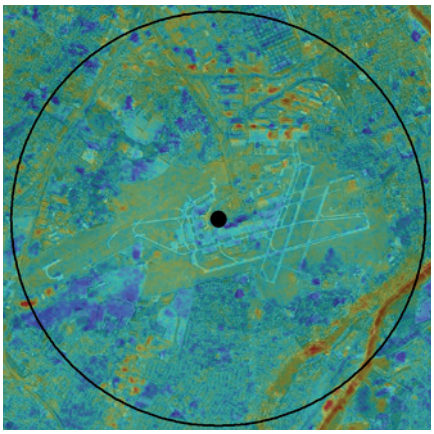
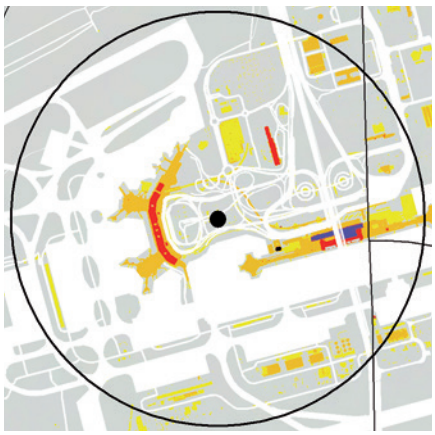
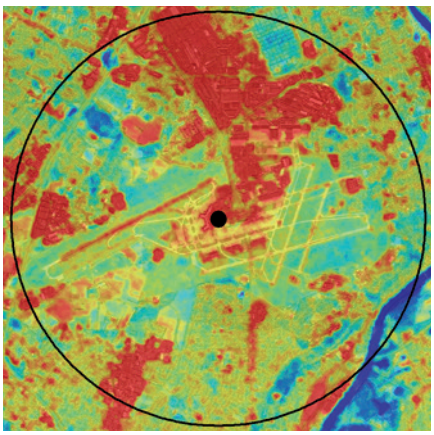
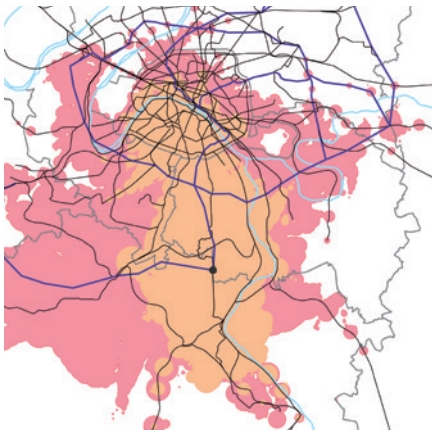
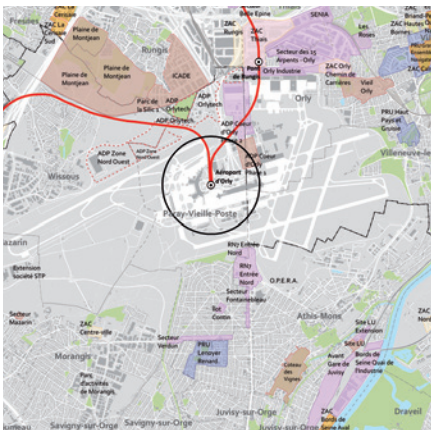
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Aéroport d'Orly Lignes 14 / 18

Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE

JUILLET 2015

Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
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

2015V2.7.1.1

Sommaire

Introduction 1

1. Une zone aéroportuaire 3

2. Une centralité métropolitaine et internationale 4

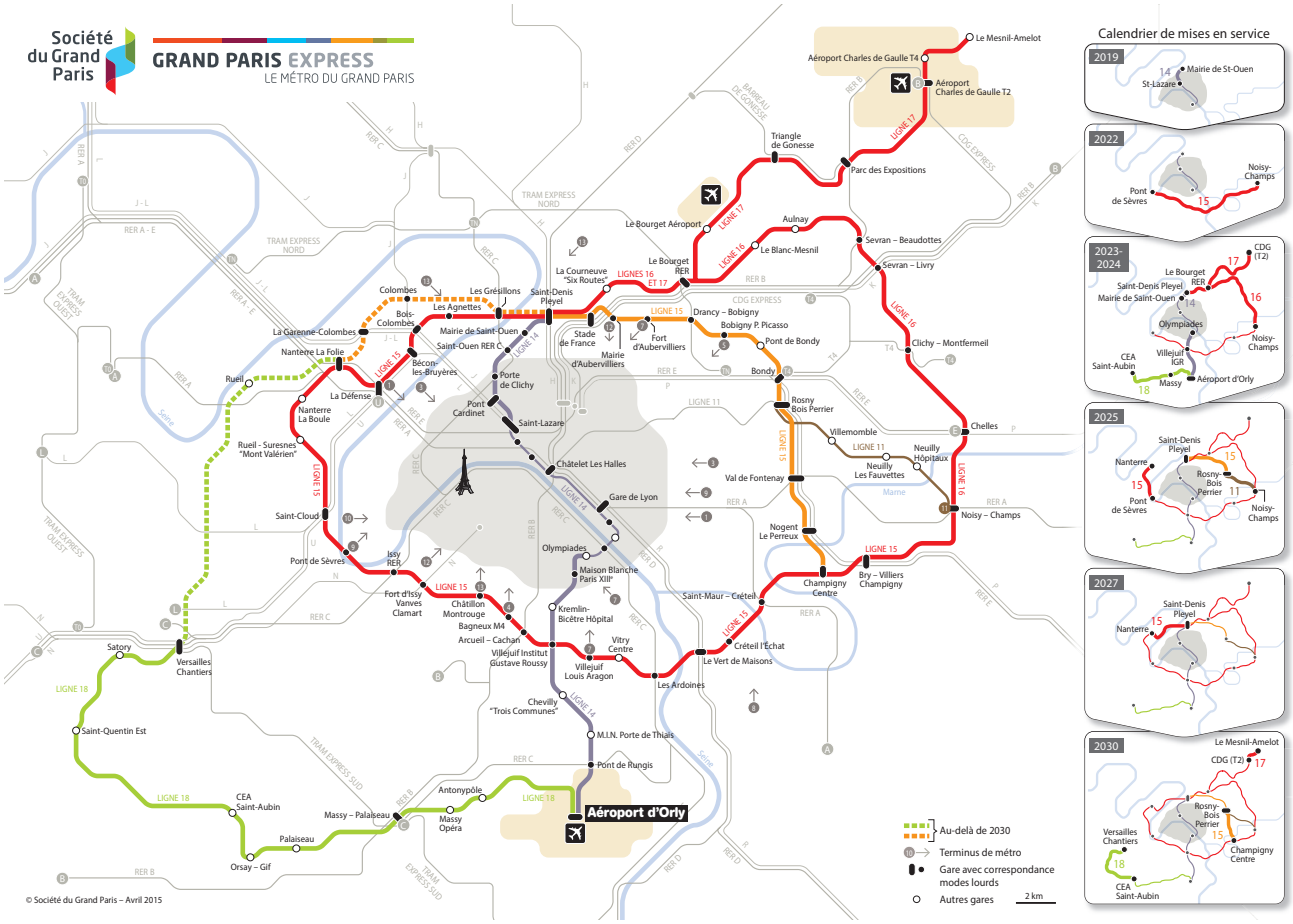
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 5
3.1. Des bâtiments peu nombreux et de hauteur moyenne 5
3.2. Un couvert végétal limité à des pelouses 6
3.3. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 6

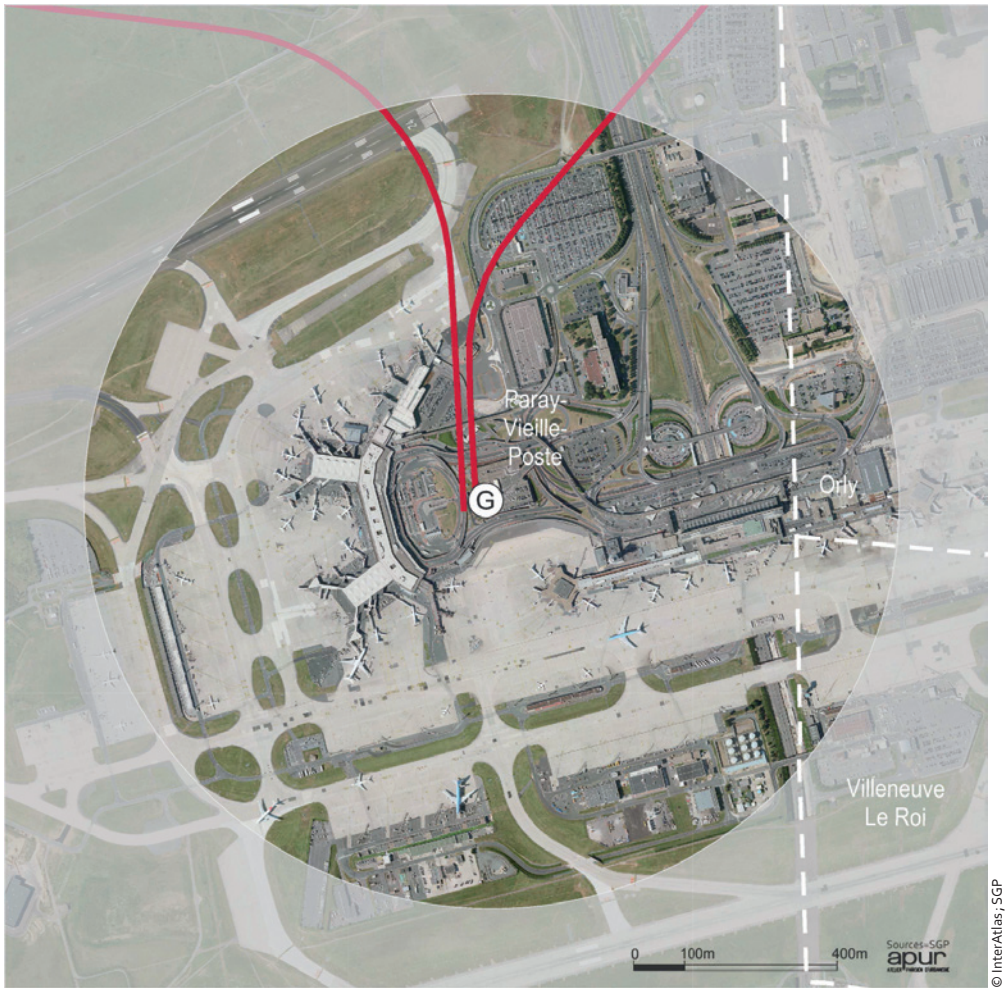
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 8
4.1. Près de 110 000 habitants et 81 000 emplois dans un rayon de 4 km 8

5. La mobilité et les espaces publics 9
5.1. Des déplacements domicile-travail qui montre l'intensité des échanges avec le sud de la métropole 9
5.2. L'accessibilité à la métropole nettement améliorée 10
5.3. L'accessibilité d'un quartier de gare d'aéroport : un cas particulier 10

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 12
6.1. Des secteurs de projets en marge de l'aéroport d'Orly et du « quartier de gare » 12

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS





© InterAtlas ; SGP

Gare : Aéroport d'Orly

Ligne 14 et 18, horizon 2023/2024

Gare située dans la commune de Paray-Vieille-Poste.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes d'Orly, Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne) et Paray-Vieille-Poste (Essonne). Paray-Vieille-Poste appartient à la Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne (Essonne).

PLU d'Orly approuvé le 19 décembre 2007.

PLU de Paray-Vieille-Poste approuvé le 24 septembre 2013, modification en cours en 2015.

POS de Villeneuve-le-Roi approuvé le 9 février 1989, dernière modification le 29 novembre 2011.

Territoire du CDT « Grand Orly ».

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 en 2014 et 2015.

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 gare de l'Aéroport d'Orly, réalisée en liaison avec les services des villes d'Orly et de Paray-Vieille-Poste, de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne (CALPE), du Conseil Général de l'Essonne et les représentants d'Aéroports de Paris (ADP). Les monographies des quartiers de gare de la ligne 14 (de Saint-Denis Pleyel à Pont Cardinet puis de Maison Blanche Paris XIII^{e} à Aéroport d'Orly) seront établies en 2015.

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.

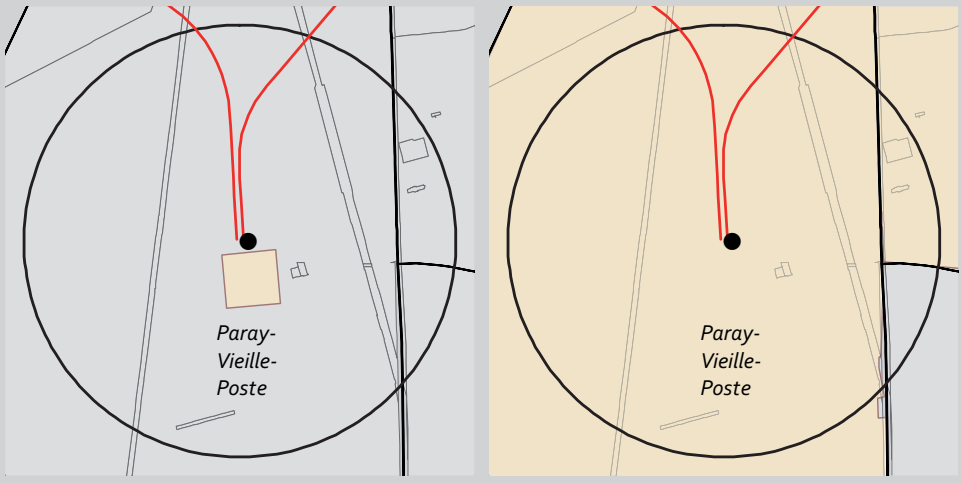
L'observatoire est ainsi :

- **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 de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 m autour de la gare.

EXEMPLE DU QUARTIER D'AÉROPORT D'ORLY



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

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

1. Une zone aéroportuaire

Le quartier de l'Aéroport d'Orly correspond tout entier à la zone aéroportuaire (aérogare, pistes, hangars). Par conséquent il ne comporte ni habitations ni habitants. En revanche la gare de l'aéroport d'Orly située en position de terminus de la ligne 14 desservira le bassin de vie situé autour de l'aéroport. 112 481 personnes vivent dans un rayon de 4 km autour de la future gare, auxquels viennent s'ajouter 81 097 emplois.

Densité de population

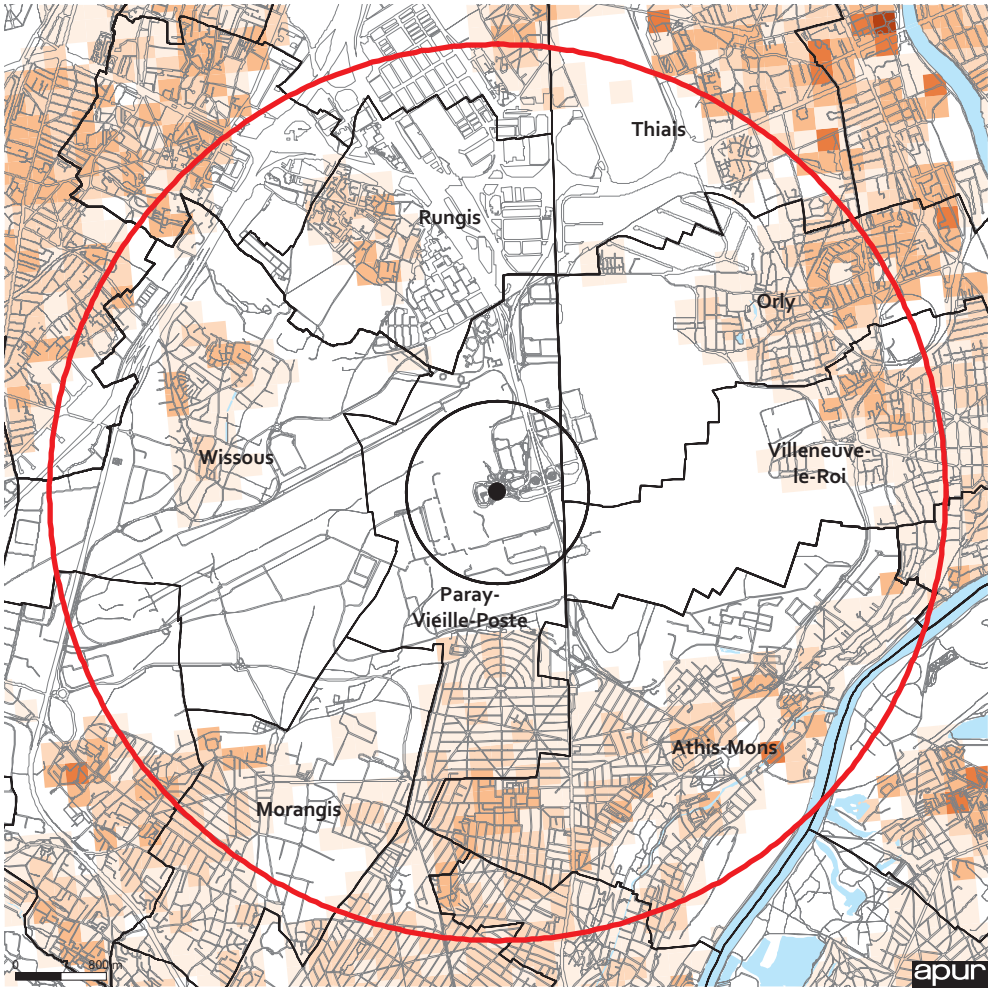
- gare
- périmètre 800 m
- périmètre 4 km

Nombre d'habitants à l'hectare

- plus de 500
- de 250 à 500
- de 100 à 250
- de 50 à100
- moins de 50

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris. Ils correspondent dans certains cas aux espaces verts et zones d'activités.

Source : Fichier fiscal Insee 2010



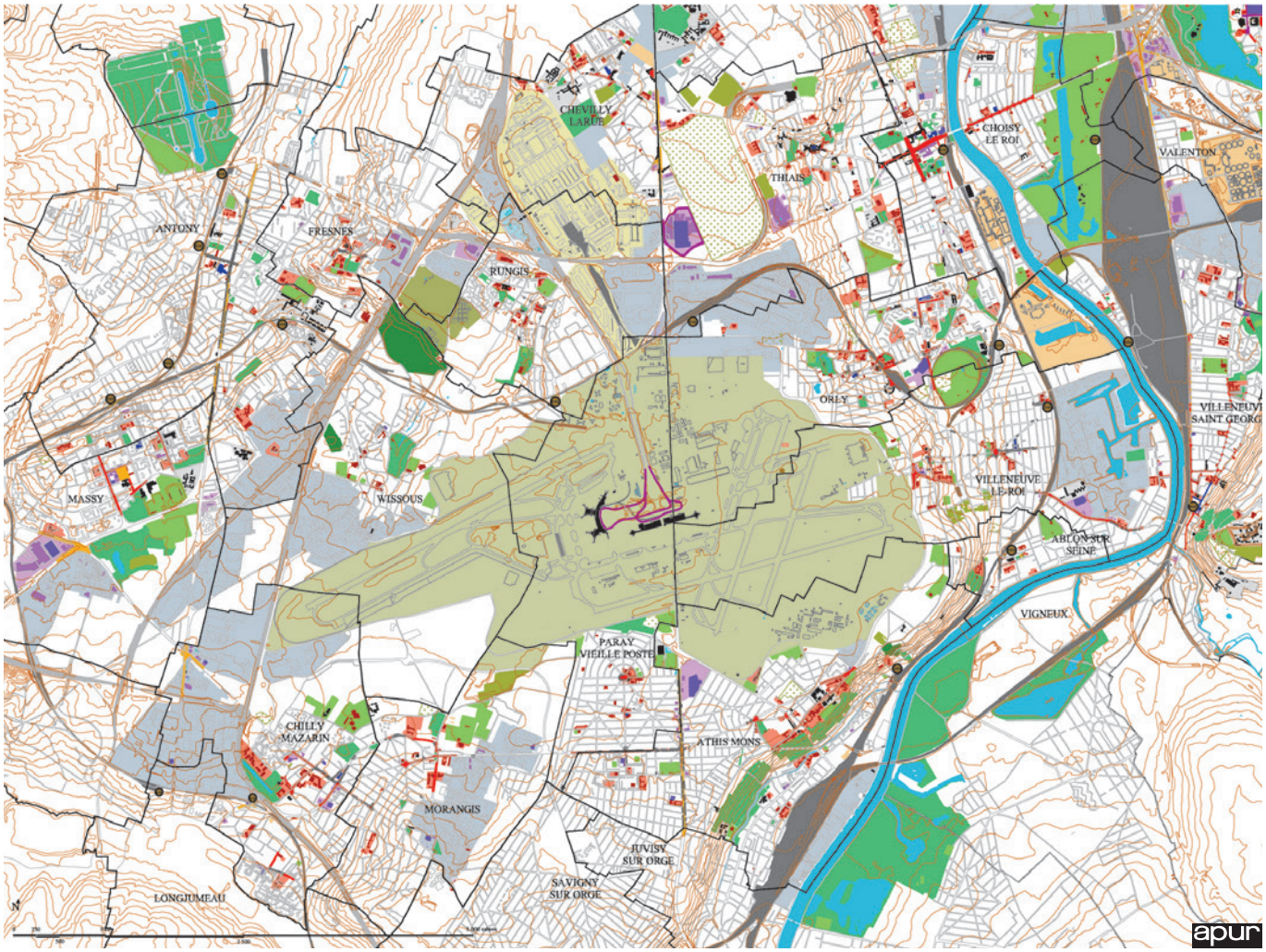
Population et emplois dans le quartier d'Aéroport d'Orly

Aéroport d'Orly	Population	Emplois
2 km	4 606	26 979
4 km	112 481	81 097

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

2. Une centralité métropolitaine et internationale

Le quartier de gare de l'aéroport d'Orly est un pôle intermodal air-route d'importance internationale et nationale. L'aéroport d'Orly est la deuxième plate-forme aéroportuaire de France, après l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, avec plus de 28,9 millions de passagers transportés en 2014. Géré par la société Aéroports de Paris (ADP), il est divisé en deux aérogares principales : l'aérogare Sud et l'aérogare Ouest et dispose de trois pistes. L'aéroport compte aussi une aérogare de fret. Il est actuellement desservi par des réseaux de liaisons routières et de transports en commun (RER B + Orlyval, RER C, Orly Bus, Tramway T7, Cars Air France, liaison gare TGV Massy...). Il sera desservi en 2024 par la ligne 14 puis la ligne 18. La phase 2 de la ligne 7 du tramway (prolongation jusqu'à Juvisy) est prévue avec un objectif de mise en service en 2018. D'autres projets sont à l'étude : dans le cadre du projet d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse, une gare TGV pourrait également être créée à l'horizon 2030 ouvrant ainsi l'accès au vaste réseau de desserte TGV Français et Européen.



Éléments de centralités

Centralités
- Locales
- Mixtes
- Globales

Équipements
- Local
- Global
- Mairie, hôtel de ville
- Gare, RER, métro
- Parc, jardin public
- Cimetière
- Équipement sportif de plein air

Commerces et animations
- Linéaire sur rue
- Grande emprise commerciale
- Grande surface alimentaire
- Marché couvert
- Marché de plein air
- Hôtel

Grandes emprises et infrastructure
- Aéroport d'Orly
- MIN de Rungis
- Centre horticole de la ville de Paris
- Usine des eaux
- Station d'épuration Seine Amont (SIAAP)
- Zone d'activité industrielle et de logistique
- Bois
- Jardin ouvrier
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau routier (autoroutes, nagtionales)
- Seine, bassin, rivière et plan d'eau
- Courbes de niveau (pas de 5 m)

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Des bâtiments peu nombreux et de hauteur moyenne

Les quelques bâtiments qui se trouvent dans le rayon de 800 mètres autour de la future gare du RGPE sont le plus souvent bas, mesurant moins 15 mètres. Les terminaux sud et ouest sont de plus grande hauteurs, dépassant 30 mètres. La tour de contrôle de l'aéroport culmine quant à elle à 54 mètres de hauteur.

Hauteurs des bâtiments

gare

périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

moins de 7 m

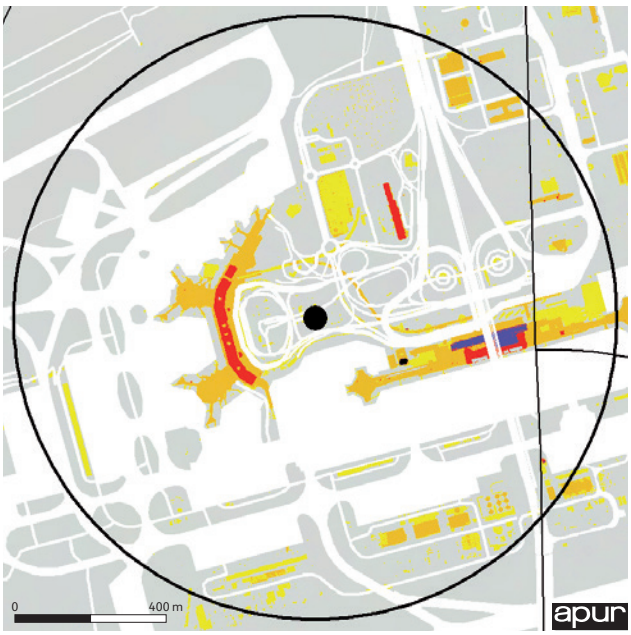
7 à 15 m

15 à 25 m

25 à 37 m

plus de 37 m

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



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



Sources : Apur (2013) à partir de Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013



Terminal Sud, Aéroport d'Orly



Rue Maryse Hilsz, Paray-Vieille-Poste



Avenue de l'Union, Orly



Aéroport d'Orly, Terminal Sud

3.2. Un couvert végétal limité à des pelouses

La place du couvert végétal dans la zone de l'aéroport d'Orly est limitée en surface (34 %) et en qualité (pelouses en partie polluées), en lien avec le règlement de la DGAC qui comprend notamment un volet sur le « péril animalier », la végétation est encadrée par ADP pour limiter la présence d'oiseaux sur le secteur. Aucun des espaces verts présents dans le rayon de 800 m autour de la gare n'est accessible au public pour des raisons évidentes de sécurité.

Les bâtiments et la végétation

gare

périmètre 4 km

Les hauteurs de la végétation en mètres

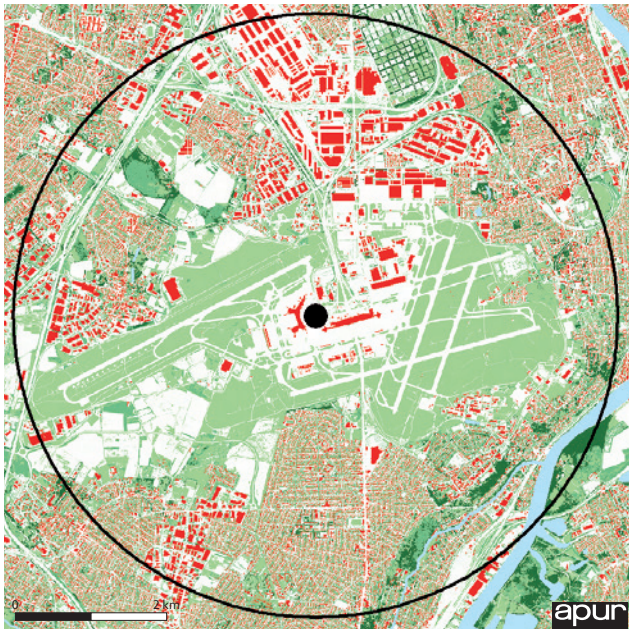
moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

bâtiments

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



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

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence la situation de l'aéroport d'Orly comme vaste îlot de chaleur en raison de la très forte minéralité du secteur composé de routes, de parkings et des pistes de l'aéroport. Les quelques zones de pelouses permettent très difficilement de tempérer le secteur.

Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par certains bâtiments mal isolés. Le Terminal ouest par exemple correspond à des températures plus élevées que le Terminal sud, en raison des ombres des bâtiments. Des déperditions de chaleur se remarquent également au-dessus de certains entrepôts ou garages localisés au niveau des pistes.

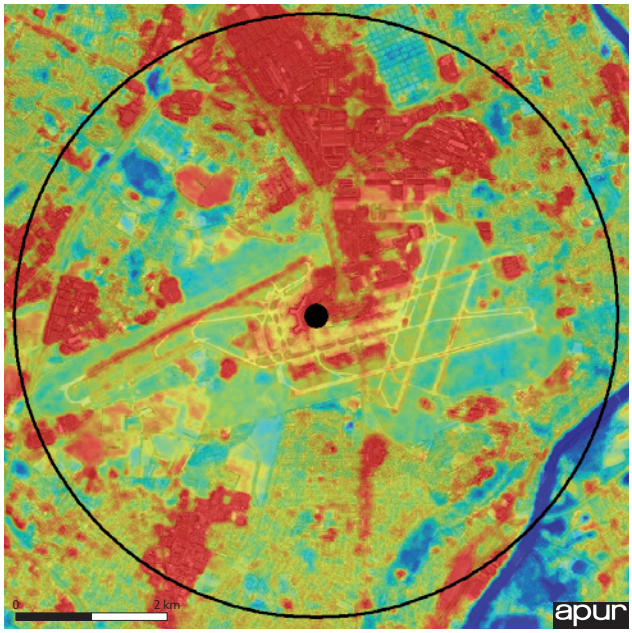
À noter que l'aéroport d'Orly possède un réseau de chaleur propre depuis quelques années desservant l'ensemble des bâtiments situés sur le site de l'aéroport (Terminaux, garages, Cœur d'Orly, etc.), mais également des secteurs d'activités plus éloignés comme les Quinze Arpents. Il est alimenté par un puit de géothermie profonde situé sur le territoire de l'aéroport.

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

38 °C 25 °C 15 °C

périmètre 4 km

Source : LANDSAT - 2010

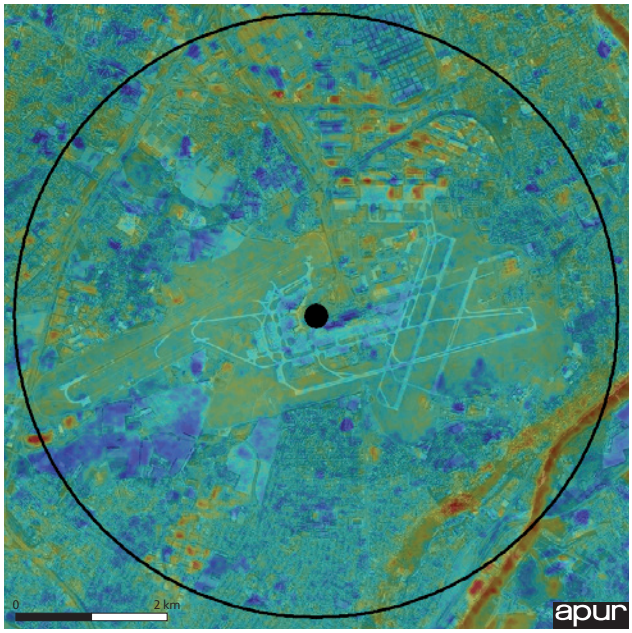


Thermographie d'hiver (température au sol, le 14/01/12 à 10h00)

9 °C 2 °C - 5 °C

périmètre 4 km

Source : LANDSAT - 2012



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

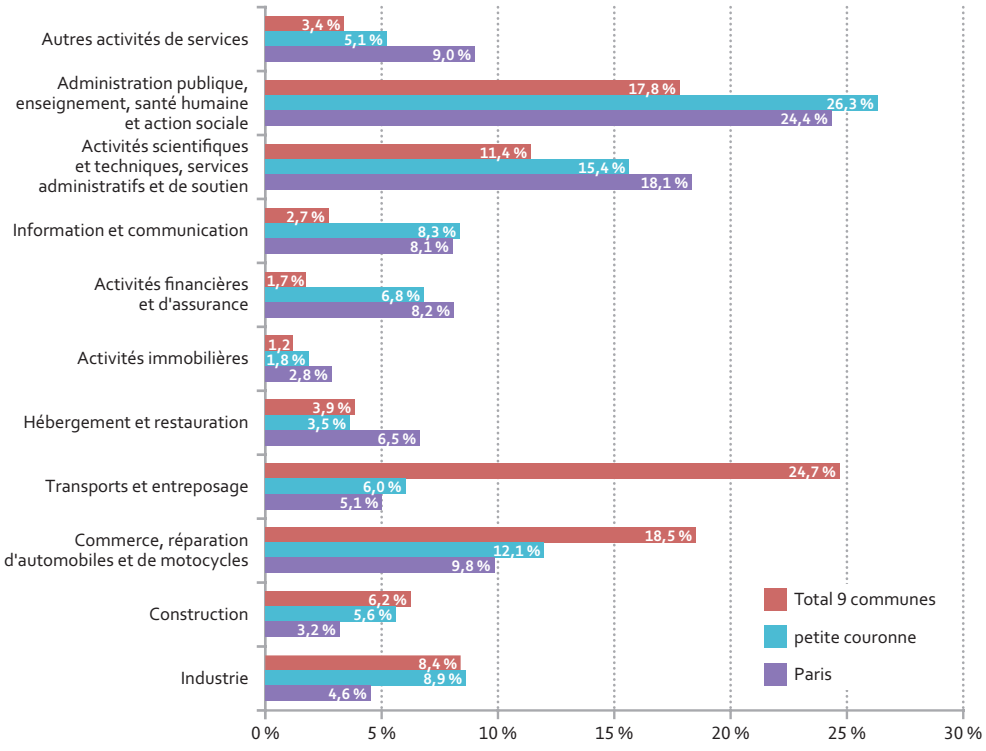
4.1. Près de 110 000 habitants et 81 000 emplois dans un rayon de 4 km

112 481 personnes résident dans un rayon de 4 km autour de la future gare RGPE de la ligne 14. Le nombre d'habitants compris dans ce rayon est resté pratiquement stable entre 1999 et 2010 (- 1,6 %). Comme à l'échelle de l'ensemble de la petite couronne, la population se compose d'un quart de moins de 18 ans et d'environ 12 % de personnes âgées de 65 ans ou plus. La moitié des actifs situés dans ce rayon de 4 km exercent un emploi d'ouvrier ou d'employés, c'est 5 points de plus que la moyenne de la petite couronne. Sans surprise l'analyse de la répartition des emplois du territoire par grands secteurs d'activités montre une nette surreprésentation du secteur des transports et du commerce, en lien avec la présence du M.I.N. de Rungis à proximité de l'aéroport. Ces deux secteurs d'activités regroupent plus de 4 emplois sur 10 dans les 9 communes correspondant au rayon de 4 km, soit le double de leur poids en petite couronne.

	Territoire situé dans un rayon de 4 km autour de la future gare RGPE de l'Aéroport d'Orly	Val-de-Marne	Essonne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	112 481	1 324 988	1 215 109	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	- 1,6 %	+ 8,2 %	+ 7,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	24,1 %	24,2 %	25,3 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	12,7 %	12,8 %	12,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	81 097	510 358	416 200	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	16,9 %	22,9 %	21,2 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	50,2 %	45,3 %	45,8 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	1,1	0,76	0,7	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	14,8 %	17,5 %	13,6 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	10,2 %	11,3 %	9,3 %	11,0 %	12,5 %

Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Paray-Vieille-poste, Savigny-sur-Orge, Wissous, Orly, Rungis, Villeneuve-le-Roi



Source : Insee Recensement 2010

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail qui montre l'intensité des échanges avec le sud de la métropole

31 % des actifs qui résident dans l'une des 9 communes correspondant au rayon de 4 km autour de la future gare RGPE d'Orly y travaillent également. Cela montre l'intensité des liens qui existent entre ces 9 communes. La comparaison des cartes qui représentent les trajets effectués par les actifs résidant dans l'une ou l'autre des 9 communes d'une part et d'autre part les trajets des actifs qui viennent y travailler montrent que ces 9 communes regroupent plus d'habitants que d'emplois. La 1re carte montre que les déplacements des actifs sont structurés par le tracé du RER B et l'A6/A106, selon un axe nord-sud. La 2e carte témoigne de l'attractivité de ces communes et du pôle d'emplois d'Orly, qui attirent des actifs de toute l'Ile-de-France, même si les échanges avec la moitié sud de la métropole apparaissent plus nombreux.

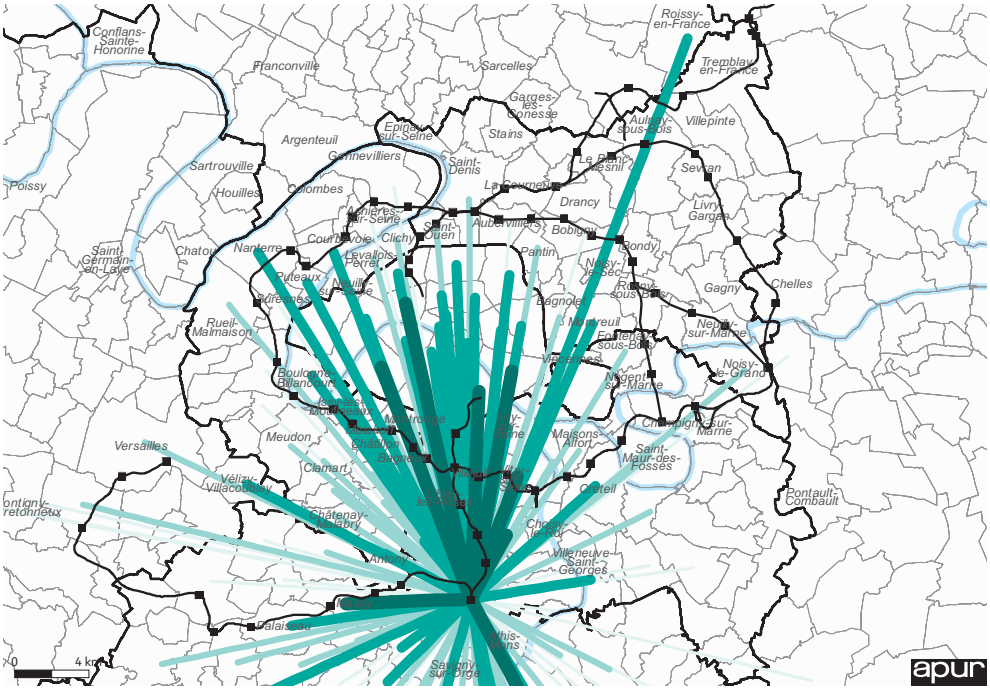
Où travaillent les actifs habitant à Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Paray-Vieille-poste, Savigny sur-Orge, Wissous, Orly, Rungis, Villeneuve-le-Roi

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 2010



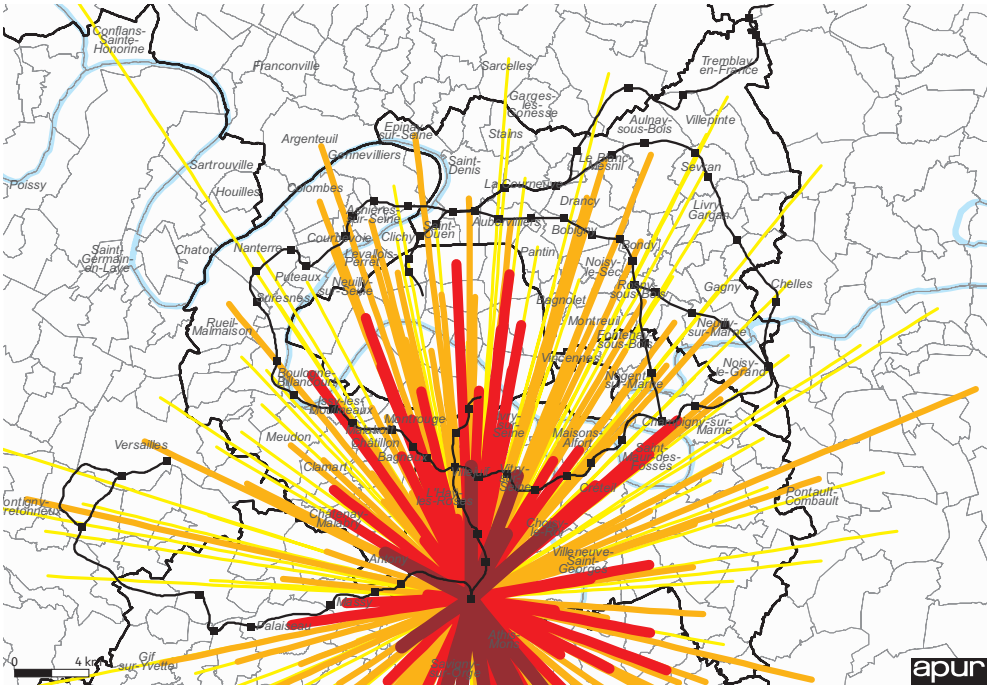
Où habitent les actifs travaillant à Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Paray-Vieille-poste, Savigny-sur-Orge, Wissous, Orly, Rungis, Villeneuve-le-Roi

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.

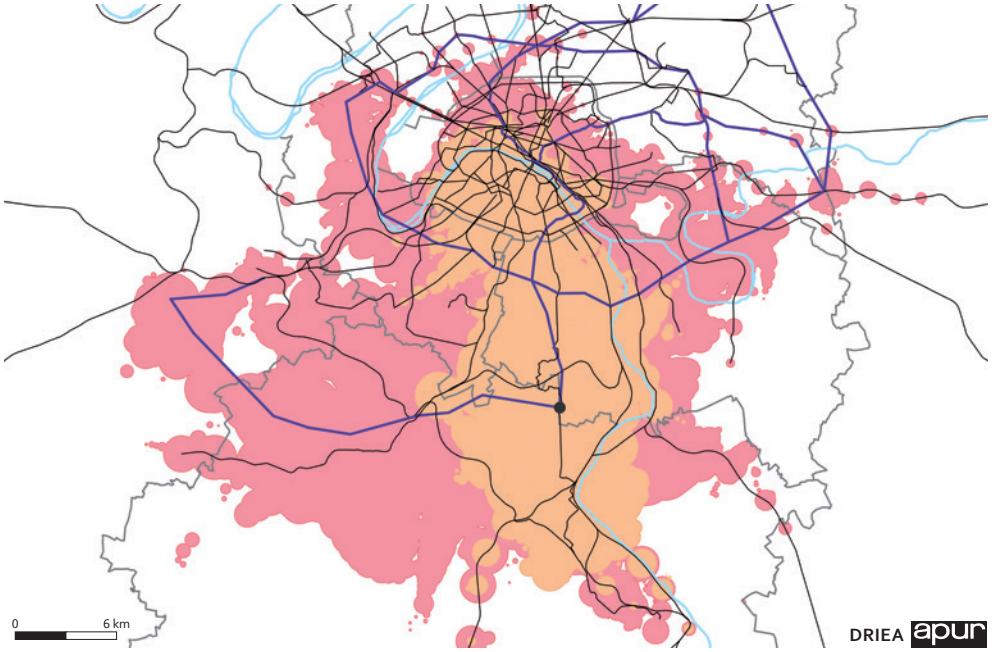
Source : Insee Recensement 2010



23 443 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Savigny-sur-Orge, Wissous, Orly, Rungis et Villeneuve-le-Roi. Ils représentent **31 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. L'accessibilité à la métropole nettement améliorée

L'aéroport d'Orly est desservi par le tramway T7 et Orlyval. En conséquence, un trajet en transport en commun d'une durée de 45 minutes à partir de l'emplacement de la future gare du RGPE ne permet pas d'atteindre la totalité de Paris, ni l'est et l'ouest de la métropole. Une fois le RGPE achevé à l'horizon 2030, c'est toute la moitié sud du territoire métropolitain ainsi que Paris dans sa totalité qui sera accessible pour une même durée de trajet, soit un territoire presque 3 fois plus important et un bassin d'emplois potentiel sensiblement plus important (+ 134 %).



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

RGPE

autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)

gare de départ

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

2013

horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

Évolution de l'accessibilité depuis la gare de l'Aéroport d'Orly pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 186 %
Emplois : + 134 %

5.3. L'accessibilité d'un quartier de gare d'aéroport : des besoins spécifiques

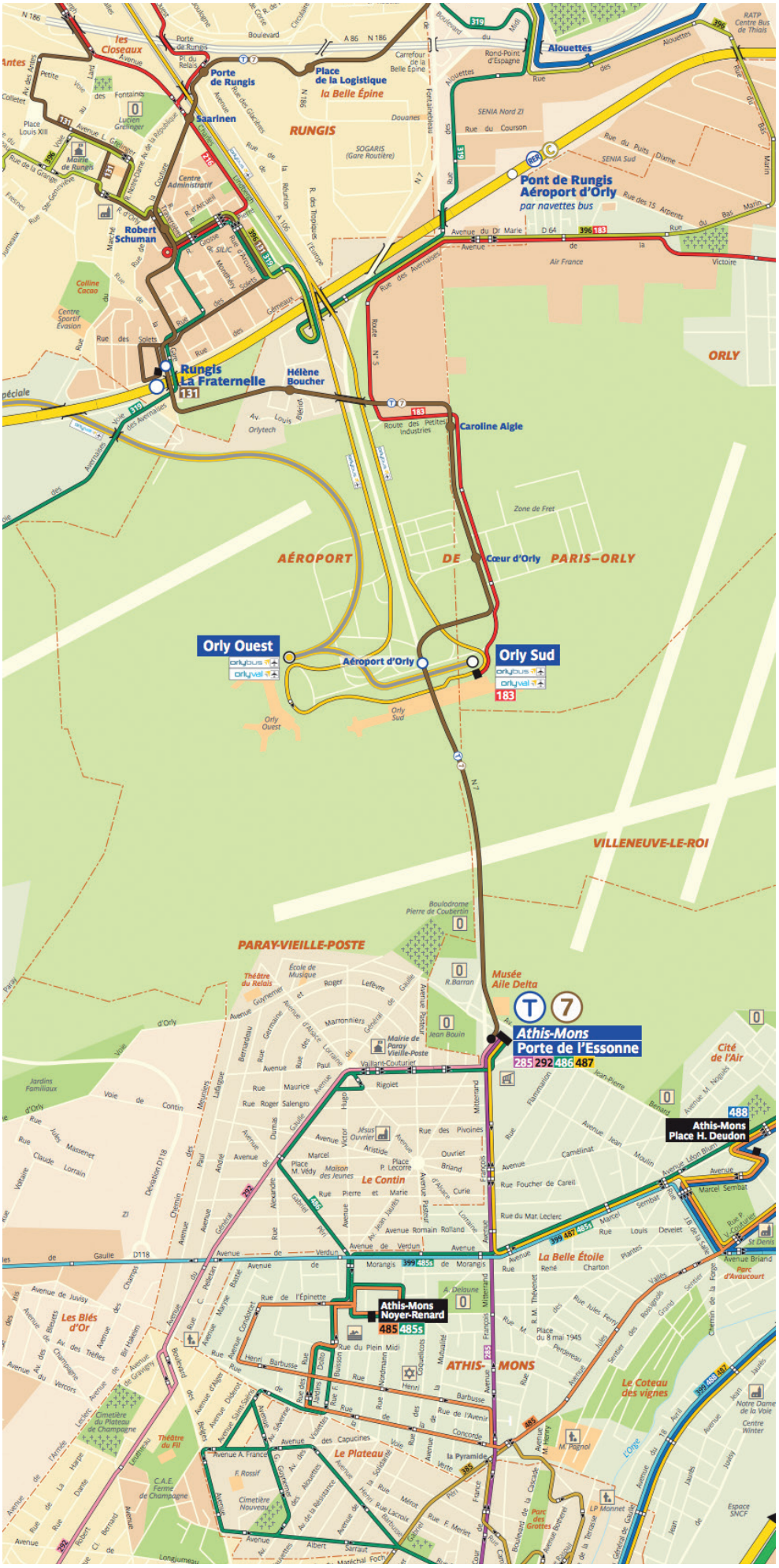
L'accessibilité piétonne et les rabattements vers la gare se posent différemment pour une gare d'aéroport que pour des quartiers de gare ordinaires et diffèrent selon les publics concernés (voyageurs ou employés sur le site de l'aéroport). Le quartier de gare de l'aéroport d'Orly possède un caractère très routier. Là où des cheminements piétons sont possibles et/ou nécessaires – entre les deux terminaux ou entre ceux-ci et les parkings ou hôtels – les parcours sont peu confortables, mal indiqués ou sinueux, d'où la présence de navettes pour des trajets pourtant relativement courts. L'arrivée du RGPE et d'un nouveau quartier des affaires rendent nécessaires la création de nouvelles liaisons : entre le T7, le deux terminaux, la gare RGPE et le quartier des affaires. Les réflexions et projets menés par ADP sont en cours. L'aéroport d'Orly est accessible en transports en commun, via le RER puis l'OrlyVal et le Tramway T7 d'une part, et en utilisant des taxis d'autre part. Le réseau de bus permet également de rejoindre l'aéroport, avec l'OrlyBus ou les cars Air France pour un trajet direct vers Paris, ainsi que par le réseau ordinaire vers tous les territoires environnant la plateforme. Ce dernier est assez dense et dessert outre l'aéroport, les zones d'activités tertiaires et industrielles autour de l'aéroport, telles que la SILIC ou Cœur d'Orly, mais également les zones résidentielles au sud, à Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste.



Avenue de l'Union, Orly



Avenue Ouest, Paray-Vieille-Poste

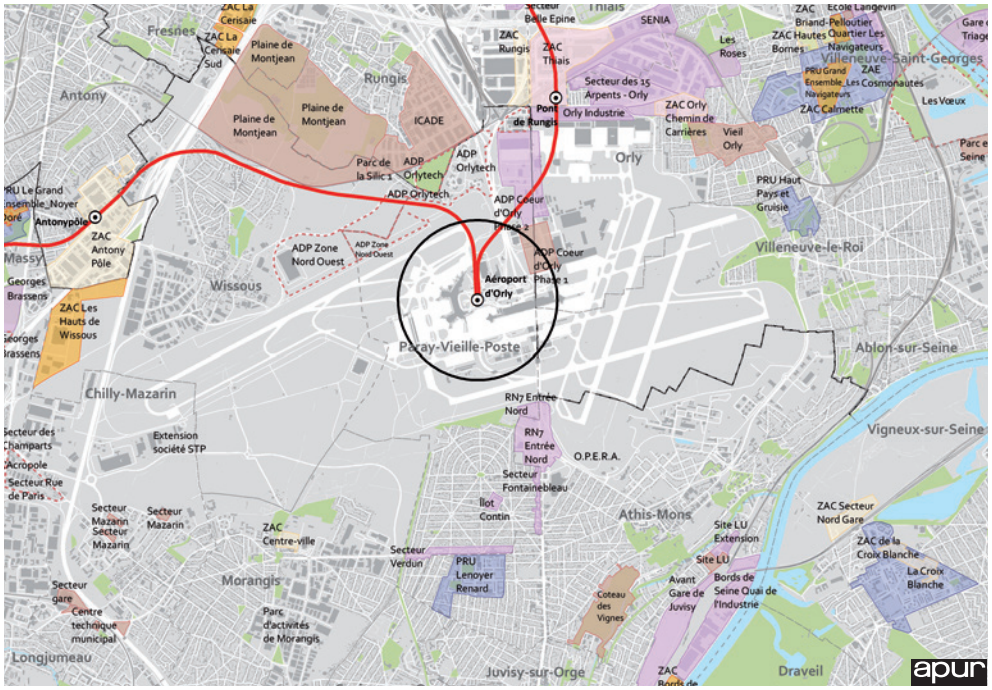


© RATP Reproduction interdite - Avec l'aimable autorisation de la RATP

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

6.1. Des secteurs de projets en marge de l'aéroport d'Orly et du « quartier de gare »

Le quartier de gare de l'Aéroport d'Orly comprend dans les limites de son rayon de 800 m des zones dédiées aux activités principales de l'aéroport ainsi que d'autres infrastructures de transports. Dans ce périmètre, il n'existe pas de projets de développement urbain des réflexions et des projets plus avancés sont déjà à l'œuvre sur le secteur de l'Aéroport d'Orly entendu à une échelle plus vaste. Le plus avancé est celui de Cœur d'Orly, situé au nord-est du quartier de gare et en partie nord de l'emprise de l'Aéroport. L'objectif est d'y créer un quartier d'affaire sur une surface de 130 hectares en lien avec le pôle d'Orly et à proximité immédiate des terminaux de l'aéroport. Des fonctions



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

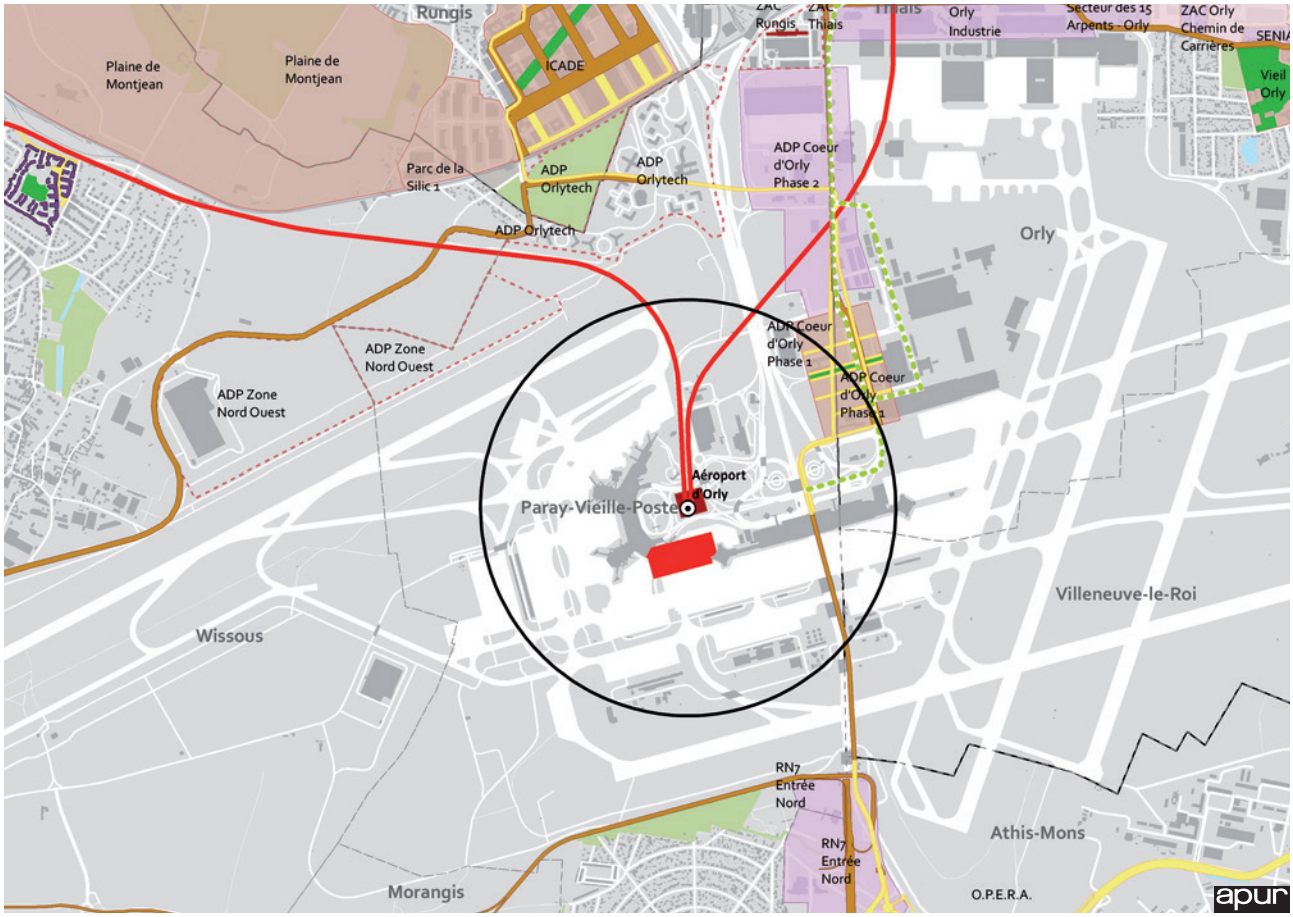
Source : Apur janvier 2015

Éléments des opérations d'aménagement (décembre 2014)

	Coeur d'Orly
Commune	Orly et Paray-Vieille-Poste
Date d'achèvement (prévision)	1ere tranche 2020
Nombre de logements (estimation)	
Logement (m²)	
dont logements sociaux (m²)	
Bureaux (m²)	80 000
Activités (m²)	35 000
Équipements (m²)	20 000
Commerces (m²)	41 000
Surface totale (m²)	**176 000**
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	ADP/Altarea/Foncière des Régions/Accor
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	J.M. Wilmotte / P. Thébaud / F. Tamissier

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, décembre 2014

diversifiées ont vocation à y être proposées. Les 41 000 m² de commerces et services incluront notamment 7 000 m² de commerces alimentaires, 9 000 m² de boutiques, des moyennes surfaces, une offre de commerces et une dizaine de restaurants. 35 000 m² seront consacrés à l'offre hôtelière (hôtels de toutes les gammes et plusieurs établissements neufs ou rénovés) pour une capacité de 1 000 chambres. Un centre international de congrès et d'expositions de 20 000 m² est également prévu. Ce secteur bénéficie déjà de la desserte par le Tramway T7 en service depuis 2013 et sera relié par une promenade centrale piétonne et une passerelle aux terminaux de l'aéroport. ADP Orly étudie également la mutation de la Zone Industrielle Nord au nord du secteur de projet en cours de Cœur d'Orly. Cet emplacement reste stratégique pour le renforcement des liaisons est-ouest comme pour le rédeveloppement du secteur Senia-Pont de Rungis qui accueillera une autre gare de la ligne 14.
Enfin, le secteur Orlytech, qui a commencé sa rénovation, au sud de la SILIC, dispose désormais de la desserte par le tramway T7 et sa mutation progressive est à l'étude avec une possibilité d'extension vers l'ouest, sur un site de 50 hectares, pour y développer un nouveau parc d'activités accueillant du tertiaire comme des locaux d'activités.



Projets d'aménagement et de transport

périmètre 800m
TCSP, TZen : chantier - étude
Tramway : chantier - étude
Métro : chantier - étude
RER : étude
RGPE : étude

Projets en cours

bâti en projet
bâti requalifié
bâti réalisé
création d'espace public
requalification de l'espace public
espace vert en projet
espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement

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

Sources : Apur 2014, 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 1er 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, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidants	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
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	Image 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 m² pour chauffer 100 m²	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 2010
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 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 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 2010
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 à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010,1999
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 m² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
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
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
UC	Unité de consommation
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare d'Aéroport d'Orly — Ligne 14 et 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 15 sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces deux lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 14, dont Aéroport d'Orly fait partie.