

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

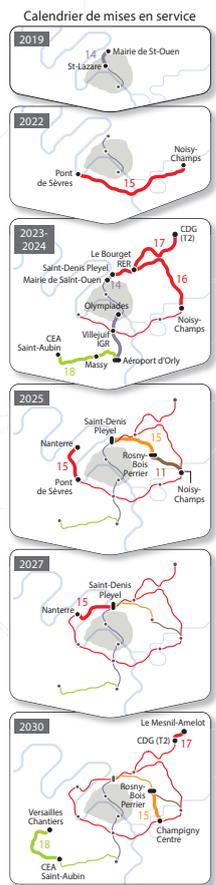
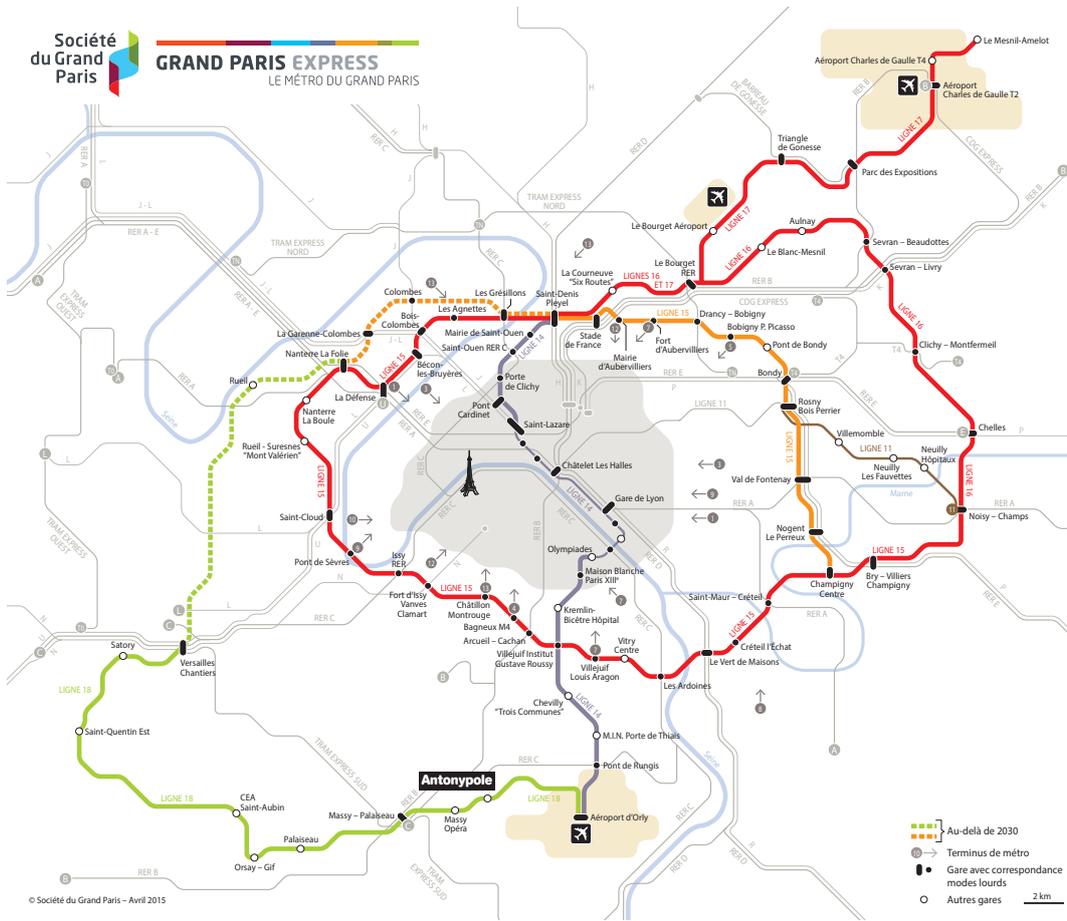
www.apur.org

2016V2.7.1.

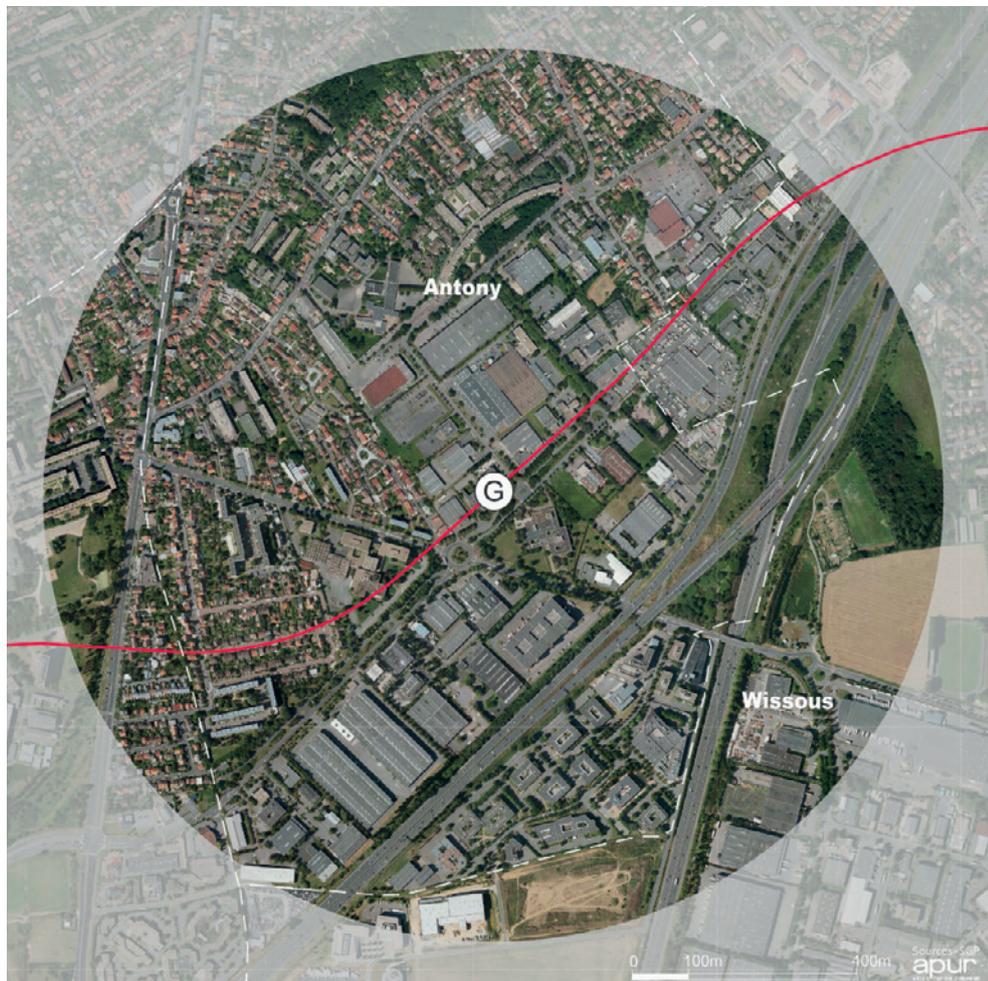
Sommaire

| | |
|---|----|
| Introduction | 1 |
| | |
| 1. Un quartier atypique par rapport à Antony | 3 |
| 2. La route départementale D920 : un lieu de passage | 4 |
| 3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare | 5 |
| 3.1. Une polarisation des principales fonctions urbaines | 5 |
| 3.2. Un ensemble de constructions peu élancées en hauteur | 6 |
| 3.3. Un patchwork de densités faibles ou moyennes | 6 |
| 3.4. Un tissu urbain qui se dilate d'ouest en est | 7 |
| 3.5. Développement du quartier de gare : d'une urbanisation à vocation résidentielle au déploiement de grands secteurs d'activité et d'industrie | 8 |
| 3.6. Un cadre végétal lié notamment aux terrains agricoles et aux délaissés aux abords des autoroutes | 9 |
| 3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier | 10 |
| | |
| 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales | 12 |
| 4.1. Une mixité dans le profil socio-économique des habitants | 12 |
| 4.2. Des ménages aux revenus moyens | 13 |
| 4.3. Un quartier spécialisé dans les activités industrielles | 14 |
| 4.4. Une majorité de grands logements occupés par leur propriétaire | 15 |
| | |
| 5. La mobilité et les espaces publics | 16 |
| 5.1. Trajets domicile-travail : la petite couronne comme référentiel | 16 |
| 5.2. En 2030, une accessibilité nouvelle aux territoires de la métropole et au-delà | 17 |
| 5.3. Un usage de l'automobile développé malgré une utilisation du réseau de transports en commun par plus d'un tiers des actifs | 18 |
| 5.4. Des atouts en termes d'accessibilité | 18 |
| | |
| 6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir | 20 |
| 6.1. Une prédominance des surfaces d'activités | 20 |
| 6.2. Des permis qui renforcent la répartition des fonctions dans le quartier | 21 |
| 6.3. Le quartier de gare d'Antonypole à la confluence de projets urbains et de transports de grande envergure | 22 |

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



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



Gare : Antony

Ligne 18, horizon 2024.

Gare située dans la commune d'Antony.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes d'Antony (Hauts-de-Seine), Wissous et Massy (Essonne).

Antony appartient au territoire vallée Sud- Grand Paris (T2).

Wissous et Massy sont rattachées à la communauté d'agglomération Paris Saclay.

PLU d'Antony approuvé le 30 mai 2008, en cours de révision.

PLU de Wissous approuvé le 23 septembre 2005.

PLU de Massy approuvé le 15 septembre 2016.

Quartier de gare concerné par le Schéma de développement territorial de la Vallée Scientifique de la Bièvre et le Contrat de Développement Territorial de Paris Saclay.

Introduction

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

Observer l'évolution des quartiers des futures gares permettra de mieux appréhender les effets directs des politiques publiques (nationales, régionales ou locales) sur le terrain.

Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans une volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse dans le but de parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier en quoi et comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il permettra d'apprécier dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permettra de catégoriser les quartiers de gares du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou au contraire en fonction de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribuera à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constituera une aide à la décision.

Les partenaires

La Société du Grand Paris (SGP) a souhaité donner suite aux recommandations de son comité stratégique, et particulièrement du groupe de travail chargé de l'environnement des gares, en prenant l'initiative de la création de l'observatoire des quartiers de gare, validée lors de la session de décembre 2013. Pour la SGP, l'observatoire est le moyen de disposer d'un diagnostic partagé sur chaque quartier et d'éléments comparatifs permettant de mieux insérer la gare dans son environnement.

Parallèlement, à la demande du préfet de Région et afin de pouvoir mesurer l'évolution des quartiers de gare, de rendre compte de la mise en œuvre des politiques publiques aux ministres concernés, la **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)** avait engagé l'élaboration d'un observatoire et développé des outils qu'elle se propose de mettre à disposition pour construire cet observatoire partenarial.

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

La méthode

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

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

- **Volet 1 : Analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare** test qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

Le présent document est la monographie du quartier d'Antony, réalisée en liaison avec les services de la ville d'Antony.

Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

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

Définition du quartier de gare

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

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur trois communes (Antony, Wissous et Massy), seule la commune d'Antony a été retenue comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE GARE D'ANTONYPOLE



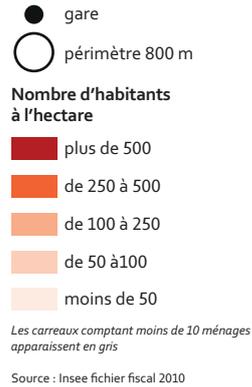
Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m * Découpage du quartier à l'IRIS

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

1. Un quartier atypique par rapport à Antony

Situé à la limite entre la Métropole du Grand Paris et la grande couronne, aux confins des communes d'Antony, de Massy au sud-ouest et de Wissous au sud-est, le quartier de gare d'Antonypole regroupe un peu moins de 9 000 habitants répartis pour l'essentiel dans les tissus pavillonnaires qui constituent la moitié ouest du quartier de gare et dans quelques grands ensembles d'habitat collectif comme la Résidence des Morins et à Massy Opéra en limite ouest du quartier. La densité de population dans le quartier (32 habitants à l'hectare) est plus faible que dans l'ensemble de la commune d'Antony. La présence de vastes zones d'activité (parc de haute technologie d'Antony au sud de la future gare du Grand Paris de part et d'autre de l'A10, zone d'activité de Vaulorin au nord et la ZA de Villemilan à l'est à Wissous) explique une plus forte densité d'emplois (41 emplois à l'hectare) et par conséquent un taux d'emploi élevé de 2,49.

Densité de population

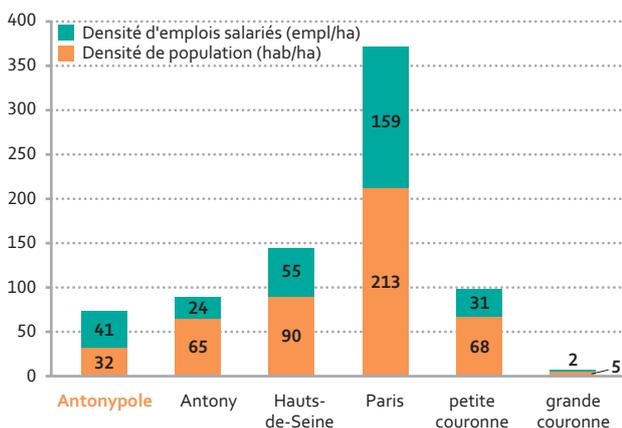


Population et emplois dans le quartier de gare d'Antonypole

| Antonypole | Population | Emplois |
|------------------|------------|---------|
| Quartier de gare | 8 671 | 8 270 |
| 2 km | 61 181 | 40 861 |
| 4 km | 181 144 | 91 907 |

Sources : Insee CLAP 2012, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

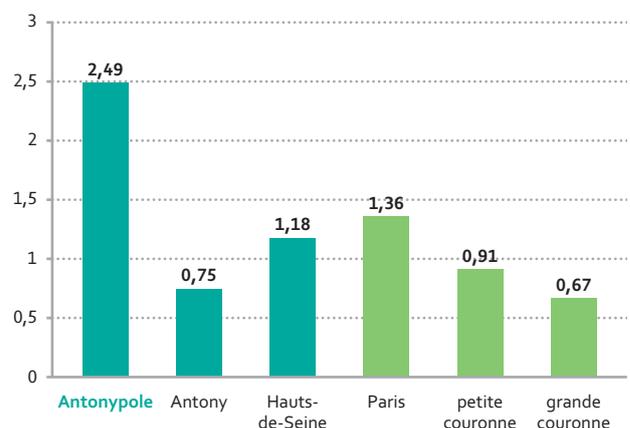
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

Taux d'emploi

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



Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

2. La route départementale D920 : un lieu de passage

Les autoroutes A6 et A10 comme la route départementale D920 favorisent une dynamique de transit au travers du territoire du quartier de gare sans permettre le développement de réelle centralité locale. Toutefois, quelques commerces bénéficiant d'une bonne visibilité et desserte sont implantés le long de la route départementale et à proximité des sorties d'autoroute. La D920 est en voie de requalification dans l'optique d'un apaisement du trafic au profit d'une vie urbaine locale. Au nord-est, le Simply Market et quelques autres commerces de proximité constituent une petite centralité locale.



Éléments de centralités

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

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 octobre 2016



Rue Alexis de Tocqueville, Antony



D920, Antony

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Une polarisation des principales fonctions urbaines

La desserte par les autoroutes A6 et A10 favorise le développement de zones industrielles et d'activités qui s'étendent sur une surface importante du quartier de gare. À noter la présence de deux hôtels. Au nord des avenues Sommer et François Arago, les grandes emprises d'équipements (école élémentaire les Rabats, collège Henri-Georges Adam, lycée professionnel Théodore Monod et centre technique municipal) assurent la transition vers un secteur à dominante résidentielle. Ce dernier se structure autour de l'avenue du Maréchal Leclerc, mêlant habitat pavillonnaire, immeubles de logement collectif et quelques commerces de surface modérée, conférant ainsi au quartier une certaine mixité fonctionnelle dans son ensemble.

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

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

Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

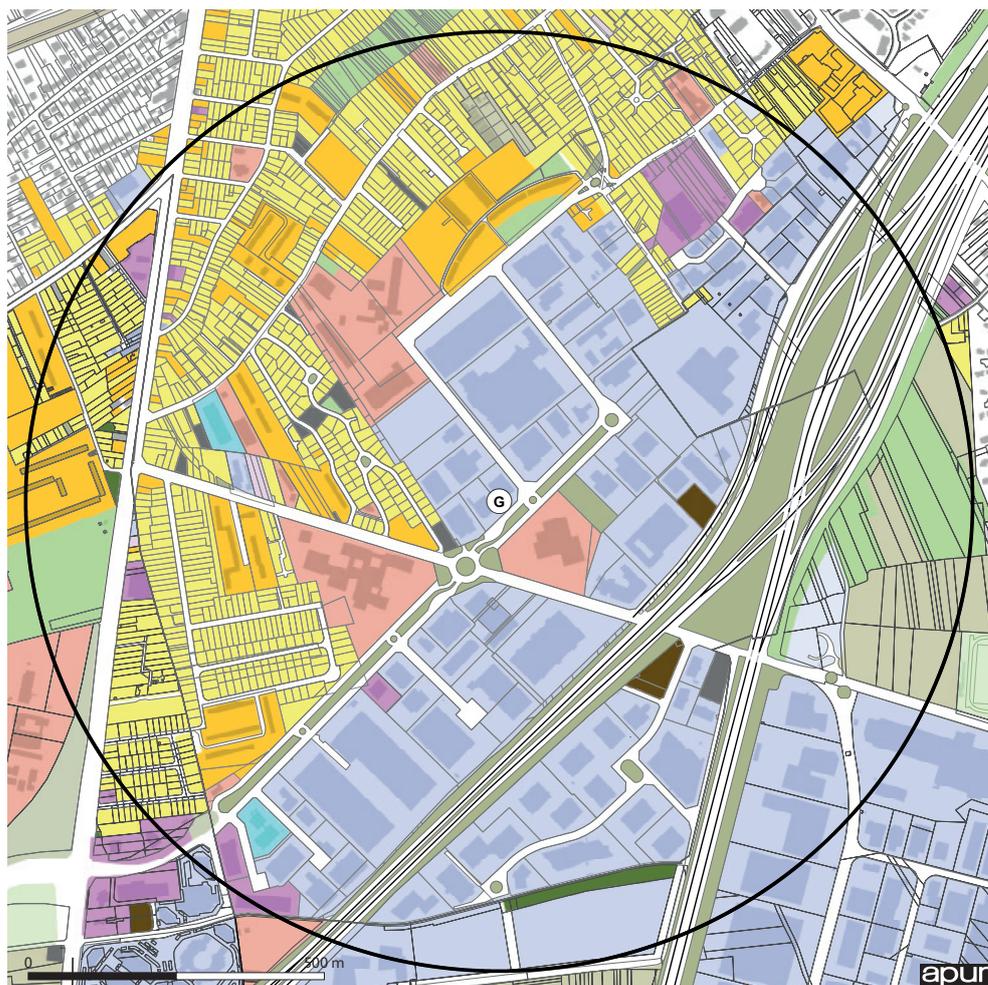
Emprise non bâtie

- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur octobre 2016



Rue Charles de Montesquieu, Antony



Avenue Sommer, Antony

3.2. Un ensemble de constructions peu élancées en hauteur

Plus de la moitié des surfaces bâties du quartier de gare sont dans des bâtiments de moins de 7 m et la quasi-totalité des constructions (96 %) s'inscrit dans un gabarit inférieur à 15 m. Les vastes emprises du parc de haute technologie d'Antony de part et d'autre de l'A10, les zones d'activités de Villemilan et du Vaulorin couvrent près de la moitié du territoire du quartier de gare et comprennent des bâtiments aux hauteurs limitées. Au-delà des avenues Sommer et François Arago, le quartier évolue au profit d'un tissu urbain à dominante pavillonnaire au sein duquel quelques immeubles de logement collectifs se distinguent par des hauteurs plus élevées.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

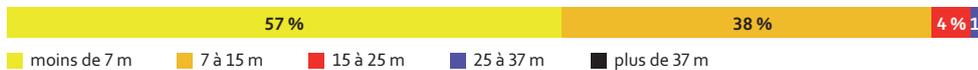
Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare d'Antony



Sources : Apur 2013, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas juin 2013

3.3. Un patchwork de densités faibles ou moyennes

Dans l'ensemble du quartier, les densités sont faibles ou moyennes (inférieures ou égales à 2). Elles atteignent seulement la valeur 3 de manière ponctuelle. Le secteur dédié à l'industrie et aux activités tertiaires se distingue du secteur pavillonnaire par des densités plus élevées comprises entre 0,5 et 2.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

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

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

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

* : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle

Sources : MAJIC DGFIP 2013, BD Parcellaire © IGN 2013



3.4. Un tissu urbain qui se dilate d'ouest en est

Le tissu urbain du quartier de gare d'Antony se divise nettement entre un secteur d'industrie et d'activités qui se développe parallèlement aux autoroutes A6 et A10, et un secteur résidentiel à dominante pavillonnaire en continuité du tissu urbain d'Antony vers le nord-ouest. Le secteur d'industrie et d'activités est repérable par des îlots de grande taille sur lesquels les emprises variables des bâtiments ne suivent pas l'alignement sur rue. La route départementale 920, qui traverse le quartier à l'ouest, comprend une série de bâtiments alignés en limite de l'espace public hébergeant pour certains des commerces principalement au rez-de-chaussée. Quelques îlots de grands ensembles d'habitat collectifs du quartier Noyer-Doré réalisés dans les années 60 sont présents à l'ouest à Massy. La plupart des pavillons individuels sont regroupés à l'ouest et au nord du quartier.



Résidence les Morins - rue Pierre Cot, Antony



Rue de Bellevue, Antony



Avenue du président Kennedy, Antony



Avenue Jean Garnerin, Wissous

3.5. Développement du quartier de gare : d'une urbanisation à vocation résidentielle au déploiement de grands secteurs d'activité et d'industrie

L'urbanisation du quartier de gare d'Antony se fait principalement dans une dynamique nord-ouest/sud-est dès la première moitié du XX^e siècle avec l'urbanisation du versant sud du coteau de la vallée de la Bièvre. La route départementale 920 (à l'époque RN20) constitue un axe structurant cette urbanisation. Par la suite des voies de raccordement sont réalisées entre cette route D920 et l'avenue Armand Guillebaud et supportent le développement d'un tissu urbain résidentiel essentiellement constitué de pavillons individuels. Les besoins urgents en logements à l'issue de la Seconde Guerre Mondiale conduisent à la réalisation des barres des grands ensembles à Massy durant les années 60. La réalisation des tronçons des autoroutes A6 et A10 inaugurés en 1966 induit une urbanisation des franges urbaines des villes d'Antony et de Wissous. Les parcelles agricoles situées en frange de la ville d'Antony et de Wissous ont été converties progressivement en zones industrielles ou d'activité durant les décennies 1970-1980 en lien avec la bonne desserte par les deux autoroutes qui se croisent dans ce secteur. La zone industrielle de Villemilan s'implante ensuite au sein de l'interstice entre les deux autoroutes et dans la commune de Wissous. À proximité, des terrains agricoles, en partie supports de cultures maraîchères, sont les derniers témoins du passé agricole du secteur.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

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

Principaux équipements

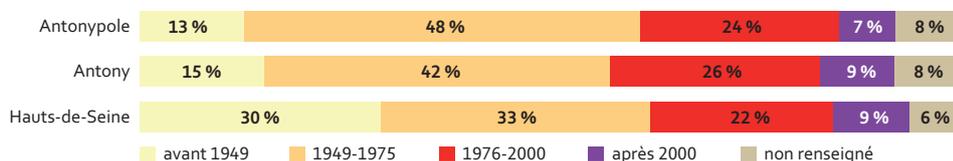
- espace vert
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

Source : DGFIP 01/01/2013
 Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFIP au 01/01/2011

3.6. Un cadre végétal lié notamment aux terrains agricoles et aux délaissés aux abords des autoroutes

Le couvert végétal au sein du quartier de gare dépasse le tiers de sa surface (39 %). Le bois de l'Aurore à Antony, le parc Descartes à Massy sont les principaux espaces verts du quartier. Par ailleurs, les avenues Sommer, Maurice Ravel et des frères Lumière à Antony disposent d'alignements d'arbres qui augmentent la présence de végétation dans l'espace public. Enfin, les espaces délaissés entre les autoroutes ainsi que les terrains agricoles présents à l'est du secteur sur le territoire de la commune de Wissous renforcent la présence de végétation dans un secteur largement urbanisé.

La végétation dans les espaces privés, en particulier dans les jardins des pavillons, complète le cadre végétal du quartier d'Antonypole.

Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

bâtiments

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



Bois de l'Aurore, Antony



Voie de Beuze, Wissous

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

La thermographie d'été révèle que les zones industrielles et d'activité d'Antony, de Villemilan et du Vaurlorin constituent des îlots de chaleur importants.

Le bois de l'Aurore, le Parc Descartes, les espaces délaissés entre les autoroutes ainsi que les parcelles agricoles et boisés contribuent en revanche à réguler les températures à l'échelle du quartier de gare d'Antony.

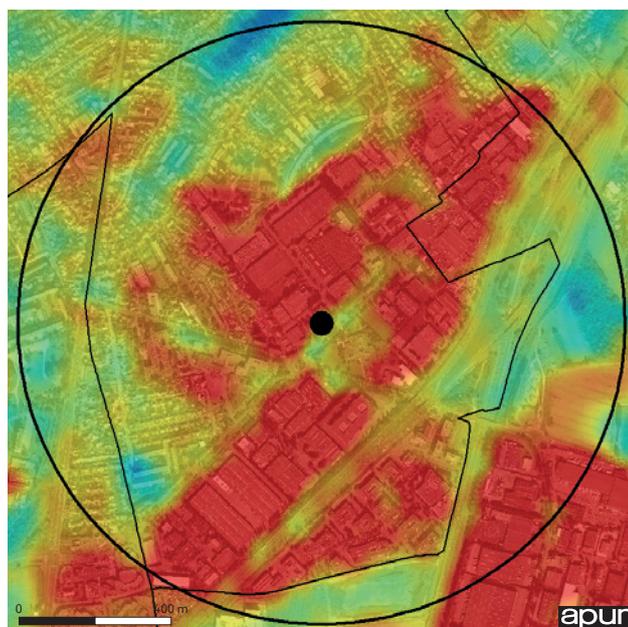
En hiver, les déperditions de chaleur les plus notables correspondent aux grands entrepôts des mêmes zones industrielles et d'activité dont les bâtiments sont souvent peu isolés.

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

38 °C 25 °C 15 °C



Source : LANDSAT 2010

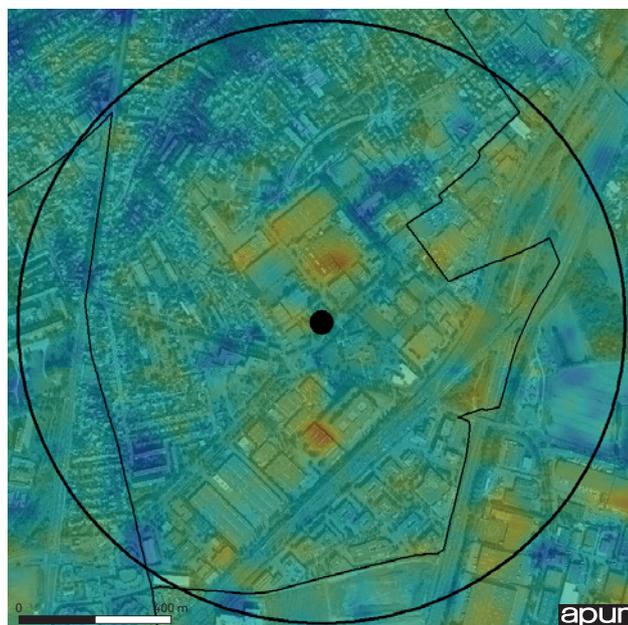


Thermographie d'hiver
(température au sol,
le 14/01/12 à 10h00)

9 °C 2 °C -5 °C



Source : LANDSAT 2012



Ces informations mises en relation avec le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m autour de la future gare permettent de faire émerger des ressources latentes qui pourraient être activées pour engager la transition énergétique du quartier.

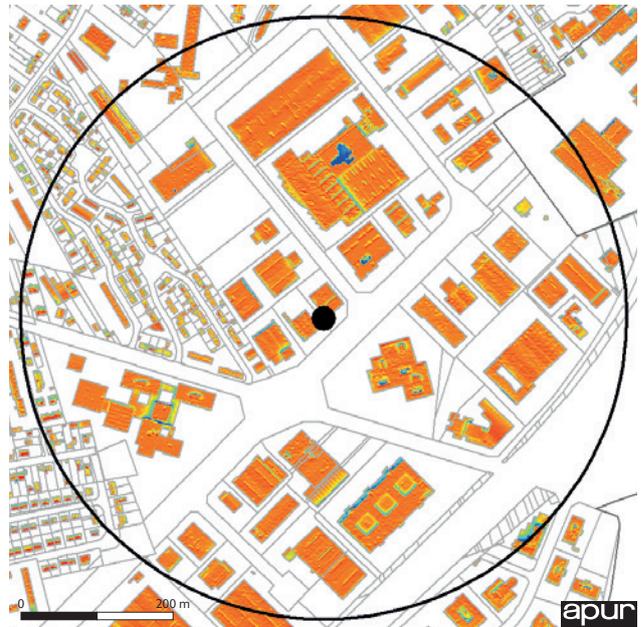
Le cadastre solaire permet d'identifier le niveau d'ensoleillement des toitures des bâtiments. À ce titre, on observe que pratiquement tous les bâtiments des différentes zones industrielles ou d'activité se caractérisent par de vastes surfaces de toitures, le plus souvent horizontales, qui constituent un potentiel solaire et thermique. En cela, ces toitures pourraient être exploitées par des installations photovoltaïques et solaires thermiques. Par ailleurs, l'équipement des toitures de pavillons individuels dans le cas où leur exposition peut prétendre à un rendement énergétique intéressant est à étudier au cas par cas, par exemple rue des Chardonnerets et rue des Pinsons.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



Sources : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

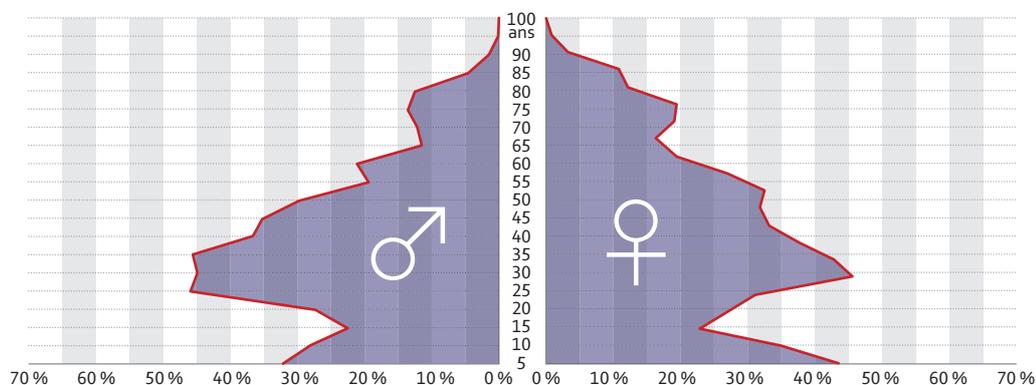
4.1. Une mixité dans le profil socio-économique des habitants

Le quartier de gare d'Antony regroupe autant d'habitants que d'emplois d'où un taux d'emploi plus élevé (2,49) que la moyenne de petite ou grande couronne. Le profil démographique du quartier de gare est assez proche de celui d'Antony ou des Hauts-de-Seine : la part des moins de 18 ans représente près de 25% de la population et les personnes âgées de 65 ans ou plus un peu moins de 15%. En revanche, le profil des actifs qui résident dans le quartier d'Antony est original parce que diversifié en termes de grandes catégories socio-professionnelles. Y résident un tiers de

| | Antony | Antony | Hauts-de-Seine | Paris | petite couronne | grande couronne |
|--------------------------------------|---------|---------|----------------|-----------|-----------------|-----------------|
| Nombre d'habitants | 8 671 | 59 296 | 1 554 385 | 2 173 491 | 4 426 512 | 5 187 061 |
| Évolution de la population 1999-2011 | + 1,4 % | + 3,6 % | + 10,7 % | + 5,9 % | + 10,1 % | + 7,7 % |
| Part des moins de 18 ans | 23,2 % | 22,2 % | 23,5 % | 18,9 % | 25,1 % | 25,5 % |
| Part des plus de 65 ans | 13,8 % | 15,4 % | 13,3 % | 14,8 % | 12,2 % | 11,9 % |
| Nombre d'emplois salariés | 8 270 | 22 810 | 971 655 | 1 679 557 | 2 028 148 | 1 717 953 |
| Cadres | 35,0 % | 42,3 % | 36,3 % | 43,1 % | 24,7 % | 21 % |
| Employés et ouvriers | 35,0 % | 28,6 % | 33,9 % | 28,4 % | 45,3 % | 46,1 % |
| Taux d'emploi | 2,49 | 0,75 | 1,18 | 1,36 | 0,91 | 0,67 |
| Ménages à bas revenus | 10,2 % | 9 % | 14,3 % | 18,3 % | 19,7 % | 14 % |
| Chômage | 8,0 % | 8,7 % | 10,2 % | 11,4 % | 13,1 % | 10,4 % |

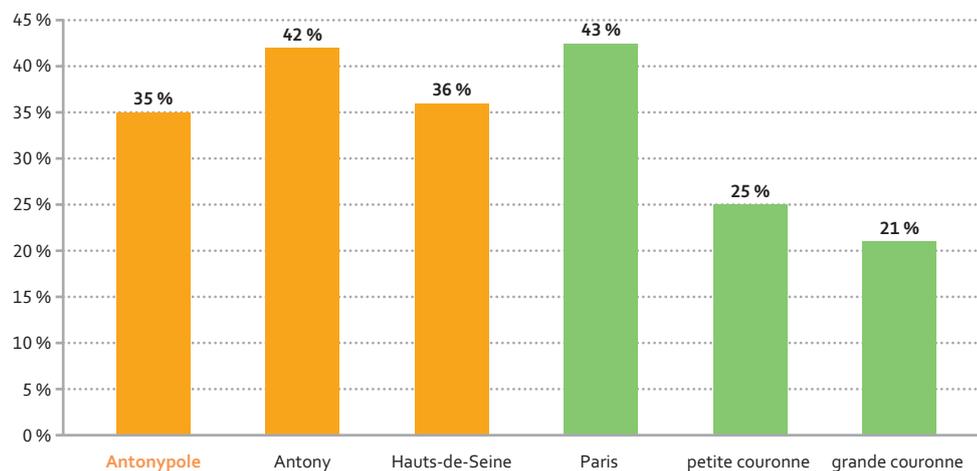
Sources : Insee recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011, CLAP 2012

Pyramide des âges dans le quartier de gare d'Antony (pour 1 000 habitants)



Source : Insee recensement 2011

Part des cadres dans la population active



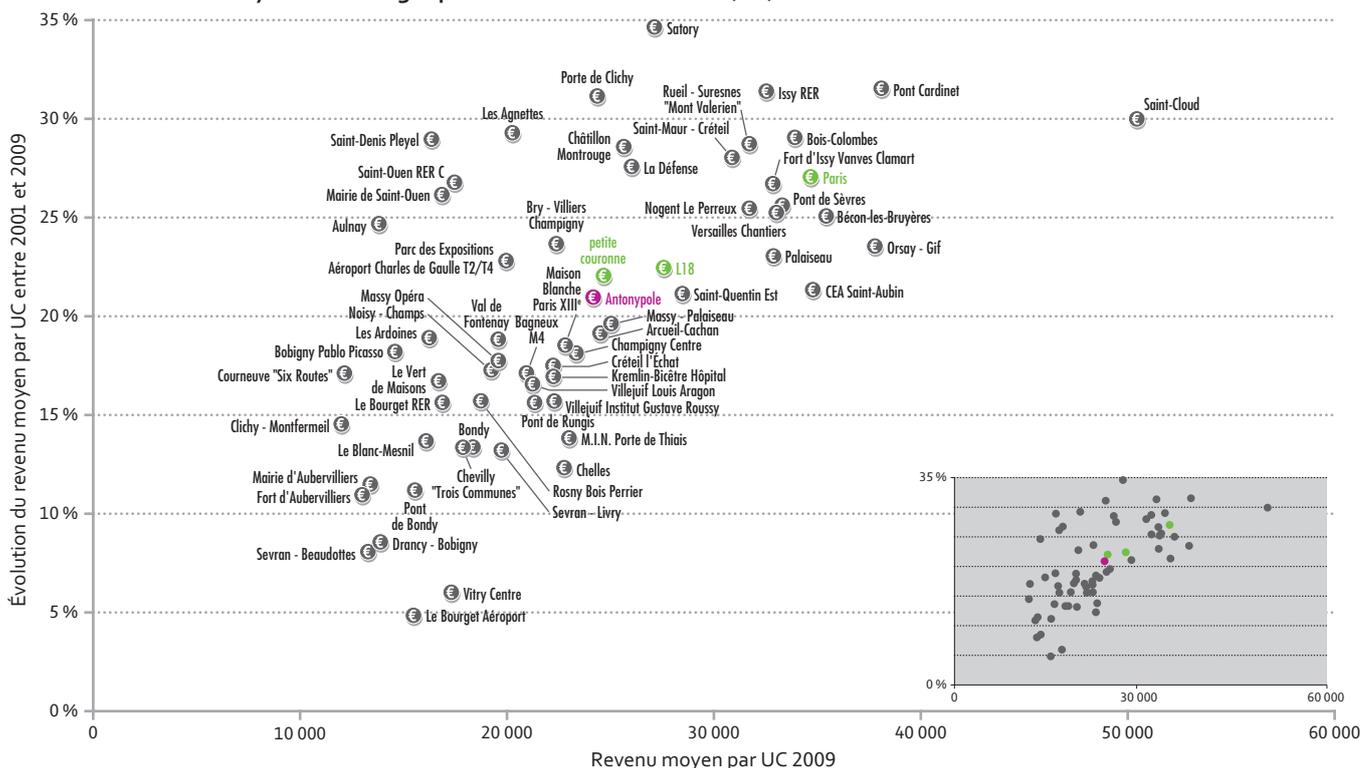
Source : Insee recensement 2011

cadres, un tiers d'employés ou ouvriers et un tiers de professions intermédiaires, alors les cadres sont plus nombreux en proportion dans la commune d'Antony et dans les Hauts-de-Seine. Le taux de chômage parmi les actifs du quartier est faible (8%).

4.2. Des ménages aux revenus moyens

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier d'Antonypole s'élève à 24200 € par an et par unité de consommation. Ce niveau se situe au niveau de la moyenne observée en petite couronne (24700 €) et en grande couronne (24800 €) mais est bien inférieur au revenu moyen des ménages qui résident dans l'ensemble de la commune d'Antony (32000 €). Ce revenu a progressé de 21 % entre 2001 et 2009, c'est-à-dire au même rythme qu'en petite et grande couronne (contre +26 % Antony). Seuls 10 % des ménages du quartier de gare ont de bas revenus, c'est pratiquement deux fois moins qu'en petite couronne en moyenne et 4 points de moins qu'en grande couronne.

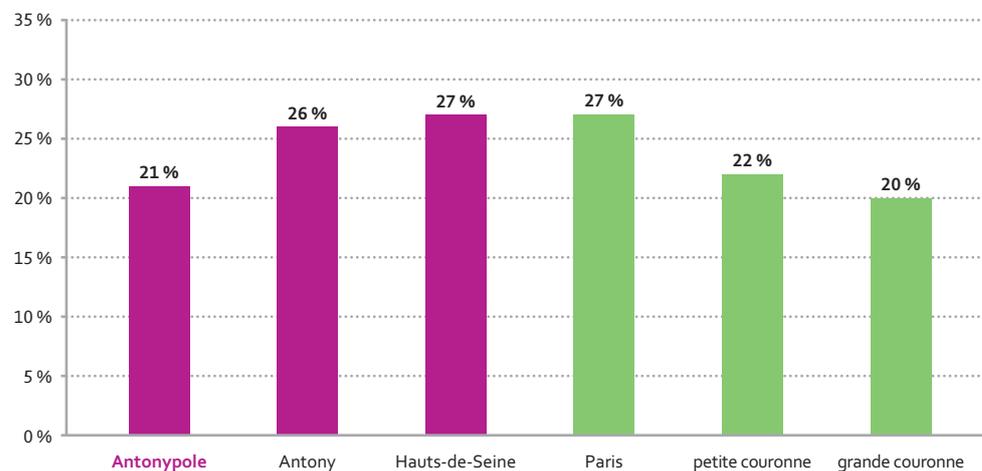
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons 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.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



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

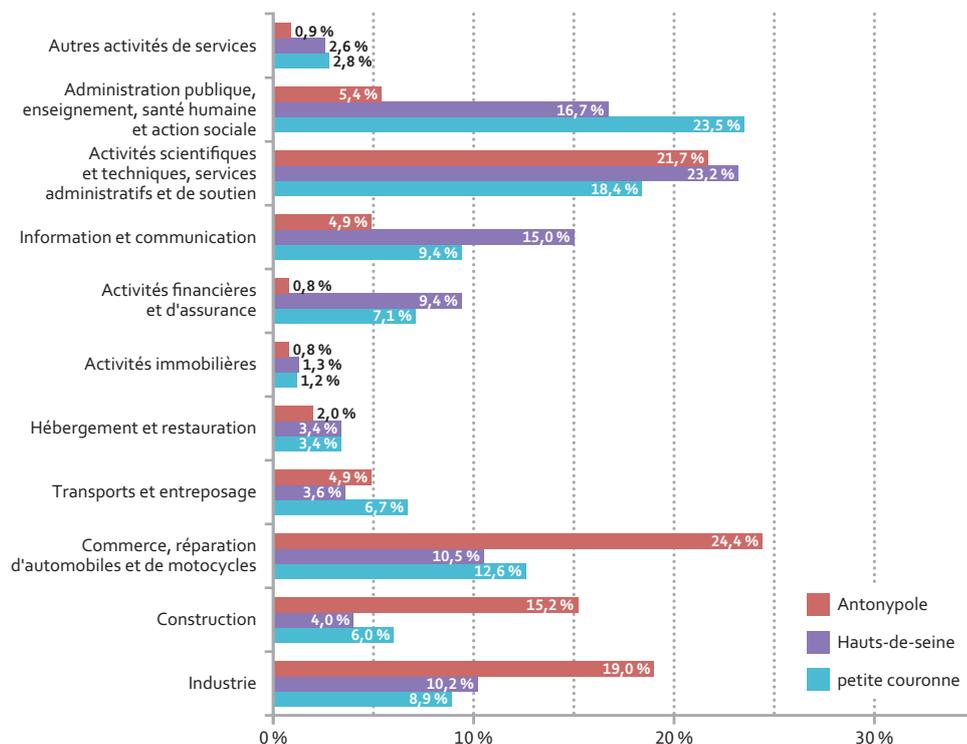
4.3. Un quartier spécialisé dans les activités industrielles

58 % des activités exercées dans le quartier sont liées aux fonctions industrielles et supports (28 % en petite couronne). Les activités de commerce et de réparation automobile (24 % des emplois), d'industrie (19 %) et de construction (15 %) sont surreprésentées par rapport à leurs poids observés en petite couronne (respectivement 13 %, 9 % et 6 % des emplois). Cette situation favorise la présence d'ouvriers (32 % vs 20 % en petite couronne), de cadres (25 %) et de professions intermédiaires (23 %) sur le territoire.

Ces données reflètent la spécialisation des emplois qui sont dans le quartier de la future gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris. Antonypole s'inscrit dans la dynamique économique des pôles de croissance et d'innovation qui l'entourent : la vallée scientifique de la Bièvre, l'OIN plateau de Saclay et l'OIN Orly-Rungis. Le parc de haute technologie d'Antony accueille de nombreux leaders mondiaux de filières biotech et hightech (Air Liquide Medical Systems, Dräger Medical, Stallergenes Greer, l'hôtelier Kid Aérospace, Essilor...).

La commune d'Antony compte près de 3 actifs sur 10 qui travaillent dans le secteur de l'administration publique, de l'enseignement et de la santé. Si les données présentées ci-dessous placent la commune dans la moyenne de la petite couronne, on observe toutefois des taux d'emploi dans le secteur de l'industrie (10 %), du commerce, réparation d'automobile et de motocycles (14 %) légèrement supérieurs aux référentiels de la petite couronne et de Paris.

Emplois par secteur d'activité dans le quartier d'Antonypole

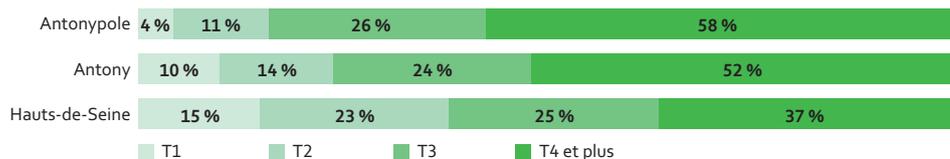


Source : Insee CLAP 2012

4.4. Une majorité de grands logements occupés par leur propriétaire

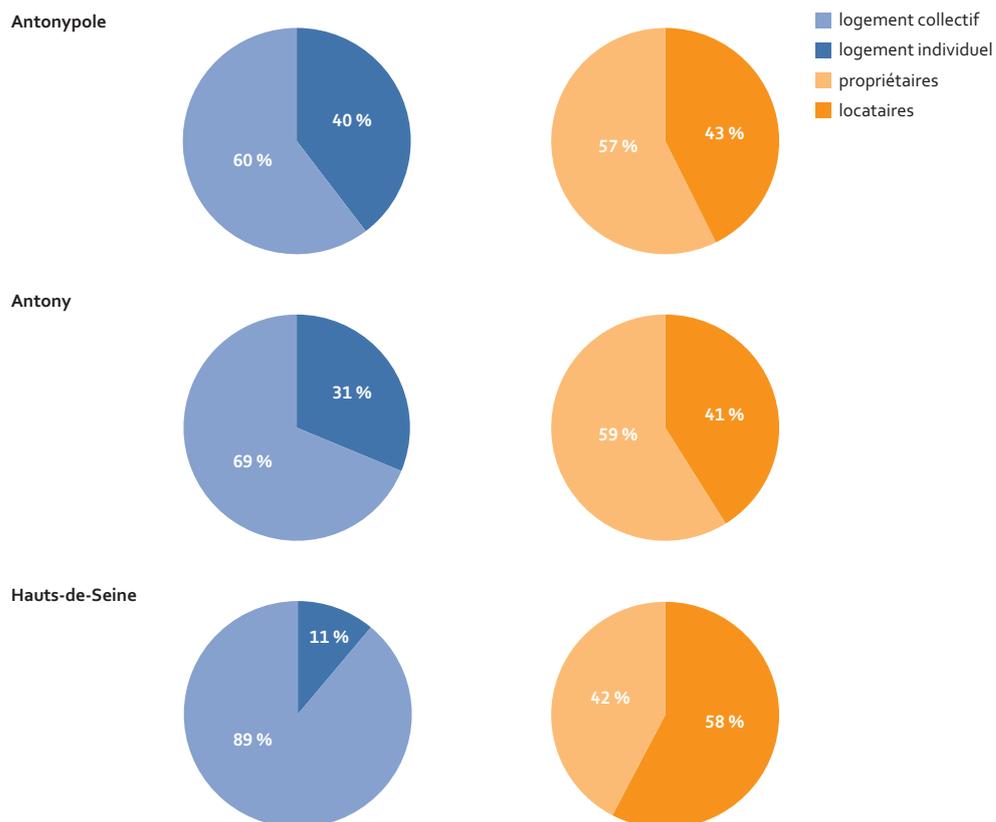
Les données sur le logement reflètent l'importance du tissu pavillonnaire dans le quartier. Ainsi, sur près de 2 700 logements, 40 % d'entre eux sont individuels, soit une part quatre fois plus grande que dans le département des Hauts-de-Seine et plus élevé que dans l'ensemble de la commune d'Antony. Plus de la moitié des ménages sont propriétaires du logement qu'ils occupent (57 %), ce qui est aussi sensiblement plus que la moyenne du département. Les logements sont grands (58 % de T4 et plus pour seulement 4 % de T1). Le logement social représente seulement 15 % du parc de logements du quartier (contre 20 % à l'échelle de la commune d'Antony selon le dernier inventaire SRU).

Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFIIP au 01/01/2011

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

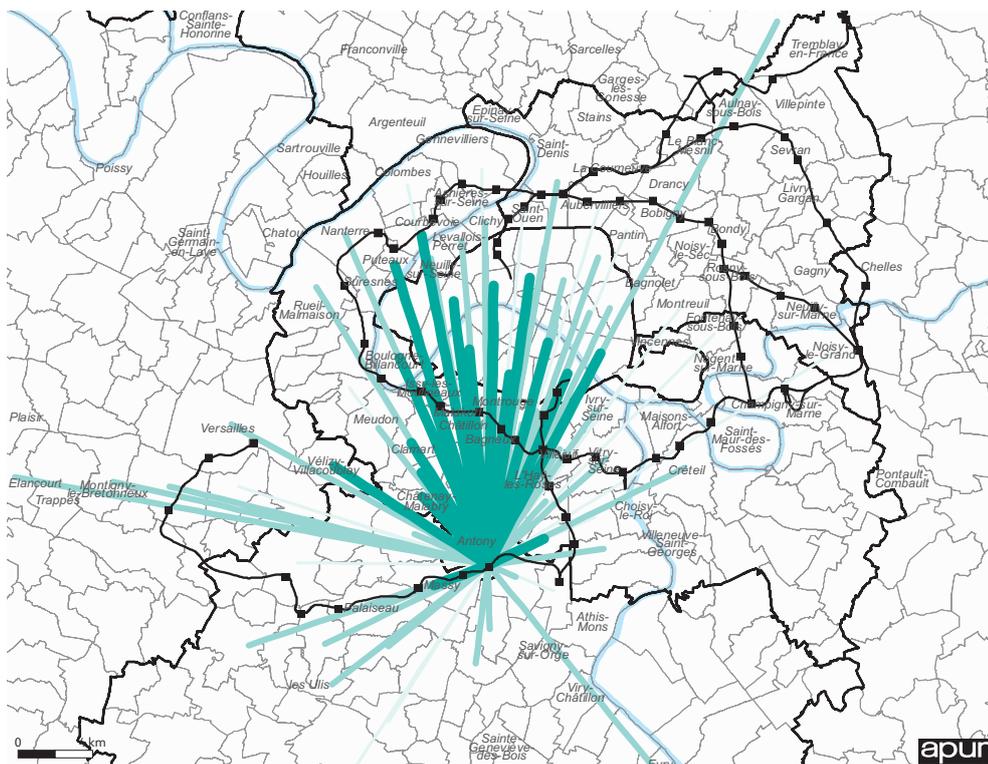


Sources : Insee recensement 2010, DGFIIP au 01/01/2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. À Antony, des actifs tournés vers les pôles d'emplois de petite couronne

Si 19 % des actifs d'Antony travaillent et résident dans la commune, la grande majorité travaille dans d'autres communes de petite couronne (Rungis et Masy par exemple) ou à Paris avec un nombre d'actifs qui diminue en fonction de l'éloignement géographique de la commune de résidence. Les flux de personnes travaillant et ne résidant pas à Antony proviennent majoritairement de communes proches des Hauts-de-Seine et de l'Essonne (Palaiseau, Wissous, Châtenay-Malabry, L'Haÿ-les-Roses) mais aussi du 14^e arrondissement de Paris.

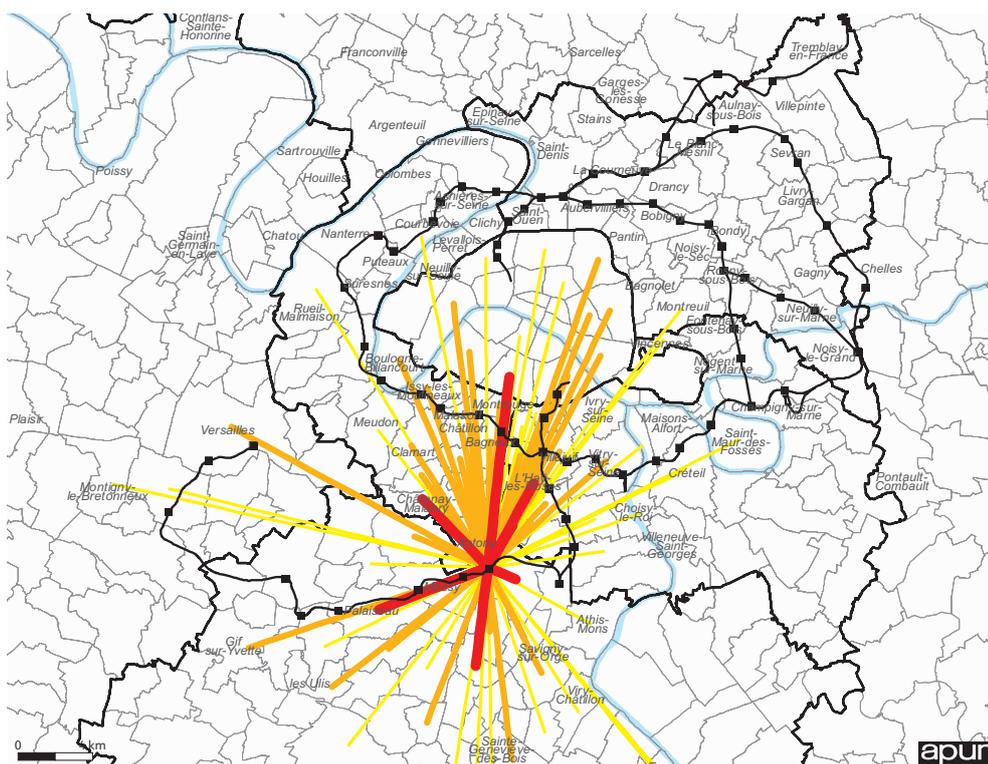


Où travaillent les actifs habitant à Antony

- gare RGPE
- Nombre d'actifs**
- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee recensement de la population 2011



Où habitent les actifs travaillant à Antony

- gare RGPE
- Nombre d'actifs**
- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee recensement de la population 2011

5243 des actifs antonien(nes) travaillent dans leur commune de résidence et représentent 19% de la population active d'Antony soit près d'un actif sur cinq. Cette donnée n'apparaît pas sur les cartes ci-contre.

5.2. En 2030, une accessibilité nouvelle aux territoires de la métropole et au-delà

La commune d'Antony est desservie aujourd'hui par quatre gares RER (3 sur la ligne B et une sur la ligne C), néanmoins toutes éloignées du périmètre du quartier de gare d'Antony-pôle. Aussi, un trajet de 45 minutes en transports en commun au départ de l'emplacement de la future gare ne permet aujourd'hui qu'un accès limité aux territoires de la métropole et notamment à Paris. A l'horizon 2030, l'étendue des territoires accessibles pour un même temps de trajet en direction de Paris et du sud de la métropole aura presque triplé. Des pôles d'emploi majeurs en Ile-de-France seront accessibles en moins de 45 minutes, comme celui de La Défense. Par ailleurs concernant les territoires qui sont d'ores et déjà accessibles en transports en commun, ils bénéficieront de nouvelles alternatives de trajet et de temps de trajets raccourcis.

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

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

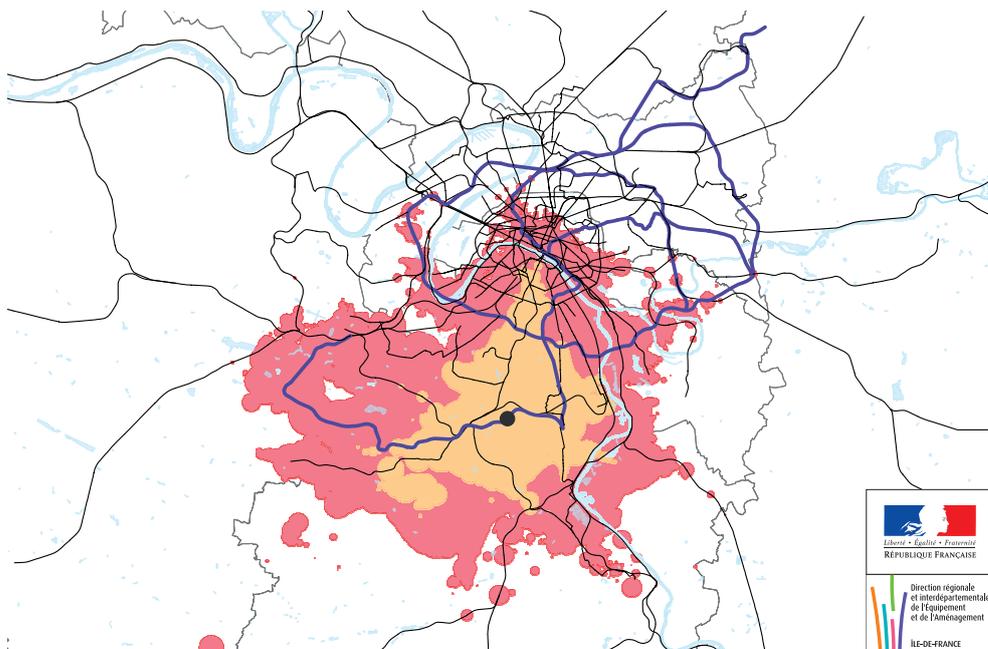
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 2013
- horizon 2030

Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.

Sources : DRIEA, SCEP 2013

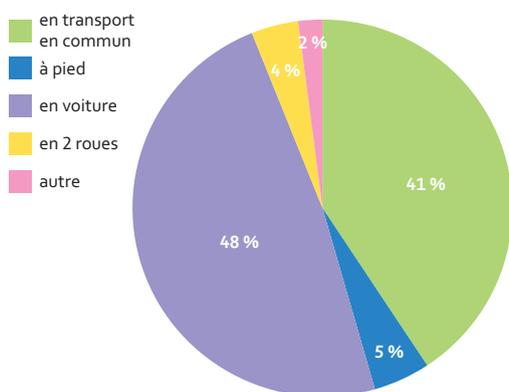
Évolution de l'accessibilité depuis la gare d'Antony-pôle pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 332 %
Emplois : + 1 106 %



5.3. Un usage de l'automobile développé malgré une utilisation du réseau de transports en commun par plus d'un tiers des actifs

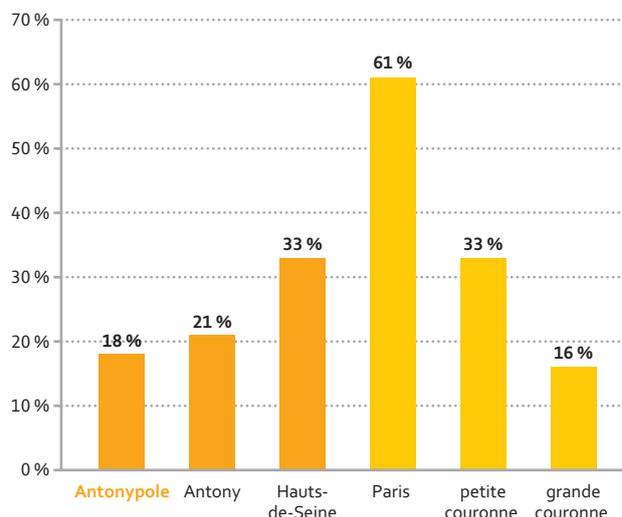
41% des déplacements domicile-travail sont effectués quotidiennement en transports en commun. C'est une proportion sensiblement plus faible que la part de ces trajets faits en voiture (48%). Seuls 18% des ménages d'Antony ne possèdent pas de voiture. Ces usages peuvent s'expliquer par l'éloignement des gares du RER par rapport au quartier, ainsi qu'à la proximité des autoroutes. Enfin, près d'un trajet domicile-travail sur dix s'effectue selon un mode de déplacement doux (marche ou vélo).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee recensement 2011

5.4. Des atouts en termes d'accessibilité

Le quartier de gare d'Antony dispose d'une trame viaire bien orientée par rapport à la future gare qui sera située à proximité du rond-point Boyan. Il présente ainsi une bonne accessibilité piétonne à 500 m (un peu plus de 5 minutes à pied) permettant d'accéder plutôt directement aux différentes zones d'activités d'Antony, comme au nord la zone industrielle du Vaulorin. Un parcours à pied de 1 000 m (soit environ 15 minutes à pied) depuis la gare en suivant la trame viaire existante permet également de se rendre dans quasiment l'ensemble du quartier de gare, comme dans les zones d'activités de Villemilan (Antony) et de Wissous à l'est, ou bien encore dans la plupart des secteurs résidentiels le long de l'avenue du Maréchal Leclerc et de l'avenue des Rabats à l'ouest. Ainsi, les autoroutes A6 et A10 apparaissent moins significatives comme coupures urbaines affectant l'accessibilité piétonne à la gare.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

- gare
- rayon de 800 m
- coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- accessibilité à 500 m (hypercentre)
- accessibilité à 1 000 m (RGPE, RER)

Source : Apur 2016



Note de lecture :

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

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

0 400 m

apur

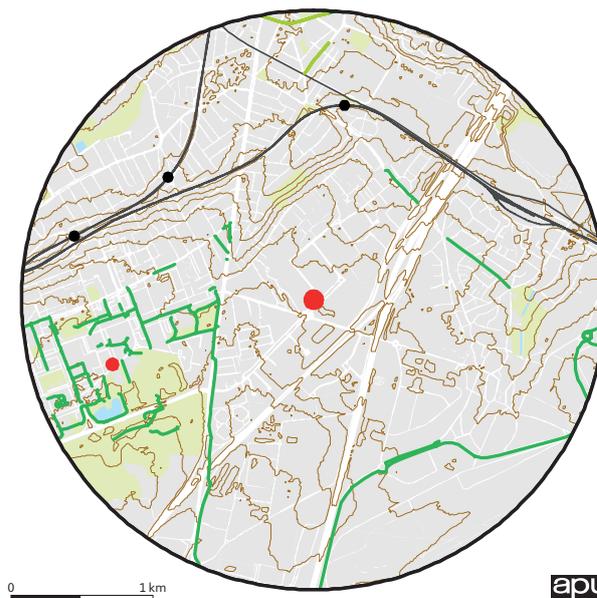
Le quartier de gare ne dispose pas d'aménagements cyclables à proximité de la gare. Les axes routiers aménagés pour l'usage du vélo les plus proches se trouvent à l'ouest, sur l'avenue du Maréchal Leclerc et dans le secteur de Massy Opéra.

En l'absence de transports lourds au niveau de la zone d'activités d'Antony-pôle et du quartier alentour, le réseau de bus assure cette desserte à des fréquences plutôt moyennement élevées sur l'avenue Léon Jouhaux, puis en direction du nord le long de l'avenue du Maréchal Leclerc, l'est vers Massy Opéra et vers le sud-ouest à Wissous. Le réseau est ainsi structuré pour desservir le secteur d'activité (lignes 1 et 2 du réseau Palladin, ligne 319 de la RATP) ou passer à proximité, sur l'axe majeur de l'avenue du Maréchal Leclerc (ligne Daniel Meyer 151) et le relier ainsi aux communes avoisinantes, en particulier Wissous et Massy et d'autres zones d'emplois stratégiques comme l'aéroport d'Orly, le M.I.N. de Rungis ou Massy-Palaiseau. L'arrivée de la ligne 18 impliquera nécessairement une réorganisation de ce réseau, puisqu'il mettra en relation encore plus directe ces pôles.

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

- aménagement cyclable existant
- aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- station de vélo en libre-service existante (Vélib')
- gare existante (RER, métro)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur 2016

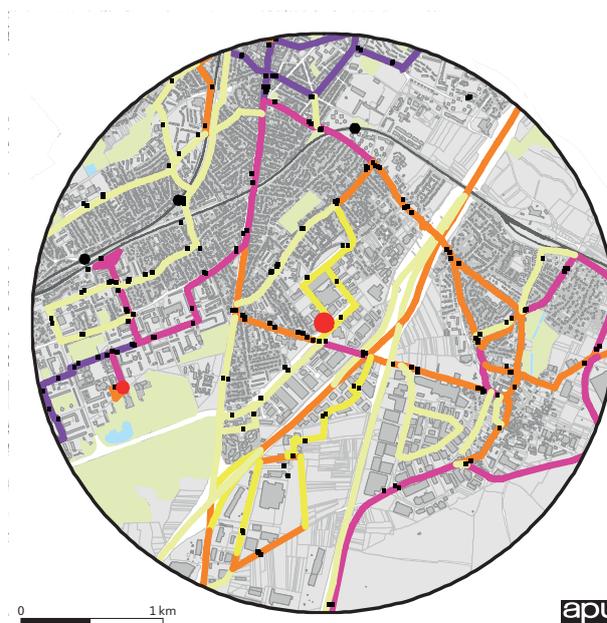


Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens

- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



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

6.1. Une prédominance des surfaces d'activités

Le quartier d'Antony n'est pas un quartier résidentiel, ce qui explique que seulement 19 logements y ont été autorisés en moyenne chaque année entre 2000 et 2013. Les surfaces d'activités autorisées au cours de la même période sont 1,7 fois plus importantes. En lien avec la présence au cœur du quartier d'une zone industrielle (ZI Antony au sud de la future gare) et de deux zones d'activités (Vaulorin au nord de la future gare et Villemilan un peu loin en limite sud-est du quartier de gare), 46 % des surfaces d'activités autorisées entre 2000 et 2013 étaient dédiées au bureau, 34 % à de l'industrie et 16 % à des entrepôts.

| Construction (2000-2013) | Antony | Antony |
|---|--------|---------|
| Surface de logements autorisés (m ²) | 25 978 | 393 808 |
| Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013 | 19 | 299 |
| dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013 | 16 | 353 |
| Taux de construction | 3 % | 7 % |
| Surface de locaux d'activité (m ²) | 45 375 | 223 145 |

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

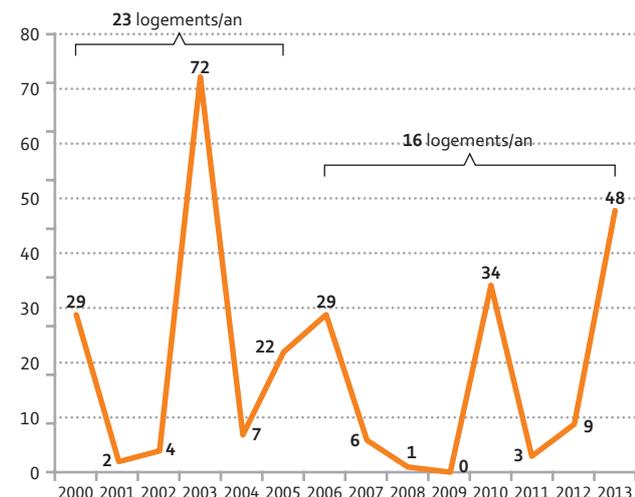
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare d'Antony (2000-2013)



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

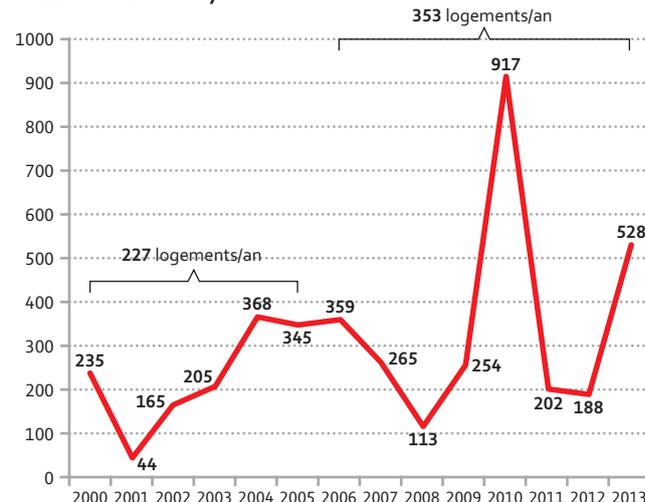
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare d'Antony



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Commune d'Antony



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Des permis qui renforcent la répartition des fonctions dans le quartier

La géographie des permis de construire ayant autorisé la création de nouvelles surfaces de logement ou d'activités entre 2000 et 2013 renforce la répartition actuelle des fonctions dans le quartier : une petite moitié nord-ouest de quartier est dédiée au logement, le reste étant occupé par différents types d'activités bureaux, industries, grandes surfaces commerciales ou bien encore entrepôts.

Les cartes montrent également que les permis concernant le logement sont plus nombreux et de plus petite taille que ceux qui concernent des surfaces d'activités.

Logements autorisés (2000-2013)

- gare
 - périmètre 800m
- m² de logements autorisés de 2000 à 2013**
- de 1 à 500 m²
 - de 500 à 2 000 m²
 - 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013

Note de lecture :

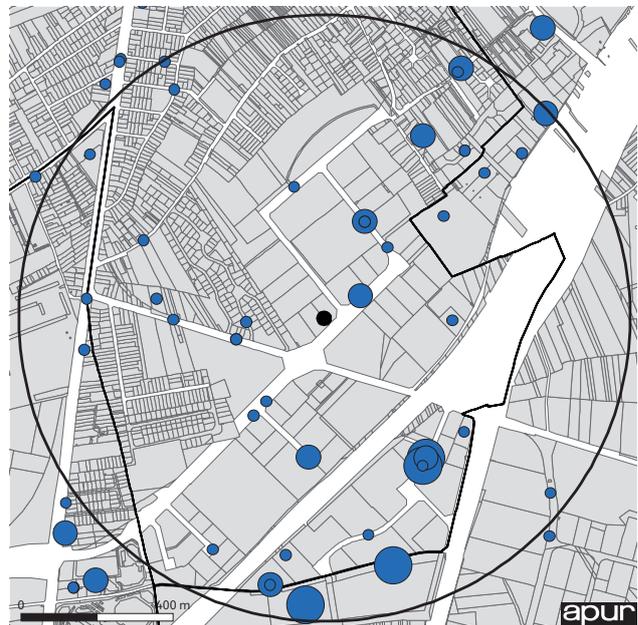
Les surfaces de logement autorisées ne comprennent pas les surfaces créées suite à des travaux sur constructions existantes.



Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
 - périmètre 800m
- m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013**
- de 1 à 500 m²
 - de 500 à 2 000 m²
 - 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013

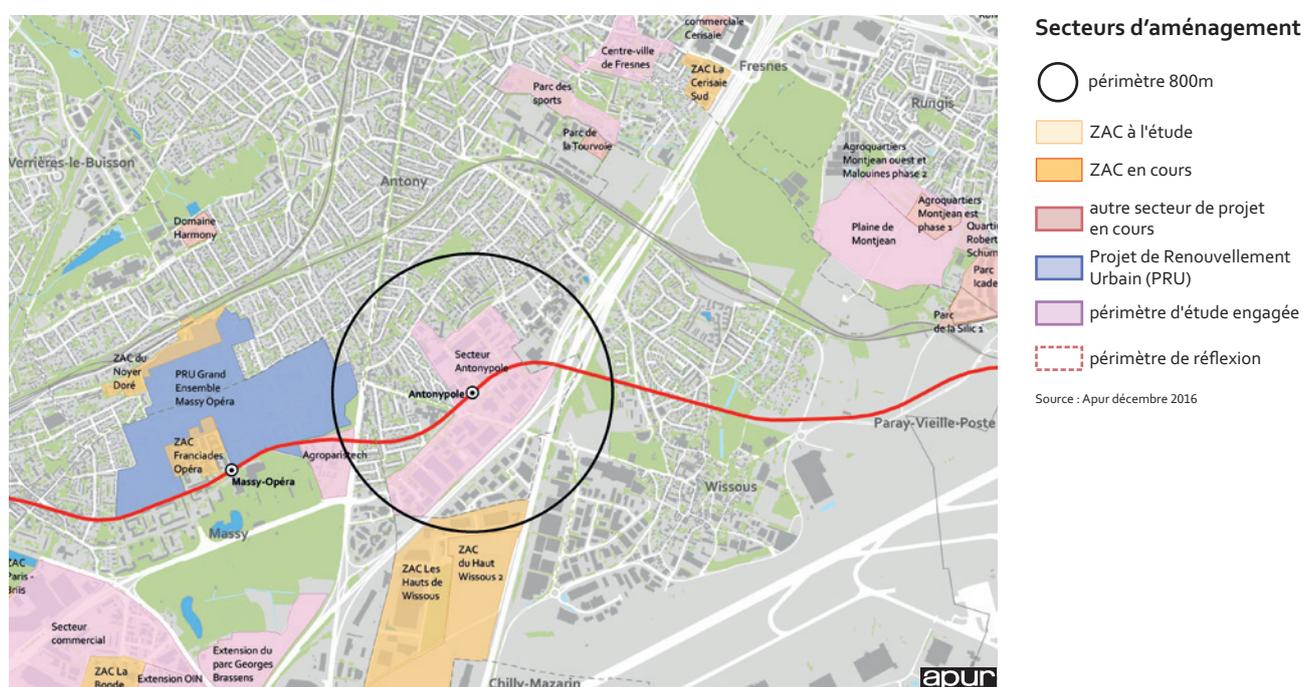


6.3. Le quartier de gare d'Antony à la confluence de projets urbains et de transports de grande envergure

Le quartier de gare, situé à la limite entre la petite et la grande couronne, est bordé par plusieurs projets de développement urbain et de transports en commun de grande ampleur qui appellent des mutations conséquentes du territoire.

L'ex RN20, actuelle RD920, est le support de mutations urbaines à l'échelle métropolitaine. Des travaux de requalification de l'axe ayant pour objectif l'apaisement de la circulation et une meilleure appropriation de l'espace public par les habitants sont prévus à Antony sur le tronçon reliant l'avenue Léon Jouhaux à l'avenue John Fitzgerald Kennedy.

Le projet de requalification du secteur d'activité d'Antony est actuellement à l'étude.



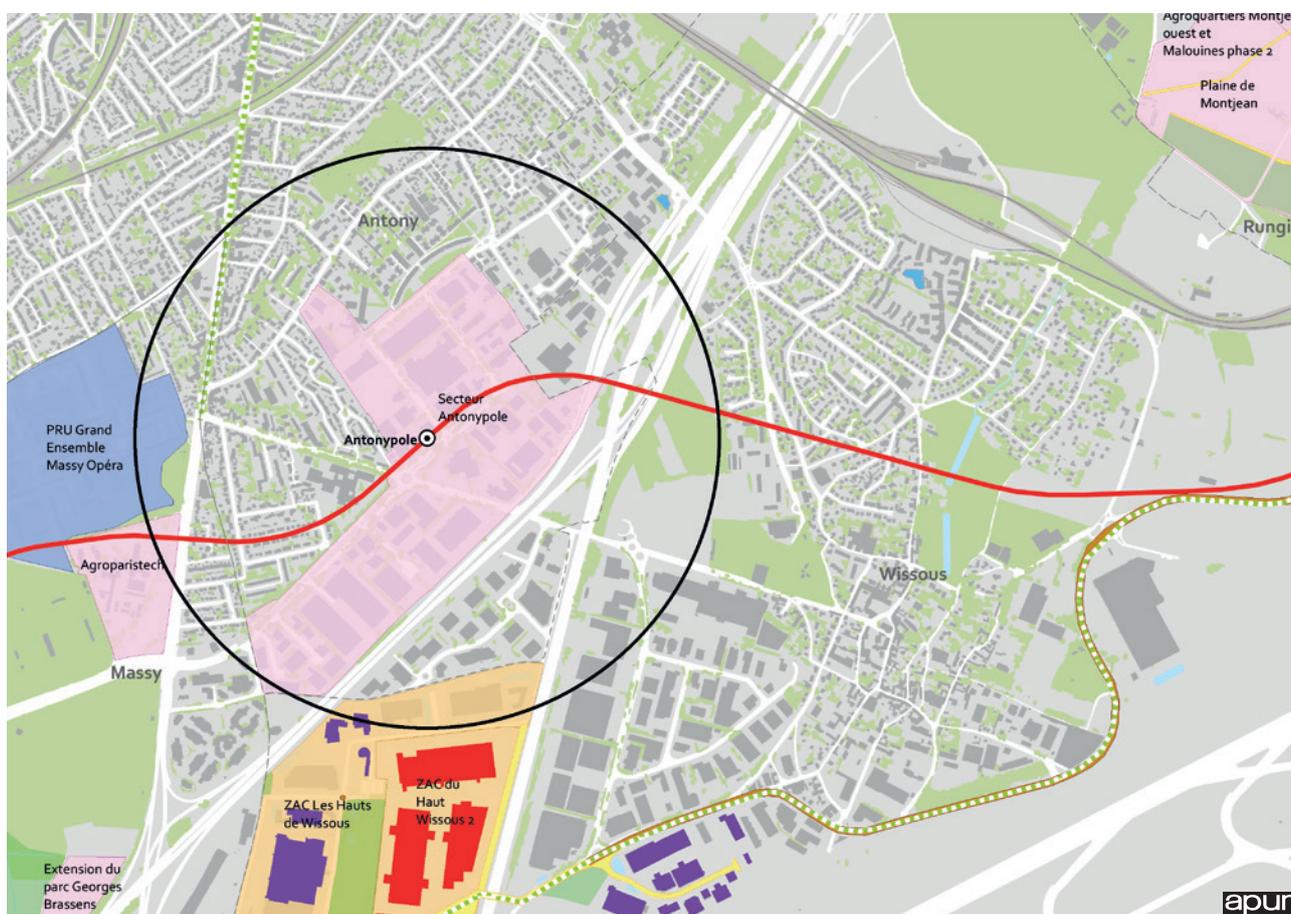
Éléments des opérations d'aménagement

| | Secteur d'Antonypole | ZAC du Noyer Doré | ZAC Franciades Opéra | ZAC Les Hauts de Wissous | Plaine de Montjean |
|---|----------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|------------------------------|
| Commune | Antony | Massy | Massy | Wissous | Rungis |
| Date d'achèvement (prévision) | | 2016 | en cours | en cours | phase 1 : 2019/2020 |
| Nombre de logements (estimation) | 3 000 | 496 | | | |
| Logement (m ²) (estimation) | | | | | 20 000 |
| dont logements sociaux (m ²) (estimation) | | | | | 35 % |
| Bureaux (m ²) (estimation) | 15 000 | | | 12 800 | |
| Activités (m ²) (estimation) | 230 000 | | | 70 280 | |
| Équipements (m ²) (estimation) | | | | 2 000 | 1 école |
| Commerces (m ²) (estimation) | 19 000 | 1 129 | | | 600 |
| Surface totale (m ²) | | | | 87 080 | |
| Maîtrise d'ouvrage | | SEM 92/ Ville d'Antony | Grand Paris Aménagement | | EPA ORSA, Ville de Rungis |
| Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur | | | | | en cours de désignation |

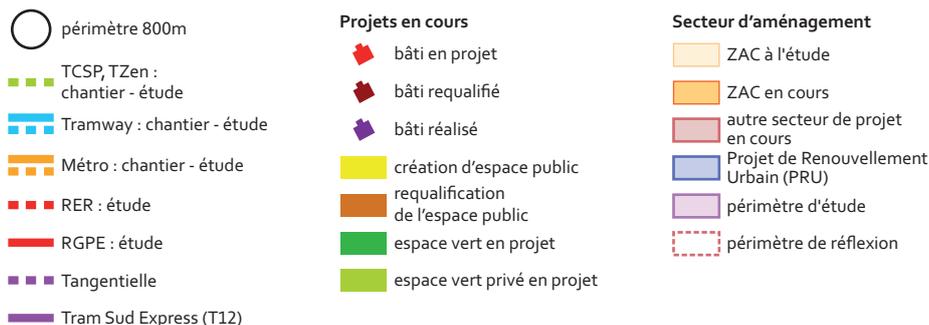
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, décembre 2016

La ville envisage de créer sur les 40 hectares un nouveau quartier à faible empreinte écologique, le long de l'autoroute, à la fois vitrine économique pour le tertiaire et la haute technologie en lien avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express, mais aussi un nouveau cœur de ville dynamique comprenant des logements de tous types ainsi que des services haut de gamme (tant commerciaux que publics). Le programme de 3 000 logements, 230 000 m² d'activités, 190 000 m² de commerces et 150 000 m² de bureaux ne pourra néanmoins commencer qu'une fois l'enfouissement des lignes THT sur l'ensemble du linéaire antonien.

À l'ouest, une partie du grand ensemble Massy Opéra fait partie de la liste des Nouveaux Quartiers Prioritaires de la Politique et sera un territoire privilégié du NPNRU. Autour, la ZAC Franciades Opéra jouxte son périmètre et sont en cours de réalisation, contribuant ainsi à diversifier l'offre de logements et de commerces sur le territoire de la commune de Massy.



Projets d'aménagement et de transport



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

| | Définition | Source |
|--|--|---|
| 1 – Densités | | |
| Densité de population | Nb. d'hab./hectare | Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011 |
| Densité d'emploi salarié | Nb. d'emplois salariés privés/hectare | CLAP 2009 |
| Densité humaine | Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare | Insee CLAP 2009 et recensement 2011 |
| Taux d'emploi | Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents | Insee CLAP 2009 et recensement 2011 |
| 3 – Cadre urbain et paysager | | |
| Hauteur du bâti | Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation | Photo 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 | Photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012 © InterAtlas juin 2013 |
| Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés | Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie | Photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012 © InterAtlas juin 2013 |
| Récupération de chaleur sur eaux usées | Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs) | DGFIP 2011 |
| Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température) | Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ² | DGFIP 2011 |
| Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP | Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm | SIAAP 2012 |
| « Buffer SIAAP » | Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique | SIAAP 2012 |
| 4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions | | |
| Population | Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009 | Insee recensement 2010 |
| Pyramides des âges | Par groupe d'âge quinquennal | Insee recensement 2011 |
| Structure de la population active | Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs) | Insee recensement 2011 |
| Revenus moyens des ménages par unité de consommation — 2009 | Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans | Insee RFL 2009 |
| Bas revenus | Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français | Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011 |
| Type de logements | Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales | Insee recensement 2010, DGFIP au 01/01/2011 |
| Taille des logements | Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle | DGFIP au 01/01/2011 |
| Époque de construction des logements | Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus | DGFIP au 01/01/2011 |
| Logement social | Part des logements HLM dans le total des résidences principales | Insee recensement 2011 |
| 5 – Mobilité et espaces publics | | |
| Déplacements domicile-travail | Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche) | Insee recensement 2011 |
| Ménages non motorisés | Nb. de ménages sans aucune voiture | Insee recensements 1999 et 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 |
| Accessibilité piétonne à 1 000 m | Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes | Apur |
| Réseau de bus | Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage | STIF |
| 6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains | | |
| Construction | Surface en m ² et nb. de logements — permis autorisés | SITADEL 2016 |
| 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 |
| CA | Communauté d'Agglomération |
| CAF | Caisse d'Allocations Familiales |
| CDT | Contrat de Développement Territorial |
| CG | Conseil Général |
| CHU | Centre Hospitalier Universitaire |
| CLAP | Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee |
| CSP | Catégorie Socio-Professionnelle |
| DRIEA | Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement |
| ENR | Énergies Renouvelables |
| HLM | Habitat à Loyer Modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement) |
| IRIS | Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee |
| PLH | Programme Local de l'Habitat |
| PNRU | Programme National de Rénovation Urbaine |
| RD | Route Départementale |
| RGPE | Réseau Grand Paris Express |
| SDIC | Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables |
| SDRIF | Schéma Directeur de la Région Ile-de-France |
| SGP | Société du Grand Paris |
| SIAAP | Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne |
| SMR | Site de Maintenance et de Remisage |
| STIF | Syndicat des Transports d'Ile-de-France |
| TC | Transport en Commun |
| TCSP | Transport en Commun en Site Propre |
| UC | Unité de Consommation |
| VP | Voiture Particulière |
| ZAC | Zone d'Aménagement Concerté |
| ZUP | Zone à Urbaniser en Priorité |

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare d'Antonypole — Ligne 18

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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

Les monographies des quartiers de gare des lignes 14, 15 Ouest, 15 Sud, 15 Est et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers des lignes 17 et 18, dont Antonypole fait partie.