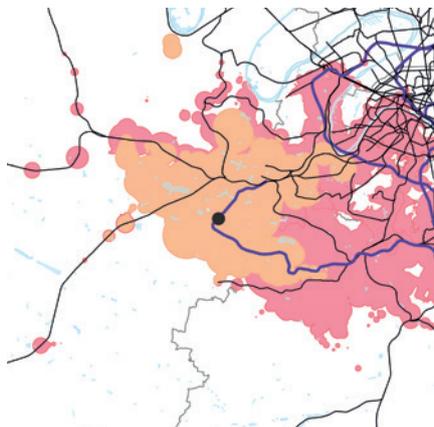
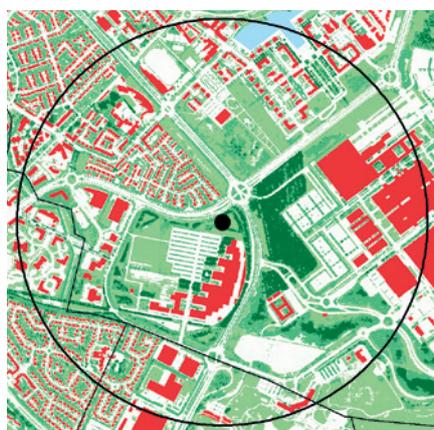


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Saint-Quentin Est Ligne 18



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

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

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

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

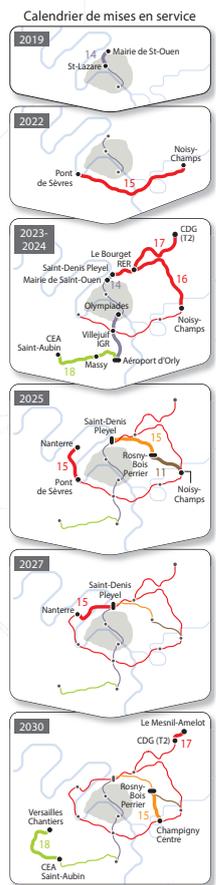
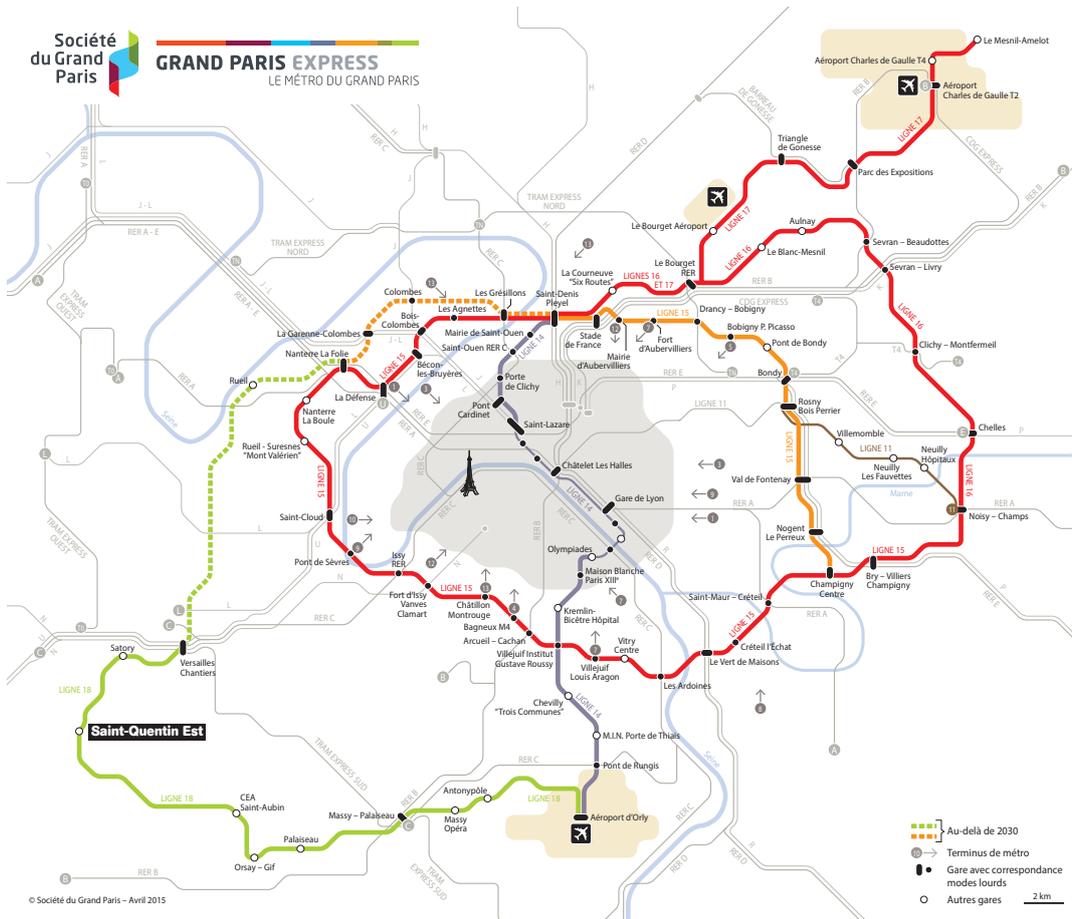
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2016V2.7.1.

# Sommaire

Introduction .....	1
1. Deux fois plus d'emplois que d'habitants dans le quartier .....	3
2. Une vie locale au nord du quartier de gare .....	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	5
3.1. Une sectorisation des principales fonctions urbaines le long de l'avenue Léon Blum .....	5
3.2. Le secteur de Villaroy et du Technocentre Renault support d'édifices plus élevés.....	6
3.3. Des densités bâties concentrées .....	6
3.4. Un quartier dont l'urbanisation a démarré à partir des années 1990 .....	7
3.5. Le développement du quartier lié à la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines .....	8
3.6. Une répartition homogène de la végétation dans le quartier .....	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 jeune et en croissance démographique .....	12
4.2. Des ménages aux revenus assez élevés et peu de ménages à bas revenus.....	13
4.3. L'essentiel des emplois dans le secteur de l'industrie à Guyancourt .....	14
4.4. Un parc social très développé tout comme la propriété occupante .....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Trajets domicile-travail : Guyancourt ville attractive dans toute l'Île-de-France .....	16
5.2. Une accessibilité facilitée en direction de grands pôles d'emploi à l'horizon 2030 .....	17
5.3. La voiture comme mode de déplacement privilégié.....	18
5.4. Des conditions d'ores et déjà favorables en termes d'accessibilité.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1. Une construction de surfaces d'activités plus soutenue que la construction de logements .....	20
6.2. Des opérations de construction de surfaces d'activités récentes peu nombreuses mais de grande taille.....	21
6.3. Un quartier dont le développement se poursuit.....	22

# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



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



## Gare : Saint-Quentin Est

Ligne 18, horizon 2024.

Gare située dans la commune de Guyancourt.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux.

Ces trois communes font partie de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

PLU intercommunal de Saint-Quentin-en-Yvelines approuvé le 23 février 2017.

Le quartier de gare fait partie du périmètre politique du CDT Versailles Grand Parc/ Saint-Quentin-en-Yvelines/ Vélizy-Villacoublay.

Une partie du territoire de Guyancourt comprenant le quartier de gare s'inscrit dans le périmètre de l'OIN 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 Saint-Quentin Est, réalisée en liaison avec les services de la ville de Guyancourt et de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

## 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 :

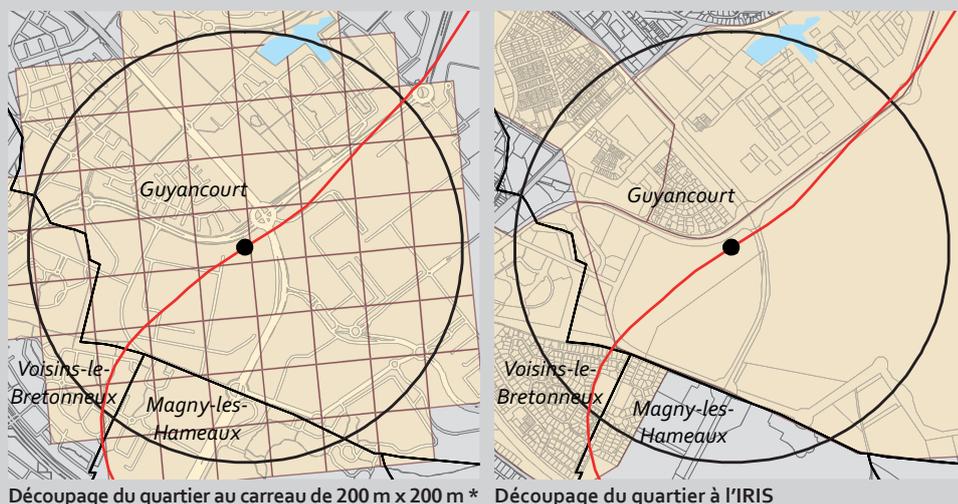
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

### 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 (Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux), seule la commune de Guyancourt 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 SAINT-QUENTIN EST

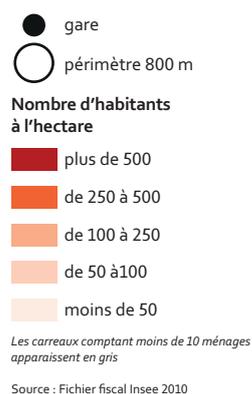


\* À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 m.

# 1. Deux fois plus d'emplois que d'habitants dans le quartier

Saint-Quentin Est se caractérise par la présence du Technocentre de Renault qui occupe pratiquement toute la moitié est du quartier de la future gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris. Cette caractéristique explique le petit nombre d'habitants observé dans le quartier (avec une densité de population moyenne de 21 habitants à l'hectare) et le nombre deux fois plus élevé d'emplois. Le taux d'emploi dans le quartier de gare est exceptionnel puisqu'on y compte 6,02 emplois par actif résidant en âge de travailler. La carte montre la localisation des tissus résidentiels, concentrés pour la plupart au nord de l'Avenue Léon Blum (RD91). Les plus fortes densités de population correspondent aux ensembles d'habitat collectifs situés de part et d'autre du jardin des Gogottes et du Lac de Villaroy au nord du quartier de gare.

## Densité de population

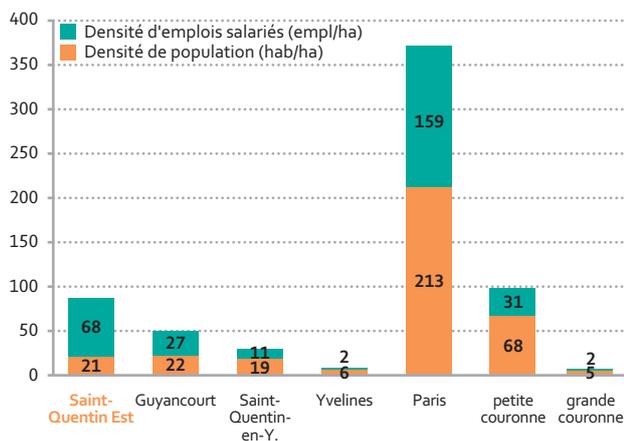


## Population et emplois dans le quartier de gare Saint-Quentin Est

Saint-Quentin Est	Population	Emplois
Quartier	5 784	13 570
2 km	28 577	27 510
4 km	84 501	73 786

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

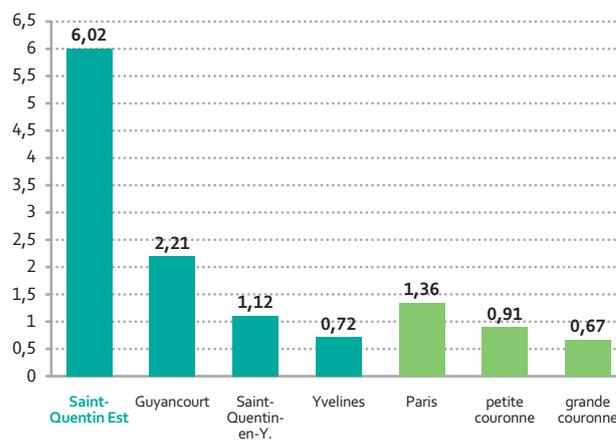
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009 et recensement 2011

## Taux d'emploi

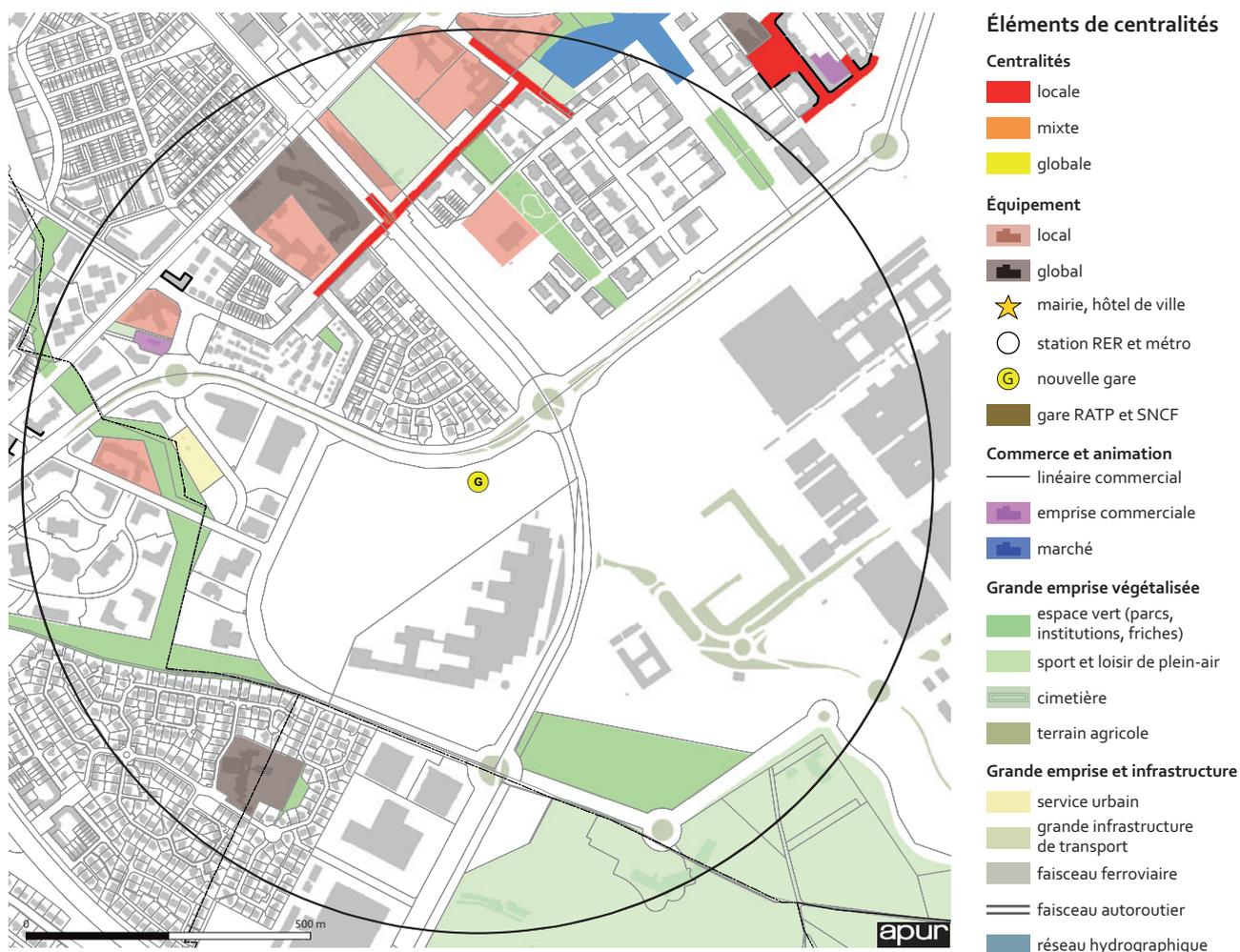
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009 et recensement 2011

## 2. Une vie locale au nord du quartier de gare

D'une manière générale, l'éloignement des infrastructures de transports en commun et la présence de vastes emprises d'activité économique contribuent à faire du quartier de gare de Saint-Quentin Est un quartier faiblement animé, à l'exception du nord-est du quartier de gare où les commerces implantés au rez-de-chaussée des rues Georges Haussmann, Philibert Delorme et autour de la place Pierre Bérégovoy constituent une centralité locale en lien avec les flux d'employés du Technocentre Renault. De même, le long des rues Viollet-le-Duc, Le Corbusier et autour du lac de Villaroy se trouvent de nombreux équipements liés à l'éducation et aux loisirs (lycée de Villaroy, école élémentaire Malet Isaac, école élémentaire Jean Mermoz, gymnase de l'aviation). Ils constituent une autre centralité locale située en marge du périmètre du quartier de gare. Enfin le Golf National situé en limite sud du quartier de gare GPE accueille des compétitions internationales. C'est aussi un site de la candidature aux Jeux olympiques de Paris 2024.



Source : Apur octobre 2016



Avenue du Golf, Guyancourt



Rue Georges Haussmann, Guyancourt

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

#### 3.1. Une sectorisation des principales fonctions urbaines le long de l'avenue Léon Blum

Le quartier de gare de Saint-Quentin Est se divise au niveau de l'avenue Léon Blum (RD91). Au sud de cette avenue, les emprises du Technocentre Renault, du Golf National et du parc d'affaires du Val Saint-Quentin sont séparées par le vaste terrain Thalès. Au nord, un secteur à vocation principalement résidentielle s'organise autour de grands éléments paysagers comme le lac artificiel de Villaroy ou le mail planté du Père Teilhard de Chardin. On y trouve par ailleurs de nombreux équipements publics liés à l'éducation et au sport, par exemple l'espace Waldeck-Rousseau, l'école maternelle Jeanne Moreau, le Lycée de Villaroy.

##### 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



Technocentre Renault, Guyancourt



Rue Jacques Ange Gabriel, Guyancourt

## 3.2. Le secteur de Villaroy et du Technocentre Renault support d'édifices plus élevés

La majorité (64 %) des bâtiments édifiés au sein du quartier de gare de Saint-Quentin Est ont des hauteurs moyennes comprises entre 7 et 15 mètres. C'est le cas de nombreux logements collectifs présents dans le quartier. Les rues Franck Lloyd Wright et André Leroi Gourhan présentent un alignement de bâtiments plus élevés (entre 15 et 25 m). Le point culminant du quartier est localisé dans le prolongement de ces voies, au cœur du Technocentre Renault.

### 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

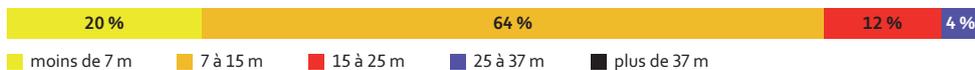
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas



Note de lecture :

Les hauteurs et les statistiques associées sont calculées à partir d'une photo aérienne de 2012 et ne prennent pas en compte l'opération mixte (logements, activités, services et commerces) qui a été livrée à l'entrée du quartier de Villaroy et qui comprend aussi un pôle multimodal de transports.

### Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare Saint-Quentin Est



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

## 3.3. Des densités bâties concentrées

Une grande part de la superficie du quartier de gare est concernée par des densités bâties faibles (inférieures à 0,5). C'est le cas notamment des vastes emprises du Technocentre Renault, du Golf National, ou encore des quartiers résidentiels pavillonnaires. Les densités les plus élevées (supérieures à 2) sont concentrées dans le secteur entre la RD91 et le lac de Villaroy autour du jardin des Gogottes.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
  - périmètre 800m
- Densité bâtie en m<sup>2</sup> 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 quartier dont l'urbanisation a démarré à partir des années 1990

Le tissu urbain du quartier de gare se structure autour des avenues de l'Europe et Léon Blum qui se croisent au carrefour giratoire de la Place de Villaroy. Les parcelles situées au sud de l'avenue Léon Blum sont vastes et découpées par des voies privées. C'est le cas pour le Technocentre Renault. Trois lotissements pavillonnaires sont implantés du côté ouest de l'avenue de l'Europe. Le quart nord-est du quartier s'organise selon une trame viaire orthogonale au sein de laquelle des parcs publics (jardin des Gogottes, lac de Villaroy, mail Pierre Teilhard de Chardin) et des sentes piétonnes trouvent leur place.



Rue Andrea Palladio, Guyancourt



Lycée Villaroy, avenue de l'Europe, Guyancourt



Rue François Mansart, Guyancourt



Rue Louis Breguet, Guyancourt



Mail Pierre Teilhard de Chardin, Guyancourt

© Christian Laure/Photothèque SOY

© Christian Laure/Photothèque SOY

### 3.5. Le développement du quartier lié à la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le SDAURP (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne) adopté par le gouvernement en 1965 a donné lieu à la création des villes nouvelles dont Saint-Quentin-en-Yvelines fait partie. Ce territoire de grande couronne, très peu urbanisé jusqu'alors, se transforme en véritable aire urbaine à partir des années 1970-80. Au sein du quartier de la future gare de Saint-Quentin Est, on observe la juxtaposition d'ensembles construits durant cette période, présentant des aspects variés. Les lotissements pavillonnaires et les ensembles de logements collectifs caractéristiques du mouvement d'architecture post-moderne sont les premiers témoins de l'urbanisation du quartier sur fond de plan de ville nouvelle.

En parallèle, une série d'équipements voit le jour comme l'école maternelle Antoine de Saint-Exupéry et le centre de loisirs Pierre Lescot. Le Golf National est inauguré à Guyancourt en 1990. Huit ans plus tard, le Technocentre de Renault vient occuper les terrains situés au sud de l'avenue Léon Blum. Il fera l'objet au cours de la décennie suivante de plusieurs extensions contribuant ainsi à lui valoir le titre de plus grand centre de recherche et développement de Renault dans le monde (2014). Depuis, le quartier de la future gare continue de se développer avec la réalisation de nouveaux logements collectifs comme ceux de la rue Victor Baltard ou de la rue Oscar Niemeyer.

#### 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

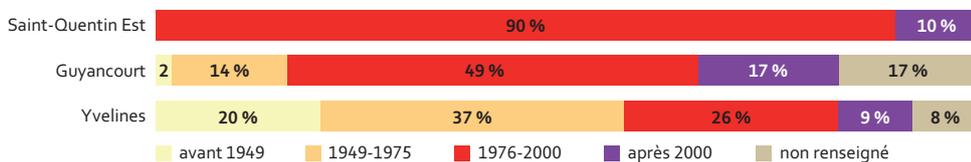
- espace vert
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



#### Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFI au 01/01/2011

### 3.6. Une répartition homogène de la végétation dans le quartier

Avec un couvert végétal de 45 %, la végétation est présente dans l'ensemble du quartier de gare, dans les parcelles publiques comme privées. Les espaces verts publics du mail planté du Père Teilhard de Chardin et du jardin des Gogottes créent des continuités végétales et piétonnières qui assurent des connexions entre les différents points du quartier. Le Technocentre Renault abrite une zone boisée, dont les arbres se distinguent par leur grande hauteur. Plusieurs rues (rues Jacques Ange Gabriel, Ernest Lavis, Franck Lloyd Wright et André Leroi Gourhan notamment) présentent des alignements d'arbres qui contribuent à renforcer la présence de végétation dans le quartier à proximité du Lac artificiel de Villaroy. À l'échelle de l'agglomération, 60 % des espaces sont des espaces verts, forestiers ou agricoles.

#### Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

#### Les hauteurs de la végétation en mètres

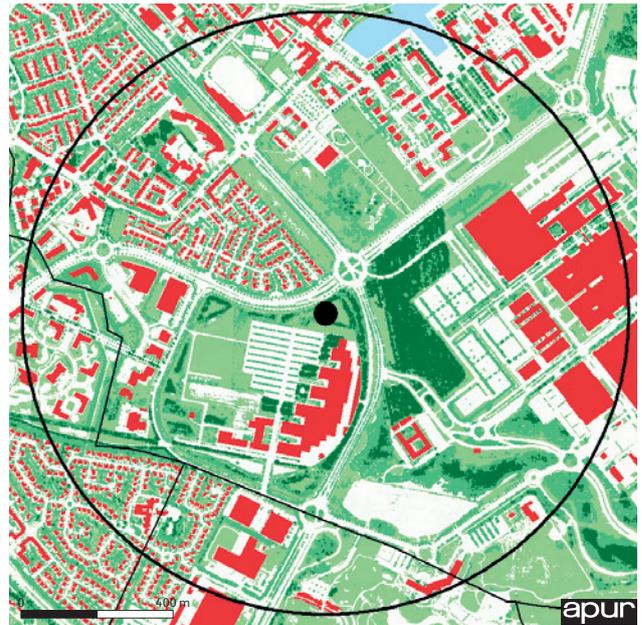
moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

bâtiments

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



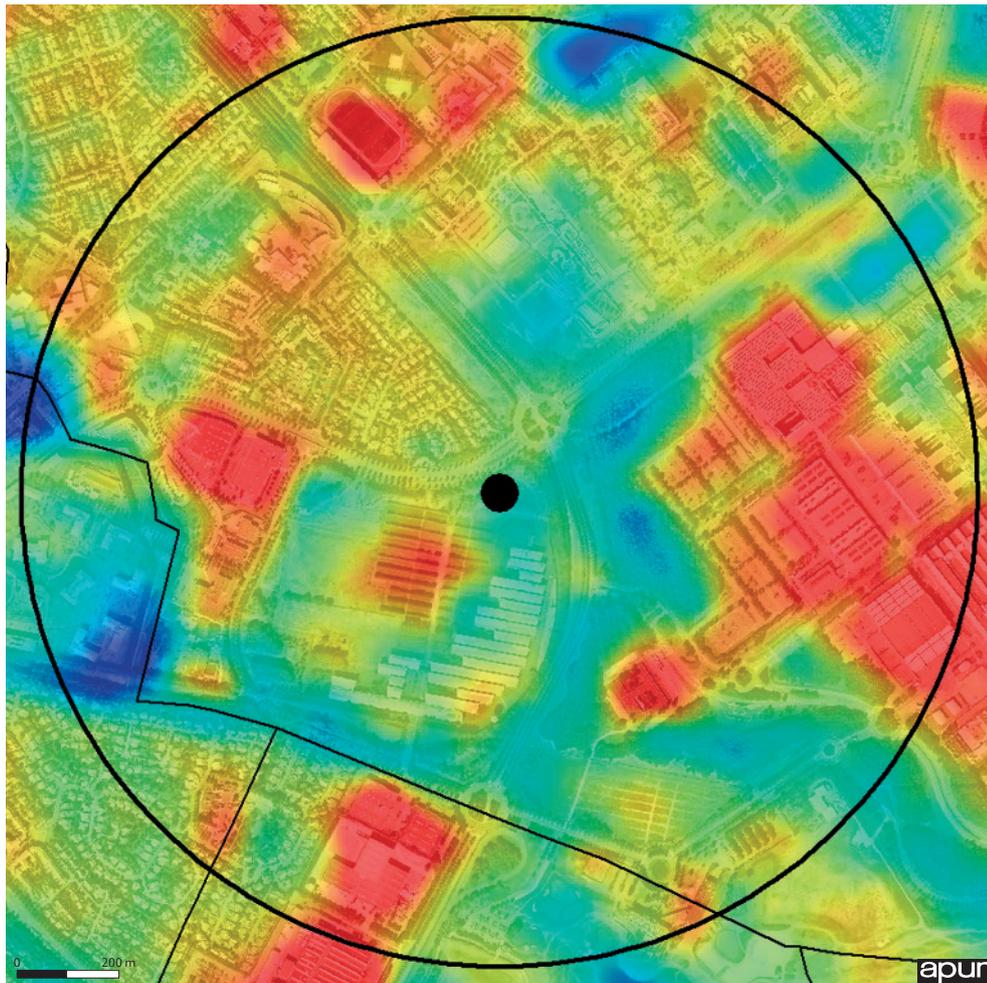
Lac de Villaroy, Guyancourt



Mail Pierre Teilhard de Chardin, Guyancourt

### 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 dans le quartier. Ces derniers sont repérables au-dessus des principales emprises d'industrie et d'activité situées à l'ouest de l'avenue de l'Europe, de la rue Georges Guynemer ou encore du Technocentre Renault. Ces équipements ont investi une surface importante en rendant les sols moins perméables. En cela, le rafraîchissement naturel de l'air est contrarié. Pour les mêmes raisons, les terrains de sport de plein air comme celui du Gymnase de l'aviation sont concernés par des températures très élevées en été. À l'inverse, les grands espaces boisés du Technocentre ou le lac de Villaroy jouent un rôle de régulateur thermique à l'échelle du quartier.



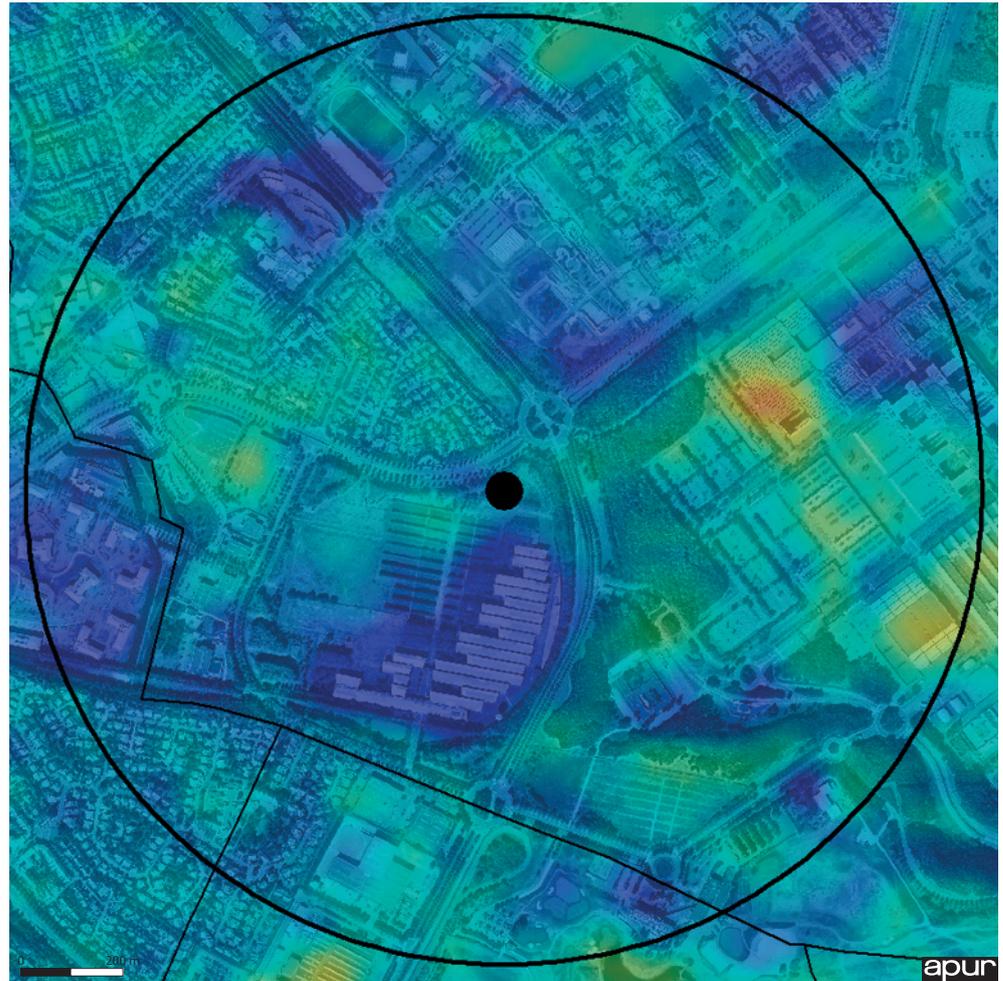
Des relevés thermographiques d'hiver permettent d'identifier quelques bâtiments mal isolés repérables par des déperditions de chaleur. Ici encore, le Technocentre Renault est concerné, tout comme certains bâtiments d'activité.

Ces données permettent d'ores et déjà de repérer les points forts et faibles du quartier de gare sous l'angle des données thermiques et d'amorcer une première réflexion concernant les enjeux liés à la transition énergétique dans le quartier de gare.

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



Source : LANDSAT 2012



## 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

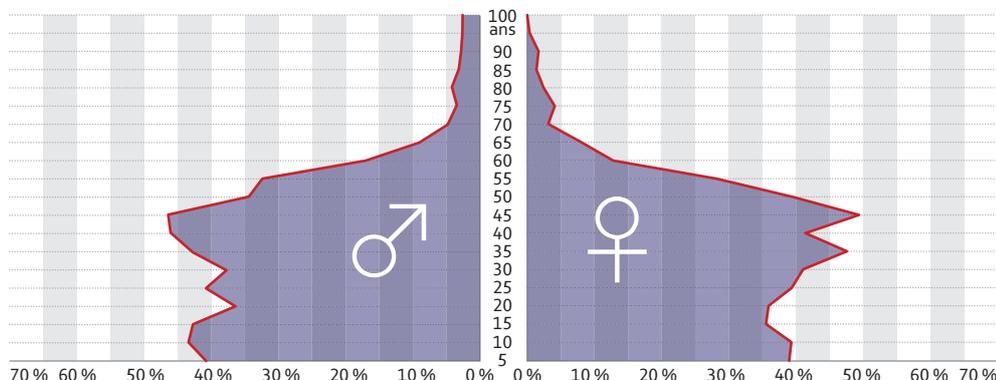
### 4.1. Un quartier jeune et en croissance démographique

Le quartier de Saint-Quentin Est regroupe moins de 6 000 habitants mais la population a augmenté ces dernières années (+ 9 % entre 1999-2011), notamment du fait des nouvelles opérations qui bordent le mail du Père Theilard de Chardin au nord. Le profil socio-économique des habitants du quartier de gare se distingue de celui du département et de la petite couronne : les jeunes de moins de 18 ans sont nombreux (29 % de la population) et les actifs (au lieu de résidence) se répartissent à part sensiblement égales entre cadres/employés et ouvriers et professions intermédiaires. Du fait de la présence du Technocentre de Renault, le taux d'emploi dans le quartier est exceptionnel (4,67 emplois par actifs résident).

	Quartier gare Saint-Quentin Est	Guyancourt	St-Quentin-en-Y.	Yvelines	Paris	petite couronne	grande couronne
Nombre d'habitants	5 784	28 245	226 463	1 423 217	2 173 491	4 426 512	5 187 061
Évolution de la population 1999-2011	+ 9,2 %	+ 12,7 %	+ 1,0 %	+ 4,4 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %	+ 7,7 %
Part des moins de 18 ans	28,9 %	27,0 %	26,6 %	24,9 %	18,9 %	25,1 %	25,5 %
Part des plus de 65 ans	4,0 %	5,8 %	9,1 %	12,9 %	14,8 %	12,2 %	11,9 %
Nombre d'emplois salariés	13 570	35 198	134 515	504 287	1 679 557	2 028 148	1 717 953
Cadres	35,9 %	28,6 %	25,8 %	29,3 %	43,1 %	24,7 %	21 %
Employés et ouvriers	32,2 %	38,2 %	42,5 %	38,7 %	28,4 %	45,3 %	46,1 %
Taux d'emploi	6,02	2,22	1,12	0,72	1,36	0,91	0,67
Ménages à bas revenus	8,9 %	11,3 %	13,1 %	11,1 %	18,3 %	19,7 %	14 %
Chômage	7,3 %	8,6 %	9,4 %	9,9 %	11,4 %	13,1 %	10,4 %

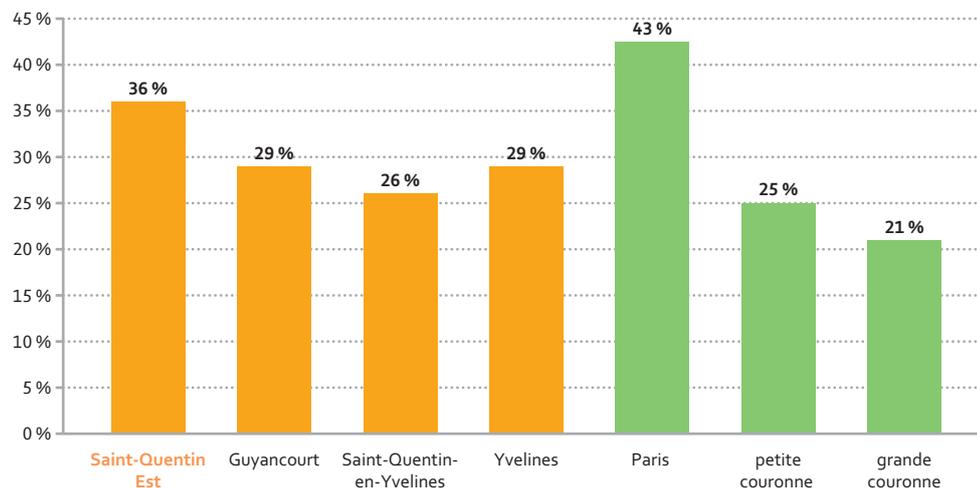
Sources : Insee recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011, Insee CLAP 2009

#### Pyramide des âges dans le quartier de gare Saint-Quentin Est (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

#### Part des cadres dans la population active

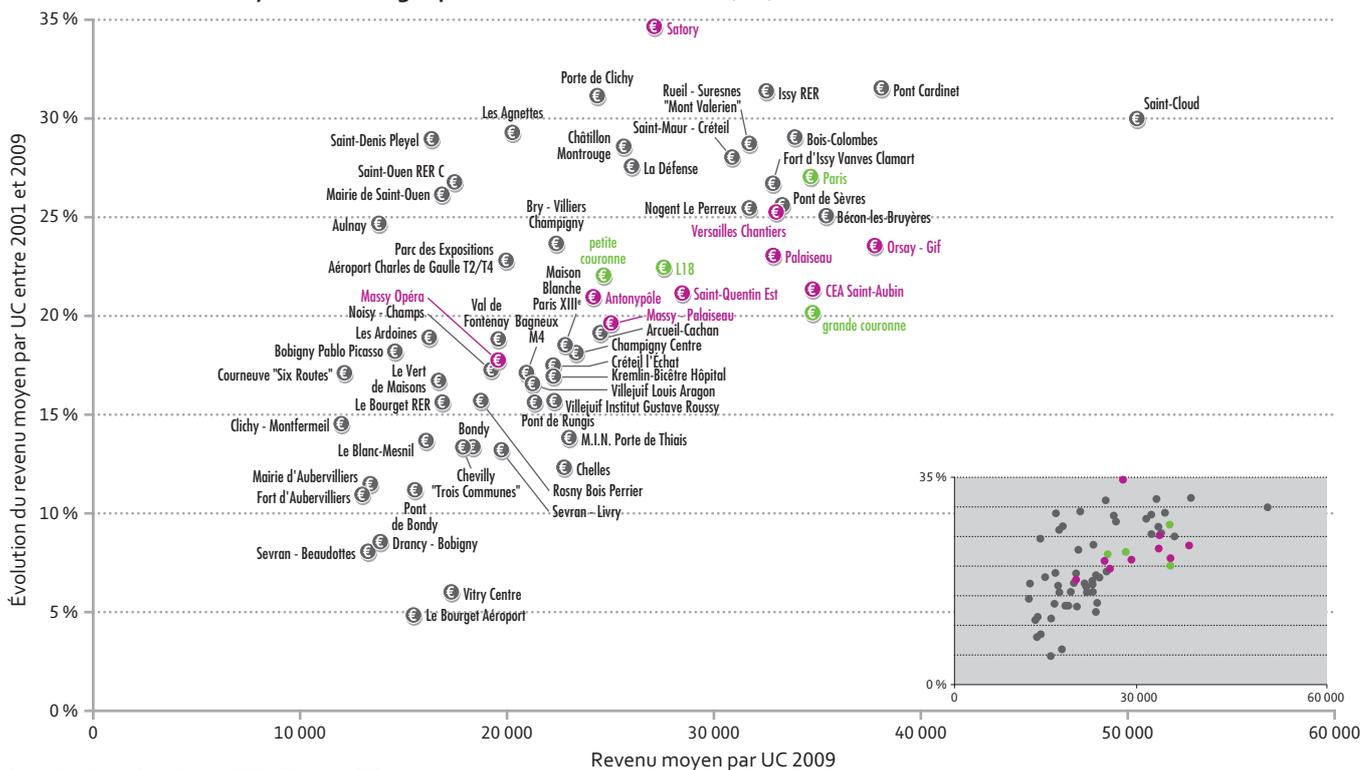


Source : Insee Recensement 2011

## 4.2. Des ménages aux revenus assez élevés et peu de ménages à bas revenus

Le revenu moyen des ménages du quartier de gare de Saint-Quentin Est s'élève à 28 500 euros par an et par unité de consommation, en progression de 21 % entre 2001 et 2009. C'est un niveau de revenu supérieur à celui observée dans la commune de Guyancourt, de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et en moyenne en petite couronne (24 800 € et par an et par UC dans les trois cas). À l'image de ce que l'on observe dans la commune de Guyancourt ou dans les Yvelines, la part des ménages pauvres dans le quartier de gare est limitée: 9 % des ménages sont sous le seuil de bas revenus contre 14 % en grande couronne.

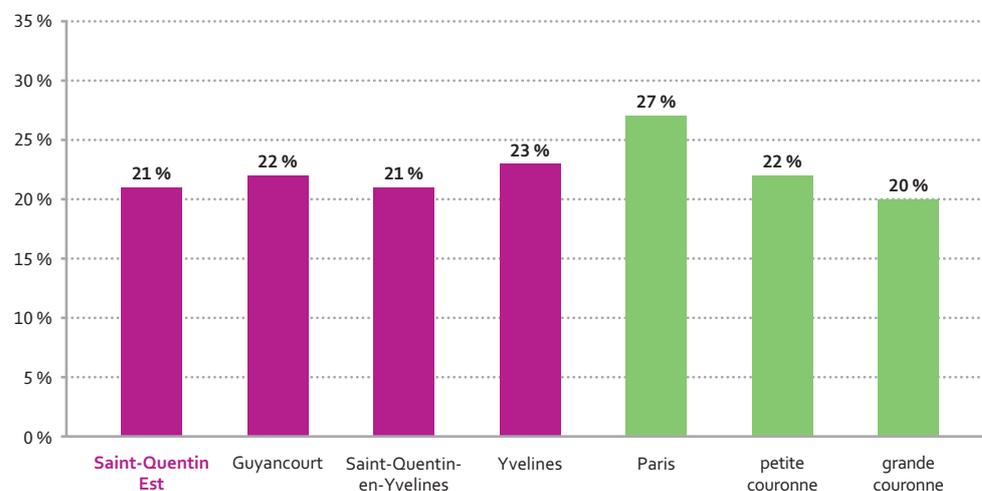
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

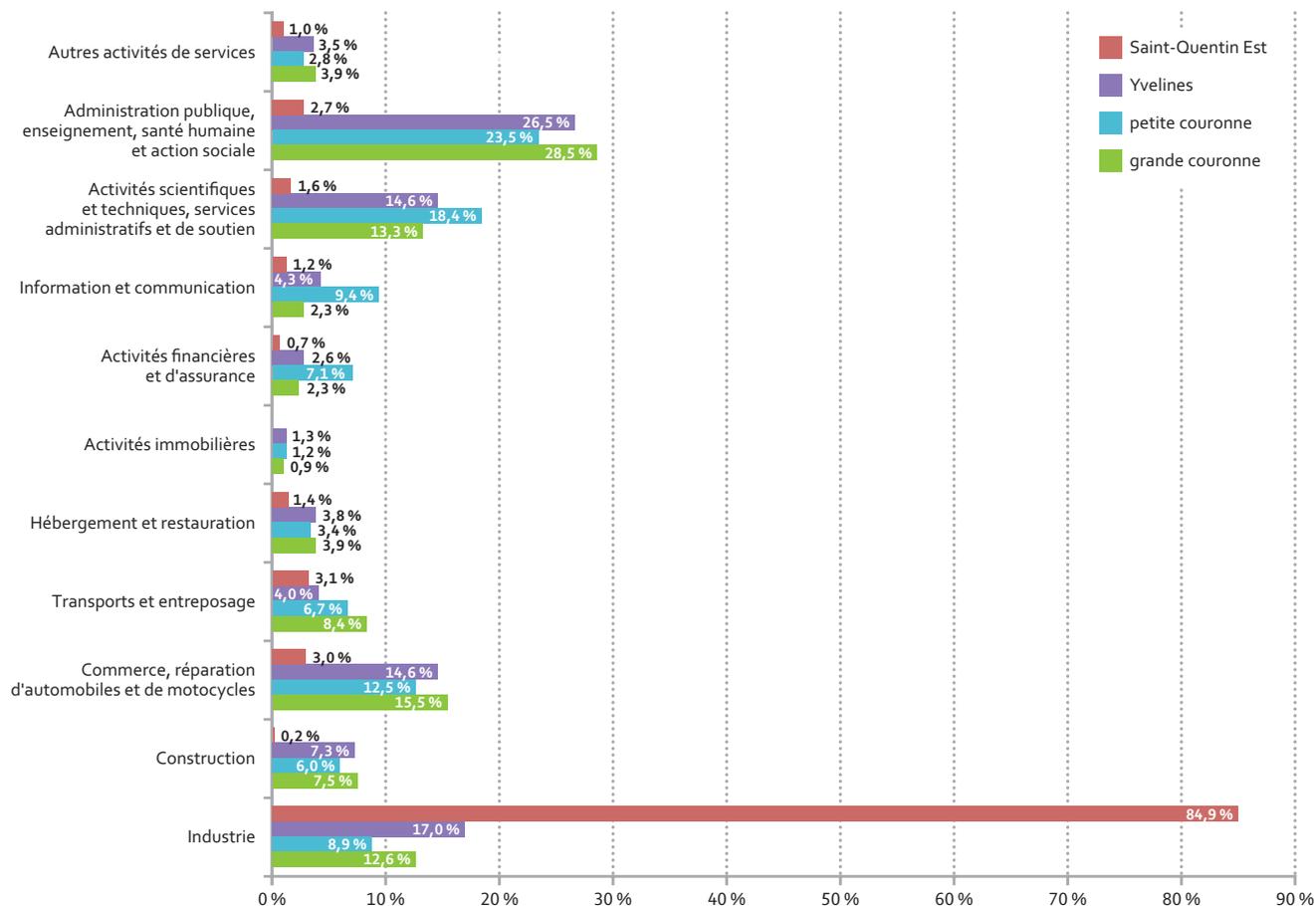


Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

### 4.3. L'essentiel des emplois dans le secteur de l'industrie à Guyancourt

Le Technocentre Renault, qui occupe une importante surface au sud-est du quartier de gare, explique une proportion exceptionnelle d'emplois associés au secteur industriel au sein du quartier de gare : 85 % contre 12,6 % dans le reste de la grande couronne. Le groupe de construction automobile Renault est donc le fer de lance du quartier puisqu'il emploie près de 12 000 salariés. L'ingénierie constitue la pièce maîtresse des activités du Technocentre colorant les catégories socio-professionnelles des actifs en poste dans le quartier d'une forte dominante « cadres » et « professions intermédiaires » (respectivement 49 % et 35 % des emplois vs 38 % et 26 % en moyenne sur la ligne).

Les emplois par secteur d'activité dans le quartier de Saint-Quentin Est

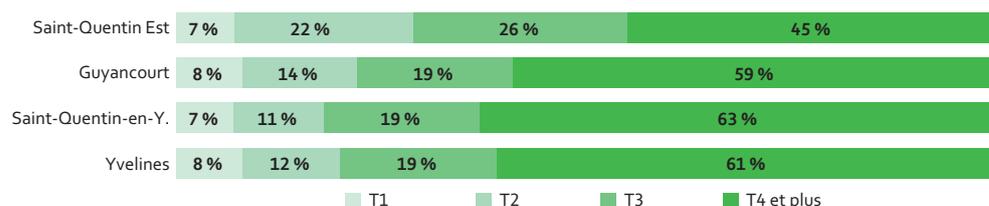


Source : Insee CLAP 2012

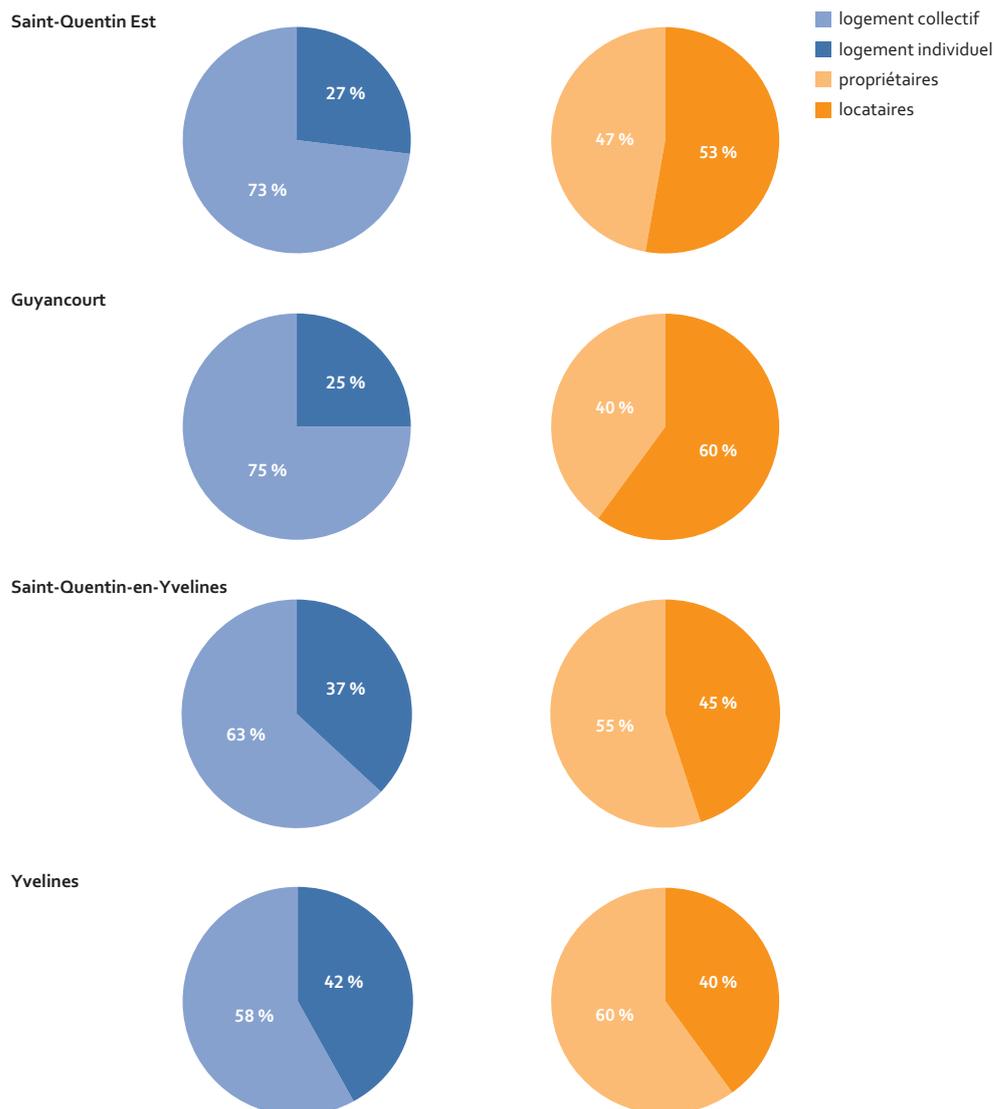
## 4.4. Un parc social très développé tout comme la propriété occupante

Le quartier de Saint-Quentin Est regroupe plus de 1 800 logements, qui prennent la forme d'habitat collectif en majorité (73 %) et de plusieurs lotissements pavillonnaires. Ce parc constitue une offre diversifiée en termes de taille de logements (29 % de petits logements T1 ou T2, 26 % de T3 et 45 % de grands logements contre près de 60 % dans la commune de Guyancourt). Situé aux franges de l'agglomération parisienne, près de la moitié des ménages du quartier sont propriétaires de leur logement, soit un niveau intermédiaire entre la commune de Guyancourt (40 %) et le département des Yvelines (60 %). Enfin, le parc social est d'ores et déjà très développé puisque près de 40 % des logements sont des logements locatifs sociaux dans le périmètre de 800 mètres autour de la future gare de la ligne 18, à l'image de la commune de Guyancourt, qui compte 53 % de logements sociaux selon l'inventaire SRU du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

### Répartition des types de logements



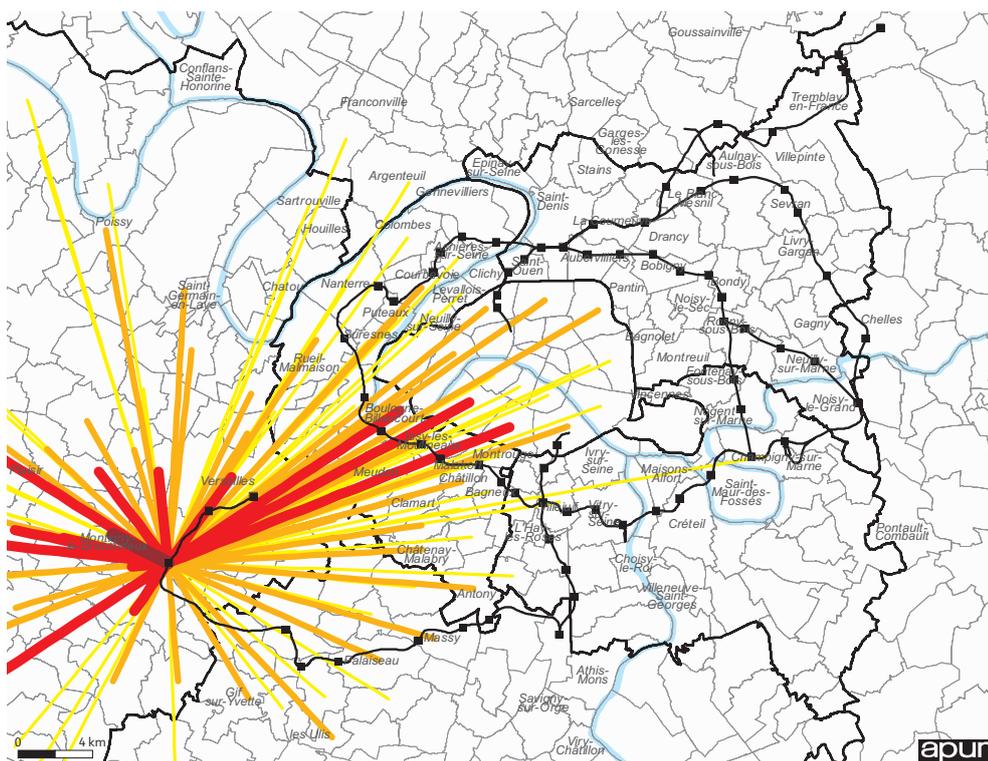
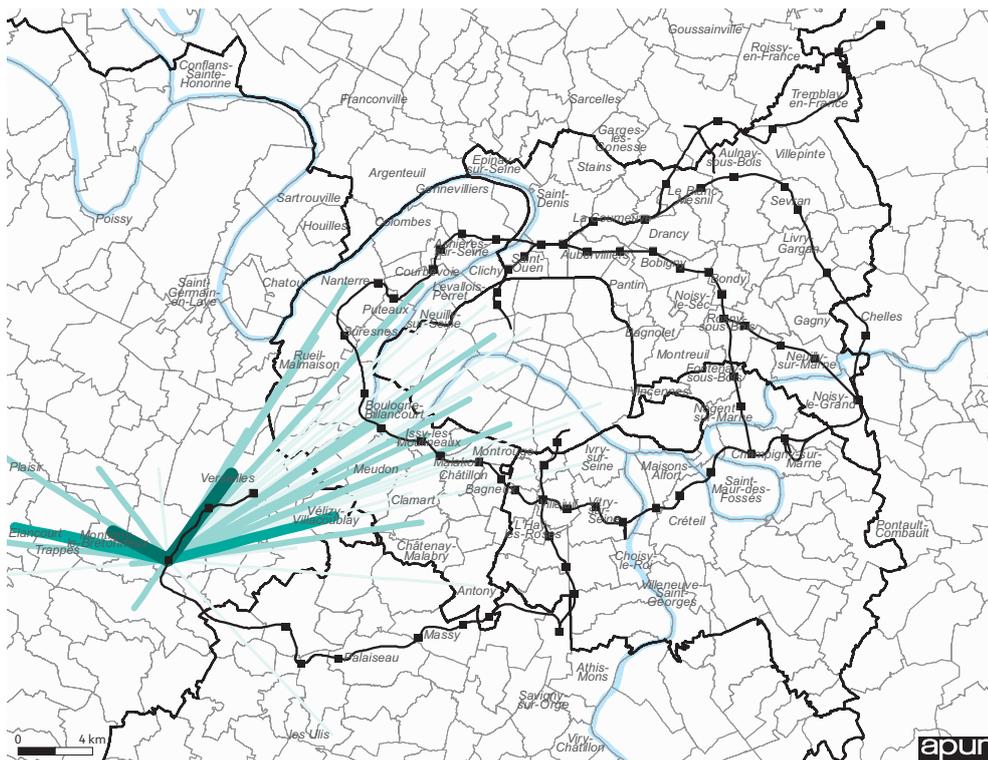
### Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation



# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Trajets domicile-travail : Guyancourt ville attractive dans toute l'Ile-de-France

Les trois-quarts des Guyancourtois se rendent travailler hors de leur commune de résidence. Versailles et Montigny-le-Bretonneux sont les principales destinations en termes d'emploi. Considérant le nombre élevé d'emplois spécialisés au sein de la commune, notamment dans l'industrie, Guyancourt attire des actifs de villes voisines et plus lointaines dans toute l'Ile-de-France et notamment en métropole, depuis Paris ou Boulogne-Billancourt par exemple. À ce titre, la desserte en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines par la ligne C du RER peut expliquer une partie des trajets domicile-travail observés sur la carte ci-contre.



3 709 actifs travaillent et résident à Guyancourt soit 25 % de l'ensemble de la population active de la commune. Cette information n'est pas représentée sur les cartes ci-contre.

## 5.2. Une accessibilité facilitée en direction de grands pôles d'emploi à l'horizon 2030

Du fait de la distance et du nombre réduit de points d'accès aux infrastructures existantes, un trajet effectué aujourd'hui en 45 minutes en transports en commun à partir de l'emplacement de la future gare ne permet qu'une accessibilité limitée à des territoires souvent éloignés de la Métropole et de pôles d'emplois majeurs. En 2030, un trajet de la même durée permettra une liaison avec le centre de Paris, la Défense, Orly et Rungis et plus généralement à de nombreux territoires principalement situés dans le quart sud-ouest de la Métropole et au-delà.

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

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

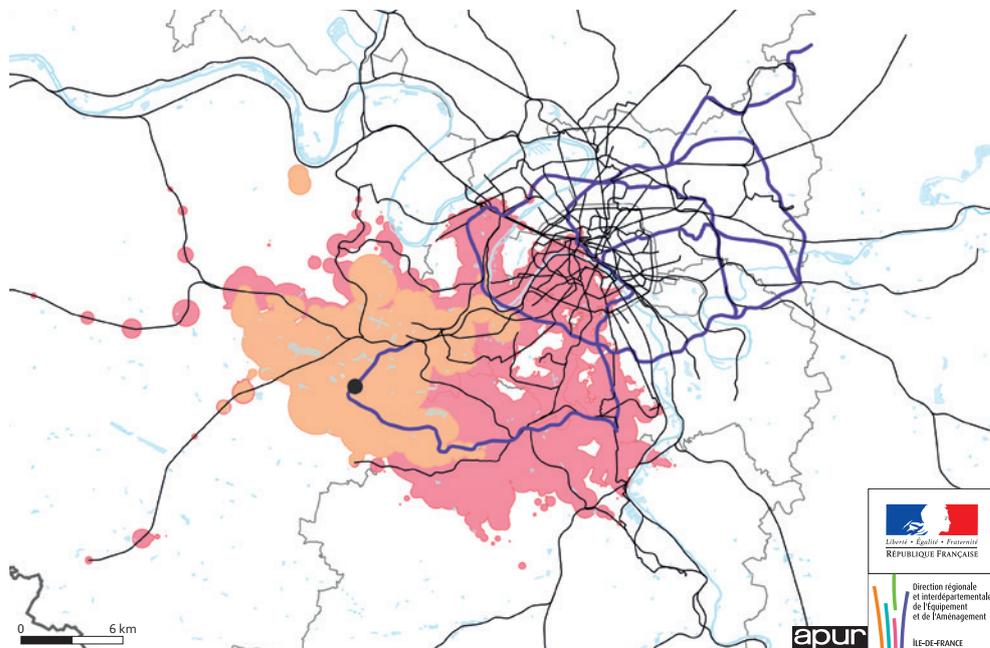
### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

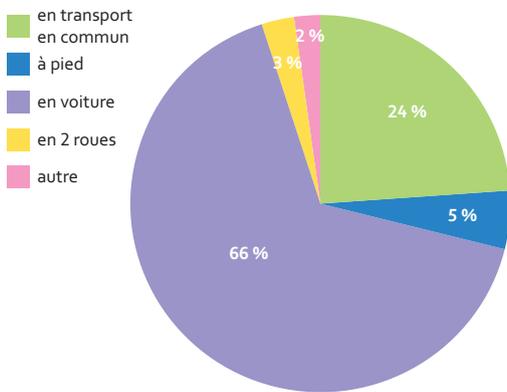
Évolution de l'accessibilité depuis la gare Saint-Quentin Est pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :  
 Territoire : + 155 %  
 Emplois : + 673 %



### 5.3. La voiture comme mode de déplacement privilégié

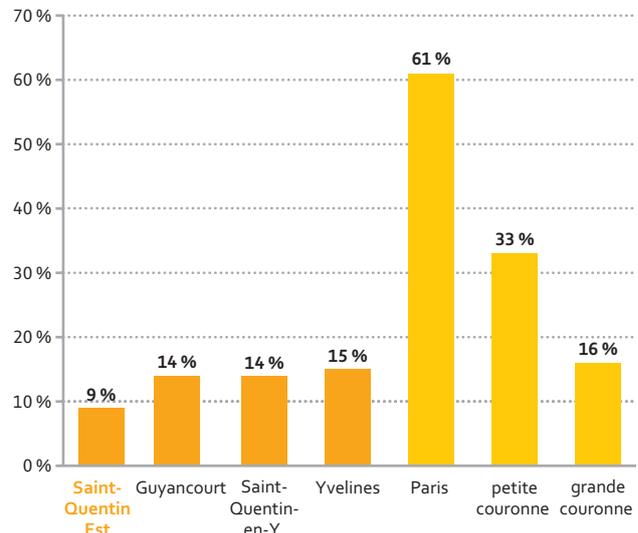
La majorité (66 %) des déplacements domicile-travail des actifs résidant du quartier de gare s'effectue en voiture, contre moins d'un quart (24 %) seulement en transports en commun. La part des ménages ne possédant pas de voiture dans le quartier de gare est faible, comme en témoignent les chiffres pour la commune de Guyancourt et le département des Yvelines qui ne dépassent pas les 15 %. L'automobile est donc le mode de déplacement privilégié dans le secteur.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee recensement 2011

### 5.4. Des conditions d'ores et déjà favorables en termes d'accessibilité

Située au niveau du rond-point de la place de Villaroy, la future gare de Saint-Quentin Est est placée idéalement pour en permettre un accès piéton facilité depuis l'ensemble du quartier, d'autant que la trame viaire se distribue de manière hiérarchique entre quatre axes majeurs (avenues de l'Europe et Léon Blum) puis s'organise au sein des secteurs d'activités ou résidentiels. L'accessibilité au quartier depuis la gare se révèle ainsi bonne puisque la majeure partie du quartier de gare est accessible via un parcours à pied de 1 000 m en suivant la trame viaire existante, soit 15 minutes à pied environ, à l'exception des extrémités sud, le golf à l'est et le petit quartier de la Bretonnière à l'est. Cette bonne accessibilité piétonne théorique aurait pu se révéler limitée à 500 m, en raison du faible nombre d'entrées aux différents secteurs du quartier, à l'image par exemple du secteur résidentiel de l'Europe, accessible en voiture la plus rapidement par la rue de l'Écosse et ceint par un mur de clôture. Une percée destinée aux piétons sur l'avenue Léon Blum et à proximité de la

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

place de Villaroy facilite l'accès au quartier par le clos Adrienne Bolland. De même, une nouvelle voie depuis l'avenue de l'Europe a été récemment ouverte pour desservir les opérations récentes du quartier de Villaroy autour du mail Pierre Teilhard de Chardin.

Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, les aménagements cyclables sont partiellement réalisés sur les axes principaux facilitant le rabattement vers la gare. En effet, sur l'avenue de l'Europe, la section en direction du sud et de Voisins-le-Bretonneux n'est pas dotée d'une piste cyclable. Au sein des secteurs urbanisés entre ces voies principales, les aménagements cyclables sont variables mais pas toujours nécessaires pour permettre un usage plutôt sécurisé du vélo. Si l'on trouve par exemple des pistes cyclables dans le quartier de Villaroy, l'absence de celles-ci dans la partie résidentielle de l'Europe n'est pas fatalement préjudiciable, vu le caractère apaisé de la circulation automobile.

Le réseau de bus assure la desserte du quartier actuellement, en site propre le long de l'avenue de l'Europe (lignes 460, 464) et au sein du quartier de Villaroy via les rues Le Corbusier et Frank Lloyd Wright notamment (lignes 467, 468 par exemple). Cet axe relie ainsi le centre de Saint-Quentin-en-Yvelines (gare RER et Transilien) et Voisins-le-Bretonneux au sud et les fréquences de passage à l'heure de pointe apparaissent assez élevées (10 à 20 bus par heure et par sens). L'avenue Léon Blum ne constitue quant à elle pas un support dense de desserte en bus, le Technocentre Renault étant plutôt contourné pour pouvoir aussi desservir le Golf National.

### 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)

Source : 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 construction de surfaces d'activités plus soutenue que la construction de logements

Les secteurs résidentiels étant peu étendus dans le quartier de gare de Saint-Quentin Est, le nombre de logements autorisés à la construction n'y est que de 18 logements en moyenne par an entre 2000 et 2013. La quasi-totalité des opérations ont été autorisées en 2011 et correspondent aux ensembles de logements situés le long du Mail du Père Teilhard de Chardin au nord du quartier. Les surfaces d'activités autorisées à la construction entre 2000 et 2013 sont plus importantes que les surfaces de logements et atteignent 92 000 m<sup>2</sup>. Il s'agit pour l'essentiel de surfaces tertiaires. Les autres surfaces correspondent à des activités industrielles (6 %) et des entrepôts (6 %).

Construction (2000-2013)	Saint-Quentin Est	Guyancourt
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	21 680	181 771
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	18	168
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	28	172
Taux de construction	4 %	8 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	92 193	353 017

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.

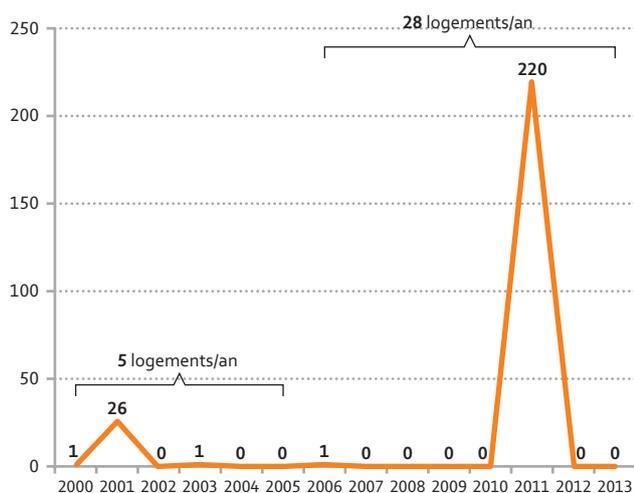
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Saint-Quentin Est (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

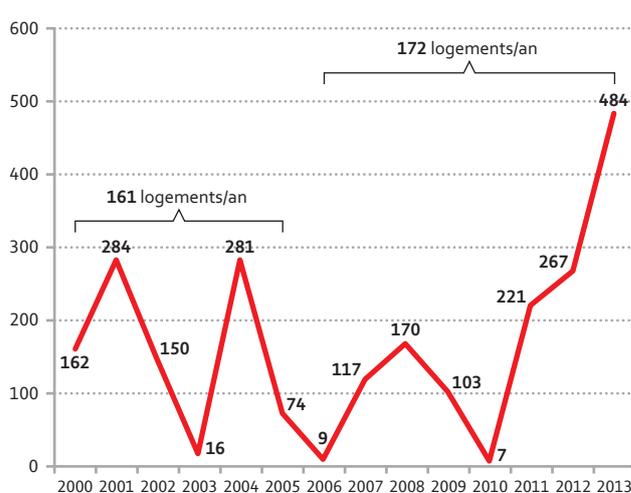
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier de Saint-Quentin Est



Source : DRIEA, SITADEL 2015

##### Commune de Guyancourt



Source : DRIEA, SITADEL 2015

## 6.2. Des opérations de construction de surfaces d'activités récentes peu nombreuses mais de grande taille

La carte des permis de construire concernant le logement montre une concentration des opérations au nord de l'avenue Léon Blum et dans le lotissement pavillonnaire situé au sud-est en marge du périmètre du quartier de gare. Les permis portant sur la création de nouvelles surfaces d'activités sont quant à eux plutôt dans la partie sud du quartier, dans les terrains occupés par le Techno-centre, la Snecma, ou dans le parc de bureaux du Val Saint-Quentin en limite ouest du quartier.

### Logements autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

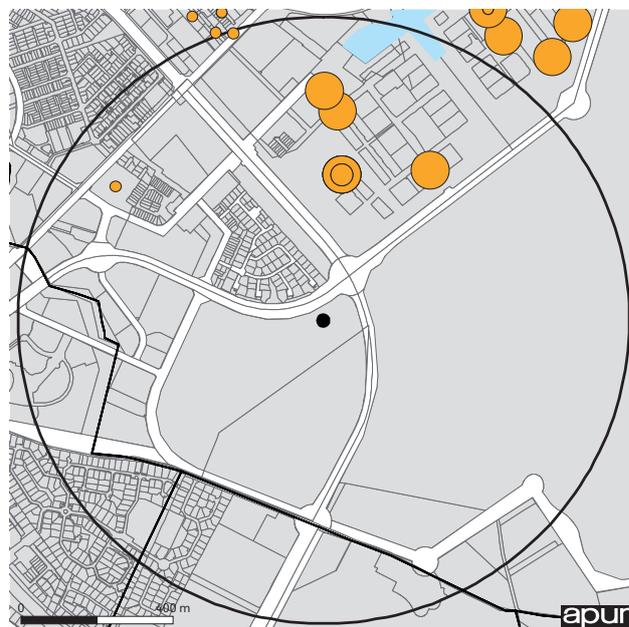
#### m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2013

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> 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.



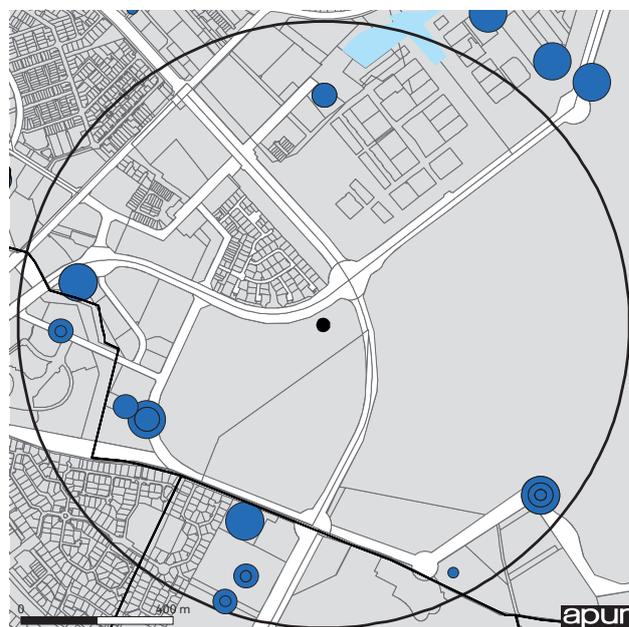
### Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

#### m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013



## 6.3. Un quartier dont le développement se poursuit

La ZAC de Villaroy, dont le périmètre concerne pour près d'un tiers le secteur du quartier de gare de Saint-Quentin Est, témoigne de la volonté d'inscrire le développement de Guyancourt dans des enjeux contemporains. La réalisation de nouveaux logements en continuité avec les parties urbanisées datant de la construction de la ville nouvelle contribue à diversifier l'offre au sein de la ville. Autour de la future gare, un vaste secteur est à l'étude, centré autour de la future gare et de l'ancienne emprise du groupe Thalès. Le secteur concerne par ailleurs les franges du Technocentre Renault, la reconversion du terrain de l'ex-IFCA (Institut de Formation des Chambres d'Agriculture) en centre de formation automobile situé au nord-est en dehors du périmètre du quartier de gare, ainsi que le secteur de Villaroy, à dominante résidentielle.



### Secteurs d'aménagement

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

Source : Apur septembre 2016

### Éléments des opérations d'aménagement

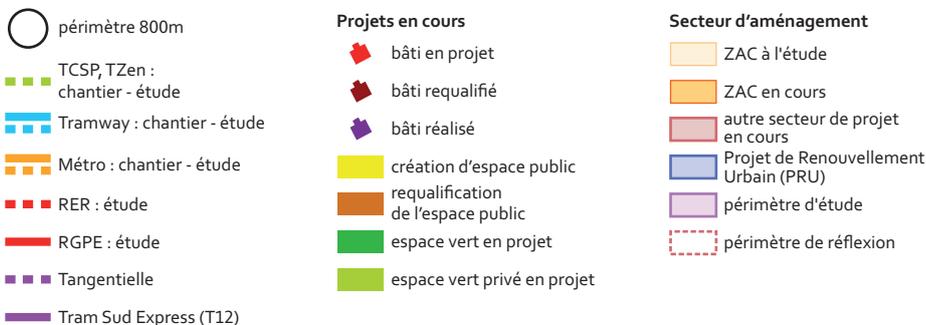
	ZAC de Villaroy	ZAC de Villaroy Est	ZAC Satory Ouest	ZAC La remise
Commune	Guyancourt	Guyancourt	Versailles	Voisins-le-Bretonneux
Date d'achèvement (prévision)	2017		2035	2040
Nombre de logements (estimation)	<b>2 388</b>		<b>4 000 à 5 000</b>	<b>550</b>
Logement (m <sup>2</sup> ) (estimation)				38 000
dont logements sociaux (m <sup>2</sup> ) (estimation)				
Bureaux (m <sup>2</sup> ) (estimation)			80 000	
Activités (m <sup>2</sup> ) (estimation)	36 880	450 000	120 000	2 400
Équipements (m <sup>2</sup> ) (estimation)	104 000		30 000	15 400
Commerces (m <sup>2</sup> ) (estimation)	7 400		10 000 à 15 000	2 400
Surface totale (m <sup>2</sup> )				
Maîtrise d'ouvrage	CASQY	Renault	EPAPS	
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur			Jean-Pierre Pranolas-Descours	

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, février 2017

D'autres quartiers de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines sont concernés par des projets urbains dont le montage prend la forme de ZAC. C'est le cas à Voisins-le-Bretonneux avec la ZAC de la Remise, actuellement en cours de réalisation, dont la programmation consacre une part importante des surfaces à la création de logements. L'ensemble de ces projets est à mettre en lien avec la mise en place du CDT Versailles Grand Parc/Saint-Quentin-en-Yvelines/Vélizy-Villacoublay. La mise en service de la ligne 18 du réseau Grand Paris Express à terme reliera le quartier de gare aux futurs pôles d'emploi et d'activité des plateaux de Saclay et de Satory en quelques minutes ainsi que les différents quartiers de l'agglomération. Le quartier de gare de Saint-Quentin Est sera donc partie intégrante d'un système urbain généré à grande échelle. Des réflexions sont en cours pour prolonger la T13 Express depuis Saint-Cyr jusqu'à la gare GPE de Saint-Quentin Est.



### 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
<b>1 – Densités</b>		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 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
<b>3 – Cadre urbain et paysager</b>		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	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 <sup>2</sup> pour chauffer 100 m <sup>2</sup>	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
<b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b>		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee recensement 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 <sup>er</sup> 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
<b>5 – Mobilité et espaces publics</b>		
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
<b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>		
Construction	Surface en m <sup>2</sup> et nb. de logements — permis autorisés	SITADEL 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 Saint-Quentin Est - 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 Saint-Quentin Est fait partie.