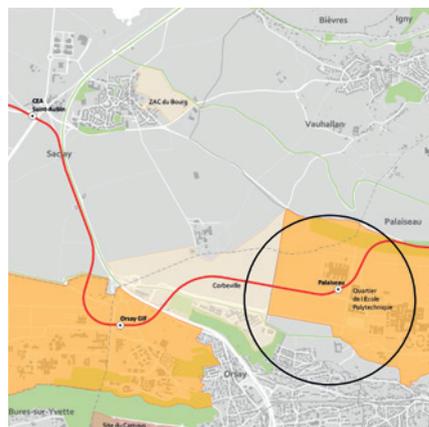
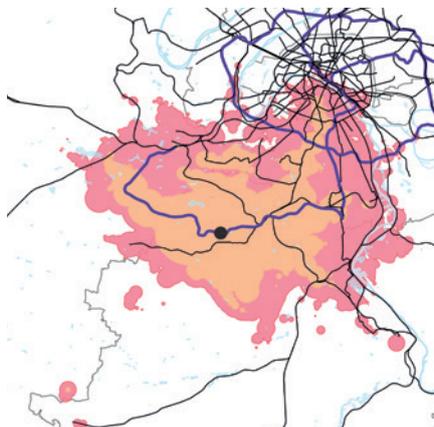
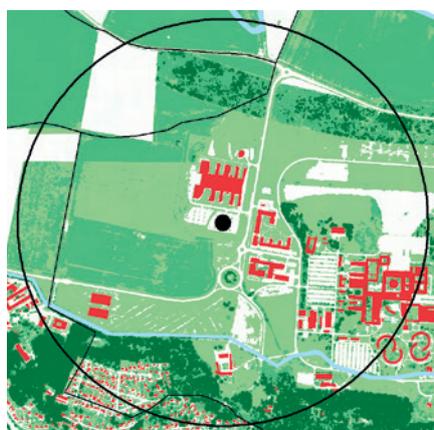


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Palaiseau 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

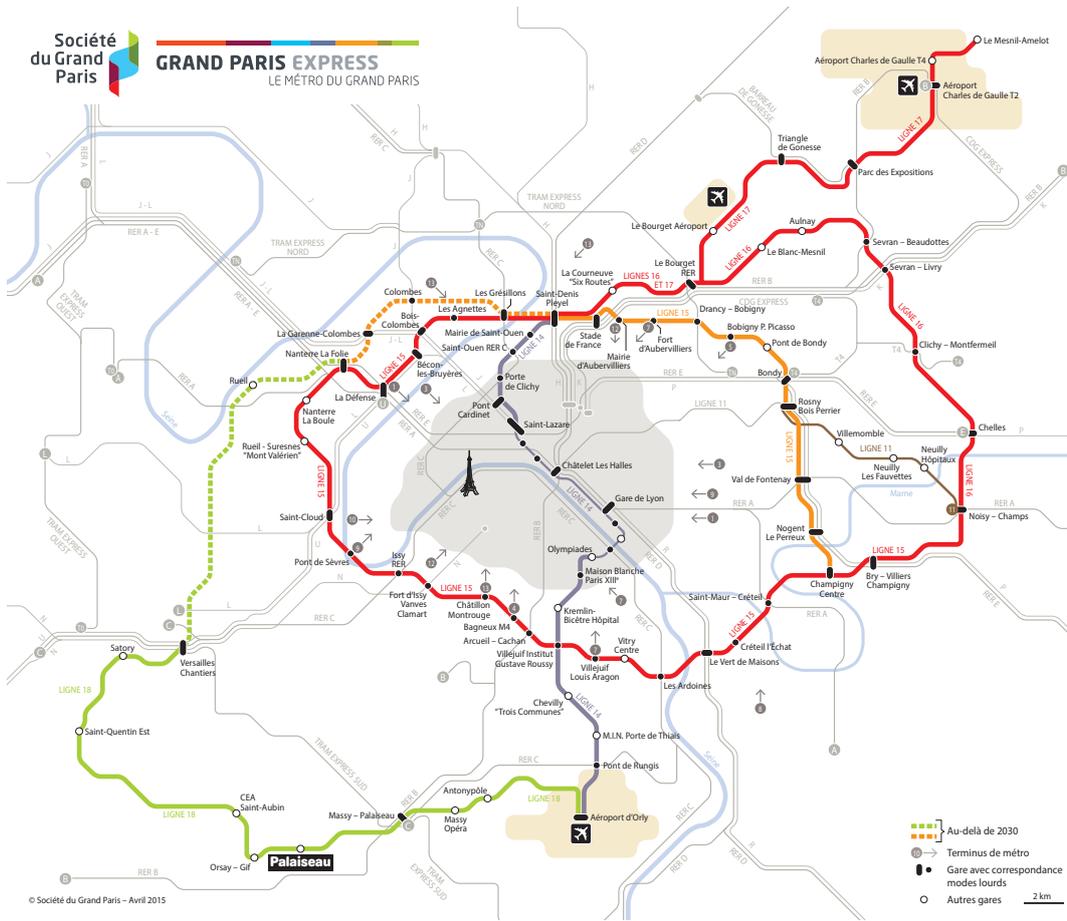
www.apur.org

2016V2.7.1.

Sommaire

Introduction	1
1. Aujourd’hui peu d’habitations autour de l’École Polytechnique et des centres de recherche et entreprises voisines	3
2. Un quartier en profonde mutation	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier spécialisé dans l’enseignement supérieur et la recherche	5
3.2. Des hauteurs de bâti faibles.....	6
3.3. Un quartier en cours de densification	6
3.4. Un tissu urbain contrasté	7
3.5. L’urbanisation récente du plateau de Saclay	8
3.6. Un cadre végétal remarquable	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. Un quartier peu peuplé.....	12
4.2. Des ménages aux revenus élevés en moyenne	13
4.3. Un quartier au cœur des pôles scientifiques stratégiques du plateau de Saclay	14
4.4. Des pavillons pour la plupart occupés par leur propriétaire	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail qui révèlent des relations fortes avec les communes voisines et la métropole	16
5.2. Une accessibilité élargie et renforcée à la métropole et au-delà à l’horizon 2030.....	17
5.3. Déplacements domicile-travail : un faible usage des transports en commun.....	18
5.4. Un développement progressif de l’accessibilité du quartier	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1. Une dynamique de construction correspondant au développement progressif du campus	20
6.2. Quelques grandes opérations de construction de surface d’activités	21
6.3. Le quartier de gare au cœur du campus urbain du plateau de Saclay	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Palaiseau

Ligne 18, horizon 2024.

Gare située dans la commune de Palaiseau.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Palaiseau, Saclay, Vauhallan et Orsay (Essonne).

Les quatre communes font partie de la communauté d'agglomération Paris Saclay.

PLU de Palaiseau approuvé le 30 mai 2008. Dernière révision le 26 juin 2013, révision générale en cours.

PLU de Saclay approuvé le 3 septembre 2013 et révisé le 16 Novembre 2015.

PLU de Vauhallan sous règlement national de l'urbanisme depuis le 1^{er} janvier 2017.

PLU d'Orsay approuvé le 6 novembre 2010, en cours de révision.

Quartier de gare concerné par 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 de Palaiseau, réalisée en liaison avec les services de la ville de Palaiseau.

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 :

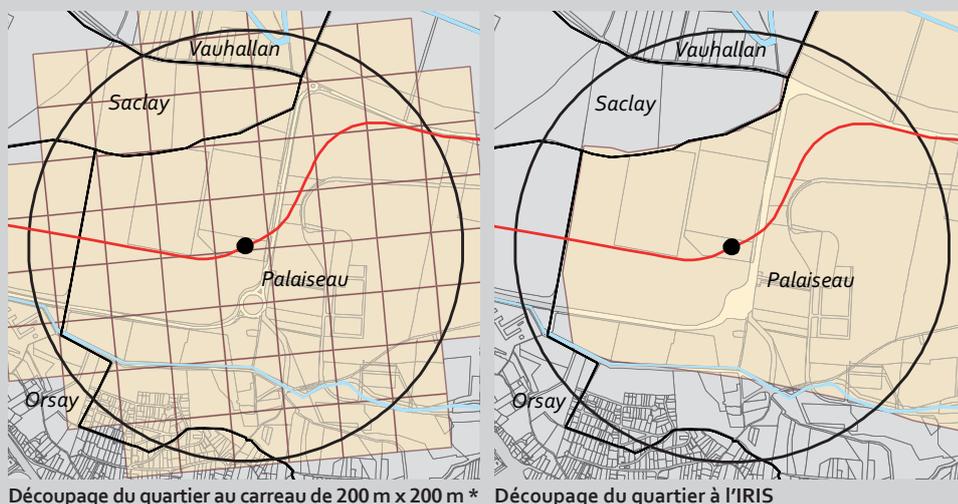
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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 quatre communes (Palaiseau, Saclay, Vauhallan et Orsay), seules les communes de Palaiseau et d'Orsay ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE PALAISEAU



Note de lecture :

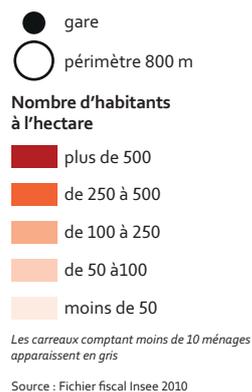
Le quartier de gare de Palaiseau est en profonde mutation avec la réalisation en cours du cluster dédié aux sciences et à l'industrie sur le plateau de Saclay. Ces transformations provoquent l'obsolescence rapide des données statistiques recueillies pour décrire les caractéristiques de ce quartier de gare. De ce fait, certaines cartes et graphiques donnant des indications sur les espaces publics et les bâtiments présents dans le quartier notamment, ne tiennent pas toujours compte des toutes dernières évolutions liées à la mise en œuvre des projets.

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

1. Aujourd'hui peu d'habitations autour de l'École Polytechnique et des centres de recherche et entreprises voisines

Le quartier de gare de Palaiseau compte aujourd'hui très peu d'habitants en dehors des étudiants de l'École Polytechnique (population hors ménage qui n'est pas représentée sur la carte ci-dessous). Les secteurs d'habitat se trouvent en limite sud du territoire. Les densités de population à l'échelle du quartier de gare sont sensiblement plus faibles que dans les communes de Palaiseau et Orsay (4 habitants à l'hectare). Néanmoins, le taux d'emploi y est très favorable puisqu'on compte aujourd'hui environ 8,87 emplois par actifs en âge de travailler dans le quartier de gare de Palaiseau.

Densité de population

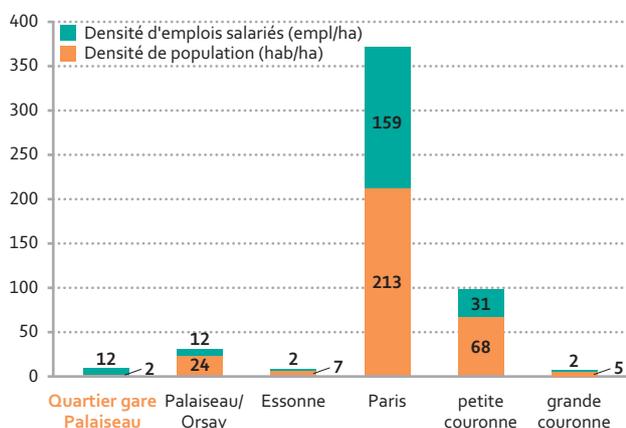


Population et emplois dans le quartier de gare Palaiseau

Quartier gare GPE Palaiseau	Population	Emplois
Quartier	1 209	2 496
2 km	16 240	10 467
4 km	85 602	39 218

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

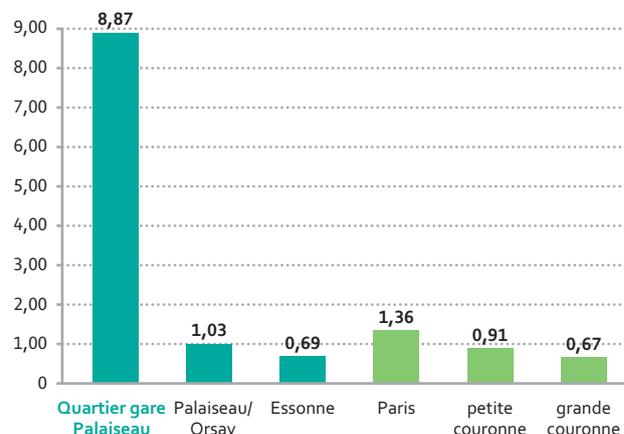
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



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. Un quartier en profonde mutation

Les transformations qui ont lieu actuellement au sein du quartier de gare sont profondes et rapides. Aujourd'hui, de nombreux chantiers couvrent le secteur. Ils sont entourés par des parcelles agricoles ou des bâtiments construits dans les années 1970-80 puis dans les années 2000 (Danone, Thalès, IOGS), dont l'usage est tourné vers la recherche et l'innovation dans le domaine scientifique et industriel. Pour l'heure, faute de commerces ou d'équipements associés à une vie de quartier, il n'existe pas vraiment de centralité animant le quartier de gare.



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



Boulevard Gaspard Monge, Palaiseau



Avenue de la Vauve, Palaiseau

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier spécialisé dans l'enseignement supérieur et la recherche

Si la partie sud du quartier est occupée pour l'essentiel par des pavillons individuels construits à flanc de coteau, le plateau de Saclay abrite aujourd'hui des fonctions urbaines spécialisées. Depuis les années 1970, l'École Polytechnique occupe une vaste emprise à l'est de la future gare. À l'ouest, plusieurs constructions récentes correspondent soit à des sièges sociaux soit à des centres de recherche et développement publics et privés (IOGS par exemple). Parmi eux, on trouve par exemple les locaux d'EDF, de Danone, de Thalès, le centre d'Optique, un centre du CEA et l'entreprise Horiba.

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



Avenue Augustin Fresnel, Palaiseau



Vue de l'École Polytechnique depuis le quartier de gare, Palaiseau

© CC BY École Polytechnique - Université Paris-Saclay

3.2. Des hauteurs de bâti faibles

En 2012, près de la moitié des surfaces bâties ne dépassaient pas les 7 mètres (49 %). 47 % étaient comprises entre 7 et 15 mètres, principalement au sein du périmètre de l'École Polytechnique.

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



Note de lecture :

Les hauteurs et les statistiques associés sont calculés à partir d'une photo aérienne de 2012, ne prenant par conséquent pas en compte les très récentes opérations immobilières et créations de voirie.

Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare de Palaiseau



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

3.3. Un quartier en cours de densification

Si les données recueillies ne permettent pas de fournir des informations sur les densités bâties à la parcelle, il est toutefois possible de dresser un constat à l'échelle du quartier. Le secteur pavillonnaire situé au sud du quartier, ainsi que l'emprise de l'École Polytechnique, se caractérisent par des densités bâties à la parcelle très faibles, inférieures à 0,5. Les constructions les plus récentes présentent des densités légèrement 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



Note de lecture :

Les données datant de 2013, elles ne prennent pas en compte les récentes opérations immobilières et créations de voirie dans le quartier de gare.

3.4. Un tissu urbain contrasté

Le tissu urbain du quartier de gare se divise en deux, de part et d'autre du chemin de Corbeville à la Vauve. Au sud, un secteur urbanisé présente un tissu urbain ancien constitué au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, majoritairement pavillonnaire, dont la morphologie des voies s'adapte au relief du coteau. Au nord du Chemin de Corbeville à la Vauve, le tissu urbain est en cours de mutation autour de la vaste emprise occupée par l'École Polytechnique (et son réseau de desserte interne) et du réseau viarie récemment restructuré qui intègre les voies des bus express en site propre. Les emprises d'activités économiques conservent les grandes dimensions des anciens terrains agricoles sur lesquels elles sont construites. Au nord et à l'ouest, espaces verts et terrains agricoles exploités marquent la limite de l'urbanisation du plateau de Saclay dans ce secteur. La ferme de la Vauve est un témoin de l'ancrage de l'activité agricole du secteur.



Rue de la Corniche, Palaiseau



Ferme de la Vauve, Palaiseau



Avenue Gaspard Monge, Palaiseau



Avenue de la Vauve, Palaiseau

3.5. L'urbanisation récente du plateau de Saclay par le cluster Paris Saclay

L'urbanisation du quartier de gare s'échelonne dans le temps depuis le début du xx^e siècle et débute sur les coteaux de la vallée de la Bièvre, au sud du plateau de Saclay. Un déboisement des reliefs au profit de la construction de pavillons individuels dès la fin de la Première Guerre Mondiale achève le développement urbain en limite sud de la commune de Palaiseau. Ce secteur se situe à proximité de la gare du Guichet (aujourd'hui RER B, anciennement ligne de Sceaux).

Exploité depuis l'Antiquité à des fins agricoles pour la fertilité de ses terres, le plateau de Saclay devient le siège de l'École Polytechnique qui y transfère ses locaux depuis Paris en 1976. Longtemps, l'École Polytechnique, au fonctionnement autonome, reste le seul marqueur d'urbanisation du plateau de Saclay au niveau du quartier de gare.

La volonté de mettre en réseau et de développer l'enseignement, la recherche et l'activité dans le domaine scientifique et l'industrie donne naissance au projet de cluster Paris Saclay dont la réalisation débute en 2006. Une opération d'intérêt national est créée en 2009, suivie en 2010 par celle de l'EPA Paris Saclay. La ZAC sera créée quant à elle en 2012.

Le quartier de gare intègre le projet de campus urbain du cluster Paris Saclay situé en frange sud du plateau de Saclay, le reste étant classé en zone de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers (ZPNAF). La programmation du campus urbain est mixte, alliant enseignement supérieur, recherche (EDF, boulevard Gaspard Monge), logement étudiant et familiaux, développement économique et équipements. Le projet s'accompagne d'une restructuration du réseau de voirie intégrant notamment un Transport en Commun en Site Propre.

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

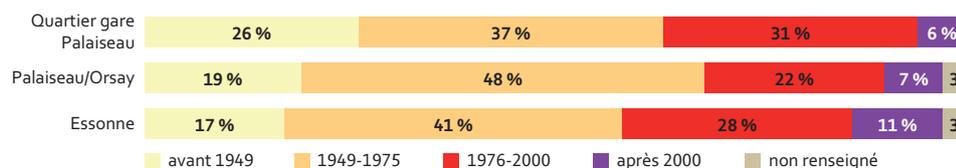
Source : DGFiP 01/01/2013
 Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Note de lecture :

Les données datant de 2013, elles ne prennent pas en compte les récentes opérations immobilières et créations de voirie dans le quartier de gare.

Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFiP au 01/01/2011

3.6. Un cadre végétal remarquable

Le quartier de gare bénéficie d'un couvert végétal important (73 %) dû à la présence de nombreuses parcelles agricoles sur le plateau de Saclay et au Parc Eugène Chanlon. L'avenue de Vauve, récemment réaménagée, est désormais bordée d'arbres. Une partie de la végétation du quartier est contenue dans la sphère privée, dans les jardins des pavillons situés au sud du quartier de gare. Dans cette partie du quartier, des sentes piétonnes s'insèrent entre les jardins des pavillons et offrent des parcours en belvédère avec une forte présence de végétation.

Depuis 2012 cependant, certaines parcelles ont été construites et de nouvelles voies ont été créées en lieu et place de parcelles agricoles, diminuant de fait le couvert végétal au sein du quartier.

Note de lecture :

Les végétations et les statistiques associés sont calculés à partir d'une photo aérienne de 2012, ne prenant par conséquent pas en compte les très récentes opérations immobilières et créations de voirie.

Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

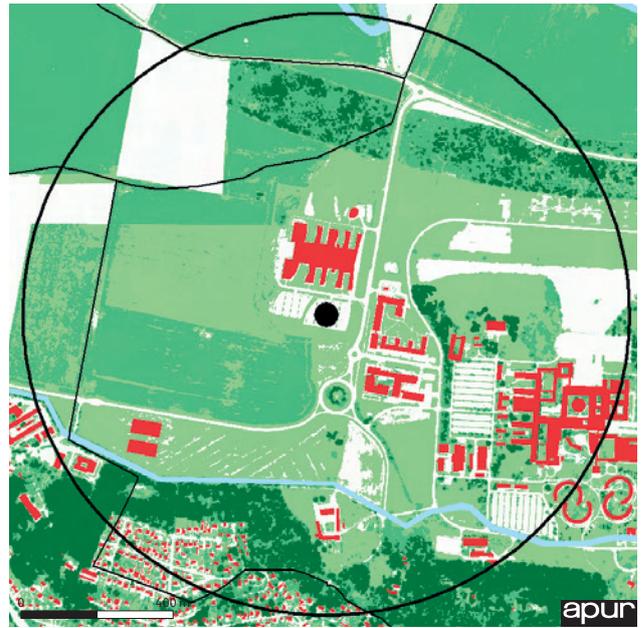
moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

bâtiments

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



Rue de la Corniche, Palaiseau



Avenue de la Vauve, Palaiseau

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

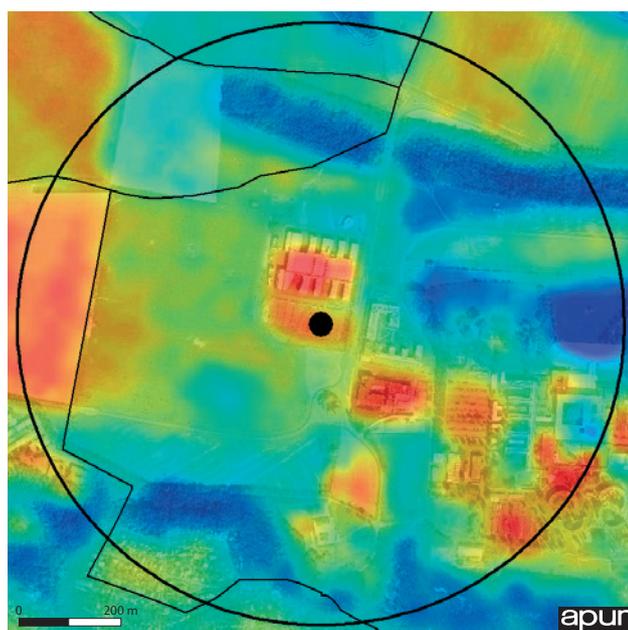
Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur importants au-dessus des bâtiments d'activité du centre R & D de Danone, de l'Institut d'Optique et de certains bâtiments du campus de Polytechnique. Le point commun entre ces lieux réside dans une imperméabilisation du sol importante qui contrarie le rafraîchissement naturel de l'air. Certaines emprises agricoles sont également concernées par des îlots de chaleur. D'autres terrains agricoles et espaces verts non urbanisés, apportent en revanche de la fraîcheur durant les mois d'étés et jouent, de ce fait, un rôle de régulateur thermique pour le quartier. C'est le cas du Parc Eugène Chanlon.

Des relevés thermographiques d'hiver permettent d'identifier des bâtiments mal isolés repérables par des déperditions de chaleur. Dans le quartier de Palaiseau, on observe quelques déperditions de chaleur au-dessus de quelques pavillons individuels et de bâtiments d'activités le long de l'Avenue de Vauve.

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

38 °C 25 °C 15 °C

Source : LANDSAT 2010



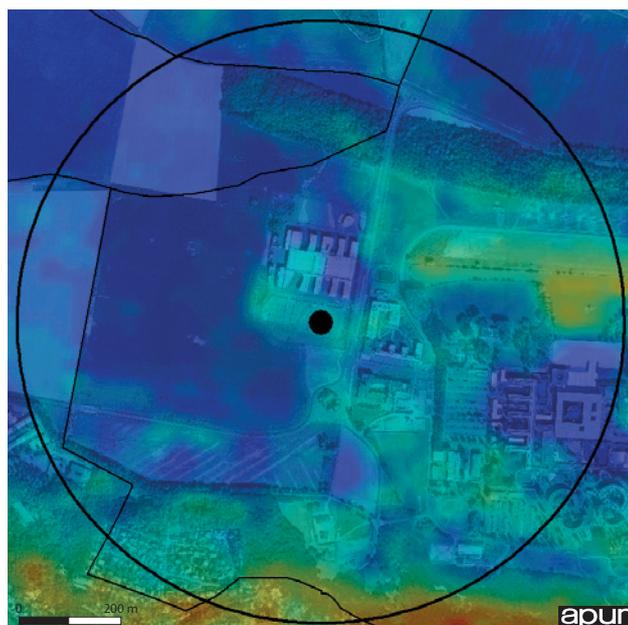
Note de lecture :

La thermographie d'été est issue d'un traitement d'une photo aérienne de 2010 et ne peut donc prendre en compte les récentes opérations immobilières et création de voirie.

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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANDSAT 2012



Note de lecture :

La thermographie d'hiver est issue d'un traitement d'une photo aérienne de 2012 et ne peut donc prendre en compte les récentes opérations immobilières et création de voirie.

Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Cet outil a pour vocation d'amorcer une première réflexion concernant la transition énergétique du quartier et d'identifier au préalable des leviers d'action. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que des technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier. Les bâtiments possédant une vaste toiture horizontale ou bien orientée, présentent un potentiel non négligeable. En cela, les toitures de certains bâtiments d'activités situés le long de l'Avenue de Vauve pourraient devenir le support de ces exploitations.

Note de lecture :

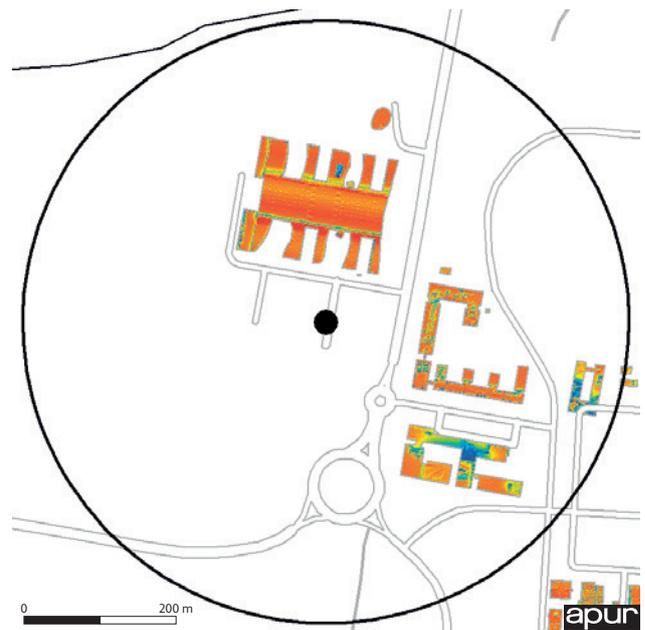
Le cadastre solaire est issu d'un traitement d'une photo aérienne de 2012 et ne peut donc prendre en compte les récentes opérations immobilières et création de voirie.

**Cadastre solaire
dans un rayon de 400m**

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

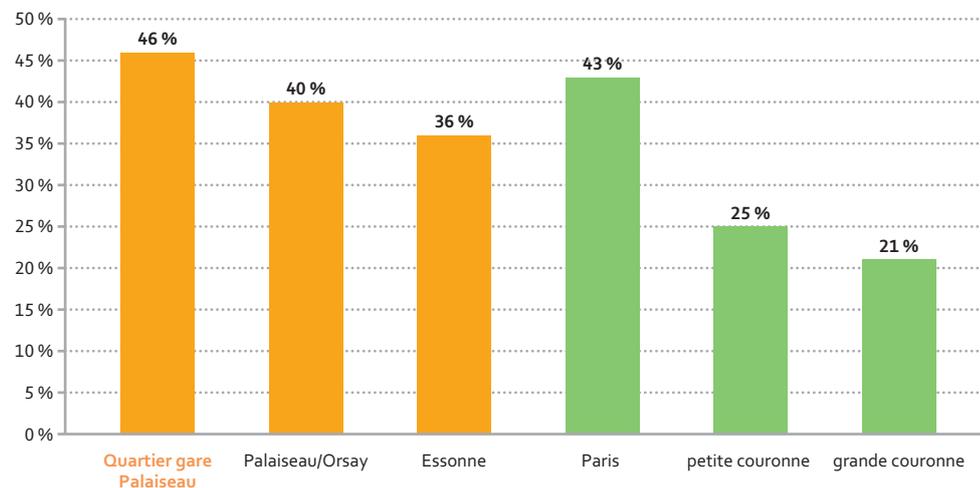
4.1. Un quartier peu peuplé

Les données qui décrivent les évolutions démographiques et sociales du quartier de gare sont à utiliser avec prudence car elles portent sur un petit nombre d'habitants et elles sont issues de bases qui portent sur les résidences principales et leurs ménages, elles ne tiennent donc pas compte des étudiants de l'École Polytechnique (population hors ménage). Elles renseignent néanmoins sur le profil des ménages qui résident en limite sud du quartier. Il s'agit d'un secteur pavillonnaire où la part des personnes âgées de 65 ans est plus importante que la moyenne de la grande couronne ou des communes de Palaiseau et Orsay. De même, la part des actifs cadres y est presque deux fois plus élevée que celle des actifs employés ou ouvriers. Le taux de chômage y est limité (7 %).

	Quartier gare Palaiseau	Palaiseau/ Orsay	Essonne	Paris	petite couronne	grande couronne
Nombre d'habitants	1 209	44 599	1 228 375	2 173 491	4 426 512	5 187 061
Évolution de la population 1999-2011	+ 11,9 %	+ 2,3 %	+ 8,0 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %	+ 7,7 %
Part des moins de 18 ans	22,7 %	22,4 %	25,3 %	18,9 %	25,1 %	25,5 %
Part des plus de 65 ans	17,4 %	14,9 %	12,3 %	14,8 %	12,2 %	11,9 %
Nombre d'emplois salariés	2 496	23 395	419 798	1 679 557	2 028 148	1 717 953
Cadres	46,4 %	39,6 %	21,2 %	43,1 %	24,7 %	21 %
Employés et ouvriers	23,8 %	30,7 %	45,7 %	28,4 %	45,3 %	46,1 %
Taux d'emploi	8,87	1,03	0,69	1,36	0,91	0,67
Ménages à bas revenus	4,5 %	8,6 %	13,6 %	18,3 %	19,7 %	14 %
Chômage	6,7 %	8,0 %	9,9 %	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

Part des cadres dans la population active

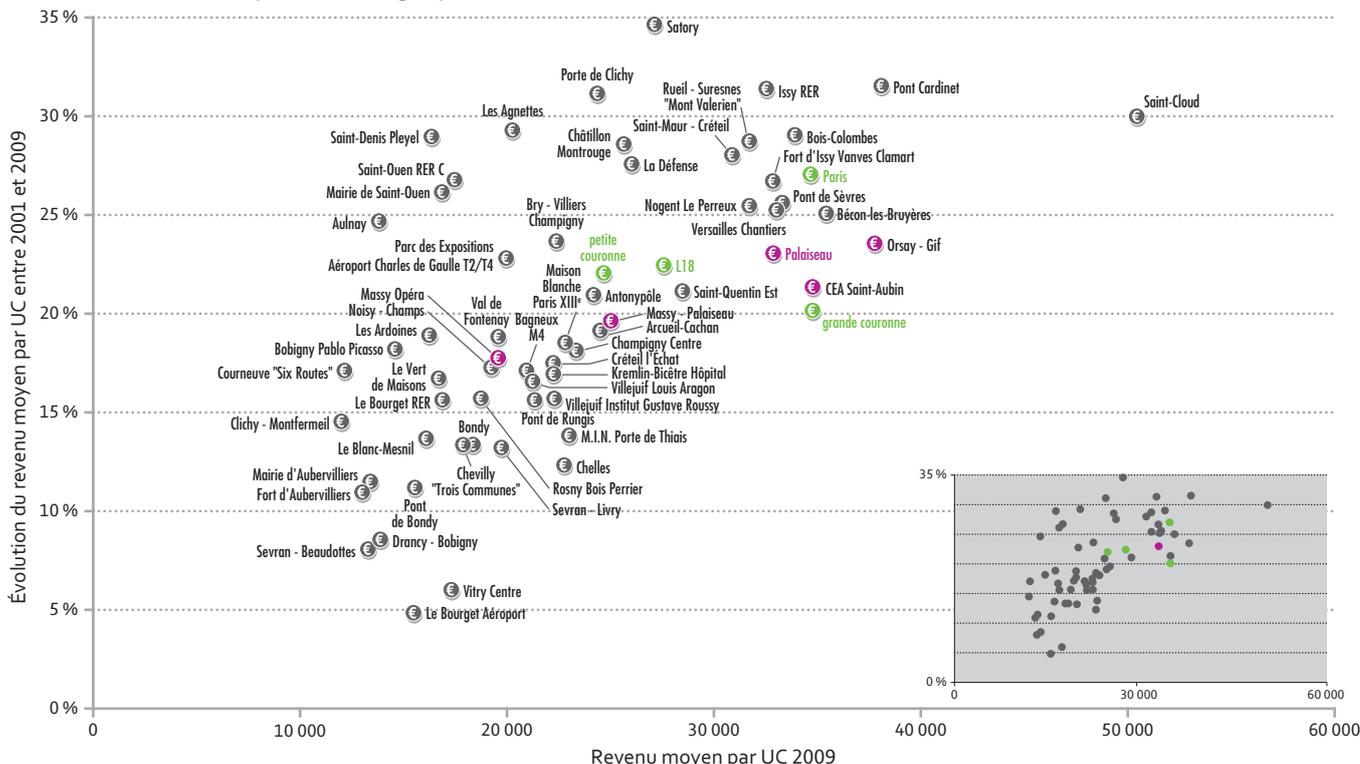


Source : Insee recensement 2011

4.2. Des ménages aux revenus élevés en moyenne

Même s'il convient de garder à l'esprit que les données présentées portent sur un petit nombre de ménages, il est à noter que le revenu moyen des ménages qui résident aujourd'hui dans le quartier de gare de Palaiseau est élevé par rapport à la moyenne observée en petite couronne : 33 000 € par an et par unité de consommation, en progression de 23 %, contre 24 800 € en grande couronne avec une progression légèrement moindre de 20 %. Les ménages du quartier de gare présentent des caractéristiques plus proches de celles de l'ensemble des ménages de la commune d'Orsay (moyenne 34 400 €) que de la commune de Palaiseau (moyenne 28 800 €).

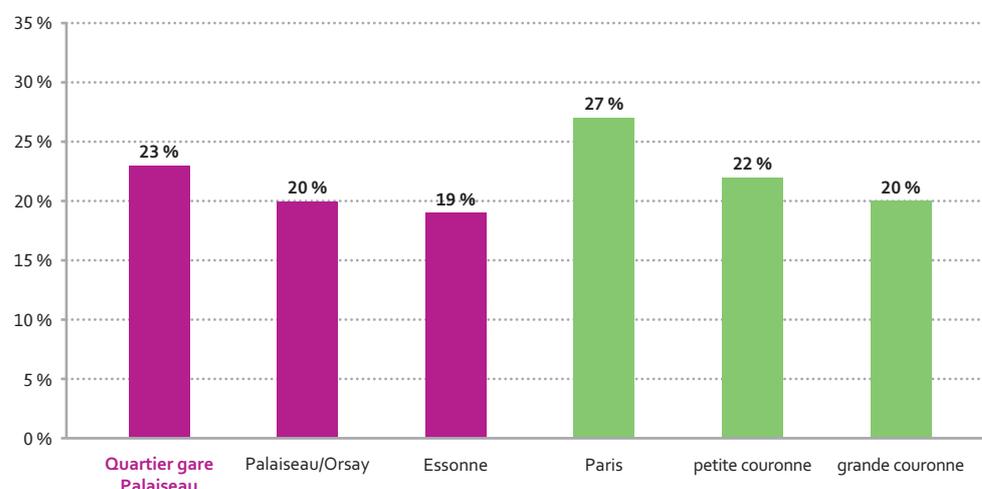
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)



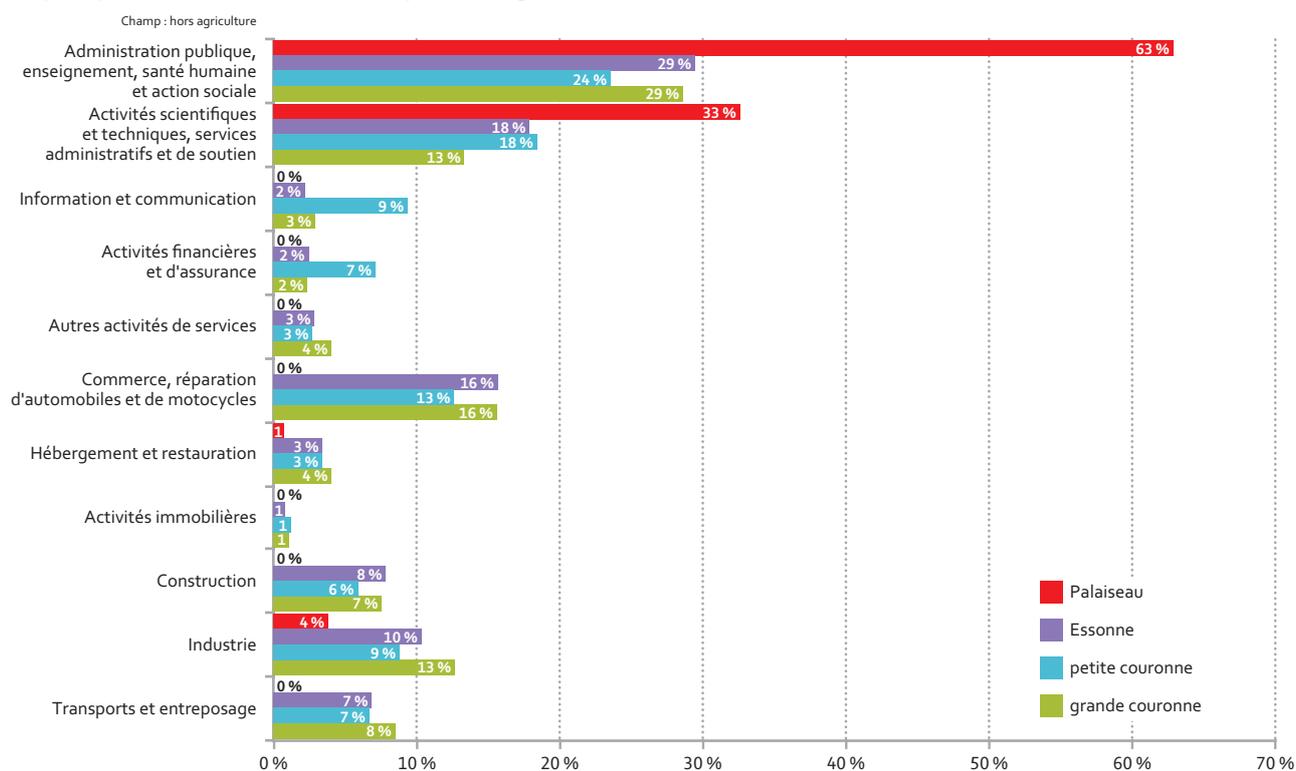
Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Un quartier au cœur des pôles scientifiques stratégiques du plateau de Saclay

Le quartier de gare de Palaiseau, situé en grande couronne sur un plateau encore en partie dédié à l'agriculture, accueille 40 établissements et contribue à l'emploi de 2 500 salariés. Le secteur figure parmi les pôles scientifiques stratégiques du sud de Paris et s'inscrit au cœur du projet de campus urbain de Paris Saclay.

La vocation du site provoque une concentration des emplois dans les activités de service public (63 %), avec la présence de l'École Polytechnique qui emploie près de 1 500 actifs. Viennent ensuite les activités tertiaires supérieures (33 %) portées par les grandes locomotives que sont les centres de recherche de Danone (500 salariés) et de Thalès (300 salariés). Les catégories socio-professionnelles des salariés en poste sont en adéquation avec cette configuration, avec 39 % de professions intermédiaires et 29 % de cadres. Le nombre d'actifs occupés résidant dans le périmètre est 9 fois moins élevé que d'emplois offerts (280 individus, dont 70 % de cadres).

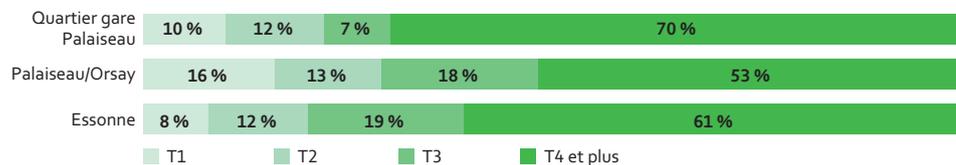
Emplois par secteur d'activité dans le quartier de gare de Palaiseau



4.4. Des pavillons pour la plupart occupés par leur propriétaire

Les logements présents dans le quartier de gare sont pratiquement tous des pavillons occupés par leur propriétaire et comprenant 4 pièces ou plus.

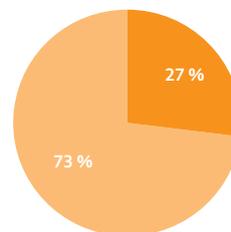
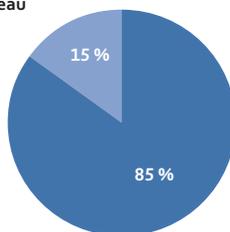
Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFIIP au 01/01/2011

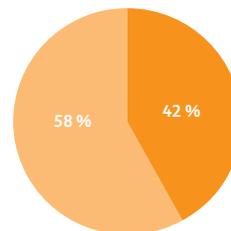
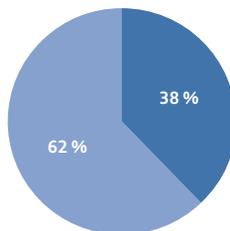
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

Quartier gare Palaiseau

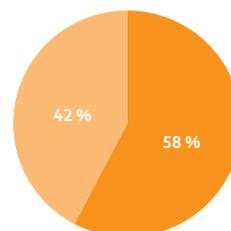
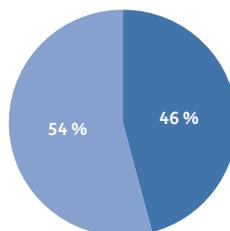


- logement collectif
- logement individuel
- propriétaires
- locataires

Palaiseau/Orsay



Essonne

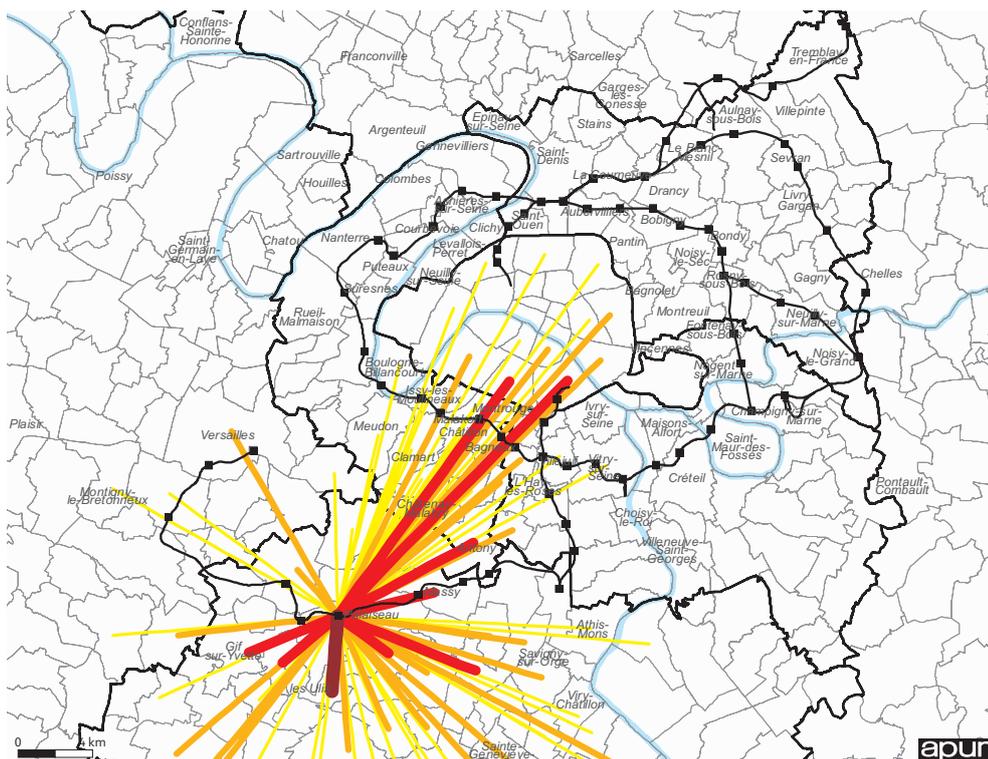
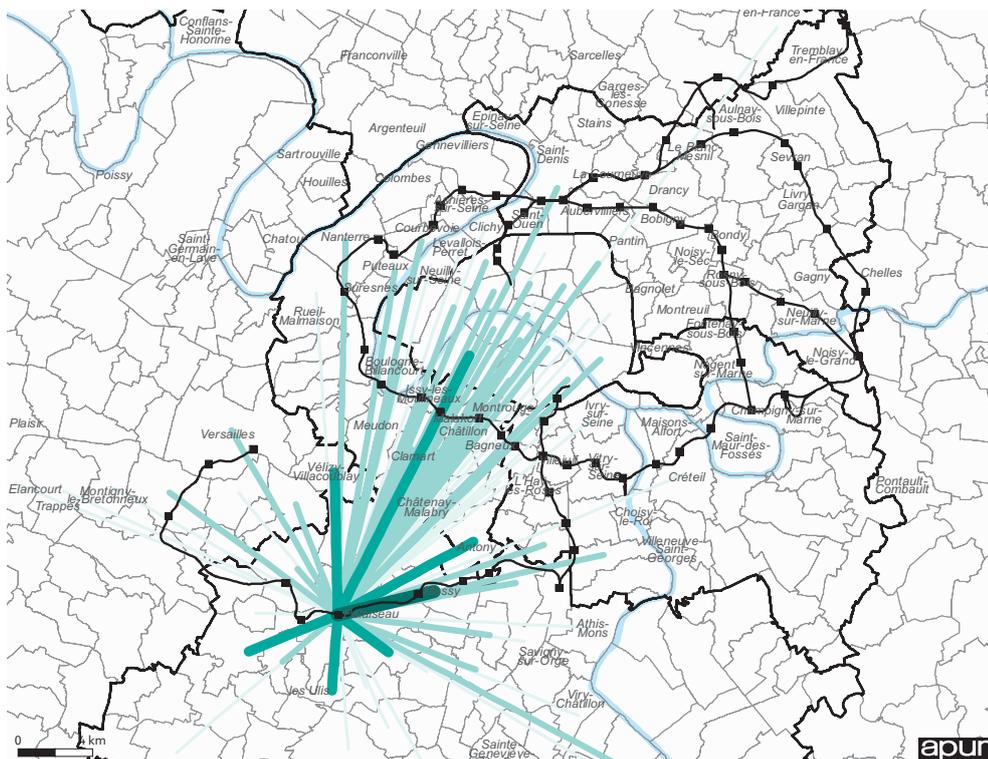


Sources : Insee recensement 2010, DGFIIP au 01/01/2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail qui révèlent des relations fortes avec les communes voisines et la métropole

Plus d'un quart des actifs à Palaiseau et à Orsay résident dans la commune où ils travaillent. Les flux d'actifs qui se rendent travailler hors de leur commune de résidence s'orientent en direction de la métropole et des communes voisines, par exemple vers Les Ulis, Massy, Antony ou Vélizy-Villacoublay. De nombreux actifs en provenance des mêmes secteurs se rendent en parallèle travailler à Palaiseau et à Orsay.



5463 des actifs de Palaiseau et d'Orsay travaillent dans leur commune de résidence et représentent plus d'un quart (26 %) de la population active de ces deux communes. Cette donnée n'apparaît pas sur les cartes ci-contre.

5.2. Une accessibilité élargie et renforcée à la métropole et au-delà à l'horizon 2030

Un trajet de 45 minutes effectué aujourd'hui en transports en commun au départ de l'emplacement de la future gare ne permet qu'un accès limité au sud de la métropole et à la grande couronne. La gare du RER B la plus proche se situe en dehors du périmètre de 800 mètres autour du quartier de gare. À l'horizon 2030, la mise en service du RGPE offrira de nouveaux parcours permettant de rejoindre des territoires de la métropole plus vastes et notamment des secteurs d'emploi comme celui de la Défense, Versailles ou plus proche, Antony et Massy tout en permettant d'envisager une réduction des temps de trajets au sein de la zone d'ores et déjà desservie.

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

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

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

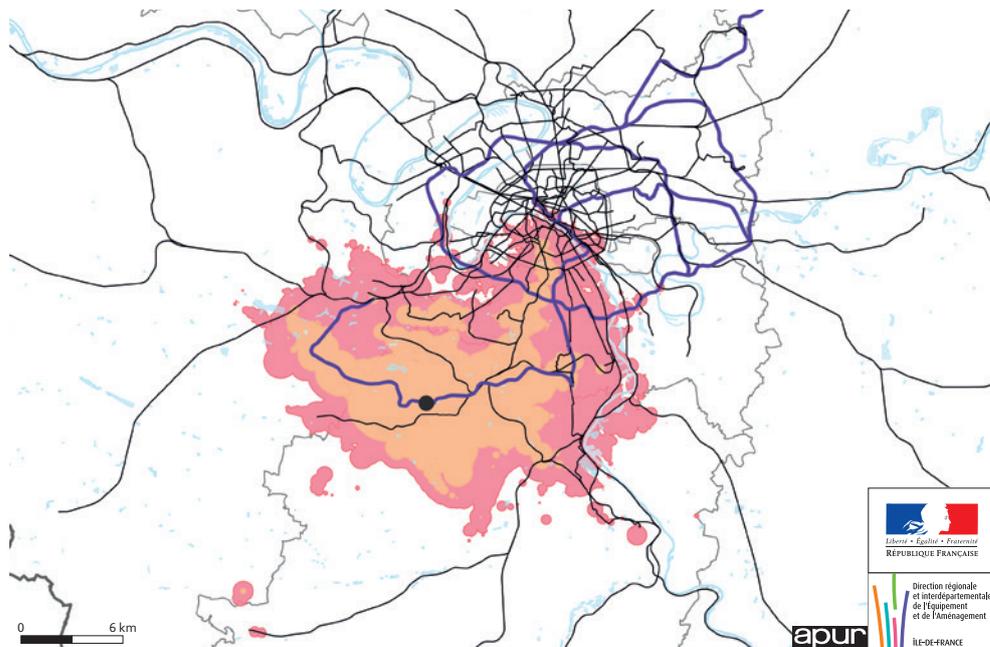
- 2013
- horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Palaiseau pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

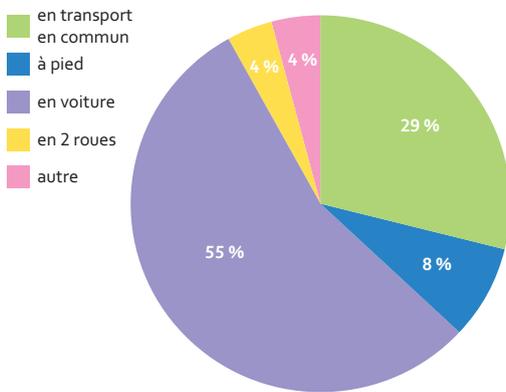
Territoire : + 147 %
Emplois : + 316 %



5.3. Déplacements domicile-travail : un faible usage des transports en commun

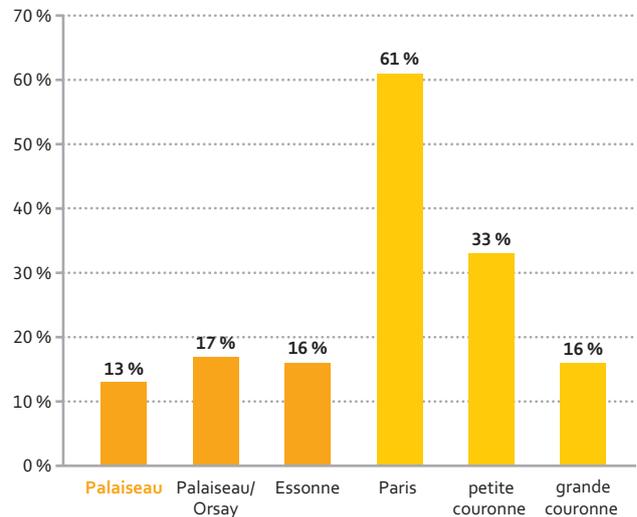
28 % seulement des déplacements domicile-travail s'effectuent en transports en commun contre 57 % en voiture. La part des ménages sans voiture dans le quartier de gare (13 %), dans les communes de référence (17 %) comme en Essonne (16 %) est très faible au regard des référentiels de la petite couronne et de Paris.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee recensement 2011

5.4. Un développement progressif de l'accessibilité du quartier

La trame viaire du quartier de gare de Palaiseau a récemment évolué dans le cadre des opérations de la ZAC du quartier de l'École Polytechnique, aussi la carte d'accessibilité piétonne présentée dans ce document n'est plus précisément d'actualité, en particulier dans sa moitié ouest. Néanmoins, la gare est prévue au carrefour de l'avenue de la Vauve et le boulevard Gaspard Monge/avenue Augustin Fresnel et ces axes distribuent vers les quatre points cardinaux, permettant ainsi d'offrir une bonne accessibilité piétonne depuis l'entrée du campus de Polytechnique et les installations au sud-ouest de celui-ci, de même que les centres de recherche Danone et EDF. La porosité des futures opérations de la ZAC à proximité de la future gare détermineront la facilité des circulations piétonnes vers les établissements existants du sud-ouest du quartier et ceux futurs à l'extrémité ouest.

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

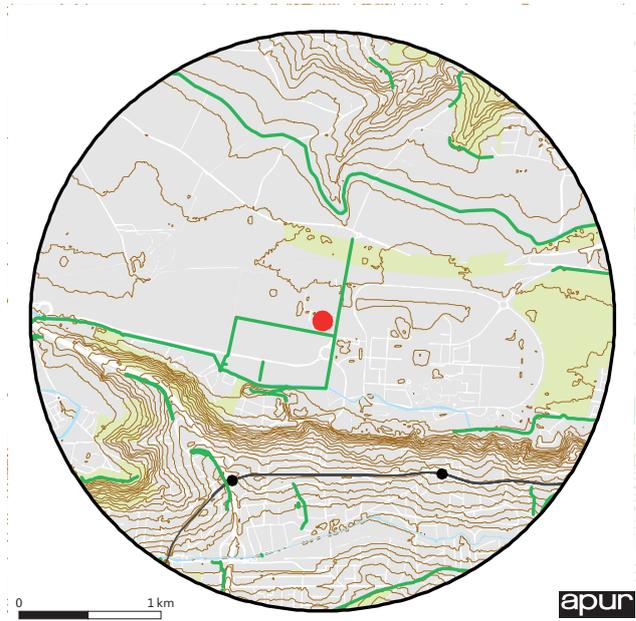
Les grands axes desservant l'endroit de la future gare disposent de pistes cyclables facilitant ainsi le rabattement à vélo depuis notamment les communes de Palaiseau au sud ainsi que depuis le campus d'Orsay via l'avenue de la Vauve. Les nouveaux espaces publics intègrent une offre pour les cyclistes mais dans un rayon de 2 km autour de la future gare, le facteur le plus contraignant pour la pratique du vélo reste le relief, très prononcé au sud vers Orsay ou Palaiseau.

En termes de transports en commun, le quartier de gare est desservi par le réseau de bus, avec aux heures de pointe un bus toutes les 6 minutes. On notera en particulier la ligne express 91-06 du réseau Albatrans reliant le quartier au campus d'Orsay, au CEA, à Massy et à Saint-Quentin-en-Yvelines en site propre sur la majeure partie du parcours.

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)
-  gare existante (RER, métro)
-  gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

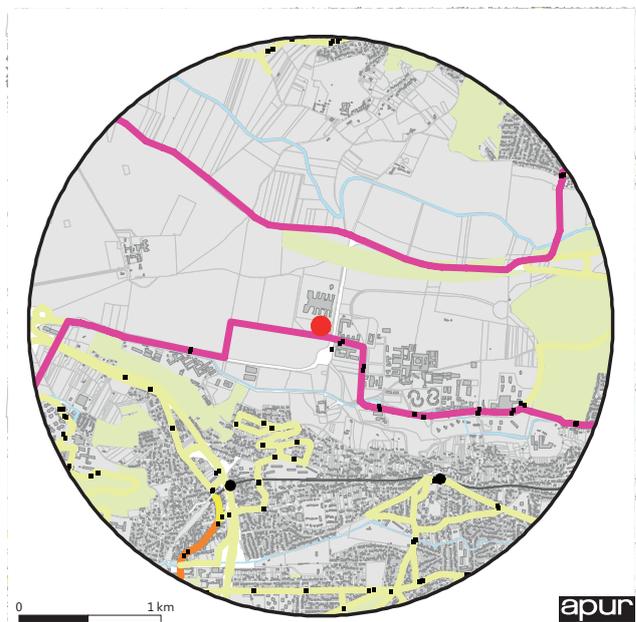
Source : Apur, CG 78 2017



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 dynamique de construction correspondant au développement progressif du campus

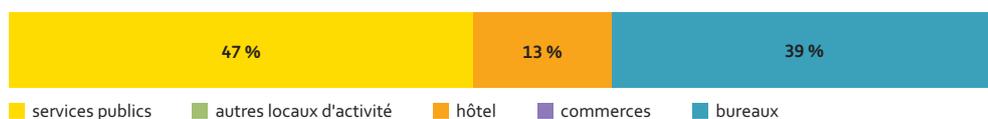
La construction de logements dans le quartier de la future gare de Palaiseau a été pratiquement nulle entre 2000 et 2013, à l'exception de logements étudiants en 2012 (ENSTA) et 2013 (RSF). En revanche, d'importantes surfaces d'activités ont été autorisées au cours de cette période, emportant la création de 212 000 m² environ. La moitié environ de ces nouvelles surfaces d'activité correspond à des locaux d'enseignement sur l'emprise de l'École polytechnique et autour, mais aussi à de nouveaux bureaux (39 %).

Construction (2000-2013)	Quartier gare Palaiseau	Palaiseau/Orsay
Surface de logements autorisés (m ²)	73 824	282 648
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	102	338
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	1	496
Taux de construction	118 %	11 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	211 651	497 956

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

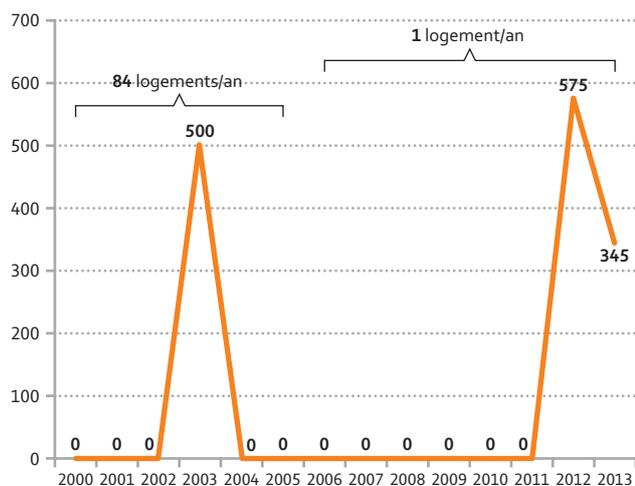
Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

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



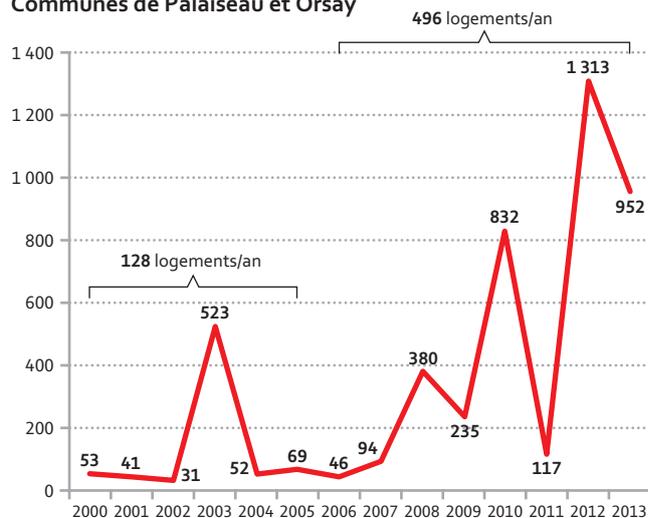
Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Évolution du nombre de logements autorisés Quartier de gare de Palaiseau



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Communes de Palaiseau et Orsay



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Quelques grandes opérations de construction de surface d'activités

La carte des permis ayant autorisé la création de surface de logements montre les mutations qui s'opèrent dans le tissu pavillonnaire à l'initiative des propriétaires qui souhaitent souvent agrandir leur logement. La carte des permis ayant autorisé la création de surface d'activités ne reflète que partiellement la mise en œuvre progressive du projet de campus urbain de Paris-Saclay.

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

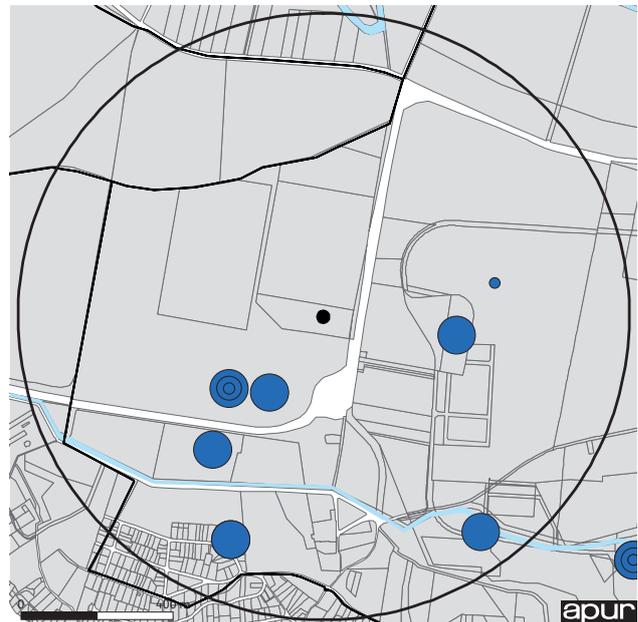
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

● de 1 à 500 m²

● de 500 à 2 000 m²

● 2 000 m² et plus

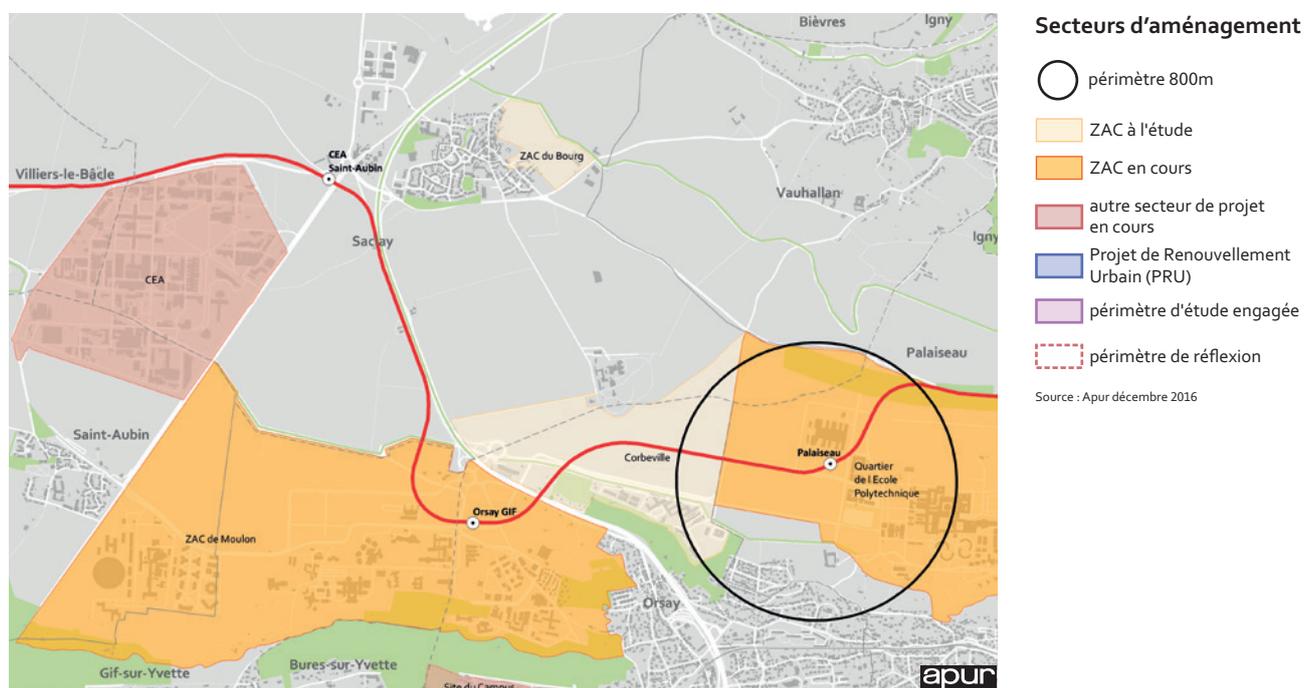
Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013



6.3. Le quartier de gare au cœur du campus urbain de Paris Saclay

Le quartier de gare de Palaiseau est situé au cœur du projet de campus urbain de Paris Saclay, et s'inscrit également dans le cadre du CDT Paris-Saclay Territoire Sud. Le Campus urbain de Paris Saclay, qui s'étend du CEA à l'ouest à l'École Polytechnique à l'Est, a pour ambition de créer un cluster technologique et scientifique qui regrouperait non seulement une communauté académique, scientifique (université et grandes écoles, centres de recherche, etc.) et économique (start-ups, PME et grandes entreprises) dans un modèle d'innovation ouverte, mais serait également conçu comme un véritable quartier de ville, mixte et durable.

Ainsi, le campus urbain comprend deux ZAC : celle du quartier de l'École Polytechnique et celle de Moulon, actuellement en cours de réalisation, ainsi que le secteur de Corbeville aujourd'hui à l'étude. La future gare du GPE de Palaiseau sera située au centre de la ZAC du quartier de l'École Polytechnique, où de nouvelles unités d'enseignement supérieur et de recherche comme l'école AgroParisTech, l'INRA, ENSA, l'INSAE ou l'Institut Mines Télécom s'installeront au voisinage d'entreprises et de centres de recherches spécialisés dans les sciences et l'industrie. À proximité



Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC du quartier de l'École Polytechnique	ZAC de Moulon	Projet Exposition Universelle France 2025
Commune	Palaiseau	Orsay/Gif-sur-Yvette	Orsay/Saclay
Date d'achèvement (prévision)	2024	2024	2025
Nombre de logements (estimation)	1 500 logements + 3 080 logements étudiants		
Logement (m ²) (estimation)	182 000 dont 77 000m ² de logements étudiants	270 000	
dont logements sociaux (m ²) (estimation)			
Bureaux (m ²) (estimation)			
Activités (m ²) (estimation)	400 000	200 000	
Équipements (m ²) (estimation)	196 000	350 000	
Commerces (m ²) (estimation)	36 000	50 000	
Surface totale (m ²)	814 000	870 000	
Maîtrise d'ouvrage	EPAPS	EPAPS	
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur			

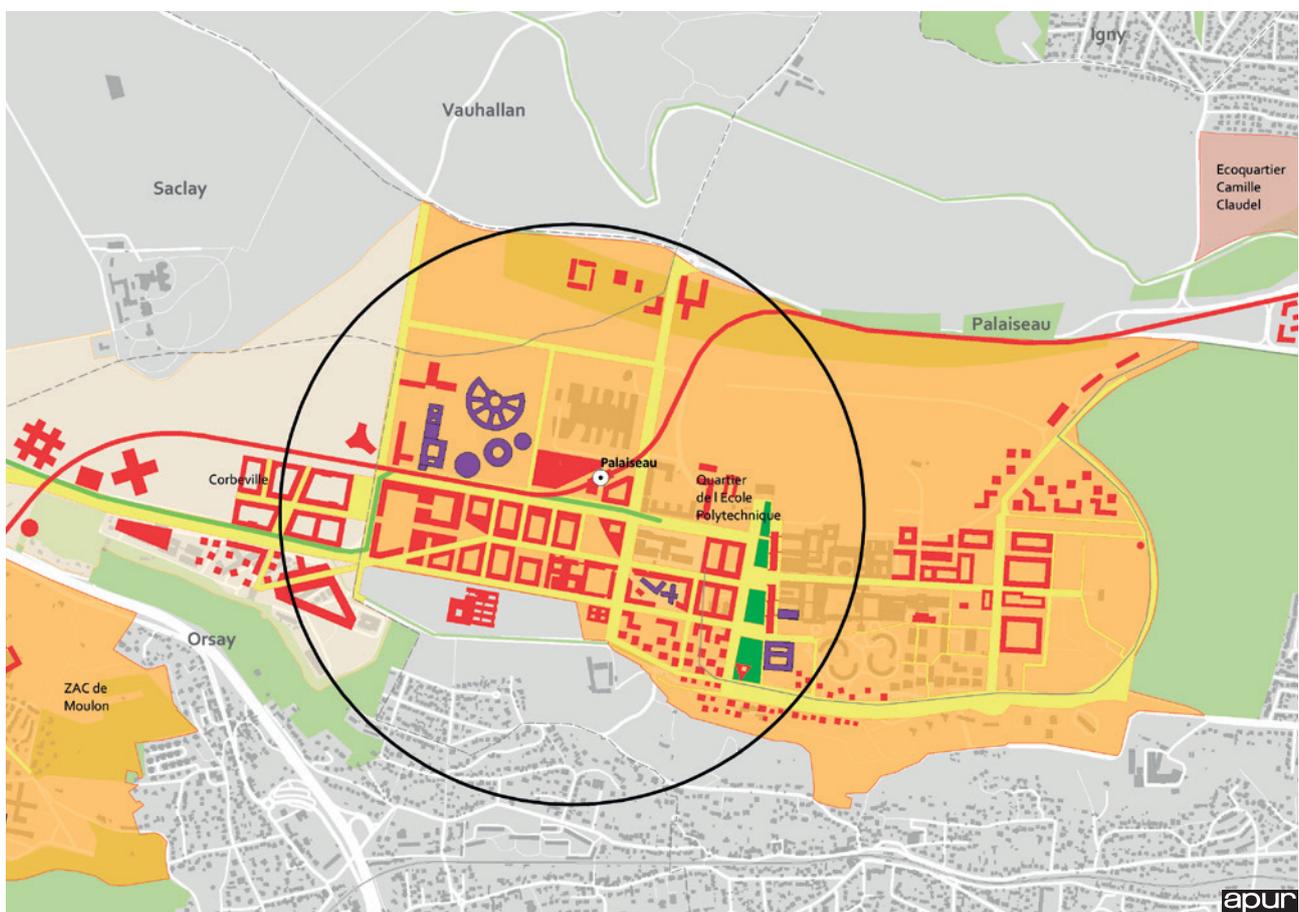
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, septembre 2016

s'installeront aussi des logements familiaux et étudiants, des commerces, des services et des équipements.

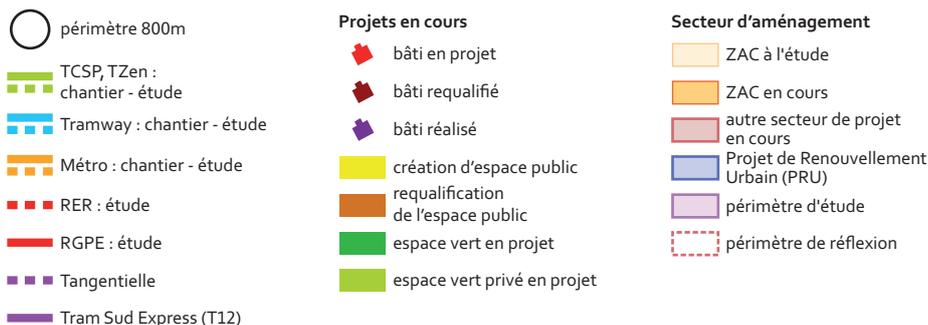
Sur un total de 814 000 m² aménagés, 196 000 m² seront consacrés à l'enseignement supérieur et à la recherche, 400 000 m² au développement économique, 105 000 m² à des logements familiaux, 77 000 m² à des logements pour étudiants et enfin 36 000 m² aux services, commerces et équipements. L'École Polytechnique, installée depuis 1976 à Palaiseau, repense ainsi son mode de fonctionnement en relation avec le futur quartier.

Plus à l'ouest et au niveau de la future gare d'Orsay-Gif, la ZAC de Moulon s'étend sur 337 hectares et comprend une programmation totale équivalente (870 000 m²), avec plus d'un tiers des surfaces dédiés à l'enseignement supérieur et à la recherche. Ainsi, en parallèle de la création de l'université Paris-Saclay (2014) qui intègre les locaux de l'université Paris-Sud, l'implantation de grandes écoles (Centrale, Supélec) viendra soutenir le développement du site.

La mise en service du site propre de la ligne 91-06 reliant l'École Polytechnique au futur quartier de gare du CEA Saint-Aubin et à la gare RER de Massy-Palaiseau depuis l'été 2016 vient compléter le tracé de la future ligne 18 du GPE dont l'entrée en service est nécessaire à la mise en synergie de l'ensemble des activités du cluster Paris Saclay.



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 Palaiseau — 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 Palaiseau fait partie.