

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Versailles Chantiers 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

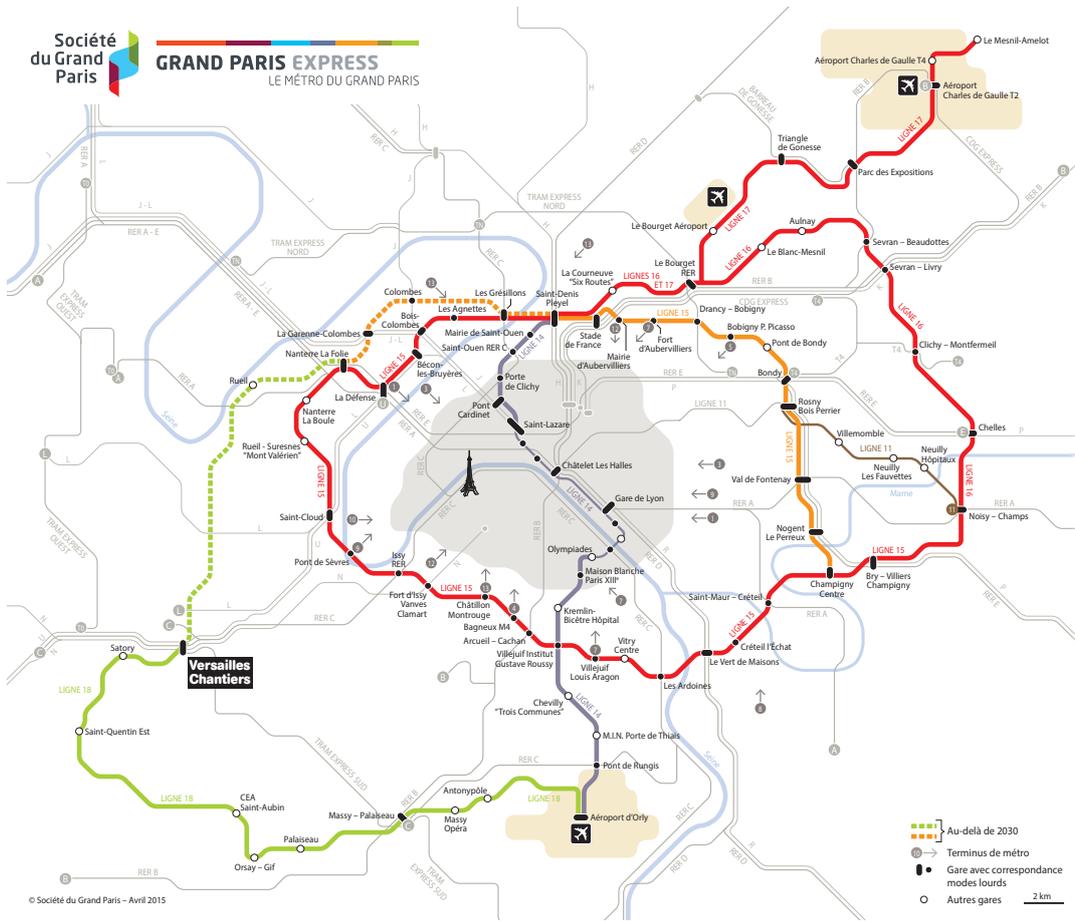
www.apur.org

2016V2.7.1.

Sommaire

Introduction	1
1. Des densités de population proches de la moyenne de la petite couronne	3
2. De la gare des Chantiers au château : des centralités fortes d'échelle locale et globale	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier mixte intégrant de nombreux équipements	5
3.2. Des bâtiments plus élevés le long des grands axes et autour du château	6
3.3. Des densités bâties élevées en dehors des grandes emprises d'équipements	6
3.4. Un tissu urbain marqué par les voies royales et le chemin de fer	7
3.5. Une urbanisation historique autour du château	8
3.6. Un cadre végétal marqué par la forêt domaniale de Versailles et les avenues royales plantées	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 en croissance avec une prédominance d'actifs cadres	12
4.2. Des ménages aux revenus élevés et en progression	13
4.3. Une part significative des emplois dans le secteur public	14
4.4. Un parc de logements collectifs diversifié	15
5. La mobilité et les espaces publics	16
5.1. Trajets domicile-travail : un lien étroit avec le reste de la métropole	16
5.2. Accessibilité horizon 2030 : un gain de confort et de nouvelles alternatives pour les déplacements en Métropole et en ouest francilien	17
5.3. Un usage des transports en commun dominante pour les déplacements domicile-travail	18
5.4. Une très bonne accessibilité du quartier, renforcée par la future gare	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de construction de logement et d'activités modéré	20
6.2. Une mixité fonctionnelle renforcée par les nouvelles opérations	21
6.3. Des projets pour aménager de nouvelles connexions entre Versailles et les territoires voisins	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Versailles Chantiers

Ligne 18, horizon 2024.

Gare (800 m autour de la gare) situé sur la commune de Versailles.

Quartier de gare situé à Versailles et à Buc.

Versailles fait partie de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc.

PLU de Versailles approuvé le 24 novembre 2011 et modifié le 17 décembre 2015.

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 Versailles 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 Versailles Chantiers, réalisée en liaison avec les services de la ville de Versailles.

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.

Le quartier de gare de Versailles Chantiers étant géographiquement localisé sur la seule commune de Versailles, cette dernière fournit l'ensemble des données démographiques, socio-économiques ainsi que les informations liées au logement et à la construction pour la présente monographie.

EXEMPLE DU QUARTIER DE VERSAILLES CHANTIERS



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

1. Des densités de population proches de la moyenne de la petite couronne

17 400 personnes résident dans le quartier de gare RGPE de Versailles Chantiers, ce qui en fait le deuxième quartier de gare le plus peuplé de la ligne 18. Les densités de population (63 habitants à l'ha) et d'emploi (45 emplois à l'ha) y sont élevées en comparaison avec celles observées à l'échelle de l'ensemble de la commune de Versailles ou du département des Yvelines. Elles s'apparentent aux densités moyennes de la petite couronne. Ce quartier de Versailles se distingue aussi par un fort taux d'emploi (par actifs résidant en âge de travailler). Les habitants sont regroupés dans large moitié nord du quartier et les plus fortes densités s'observent à l'est de la gare, autour des ensembles d'habitat collectif de la rue Jean Mermoz.

Densité de population

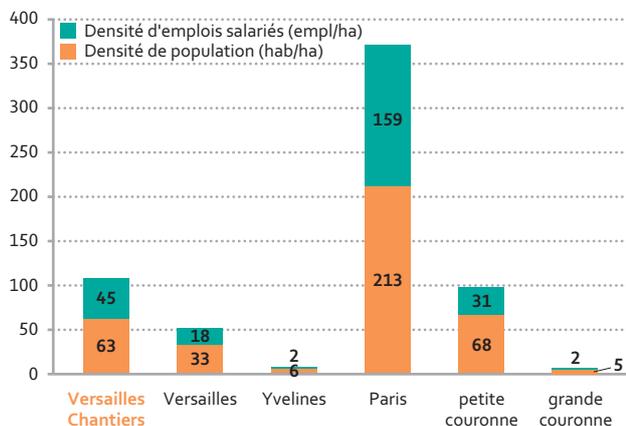


Population et emplois dans le quartier de gare Versailles Chantiers

Quartier gare GPE Versailles Chantiers	Population	Emplois
Quartier	17 399	9 064
2 km	73 085	48 291
4 km	161 968	115 376

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

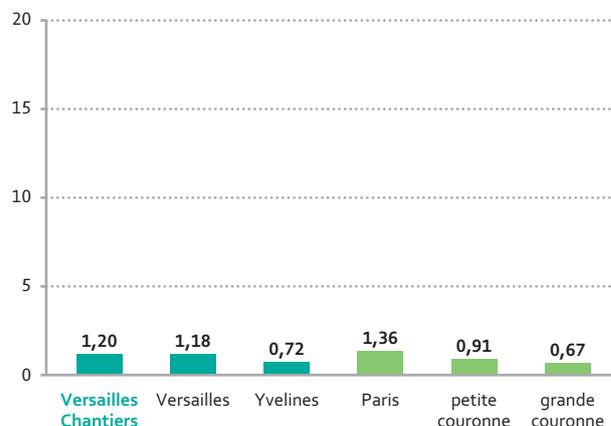
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009 et recensement 2011

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

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



Sources : Insee CLAP 2009 et recensement 2011

2. De la gare des Chantiers au château : des centralités fortes d'échelle locale et globale

Le château de Versailles, situé au nord-est, légèrement en dehors du périmètre du quartier de gare, constitue une centralité dont le rayonnement est d'échelle internationale. Au croisement de la rue Royale et de la rue d'Anjou, tout comme le long de la rue des Chantiers, les nombreux commerces (situés le plus souvent au rez-de-chaussée d'immeubles de logements collectifs) contribuent à générer des centralités à l'échelle locale. En parallèle, les nombreux équipements de rayonnement départemental ou métropolitain (préfecture, conseil général, gendarmerie nationale...) renforcent l'attractivité du quartier.



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



Place Raymond Poincaré, Versailles



Place Raymond Poincaré, Versailles

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier mixte intégrant de nombreux équipements

Les fonctions urbaines présentes au sein du quartier de gare sont nombreuses et diversifiées. Des logements collectifs, individuels côtoient des emprises de commerces, d'activités et de bureau. Du fait du rôle de préfecture tenu par Versailles, de nombreux équipements comme le Conseil Général, la préfecture, la gendarmerie nationale et la CCI sont présents dans le tissu urbain du quartier de gare. En parallèle, de nombreux équipements publics et privés liés à la vie locale occupent une surface importante du quartier. Au sud, le cimetière des Gonards est situé en lisière de la forêt domaniale de Versailles.

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

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

Emprise d'activité

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

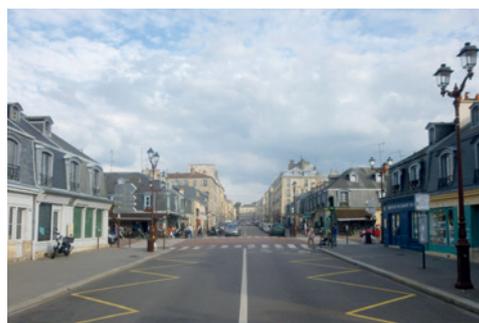
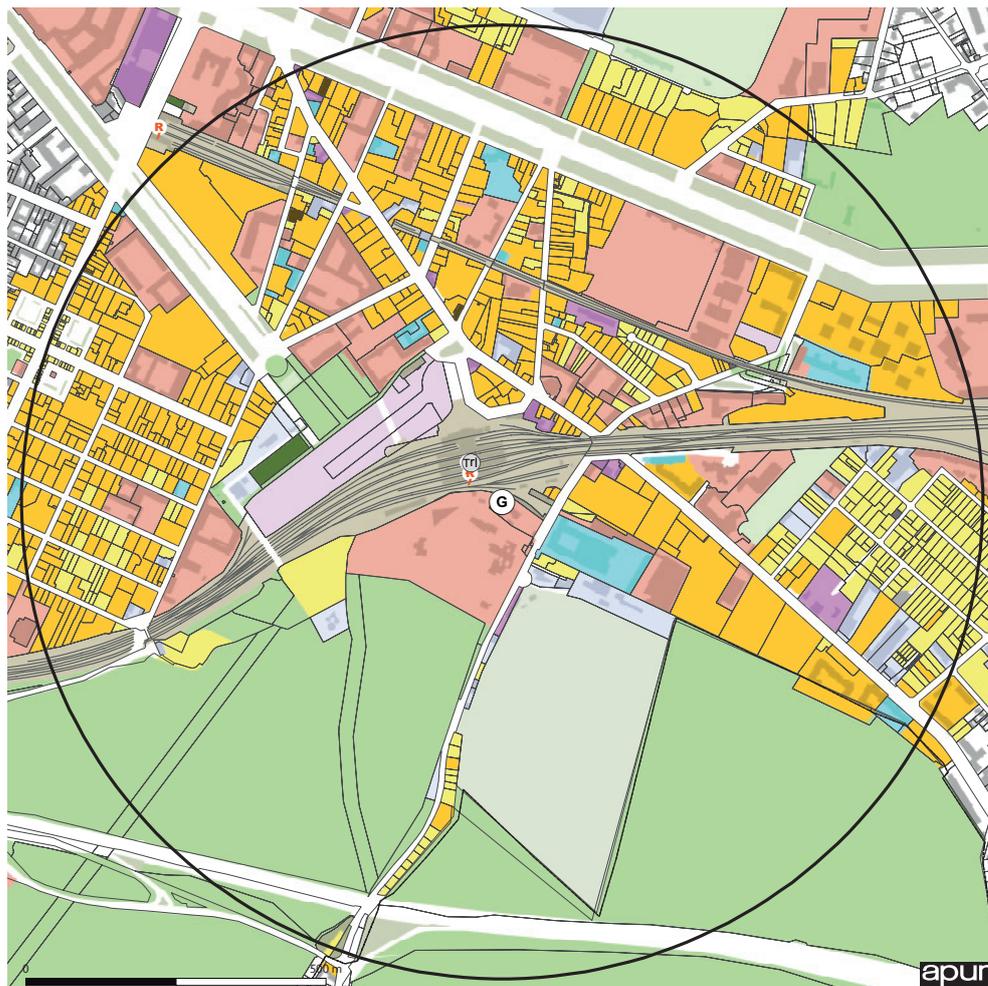
Emprise non bâtie

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

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur octobre 2016



Rue Royale, Versailles



Avenue de Paris, Versailles

3.2. Des bâtiments plus élevés le long des grands axes et autour du château

Près de la majorité (45 %) des surfaces bâties sont comprises entre 7 et 15 mètres. Seulement 19 % sont concernées par des hauteurs comprises entre 15 et 25 mètres, avec des bâtiments situés principalement le long de la rue des Chantiers, autour du château, et le long de l'avenue de Paris.

Hauteurs des bâtiments

- gare
 - périmètre 800m
- Hauteurs des bâtiments**
- moins de 7 m
 - 7 à 15 m
 - 15 à 25 m
 - 25 à 37 m
 - plus de 37 m

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



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



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

3.3. Des densités bâties élevées en dehors des grandes emprises d'équipements

Plusieurs équipements occupant de grandes emprises ont des densités faibles, inférieures à 0,5 pour la plupart. Dans le reste du quartier, on observe des densités bâties plus élevées généralement comprises entre 1 et 3, concentrées le long de la rue des Chantiers et dans la partie nord-ouest, à proximité du château.

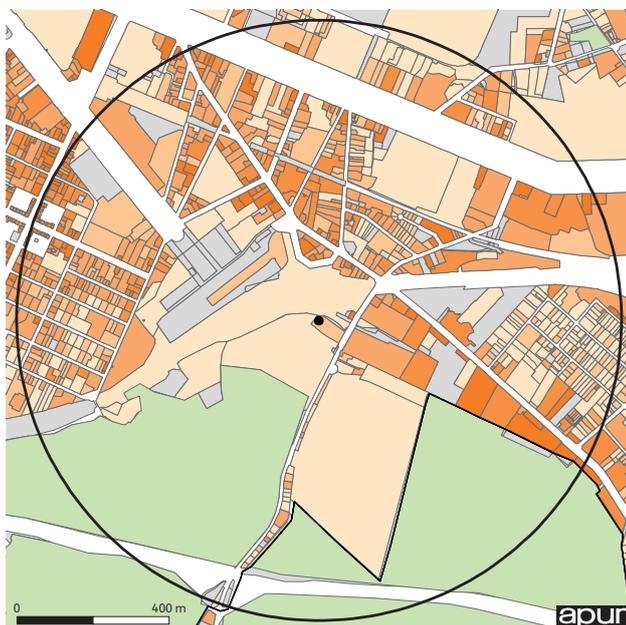
Densité bâtie à la parcelle

- gare
 - périmètre 800m
- Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle***
- 0,5 et moins
 - de 0,5 à 1
 - de 1 à 2
 - de 2 à 3
 - plus de 3

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

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

Sources : MAJIC DGFIP 2013, BD Parcellaire © IGN 2013



3.4. Un tissu urbain marqué par les voies royales et le chemin de fer

Les avenues de Paris et de Sceaux qui rayonnent depuis le parvis du château de Versailles, traversent le quartier au nord pour l'avenue de Paris et à l'ouest pour l'avenue de Sceaux qui se termine au niveau du square des Francine. À l'ouest, une trame viaire orthogonale, comprenant des parcelles de petites tailles, se distingue de tracés plus irréguliers autour de la rue des Chantiers. Les voies ferrées scindent le quartier entre nord et sud. Une partie des voies se détache du faisceau ferré depuis l'est du quartier pour rejoindre la gare de Versailles Château Rive Gauche (RER C), située en marge du périmètre du quartier de gare. Au sud, l'urbanisation suit la rue des Chantiers au profit d'un tissu à dominante pavillonnaire en direction de l'est, organisé selon une trame viaire à géométrie régulière. La présence de la forêt domaniale de Versailles au sud du quartier de gare, en lisière de laquelle le cimetière des Gonards occupe une emprise importante, limite l'urbanisation dans ce secteur.



Rue Lamartine, Versailles



Rue Jean Mermoz, Versailles



Rue d'Anjou, Versailles



Lycée La Bruyère, avenue de Paris, Versailles

3.5. Une urbanisation historique autour du château

L'urbanisation de Versailles est intrinsèquement liée au transfert depuis Paris de la Cour et du gouvernement monarchique sous le règne de Louis XIV (traité de Nimègue en 1682). À cette période, la modernisation du château, l'aménagement des parcs et des avenues royales (Le Vau, Le Nôtre) sont au rendez-vous, associés à une urbanisation des alentours du château selon les règles définies par le Surintendant des Bâtiments du roi. Ces règles imposent une symétrie le long de l'avenue de Paris et des hauteurs de constructions limitées au niveau de la cour de marbre du château. Elles sont rendues caduques dès le règne de Louis XV et Versailles se densifie alors. L'urbanisation du territoire du quartier de gare est donc historique. La fin de la Première Guerre Mondiale s'accompagne d'une urbanisation qui intègre Versailles au reste de l'agglomération parisienne. En 1932, la gare de Versailles Chantiers est inaugurée. La Seconde Guerre Mondiale occasionne des bombardements donnant lieu à une régénération d'une partie du bâti.

Depuis les années 1960-70, l'implantation de nouveaux équipements administratifs et judiciaires (Conseil Général des Yvelines, préfecture de police, gendarmerie nationale...) sont liés à la désignation de la ville comme chef-lieu du département des Yvelines (créé à l'issue de la loi de 1964). Le tissu urbain du quartier de gare est ainsi issu d'un processus de sédimentation des époques de construction sur un temps très long. À noter que le quartier n'a jamais été remodelé par le secteur de l'industrie et que la partie sud du quartier de gare comprend des bâtiments dans l'ensemble plus récent que ceux situés au nord des voies.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

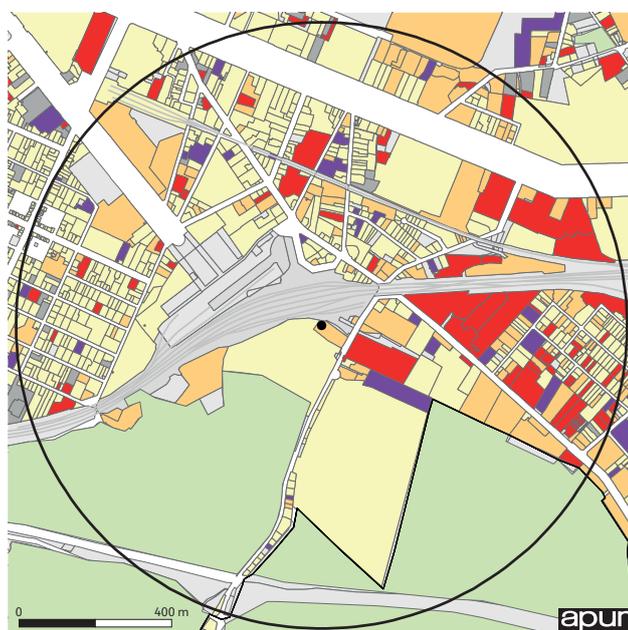
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

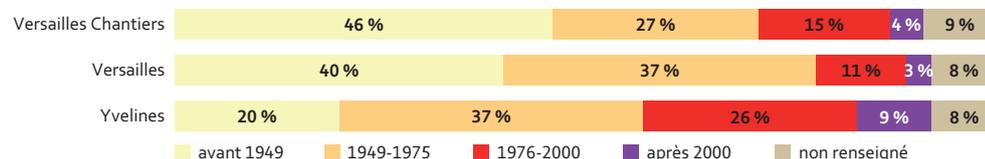
- espace vert
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFiP au 01/01/2011

3.6. Un cadre végétal marqué par la forêt domaniale de Versailles et les avenues royales plantées

La végétation couvre 52 % de la surface du quartier de gare de Versailles Chantiers. Au sud des voies ferrées, la forêt domaniale de Versailles occupe une part importante de la surface du quartier de gare. Les avenues royales de Paris et de Sceaux font l'objet d'un aménagement paysager linéaire et présentent une double rangée d'arbres hauts de part et d'autre de la chaussée. Les cœurs d'îlots plantés et les jardins de certains grands domaines privés comme le centre spirituel du Cénacle ou le domaine de Madame Elisabeth renforcent la présence de végétation dans le tissu urbain du quartier de gare.

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



Forêt domaniale de Versailles, Versailles



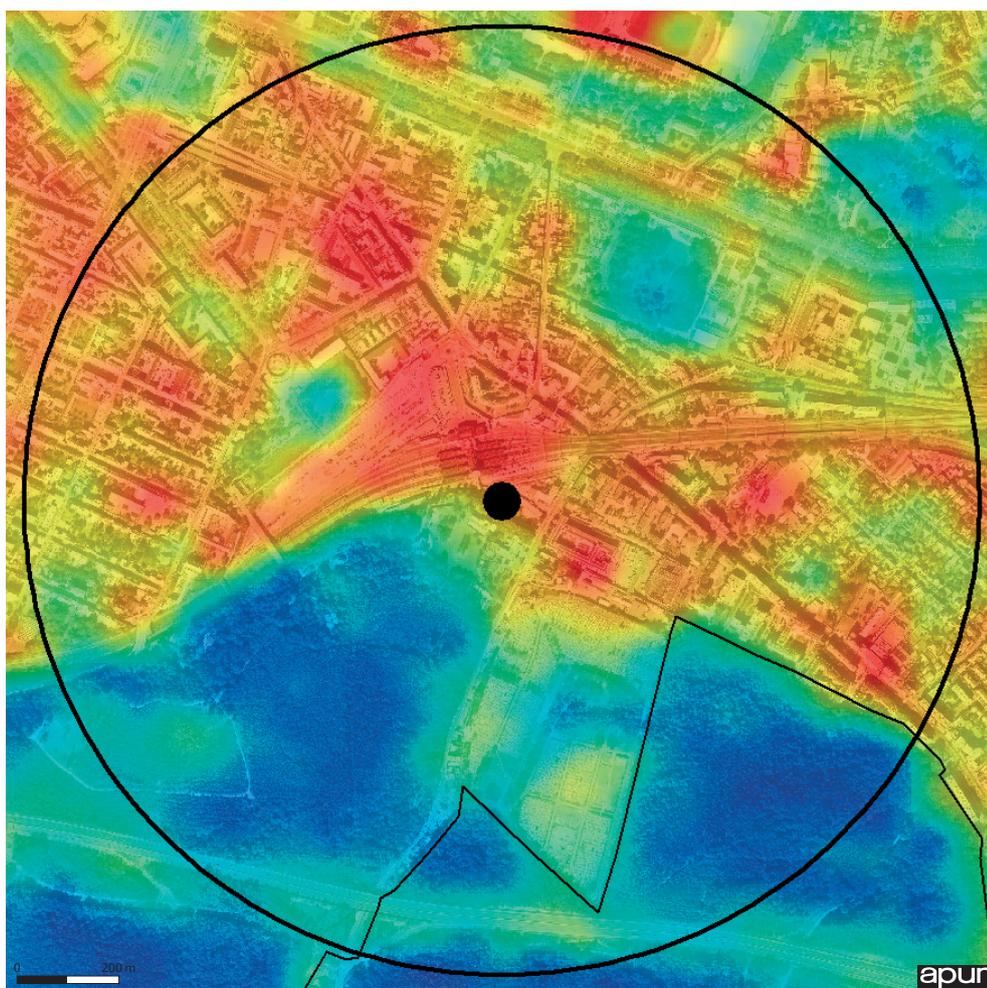
Avenue de Sceaux depuis le jardin des Etangs Gobert, Versailles



Avenue de Paris, Versailles

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

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des températures élevées dans l'ensemble du quartier, en particulier au-dessus des voies ferrées, du centre sportif Montbauron et de nombreux bâtiments situés le long de la rue des Chantiers. Le point commun entre ces lieux réside dans une imperméabilisation du sol importante qui contrarie le rafraîchissement naturel de l'air. À l'inverse, la forêt domaniale de Versailles et les espaces végétalisés du domaine de Madame Elisabeth, du centre spirituel du Cénacle ou du jardin des étangs Gobert jouent un rôle de régulateur thermique à l'échelle du quartier.



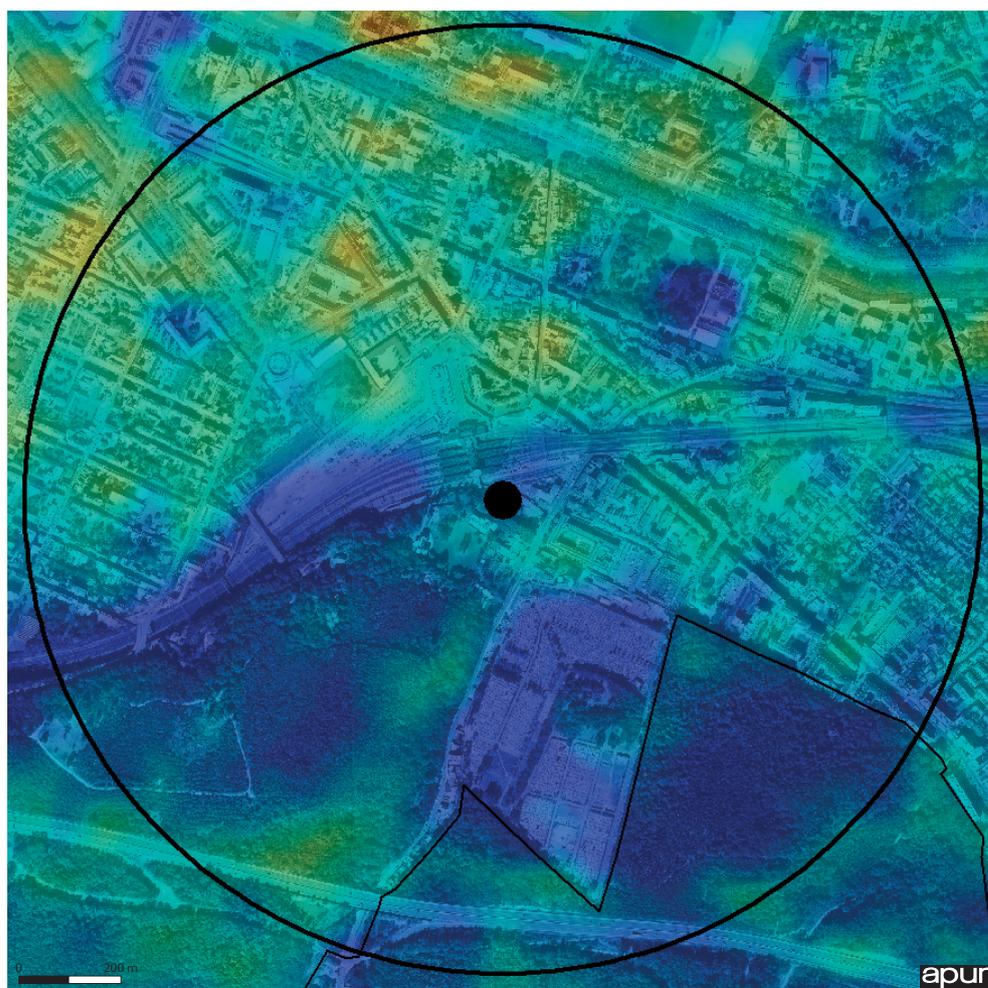
Des relevés thermographiques d'hiver permettent d'identifier des bâtiments mal isolés, repérables par des déperditions de chaleur, répartis principalement dans la moitié nord du quartier. C'est le cas notamment pour certains équipements comme la cité scolaire régionale la Bruyère, la CCI ou la préfecture de police situés du côté nord de l'avenue de Paris.

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

9 °C 2 °C - 5 °C



Source : LANDSAT 2012



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

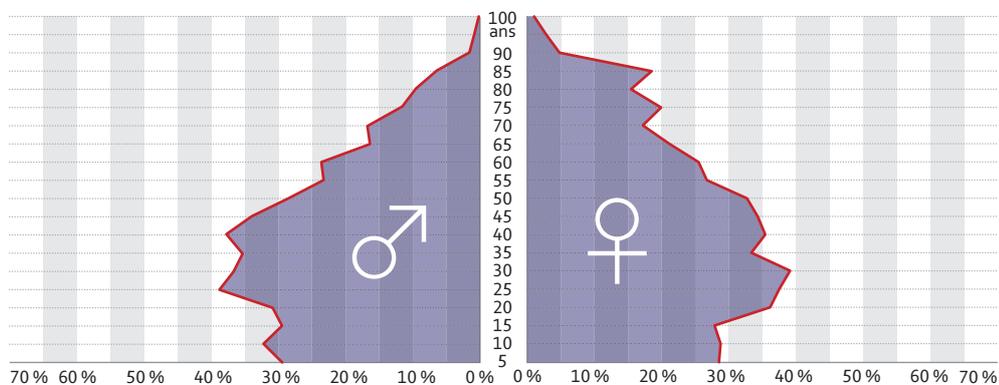
4.1. Un quartier en croissance avec une prédominance d'actifs cadres

La population du quartier de gare de Versailles Chantiers a augmenté au même rythme que la grande couronne (+ 8 % entre 1999 et 2011) mais plus rapidement que la commune de Versailles dans son ensemble (+ 0,6 %). Le profil de la population du quartier de gare est assez semblable à celui de la commune de Versailles, caractérisé par une prédominance des cadres parmi les actifs résidant. En revanche la part des personnes de 65 ans ou plus y est moins importante. Dans le quartier de gare comme dans la commune, le taux de chômage est assez bas.

	Versailles Chantiers	Versailles	Essonne	Paris	petite couronne	grande couronne
Nombre d'habitants	17 399	84 925	1 228 375	2 173 491	4 426 512	5 187 061
Évolution de la population 1999-2011	+ 7,8 %	+ 0,6 %	+ 8,0 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %	+ 7,7 %
Part des moins de 18 ans	23,7 %	23,2 %	25,3 %	18,9 %	25,1 %	25,5 %
Part des plus de 65 ans	12,5 %	16,3 %	12,3 %	14,8 %	12,2 %	11,9 %
Nombre d'emplois salariés	9 064	47 542	419 798	1 679 557	2 028 148	1 717 953
Cadres	42,5 %	41,8 %	21,2 %	43,1 %	24,7 %	21 %
Employés et ouvriers	29,1 %	30,7 %	45,7 %	28,4 %	45,3 %	46,1 %
Taux d'emploi	1,20	1,18	0,69	1,36	0,91	0,67
Ménages à bas revenus	8,3 %	8,4 %	13,6 %	18,3 %	19,7 %	14 %
Chômage	6,7 %	7,8 %	9,9 %	11,4 %	13,1 %	10,4 %

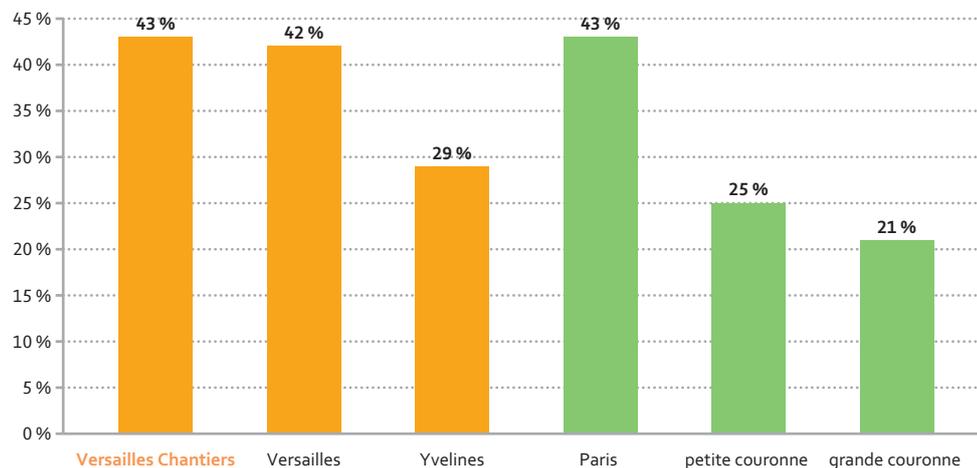
Sources : Insee recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare Versailles Chantiers (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

Part des cadres dans la population active

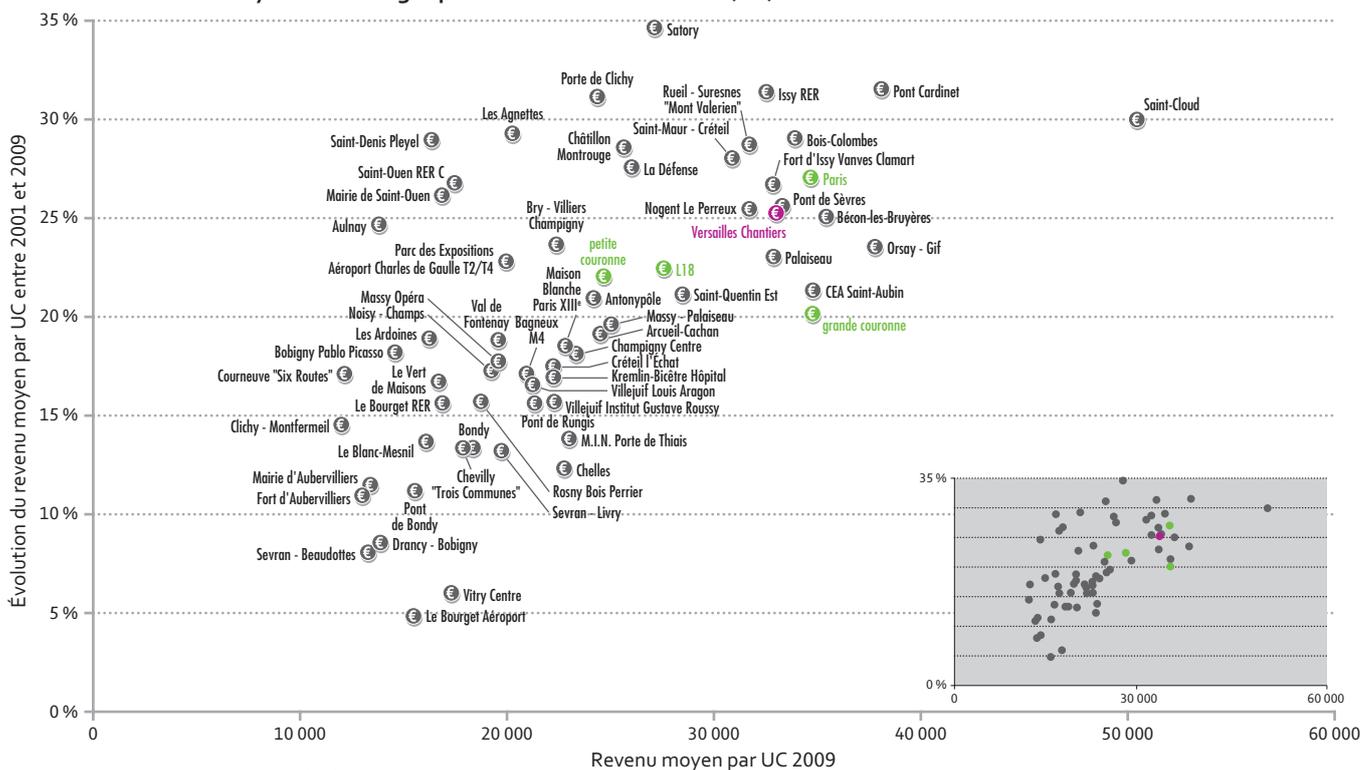


Source : Insee Recensement 2011

4.2. Des ménages aux revenus élevés et en progression

Le revenu moyen des ménages du quartier de gare de Versailles Chantiers s'élève à 33 000 € par an et par unité de consommation en 2009, soit un niveau légèrement inférieur à celui des ménages de Versailles (36 000 € par an). À titre de comparaison le revenu moyen des ménages de grande couronne est de 24 800 € par an. La progression de ce niveau de revenu moyen a également été plus forte dans le quartier de gare et dans la commune de Versailles qu'en grande couronne (respectivement +25 %, +27 % et +20 %). La part des ménages à bas revenus parmi les ménages qui résident dans le quartier de gare de Versailles Chantiers n'est que de 8 % contre 11 % en moyenne dans le département des Yvelines et 14 % en grande couronne.

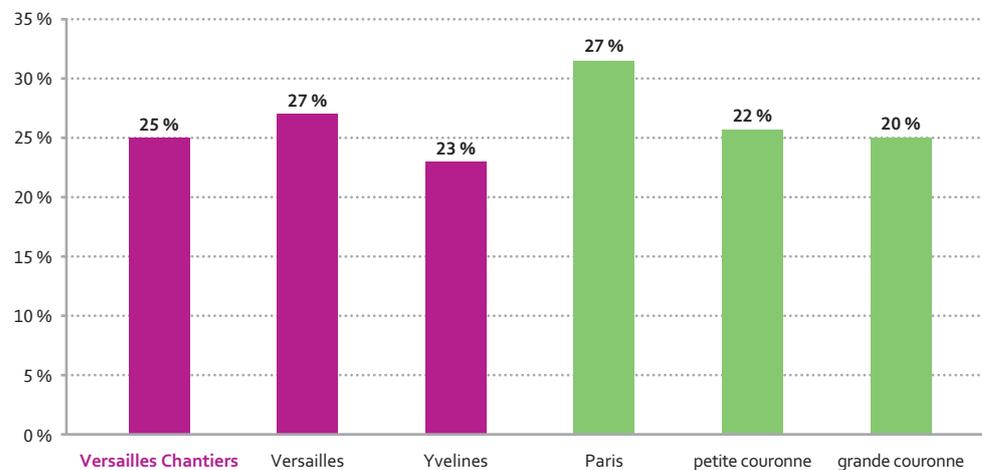
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

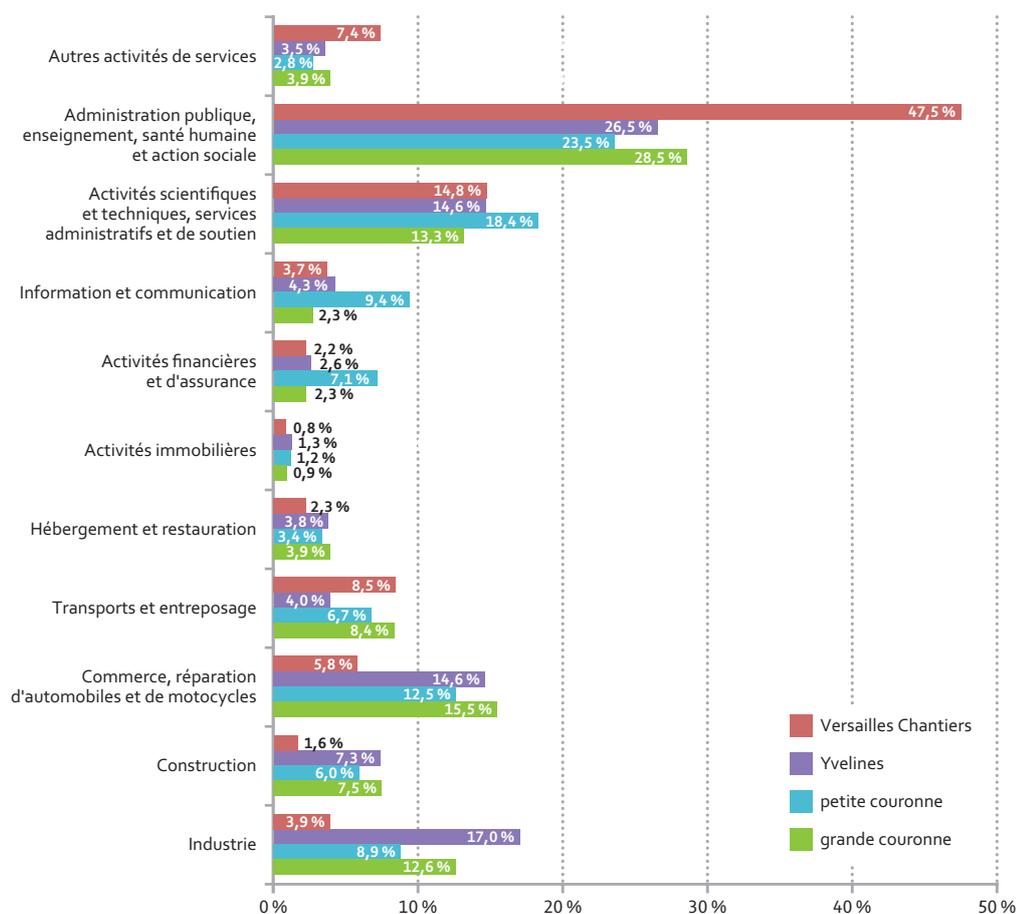


Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Une part significative des emplois dans le secteur public

Sa qualité de ville-préfecture fait de Versailles un territoire de concentration de la plupart des grands services décentralisés de l'Etat. C'est donc tout naturellement que la fonction « services publics » occupe le devant de la scène en termes d'emplois dans le quartier de gare (près de 48 % du total contre 15,6 % en moyenne dans les quartiers de gare de la ligne). On trouve par exemple les locaux de la préfecture, le service régional de la police judiciaire, la CCI des Yvelines le long de l'avenue de Paris., une partie des locaux du conseil général des Yvelines rue de la Patte d'Oie. La présence des fonctions commerciales et de proximité à hauteur de 14 % (8,5 % en moyenne dans les quartiers de gare de la ligne) traduit également les centralités associées à une ville de cette dimension, notamment le long de la rue des Chantiers et à l'ouest autour du croisement de la rue Royale et de la rue d'Anjou.

Les emplois par secteur d'activité dans le quartier de Versailles Chantiers

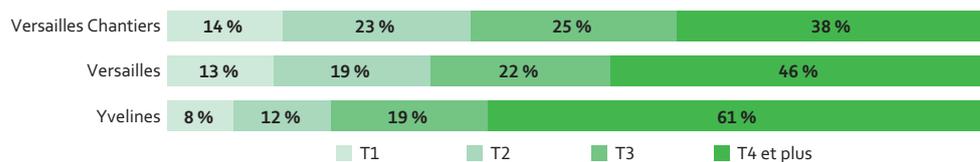


Source : Insee CLAP 2012

4.4. Un parc de logements collectifs diversifié

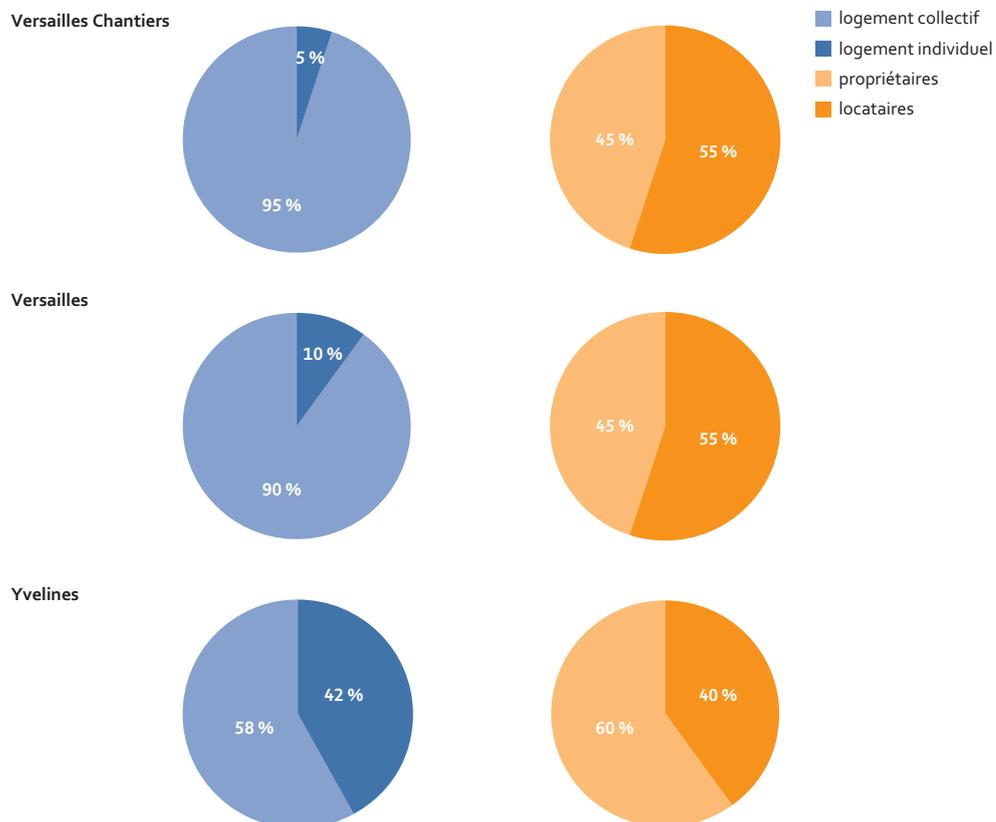
À l'image de la commune de Versailles, le parc de logements du quartier de gare se compose principalement d'immeubles d'habitat collectif (95 %) avec pratiquement une moitié de propriétaires occupant. L'offre y est diversifiée en termes de taille de logement : les petits logements de 1 ou 2 pièces sont aussi nombreux que les grands logements de 4 pièces ou plus. Actuellement, les logements sociaux représentent un peu moins de 20 % de l'ensemble des logements du quartier de Versailles Chantiers.

Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFIP au 01/01/2011

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

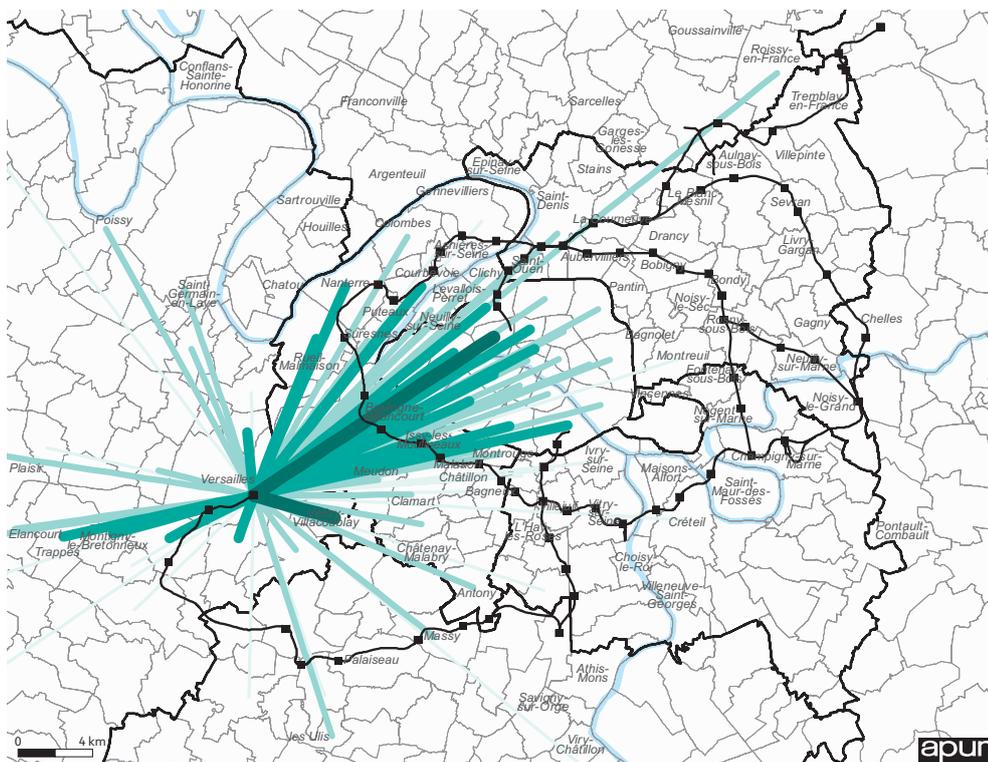


Sources : Insee Recensement 2010, DGFIP au 01/01/2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Trajets domicile-travail : un lien étroit avec le reste de la métropole

Pour les résidents à Versailles, les déplacements domicile-travail s'effectuent pour la majorité en direction de Paris et de la petite couronne, de La Défense et de Vélizy-Vilacoublay. À noter que 35 % des Versaillais travaillent dans leur commune de résidence. En contrepartie, la commune attire de nombreux actifs venus de métropole et de communes situées plus à l'ouest en Grande Couronne, comme Montigny-le-Bretonneux.



Où travaillent les actifs habitant à Versailles

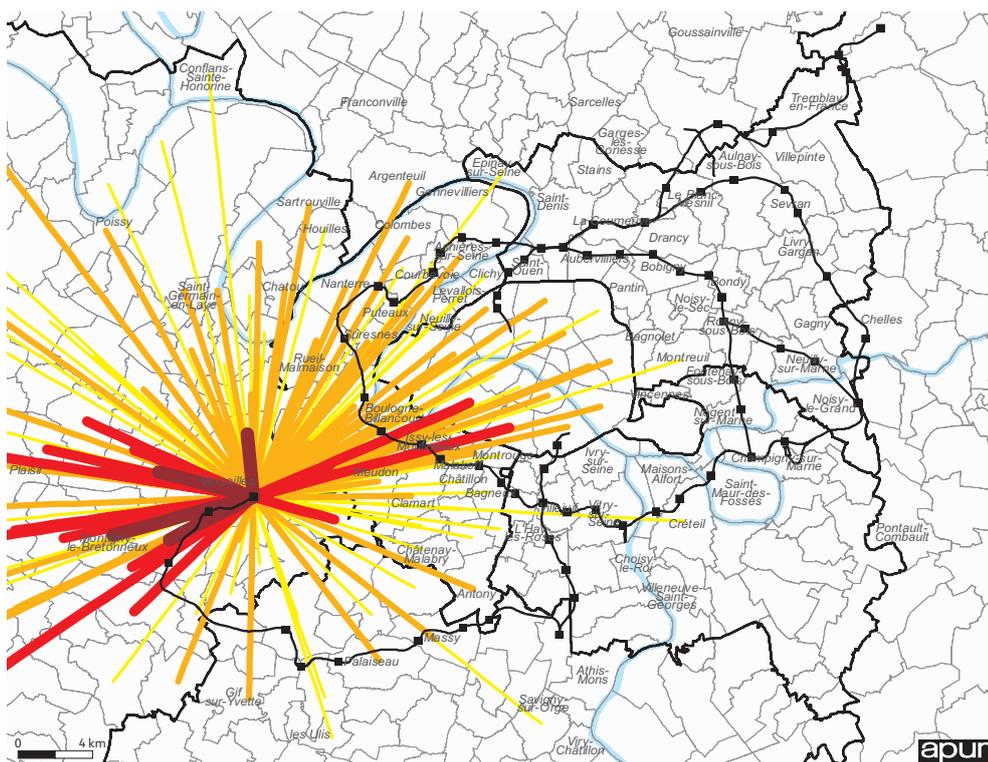
■ gare RGPE

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee recensement de la population 2011



Où habitent les actifs travaillant à Versailles

■ gare RGPE

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee recensement de la population 2011

13 210 des actifs de Versailles travaillent dans leur commune de résidence et représentent plus d'un tiers (35 %) de la population active de ces deux communes. Cette donnée n'apparaît pas sur les cartes ci-contre.

5.2. Accessibilité horizon 2030 : un gain de confort et de nouvelles alternatives pour les déplacements en Métropole et en ouest francilien

Le quartier de gare de Versailles Chantiers est d'ores et déjà desservi par les lignes du RER C et du Transilien U et N, permettant de rejoindre Paris et la moitié ouest de la métropole. À l'horizon 2030, les évolutions du réseau et notamment la mise en service du RGPE viendront compléter l'offre en transports existante. Une amélioration du confort de déplacement et des temps de trajets revus à la baisse pourront être envisagés.

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

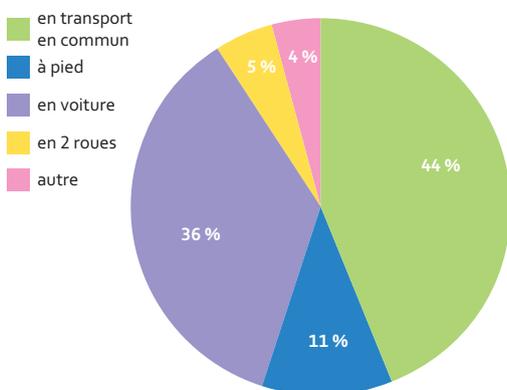
Évolution de l'accessibilité depuis la gare Versailles Chantiers pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
 Territoire : + 20 %
 Emplois : + 15 %



5.3. Un usage des transports en commun dominante pour les déplacements domicile-travail

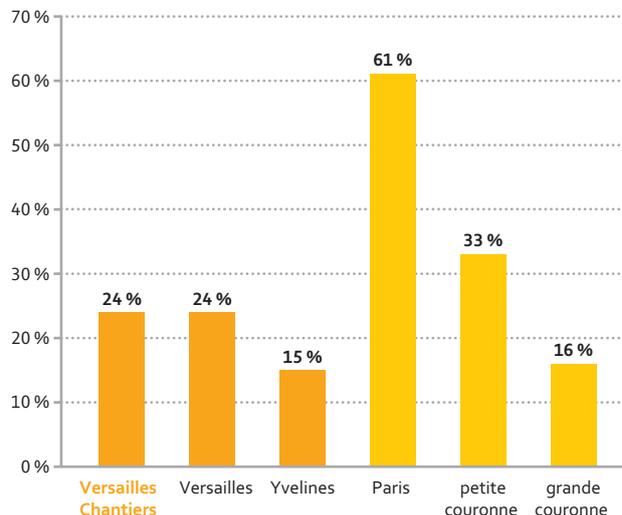
La part des trajets domicile-travail effectués en transports en commun pour les actifs du quartier de gare est de 44 %, contre 36 % en voiture et 11 % à pied. Avec 24 % des ménages qui ne possèdent pas de voiture, Versailles se place ainsi au-dessus des moyennes observées en Yvelines (15 %) et en Grande couronne (16 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee recensement 2011

5.4. Une très bonne accessibilité du quartier, renforcée par la future gare

La future gare RGPE de Versailles Chantiers aura sa façade donnant sur la rue de la Porte de Buc. Une sortie de l'actuelle gare Transilien/RER donne également sur cette rue et de la même manière, la gare RGPE donnera accès directement à la gare SNCF et au parvis nord de celle-ci, au niveau de la place Raymond Poincaré. Ce double accès nord et sud de la future gare RGPE est primordial pour garantir une très bonne accessibilité à l'ensemble du quartier de gare : au sud vers la clinique et le cimetière des Gonards, vers les quartiers de Porchefontaine à l'est, Saint-Louis à l'ouest et Montreuil au nord. Ainsi, il apparaît qu'une grande partie du quartier de gare est accessible depuis la future gare via un parcours à pied de 1 000 m (soit 15 minutes environ) suivant la trame viaire existante, cette dernière étant plutôt développée dans l'ensemble du quartier et structurée par des axes majeurs – en particulier rue des Chantiers/rue des États Généraux – près desquels la gare se situe. À noter que côté Saint-Louis, la possibilité de traverser le Jardin des Étangs de Gobert et de relier la place Raymond Poincaré à l'avenue de Sceaux en journée améliore considérablement l'accessibilité à la gare depuis l'ouest. De plus, les voies ferrées, qui potentiellement auraient pu créer une coupure urbaine forte, n'ont qu'un faible impact sur l'accessibilité piétonne du quartier, puisqu'à l'ouest elles

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



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

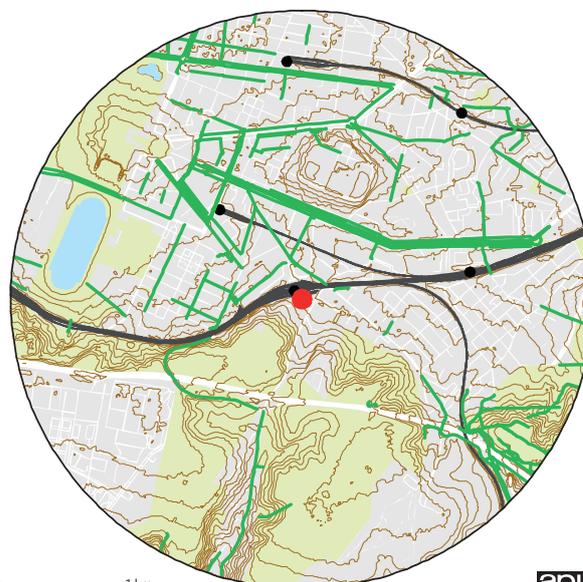
séparent le quartier Saint-Louis et le Bois Saint-Martin et à l'est, elles sont surélevées au niveau du carrefour entre la rue des Chantiers et les rues Jean Mermoz et de la Porte de Buc.

En termes d'accessibilité cyclable considérée dans un rayon de 2 km autour de la future gare, de nombreux aménagements cyclables sont en place au nord des voies ferrées, facilitant ainsi le potentiel rabattement à vélo sur la gare de Versailles Chantiers. Le quartier de Porchefontaine à l'est est quant à lui peu doté d'aménagements physiques, en particulier sur l'axe majeur de la rue des Chantiers. En revanche, les rues plus résidentielles et moins fréquentées pour les automobiles ne devraient pas constituer un obstacle à la pratique du vélo. Au sud et au-delà de la N12, la route menant à Buc est équipée d'une piste cyclable, mais c'est le relief qui peut poser problème, en particulier au niveau de la rampe Saint-Martin ou sur la rue de la Porte de Buc, en direction du sud. Dans le rayon de 2 km autour de la future gare RGPE de Versailles Chantiers, deux gares SNCF (Transilien et RER) sont présentes, celle de Versailles Chantiers et celle de Versailles Rive Gauche. Aussi, le réseau de bus apparaît structuré aujourd'hui pour assurer notamment le rabattement vers celles-ci. C'est pourquoi les fréquences de passage aux heures de pointe sont élevées sur les rues de la Porte de Buc (en provenance de Satory et Buc), des États Généraux, Benjamin Franklin et de Vergennes (desserte de Versailles Chantiers depuis le nord de Versailles), avenues de l'Europe et du Général de Gaulle, en lien avec la desserte de la gare de Versailles Rive Gauche. La gare du RGPE venant s'insérer dans un quartier d'ores et déjà fortement desservi par du transport lourd, le réseau de bus assurant le rabattement vers les gares de celui-ci ne devrait pas nécessairement être modifié en profondeur. En revanche, la connexion depuis Satory via la ligne 18 modifiera probablement la desserte bus depuis le sud-ouest du quartier de gare.

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)

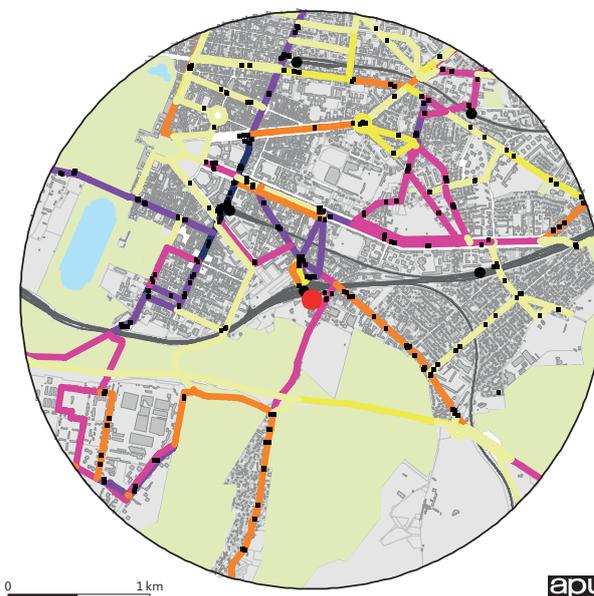
Source : Apur, 2016



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. Un rythme de construction de logement et d'activités modéré

De 2000 à 2013, le rythme de construction de nouvelles surfaces de logement et d'activités est resté modéré dans le quartier de gare de Versailles Chantiers. Au cours de cette période moins de 30000 m² de logements ont été autorisés, ce qui correspond à une trentaine de nouveaux logements chaque année en moyenne. Les surfaces d'activités autorisées ont été plus importantes (55 800 m²) : il s'agit pour l'essentiel de locaux destinés à accueillir de nouveaux services publics (86 %).

Construction (2000-2013)	Versailles Chantiers	Versailles
Surface de logements autorisés (m ²)	27 641	162 799
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	31	201
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	20	200
Taux de construction	2 %	3 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	55 794	326 732

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.

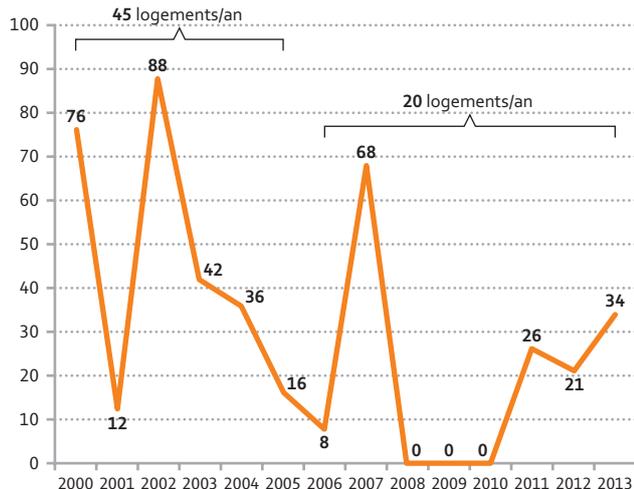
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Versailles Chantiers (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

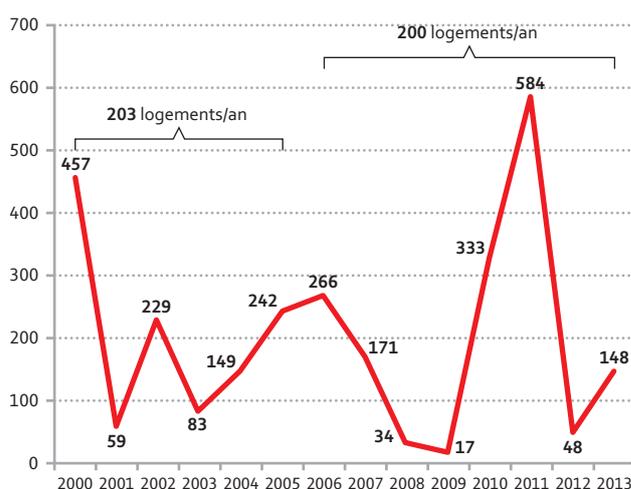
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de Versailles Chantiers



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Commune de Versailles



Source : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Une mixité fonctionnelle renforcée par les nouvelles opérations

Les cartes représentant la localisation précise des permis autorisés entre 2000 et 2013 reflètent la mixité fonctionnelle actuelle du quartier de gare. Les opérations ayant autorisé la création de surface de logement et d'activités suivent la même répartition géographique.

Logements autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

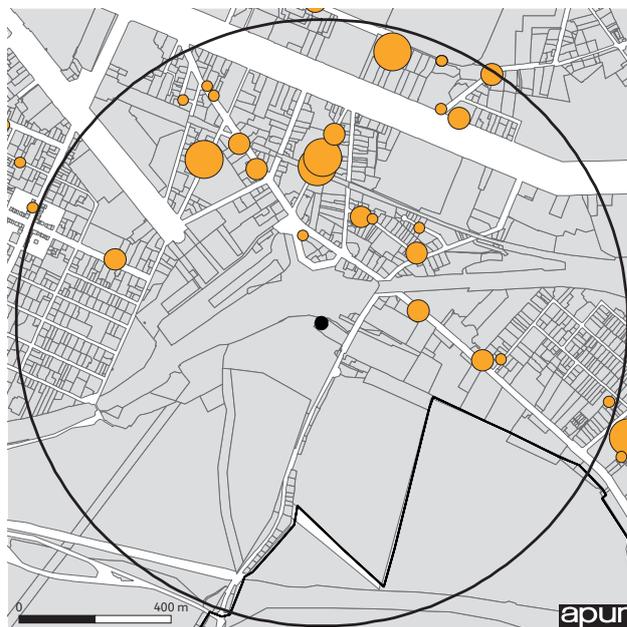
m² de logements autorisés de 2000 à 2013

- 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.



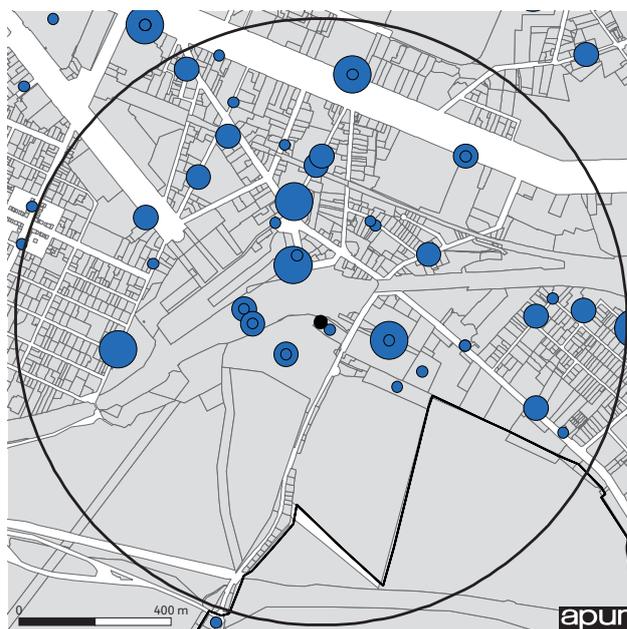
Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- 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. Des projets pour aménager de nouvelles connexions entre Versailles et les territoires voisins

La gare de Versailles Chantiers, point d'arrêt des lignes C du RER, N et U du Transilien, est en cours de restructuration avec l'aménagement d'un pôle multimodal destiné à améliorer le confort et l'accessibilité pour les déplacements à Versailles et en Ile-de-France.

Le projet prévoit une rénovation et un agrandissement de la gare et de la passerelle (inventaire supplémentaire des monuments historiques), un aménagement du parvis mêlant l'usage de tous les types de transports.

En parallèle de la mise en service de la ligne 18 du RGPE, le quartier devrait accueillir le prolongement de la ligne 12 du tramway (Tram Express Sud), dans sa deuxième phase de réalisation à l'horizon 2020.



Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Satory Ouest	Secteur des Chantiers
Commune	Versailles	Versailles
Date d'achèvement (prévision)	2035	2019
Nombre de logements (estimation)	4 000 à 5 000	377
Logement (m ²) (estimation)		20 870
dont logements sociaux (m ²) (estimation)		1 596 m ² (33 logements familiaux, 68 logements étudiants)
Bureaux (m ²) (estimation)	80 000	
Activités (m ²) (estimation)	120 000	23 518
Équipements (m ²) (estimation)	30 000	330 (crèche)
Commerces (m ²) (estimation)	10 000 à 15 000	1 060
Surface totale (m ²)		45 778
Maîtrise d'ouvrage	EPAPS	Ville de Versailles
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Jean-Pierre Pranas-Descours	Agence Duthilleul, Michel Desvigne Paysage

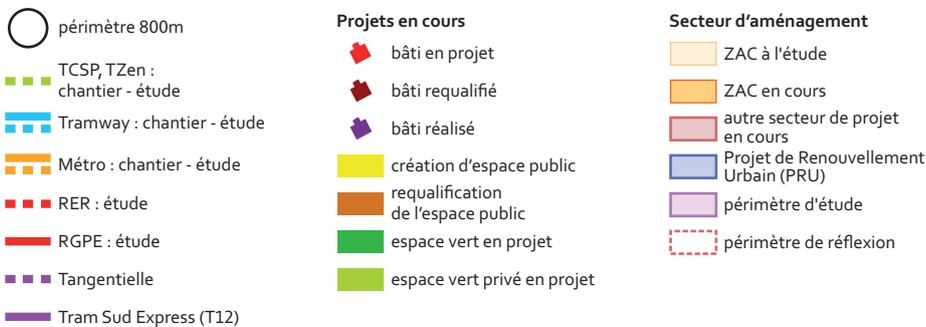
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, septembre 2016

Plus au sud, la création de la ZAC de Satory du côté ouest de la route D91 prévoit le déplacement des activités militaires présentes dans ce secteur au profit de la réalisation d'un nouveau quartier, dont la programmation sera principalement orientée vers l'activité économique. La maîtrise d'ouvrage de ce projet est confiée à l'EPA Paris-Saclay.

Au nord-ouest, l'extension de la ligne de transports de la Tangentielle Ouest concerne le secteur de projet de la Caserne Pion à Saint-Cyr-l'Ecole qui accueillera à terme deux stations : Saint-Cyr ZAC et Saint-Cyr RER son terminus. Ces nouvelles gares seront connectées aux lignes du RER C et à celles des lignes Transilien U et N. Le secteur des Matelots, situé dans la commune de Versailles, est actuellement à l'étude en vue de l'implantation d'un site de maintenance et de remisage pour les futurs trains de la Tangentielle Ouest. Pour rappel, la signature du CDT Versailles Grand Parc/ Saint-Quentin-en-Yvelines/Vélizy-Villacoublay en 2015 joue un rôle important dans la mise en place et la réalisation de nouveaux projets dans ces secteurs.



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 Versailles Chantiers — 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 Versailles Chantiers fait partie.