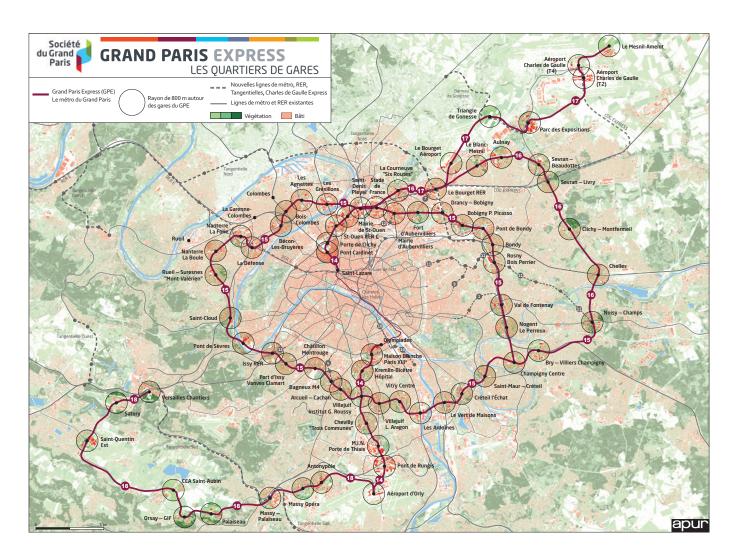


Observatoire des quartiers de gare du Réseau du Grand Paris Express (RGPE)



L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris est un outil partenarial qui associe la Société du Grand Paris (SGP), la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France et l'Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur).

Objectifs

L'observatoire s'inscrit dans la triple volonté de la SGP, de la DRIEA et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse fine pour parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération et suivre leur évolution. Cet outil permet d'améliorer la compréhension du tissu urbain, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître ces quartiers, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement éco-

nomique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire propose une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet. Au fil des années, il contribuera à apprécier comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un facteur d'attractivité, d'équilibre des territoires, un levier 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 montrera dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités. L'observatoire permet de catégoriser les quartiers de gare du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou de leurs différences. Ces informations peuvent constituer une aide à la décision et aux choix de programmation.









La méthode

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est construit progressivement: une première phase de préfiguration en 2013 sur un nombre limité de quartiers de gare pour définir le contenu de l'observatoire en lien avec les collectivités concernées et une généralisation de la démarche à l'ensemble des gares en 2014, 2015 et 2016. La préfiguration de l'observatoire a ainsi été réalisée sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne, donnant un aperçu de la diversité des quartiers de gare: Rueil-Suresnes « Mont Valérien », Les Agnettes dans les Hauts-de-Seine, Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis et Les Ardoines et Vitry Centre dans le Val-de-Marne. En 2014, l'observatoire a concerné les quartiers de gare des lignes 15 sud et 16. En 2015, l'observatoire est mis en place sur les lignes 14, 15 ouest et 15 est, et début 2016, sur les lignes 17 et 18.

L'observation est conduite à deux échelles:

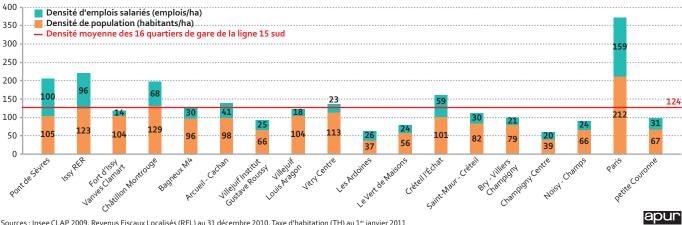
- · une analyse croisée par ligne qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres;
- · des monographies par quartier qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de le resituer dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

Une analyse structurée autour de 6 thématiques

- 1 Les densités (habitant/emplois)
- 2 Les centralités
- 3 Le cadre urbain et paysager
- 4 Les évolutions démographiques, familiales et sociales
- 5 La mobilité (usages et espaces publics)
- 6 Les dynamiques de construction et les projets urbains

Les densités cumulées d'habitants et d'emplois : l'exemple de la ligne 15 sud

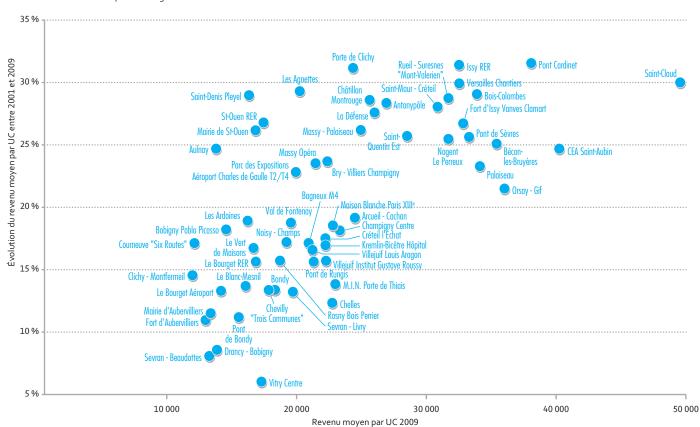
Des écarts significatifs sont observés entre des quartiers de gare déjà historiquement constitués (Issy RER par exemple) et d'autres en mutation prochaine (Bry Villiers Champigny)



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

Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC)

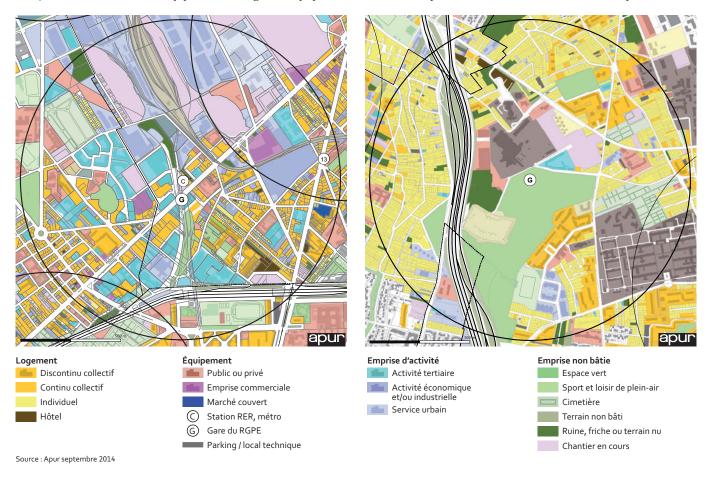
entre 2001 et 2009 dans les quartiers de gare du RGPE



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, Nanterre La Boule, Nanterre La Folie, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Cacul 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. Source: Revenus Fiscaux Localisés (RFL), Insee (au 31 décembre 2010)

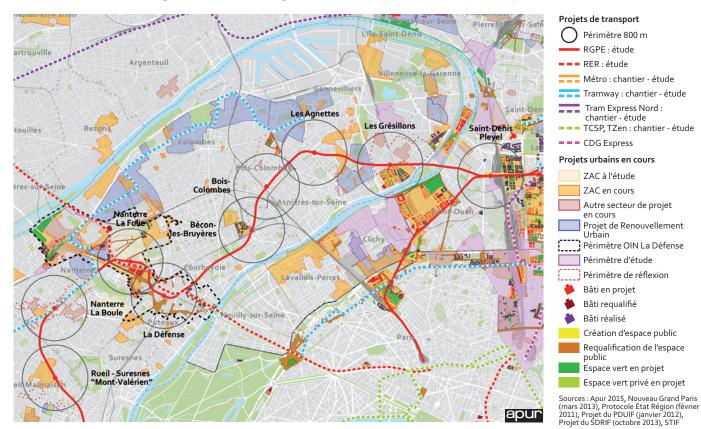
Fonctions dominantes, deux exemples sur la ligne 14

Les fonctions urbaines à la parcelle d'après des relevés de terrain : dans le cas de Saint-Ouen RER C, un quartier mixte en développement où mêlent les secteurs d'activités industrielles, des programmes tertiaires récents et des ensembles d'habitat collectif ; dans le cas de Villejuif Institut Gustave Roussy, plusieurs très grands équipements sont entourés par des secteurs d'habitat à dominante pavillonnaire.



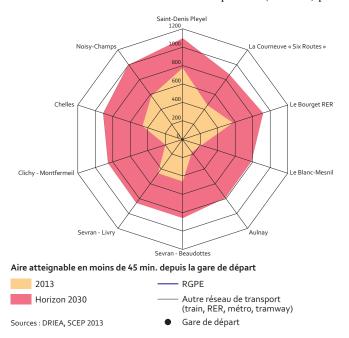
Projets d'aménagement et de transport : l'exemple de la ligne 15 ouest

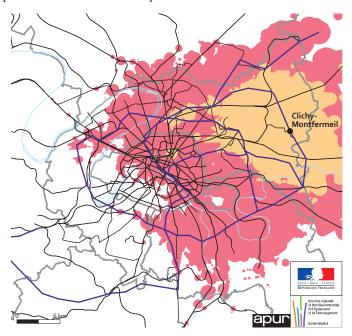
L'observatoire décrit les dynamiques de construction depuis 2000 dans chacun des quartiers et présente les projets urbains engagés ou à l'étude. Ces éléments montrent 2 types d'évolution : un processus de mutation porté par la puissance publique (ZAC, lotissements ou projets de renouvellement urbain), un processus de continuité qui intervient en secteur diffus, dans des tissus déjà constitués, et s'inscrit dans les PLU.



Aires d'accessibilité de la métropole par les principaux transports en commun : l'exemple de la ligne 16

L'aire atteignable par un trajet de 45 minutes en transports en commun depuis l'emplacement de la future gare montre des gains substantiels d'accessibilité au territoire métropolitain (+ 996 %) participant au désenclavement du quartier.





Des études thématiques complémentaires

- L'atlas des lieux culturels publié en juillet 2015, avec la DRAC, qui révèle un maillage d'équipements existants riche de sa diversité, et qui devrait continuer à se densifier avec l'accessibilité nouvelle permise par le nouveau métro;
- · L'analyse du tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 sud réalisée avec l'INSEE, qui fait apparaître les concentrations d'emplois et les spécificités économiques de chaque quartier. Début 2016 l'analyse du tissu économique des quartiers de gare des lignes 14, 15 ouest, 15 est et 16 sera réalisée.
- · L'offre de santé réalisée avec l'ARS met en évidence les gains en termes de desserte des grands équipements sanitaires rendus possibles par le RGPE et les inégalités dans l'offre de soins de premier recours d'un quartier de gare à l'autre.





Un outil de data visualisation

Un outil de data visualisation permettant de découvrir de façon dynamique et interactive l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris est accessible sur le site internet de l'Apur.

Il facilite l'accès aux différentes publications de l'observatoire: monographies, analyses croisées et études thématiques.

http://www.apur.org/dataviz/observatoire_des_gares/index. html

Extraits de la data visualisation



L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la DRIEA, l'Insee, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Paris Métropole, la Société du Grand Paris, Eau de Paris, la communauté d'agglomération d'Est Ensemble, Grand Paris Aménagement, Paris Habitat, Ports de Paris, la communauté d'agglomération Seine-Amont, SNCF Immobilier, le STIF, le Syctom et la Mission de Préfiguration de la Métropole du Grand Paris













































Patricia Pelloux Mise en page - Apur www.apur.org

Directrice de la publication

Dominique Alba

Études réalisées par

Stéphanie Jankel et Clément Mariotte Sous la direction de