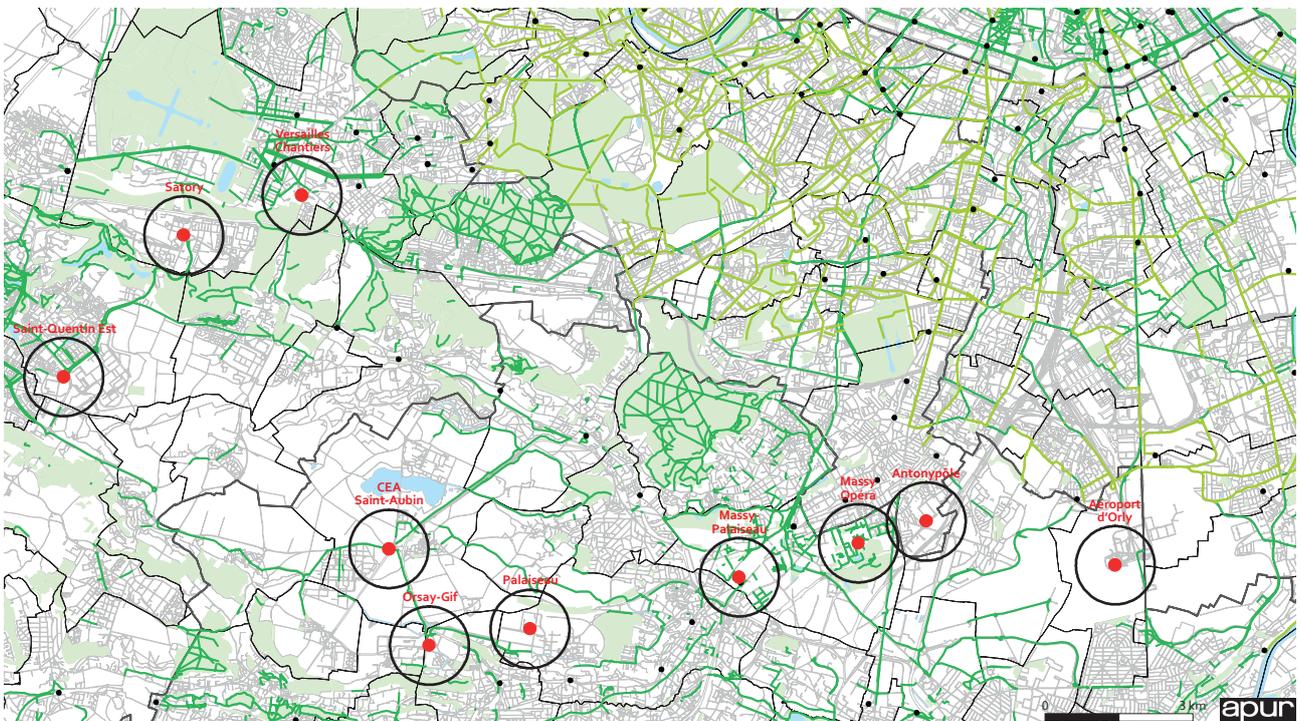
- RER et Transilien
- Métro
- Projet de gare RER et RGPE
- Projet de station de Métro
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 2 000 m (10 min de temps de parcours)
- Station Vélib'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

Sources : STIF (2012), BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ

### Le réseau cyclable existant et les projets inscrits aux SDIC

- 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 92, CG 93, CG 94 (2016)



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

## 6.1. Les dynamiques récentes de construction

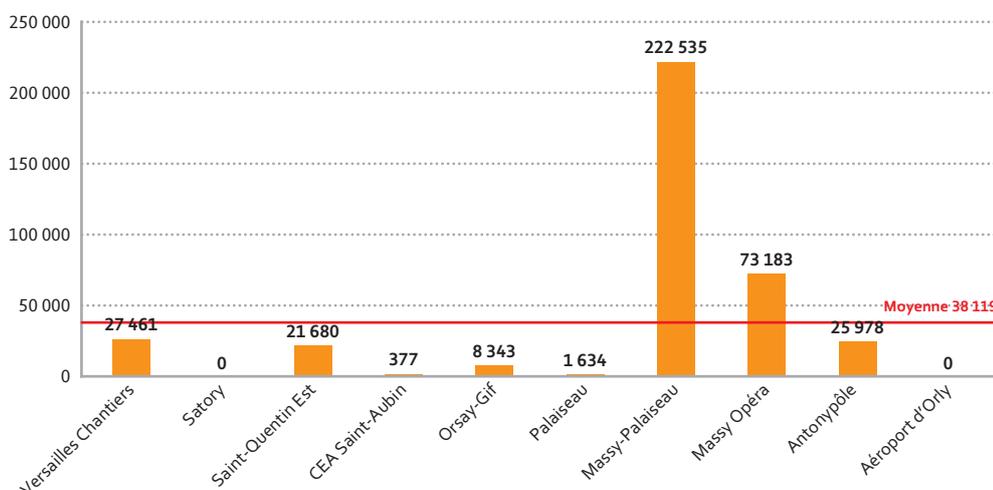
L'analyse des permis de construire autorisés de 2000 à 2013 permet d'évaluer les dynamiques de construction de surfaces de logement ou d'activités qui sont à l'œuvre dans les quartiers de gare. **Selon les données de la base des permis de construire SITADEL, seulement 38 100 m<sup>2</sup> de surface de logement ont été autorisés en moyenne entre 2000 et 2013 par quartier sur la ligne 18**, sachant que dans 4 des 10 quartiers de cette ligne les nouvelles surfaces de logement ont été pratiquement nulles (Satory, CEA Saint-Aubin, Palaiseau et Aéroport d'Orly). Cela représente une moyenne de 42 nouveaux logements par an et par gare. Les quartiers de la ligne 18 ouest n'ont donc pas connu une forte dynamique de construction de logements jusqu'à présent, à l'exception du quartier de Massy Palaiseau où 246 logements ont été autorisés en moyenne chaque année entre 2000 et 2013, notamment dans le cadre de l'aménagement du quartier Atlantis.

À titre de comparaison, la moyenne est de 140 logements autorisés par an (et par quartier) dans les quartiers de la ligne 15 Ouest, 120 logements dans ceux de la ligne 15 Sud, 94 logements dans ceux de la ligne 14 et moins de 100 logements par an dans les quartiers des lignes 16 et 17 (respectivement 64 et 75).

Les quartiers de la ligne 18 se répartissent selon 3 profils en matière de construction de logements :

- **1 quartier, Massy Palaiseau, a été marqué par une dynamique de construction de logements très soutenue** au cours des 10 dernières années, avec près de 250 logements autorisés en moyenne chaque année, notamment dans le cadre de l'aménagement du quartier Atlantis.
- **1 quartier a également connu une phase de développement de son parc de logements**, Massy Opéra, avec 76 logements autorisés en moyenne chaque année.
- **Dans 3 quartiers le rythme de la construction a été très modéré avec moins de 30 logements autorisés par an** : Versailles Chantiers, Saint-Quentin Est, Orsay-Gif et Antony-pôle
- **Enfin dans les 4 autres quartiers, la construction de logements a été pratiquement nulle** (Satory, CEA Saint-Aubin, Palaiseau et Aéroport d'Orly).

Surfaces de logements autorisés de 2000 à 2013 (m<sup>2</sup>)



Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

La dynamique de construction de surfaces d'activités a été presque 3 fois plus importante que celle de logement dans les quartiers de gare de la ligne 18 au cours de la même période. Là encore ces résultats sont liés aux très importantes surfaces créées à Massy-Palaiseau dans le quartier Atlantis. Entre 2000 et 2013, ce sont en moyenne 107 000 m<sup>2</sup> d'activités qui ont été autorisés par quartier. Cela place les quartiers de gare de la ligne 18 au même niveau que les quartiers de gare de la ligne 15 Sud, en position intermédiaire entre les quartiers de gare des lignes 15 Ouest, 15 Est et 17 où la construction de surfaces d'activités a été particulièrement soutenue entre 2000 et 2013 et ceux des lignes 14 et 16 où la dynamique a été moindre.

La décomposition des surfaces d'activités créées par destination montre que près des 2 tiers des surfaces nouvelles (64 %) correspondent à des immeubles de bureaux, 19 % à des locaux destinés à l'accueil de services publics, les surfaces restantes se répartissent entre commerces, hôtels, locaux industriels et entrepôts. Cela tient notamment aux plus de 310 000 m<sup>2</sup> de surface de nouveaux bureaux autorisées dans le quartier de Massy-Palaiseau.

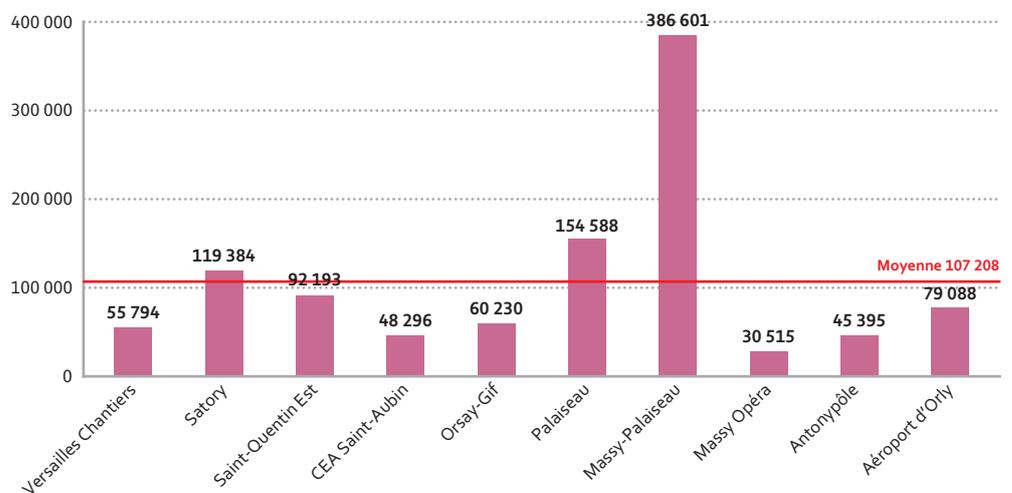
L'analyse des permis de construire concernant les surfaces d'activités permet de distinguer 3 types de quartiers.

- 1 quartier dans lequel les surfaces d'activités créées entre 2000 et 2013 ont été très importantes : Massy-Palaiseau où 387 000 m<sup>2</sup> ont été autorisés en 14 ans.
- 4 quartiers où les nouvelles surfaces d'activités ont été importantes, comprises entre 160 000 et 80 000 m<sup>2</sup> autorisés de 2000 à 2013 : Satory, Saint-Quentin Est, Palaiseau et Orly. Dans ces quartiers, les nouvelles surfaces d'activités sont dédiées au tertiaire.
- 5 quartiers, plus résidentiels ou peu denses aujourd'hui, où la construction de surfaces d'activités a été assez faible, inférieure à 50 000 m<sup>2</sup> en 14 ans (CEA Saint-Aubin, Massy Opéra, Antony-pôle) et avec près de 60 000 m<sup>2</sup> Versailles Chantiers et Orsay-Gif).

La carte qui localise les permis de construire autorisés de 2006 à 2013 ayant entraîné la création d'au moins 1 logement met en évidence les dynamiques de construction récentes et, dans le cas des territoires traversés par la ligne 18, le secteur autour de la gare de Massy-Palaiseau.

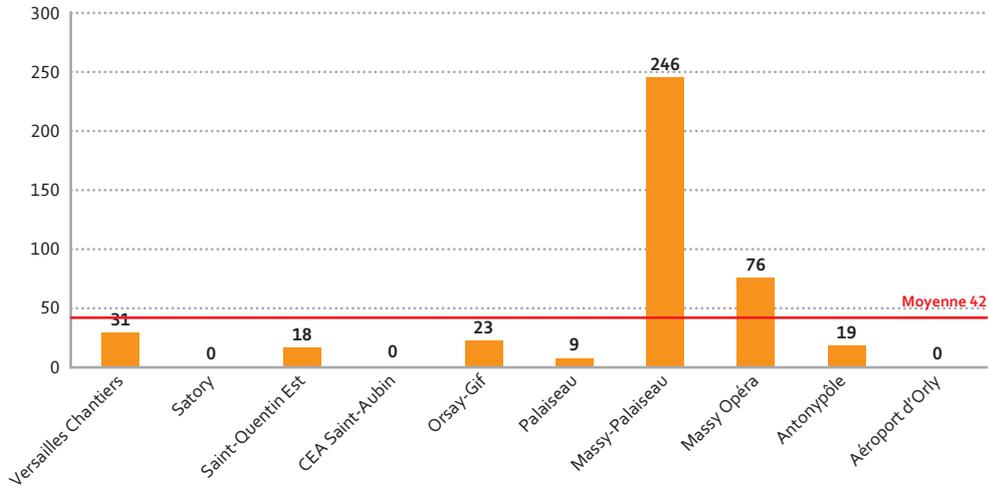
Les quartiers de gare de la ligne 18 sont pour la plupart situés aux marges de la métropole et sont aujourd'hui peu denses, d'où un nombre de nouveaux logements très limité dans les quartiers du plateau de Saclay, voire nul dans certains cas très spécifiques comme l'Aéroport d'Orly. La carte permet de mettre en évidence que les quartiers très constitués que sont Versailles Chantiers, Saint-Quentin Est et Antony-pôle et Massy Opéra poursuivent le développement de leur parc de logements par le biais d'opérations de taille moyenne, en secteur diffus, plus que par le biais d'opérations d'aménagement. Enfin le quartier de Massy Palaiseau se distingue par la taille et le nombre d'opérations qu'il concentre.

Surfaces d'activités autorisées de 2000 à 2013 (m<sup>2</sup>)

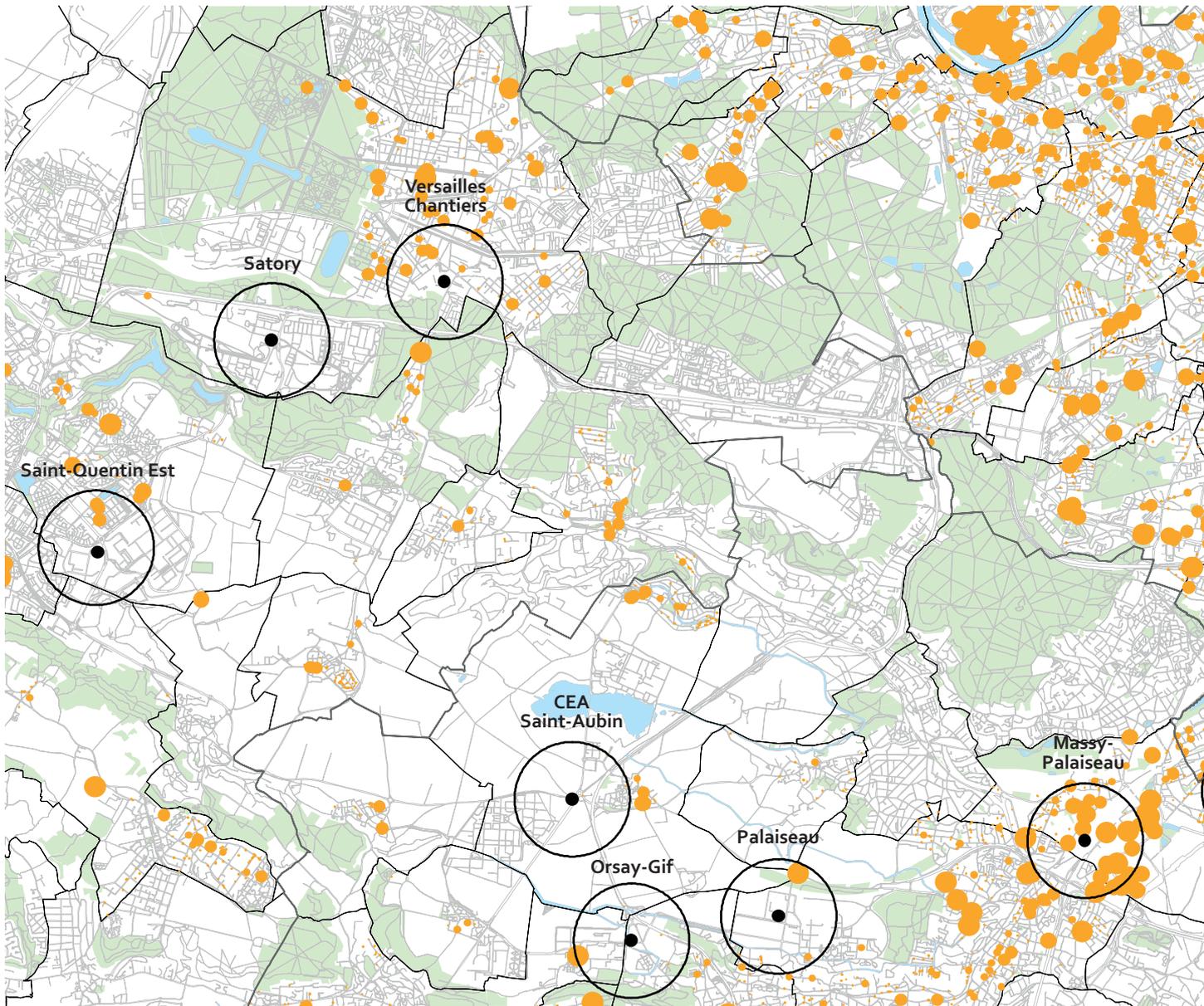


Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2013



Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

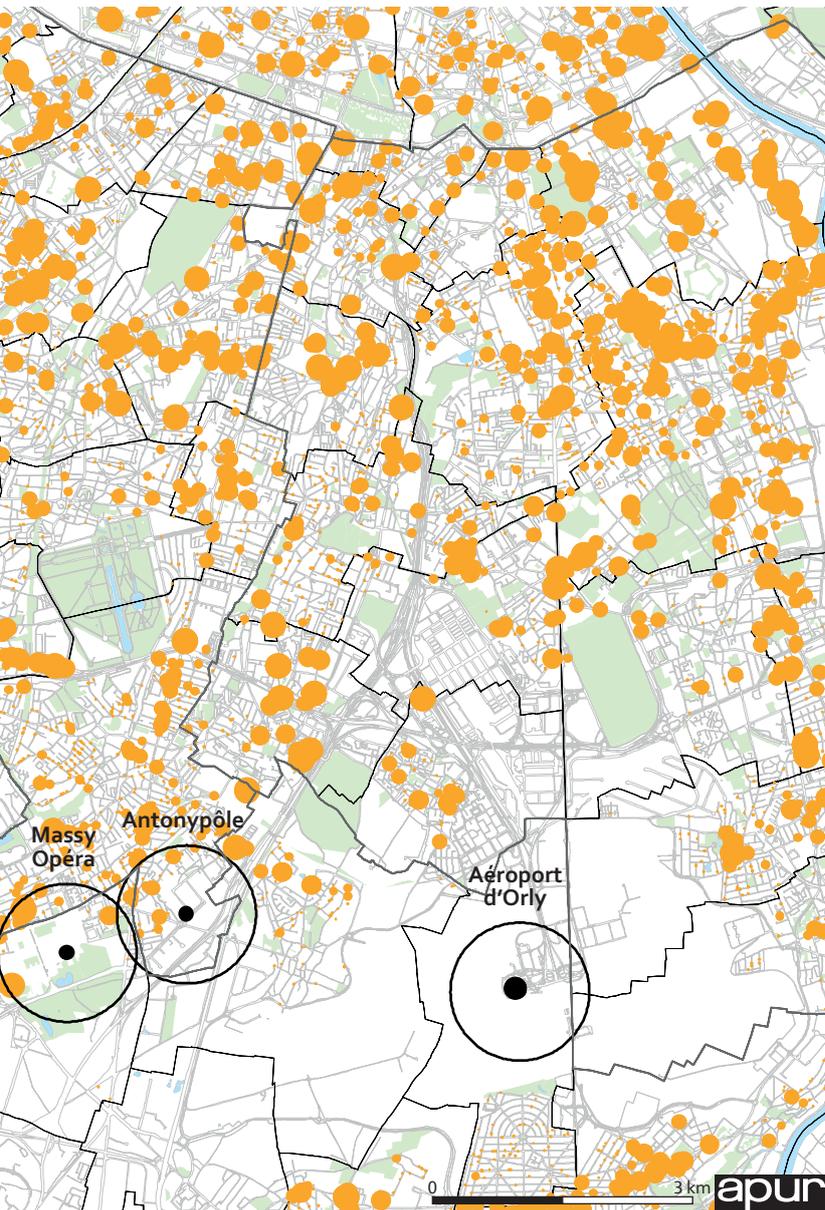




Atlantis, Massy-Palaiseau



Pierre Teilhard De Chardin, Saint-Quentin Est, Guyancourt



### Nombre de logements autorisés 2006-2013

- Gare
- Rayon de 800 m
- 1 logement
- 2 à 10 logements
- 11 à 50 logements
- 51 à 100 logements
- Plus de 100 logements

Sources : Apur, Ville de Paris, GERCO, DRIEA, SITADEL

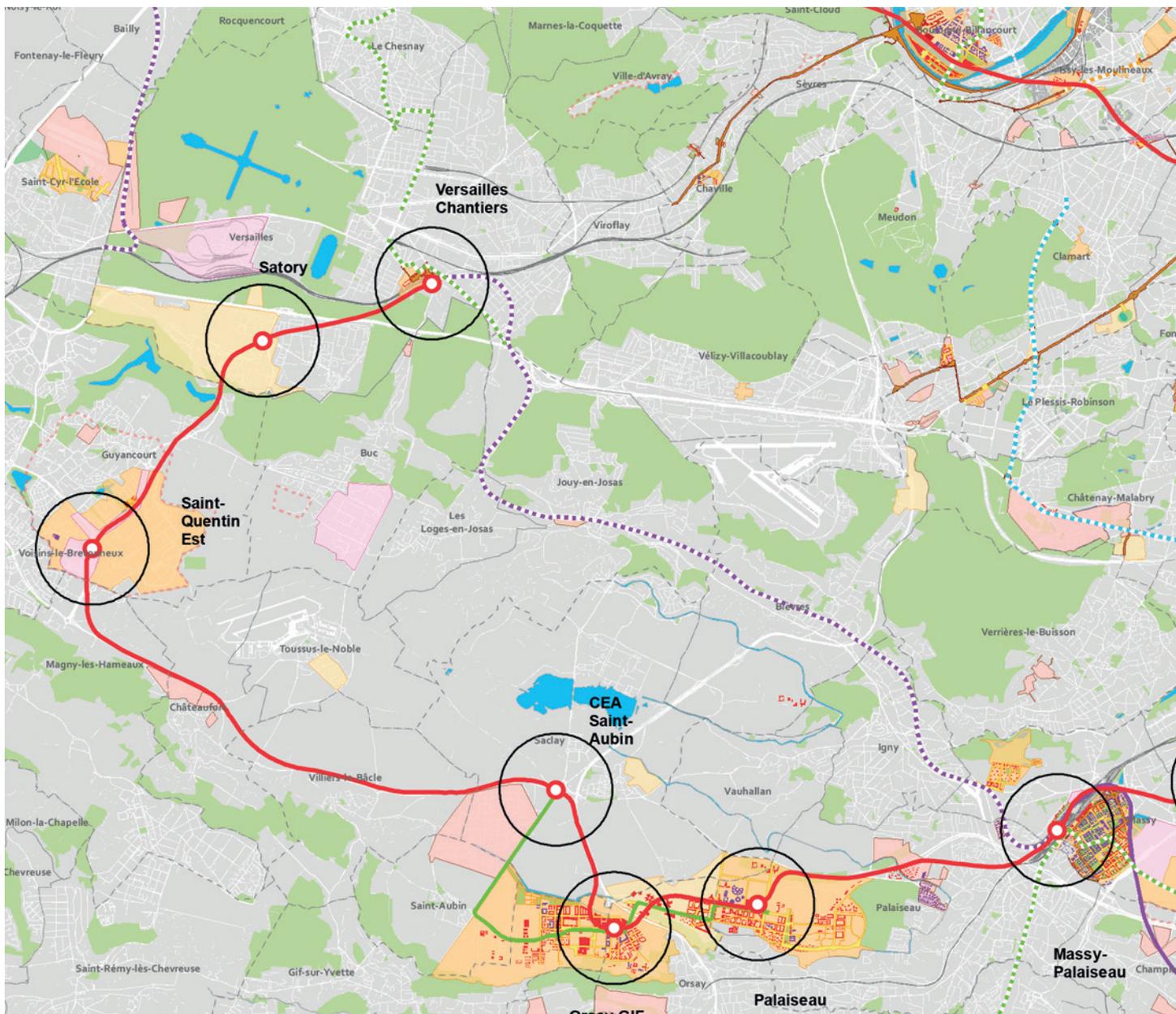
## 6.2 Les dynamiques de projets urbains et l'articulation avec les futures gares

L'aménagement de la plupart des quartiers de gare de la ligne 18 est relié à des territoires en développement plus vastes, formalisés au travers des Contrats de Développement Territorial (CDT). Le RGPE reliera entre eux ces différents territoires de projets, ainsi qu'au reste de la métropole.

Au sud, les quartiers de Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin sont concernés par le CDT Paris Saclay Territoire Sud.

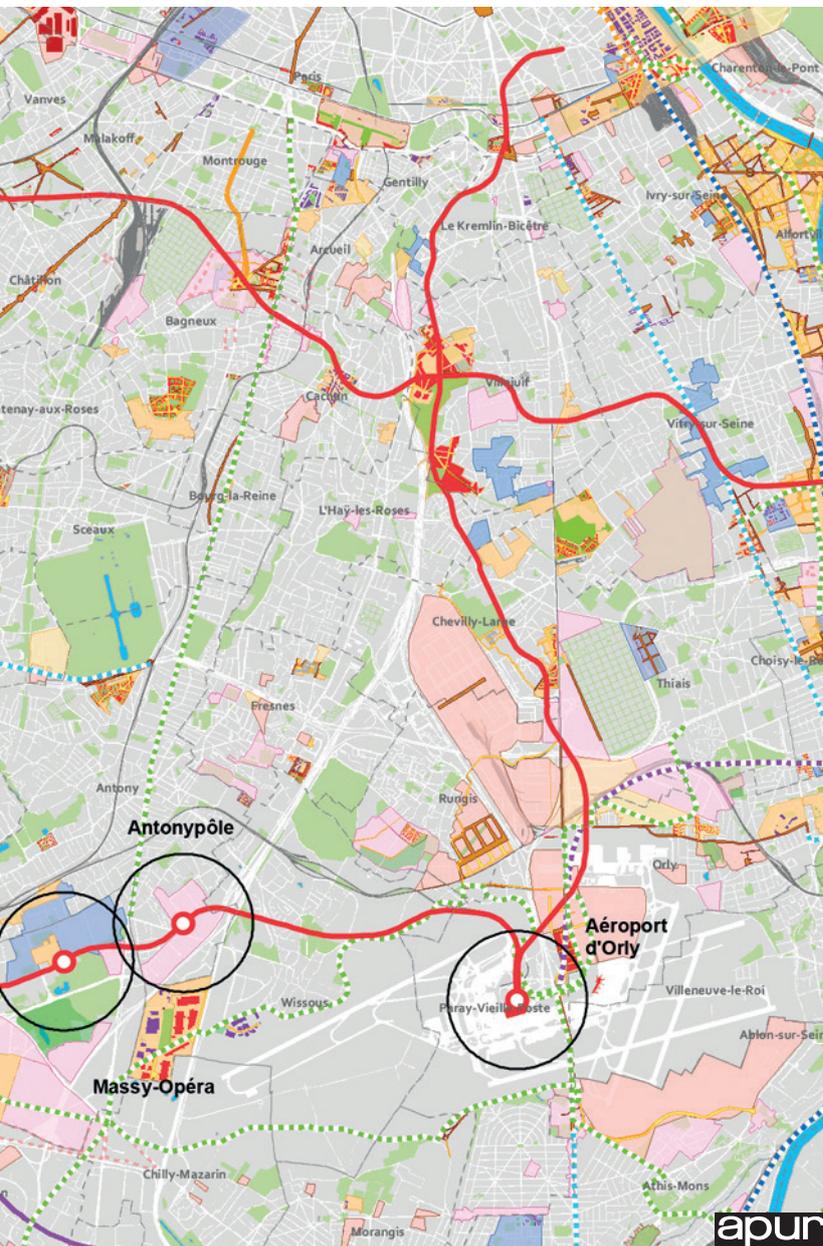
À l'ouest, l'aménagement des quartiers de Saint-Quentin Est, Satory et Versailles Chantiers est lié au CDT Versailles Grand Parc/Saint-Quentin-en-Yvelines/Vélizy-Villacoublay. L'ensemble des gares à l'exception d'Antony-pôle s'inscrit dans le périmètre de l'OIN Paris Saclay, qui vise à réaliser dans son ensemble l'une des plus importantes opérations d'aménagement de la région, autour de la création d'un cluster scientifique et industriel. À ce titre, l'EPA Paris-Saclay assure la maîtrise d'ouvrage de la plupart des opérations à Palaiseau, Orsay-Gif et à Satory notamment. Les transformations urbaines en cours et à venir le long du tracé de la ligne 18 sont profondes.

On notera également qu'un quartier de gare fait partie des nouveaux quartiers prioritaires (NQP) de la Politique de la Ville et sera un territoire privilégié du NPNRU : Massy Opéra.



Outre ces dynamiques de projets impulsées par l'État, des projets de plus ou moins grande envergure sont d'ores et déjà à l'œuvre dans des quartiers de la ligne 18. On trouve ainsi :

- **3 quartiers profitant de la dynamique de la gare du RGPE et de leur position stratégique dans le réseau de transports en commun pour soutenir d'importants projets urbains à l'échelle du quartier, en lien avec la structuration de pôles multimodaux :** Massy-Palaiseau, et l'aménagement du quartier Atlantis dans le secteur ouest ; Versailles Chantiers, gare autour de laquelle l'aménagement du pôle multimodal est en cours ; dans une moindre mesure, Aéroport d'Orly, principalement orientés vers le transport mais dont l'opération Cœur d'Orly pourrait à terme diversifier encore son attractivité.
- **2 quartiers dont la transformation complète est en cours :** deux quartiers du plateau de Saclay, Palaiseau et Orsay-Gif autour de l'École Polytechnique et du Campus d'Orsay (ZAC de l'École Polytechnique et ZAC de Moulon).
- **4 quartiers dont l'évolution urbaine est à l'étude, soit en lien avec la présence de secteurs d'activités spécialisés (Antony-pôle, marqué par la coupure urbaine des autoroutes A6 et A10 ; Saint-Quentin Est, avec le potentiel de reconversion des anciennes emprises du groupe Thalès ; CEA Saint-Aubin, avec la proximité du Centre de l'Énergie Atomique ; Satory et sa base militaire amenée à muter dans sa moitié ouest), soit en lien avec les objectifs de la politique de la ville et le NPNRU (Massy-Opéra).**



### Projets d'aménagement et de transport

- périmètre 800m
- TCSP, TZen : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- RGPE : étude
- Tangentielle
- Tram Sud Express (T12)

### Projets en cours

- bâti en projet
- bâti requalifié
- bâti réalisé
- création d'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 réflexion

Sources : Apur 2016, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

# Synthèse

L'observatoire développé sur les 10 nouveaux quartiers de gare de la ligne 18 met en évidence l'importance d'une ligne de métro qui desservira des territoires de projets aux marges de la métropole, aujourd'hui peu denses en habitants et en emplois, mais appelés à connaître des transformations importantes d'ici 2030. Des 5 nouvelles lignes de métro qui constitueront le Réseau du Grand Paris Express (RGPE), la ligne 18 est celle qui traverse les territoires les plus éloignés du cœur de la métropole, où les espaces naturels et les terrains agricoles sont encore très présents. La ligne 18 est aussi la ligne du RGPE qui compte le plus de gares entièrement nouvelles (8 sur 10). Elle reliera le futur campus urbain du plateau de Saclay au hub de Massy et à l'Aéroport d'Orly à l'est et la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines et Versailles à l'ouest. Elle jouera donc un rôle déterminant dans l'amélioration de la desserte en transports en commun lourd pour les habitants et les actifs des territoires desservis, ceux de la métropole, mais aussi ceux de grande couronne pour qui la ligne 18 pourra constituer un point d'entrée et de rabattement vers le réseau de transport du cœur de la métropole. Elle palliera le déficit de desserte en rocade de l'actuel réseau francilien de transports en commun. En effet, les cartes de déplacements domicile-travail révèlent que ces flux sont d'ores et déjà une réalité et un besoin que le RGPE pourra satisfaire avec plus d'efficacité et de confort pour les usagers.

L'observatoire permet également de constater que les territoires traversés ne sont pas homogènes, notamment en termes de profils socio-économiques. Le quartier de Versailles Chantiers et les trois quartiers de gare du plateau de Saclay (CEA Saint-Aubin, Orsay-Gif et Palaiseau) présentent ainsi des situations plus favorables, en termes de catégories socio-professionnelles, de revenus, ou d'indice de jeunesse, en comparaison avec le reste des quartiers de gare, le quartier de Massy Opéra se distinguant par une présence plus importante de ménages défavorisés.

Les dynamiques d'aménagement en cours et en projet dans les quartiers de gare apparaissent aussi variables d'un quartier à l'autre, certaines gares venant s'insérer dans un tissu déjà très constitué, souvent résidentiel, d'autres venant créer une nouvelle polarité – ou la renforcer – pour des quartiers en devenir ou restés en marge des aménagements jusqu'à présent. La ligne 18 traversera d'ailleurs des quartiers dont le visage va profondément changer d'ici l'arrivée des gares, comme les 3 quartiers de gare situés sur le plateau de Saclay dans le futur campus urbain en cours de construction à l'heure actuelle.

Aussi, la ligne 18 qui traverse le quart sud-ouest de la grande couronne francilienne apparaît fondamentale pour compléter le réseau de transports en commun aux franges de la métropole et en transformer son accessibilité et celle des secteurs de projet et entreprises de grande envergure qu'elle desservira. Elle constitue ainsi une opportunité remarquable d'améliorer la qualité de vie des usagers de ces territoires, ainsi que de ceux qui occuperont les futurs quartiers en développement de la ligne.

Les travaux de l'observatoire apportent ainsi une meilleure connaissance des territoires et de ceux qui l'habitent, nécessaire pour les comprendre et accompagner leurs évolutions.

La réalisation des monographies est également l'occasion d'échanges entre les partenaires de l'observatoire, la Société du Grand Paris, son comité stratégique, en particulier le groupe environnement des gares, la DRIEA, l'Apur et les élus et équipes techniques de chaque collectivité.

**L'observatoire produit ainsi des éléments pour alimenter les débats et répondre aux grandes questions posées par l'arrivée d'un réseau de transport métropolitain.**

- Qui habite aujourd'hui les quartiers de gare ? Comment la population de ces quartiers évolue-t-elle ? Y a-t-il un effet de gentrification spécifique dans les quartiers de gare ?
- Quelle est la densité actuelle dans les quartiers de gare ? Quelles sont les marges d'évolution possibles, au regard des documents d'urbanisme locaux ? Quelle est l'intensification adaptée à chaque situation ?
- Quelles sont les fonctions représentées dans les quartiers aujourd'hui ? Y a-t-il des actions à mener pour atteindre un équilibre différent, notamment entre logements et emplois ? La construction de la gare en lien avec l'aménagement de ses alentours constitue-t-elle un levier de développement économique ? Comment prendre en compte l'élargissement conséquent du bassin d'emploi ?
- Les gares constituent-elles de nouvelles centralités ou renforcent-elles des centralités pré-existantes ? L'arrivée de la gare est-elle l'occasion d'une recomposition de l'offre commerciale et de services ?
- Quel est l'impact de la création du RGPE sur le bassin d'emplois métropolitain ? Combien d'emplois seront accessibles demain grâce au nouveau réseau de transport ?
- Pour optimiser l'investissement lié à un nouveau réseau de transport, comment sont pris en compte les enjeux liés à l'inter-modalité ? Quelles sont les actions en termes de rabattement des bus, d'aménagements cyclables ou d'accessibilité piétonne ?
- Quelle bonne articulation établir entre l'arrivée de la gare et la réalisation de projets urbains qui se développent autour des gares ?

**L'observatoire mis en œuvre est ainsi une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers de gare et une boîte à outils pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du réseau Grand Paris.**

À terme en 2016, l'observatoire portera sur 68 quartiers de gare et permettra de dresser un portrait complet des quartiers avant l'arrivée du réseau du Grand Paris, de manière à constituer un point de référence pour de futures comparaisons.

# Annexes

	Définition	Source
<b>1 – Densités</b>		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2012
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee Recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, CLAP 2012
<b>3 – Cadre urbain et paysager</b>		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
<b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b>		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2011
Indice de jeunesse	Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus	Fichier fiscal (Insee) 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 2011
Chômage	Part des chômeurs de catégorie A, dans la population active (personnes de 15-64 ans)	Pôle Emploi, traitement Insee — 2010, Insee Recensement 2011
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Type de logements	Nombre de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2013
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee Recensement 2011
Statut d'occupation des résidences principales	Nombre de propriétaires occupants dans l'ensemble des résidences principales	Insee Recensement 2011
Densité de résidences principales	Nombre de résidences principales en 2010 à l'hectare	Fichier fiscal (Insee) 2010
<b>5 – Mobilité et espaces publics</b>		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidents pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche)	Insee Recensement 2011
Ménages non motorisés	Nombre de ménages sans aucune voiture	Insee Recensement 2011
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur 2016
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur 2016
Accessibilité cyclable à 2 000 m	Aire accessible par un trajet à vélo autour des gares de transports lourds existantes et futures, en utilisant la trame viaire existante	Stif 2012, BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF 2012
<b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>		
Construction	Surface en m <sup>2</sup> et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2016

## Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CDT	Contrat de Développement Territorial
CDIT	Contrat de Développement d'Intérêt Territorial
CD	Conseil Départemental
CEA	Commissariat à l'Énergie Atomique
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
EPFIF	Établissement Public Foncier d'Île-de-France
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IGR	Institut Gustave Roussy
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
MIN	Marché d'Intérêt National
NPNRU	Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain
NQP	Nouveaux Quartiers Prioritaires
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
OMNIL	Observatoire de la Mobilité en Île-de-France
ORF	Observatoire Régional du Foncier
ORIE	Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise
PLH	Programme local de l'habitat
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PNRQAD	Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
PRU	Projet 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
SEM	Société d'Économie Mixte
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Île-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

## Analyse croisée des 10 quartiers de gare de la ligne 18

Versailles Chantiers, Satory, Saint-Quentin Est,  
CEA Saint-Aubin, Orsay-Gif, Palaiseau, Massy-Palaiseau,  
Massy Opéra, Antonypôle, Aéroport d'Orly

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est poursuivie en 2016 et a concerné les 10 quartiers de gare de la ligne 18, qui reliera l'Aéroport d'Orly à l'est à Versailles Chantiers à l'ouest à l'horizon 2030, avec un premier tronçon prévu entre l'Aéroport d'Orly et le CEA Saint-Aubin en 2023/2024. Entre 2014 et 2016, les analyses croisées et les monographies des quartiers de gare de l'ensemble des lignes du Réseau du Grand Paris Express (RGPE) (15 Sud, 16, 14, 15 Ouest, 15 Est, 17 et 18), ont été réalisées et publiées.

Six thématiques sont abordées dans l'observatoire : 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 enfin les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- **Une analyse croisée des 10 quartiers de gare qui permet de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres**, objet de ce présent document.
- **Des monographies qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare** et le resituer dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la petite et la grande couronne. Elles sont publiées sur le site de l'Apur.

Les travaux de l'observatoire, outil partenarial qui associe la Société du Grand Paris (SGP) et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Île-de-France et l'Apur, contribuent à une meilleure connaissance de ces territoires. L'analyse croisée confirme la grande diversité de situations observées dans les quartiers de gare. Elle apporte les éléments nécessaires pour accompagner les évolutions engagées par l'arrivée du Réseau du Grand Paris Express. Elle participe de l'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par le RGPE.