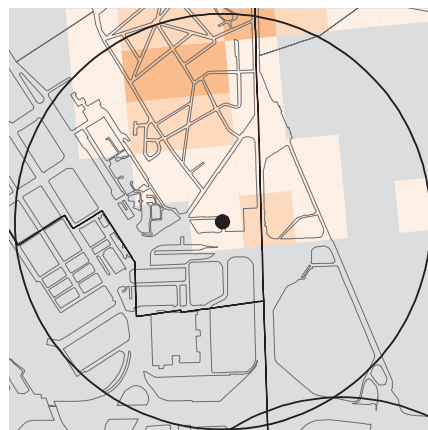
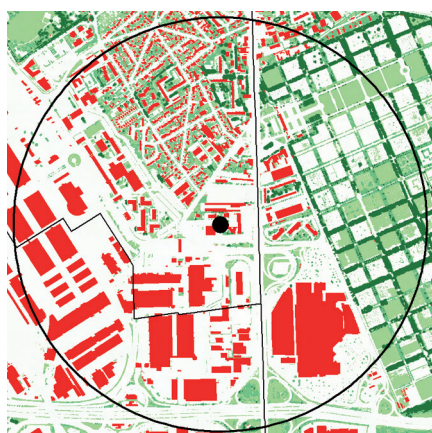
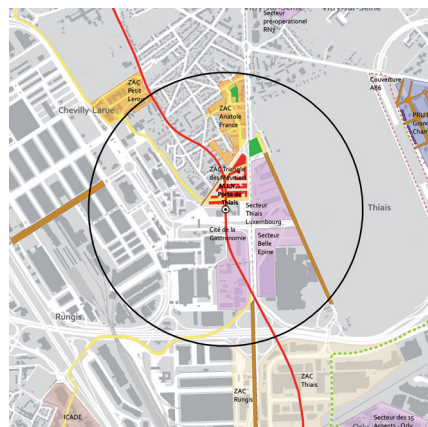
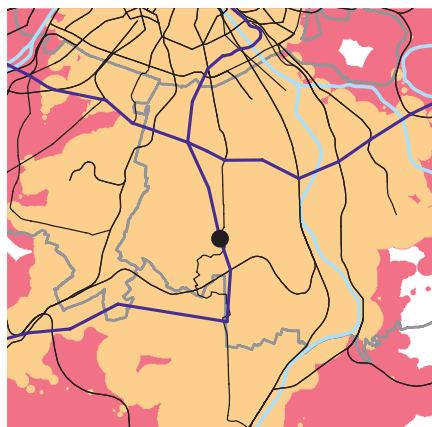


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare M.I.N. Porte de Thiais Ligne 14



**Société
du Grand
Paris**

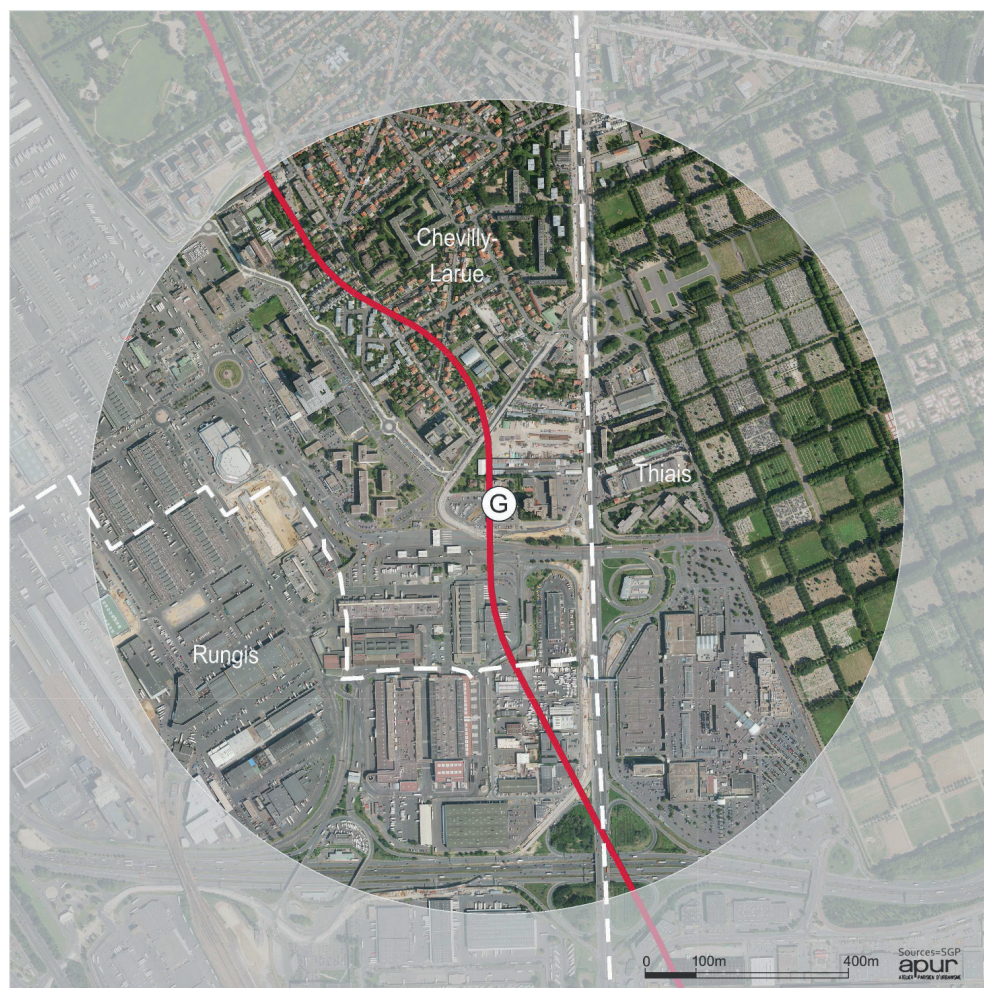
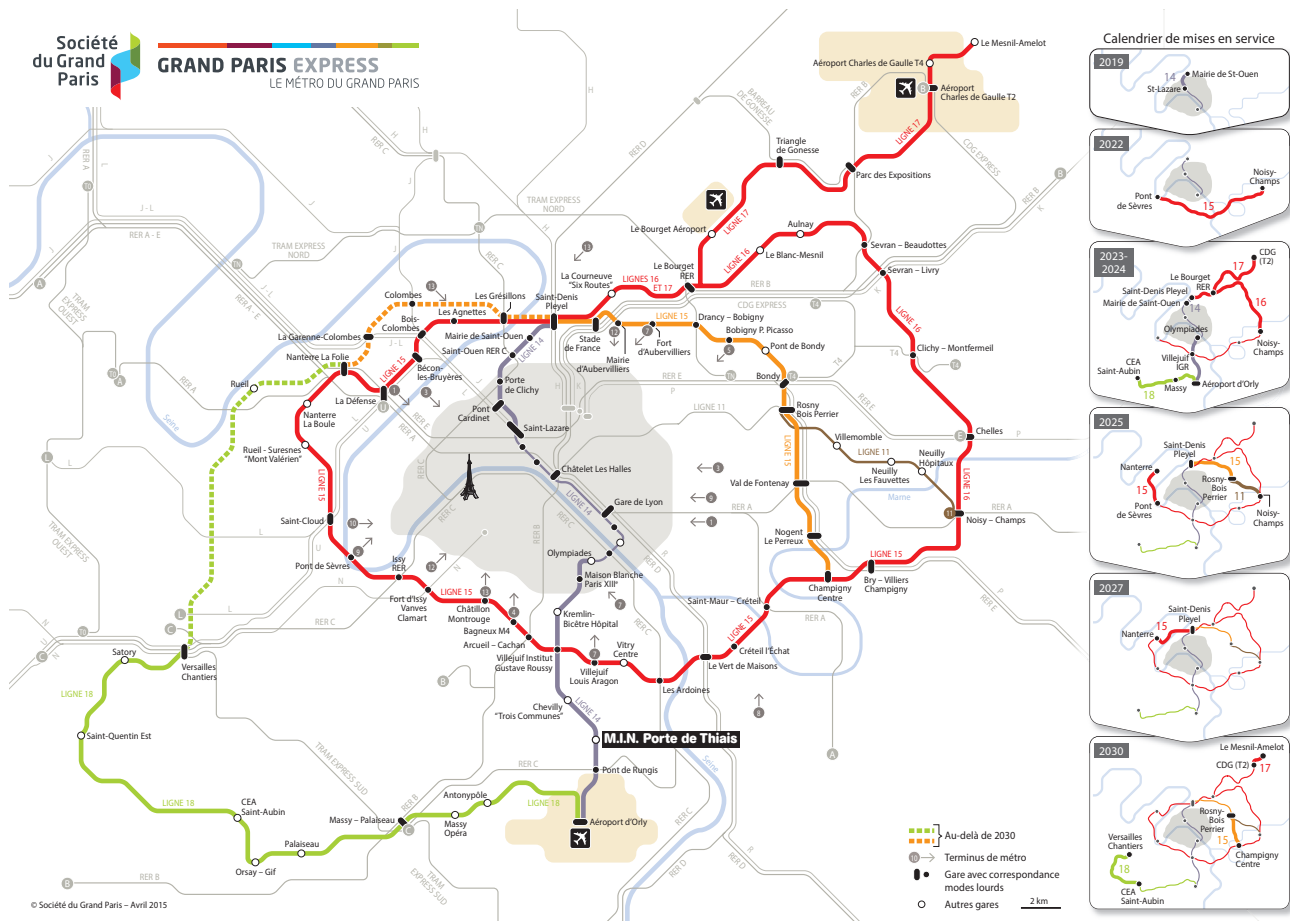


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin
Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire
Mise en page : Apur
www.apur.org

Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier à dominante d'activités de faible densité	3
2. Du local vers le global	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un territoire de transition.....	5
3.2. Un bâti peu élevé dans le quartier	6
3.3. Des densités bâties plutôt faibles	6
3.4. Un tissu urbain très sectorisé	7
3.5. Structure de la propriété foncière	7
3.6. Un quartier transformé au tournant des années 1960 et 1970 avec l'arrivée du M.I.N.....	8
3.7. Un cadre végétal peu visible	9
3.8. 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 de 4 200 habitants seulement	12
4.2. Des revenus moyens et moins de 15 % de ménages à bas revenus	13
4.3. Le secteur du commerce dominant dans les communes de Rungis et Chevilly-Larue	14
4.4. Une majorité de logements privés et une moitié de propriétaires occupant	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des actifs en provenance de l'ensemble de la métropole	16
5.2. L'accessibilité à la métropole étendue au nord-ouest et à l'est	17
5.3. Une majorité de déplacements domicile-travail réalisés en voiture	18
5.4. Une accessibilité du quartier à conforter	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Dans le quartier, deux fois plus de surfaces d'activités autorisées que de surface de logement	20
6.2. Des constructions de logement au nord-ouest et des surfaces d'activités dans le reste du quartier	21
6.3. Des projets encore à l'étude tout autour de la future gare du RGPE	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



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 M.I.N. Porte de Thiais, réalisée en liaison avec les services des villes de Chevilly-Larue et Rungis.

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 :

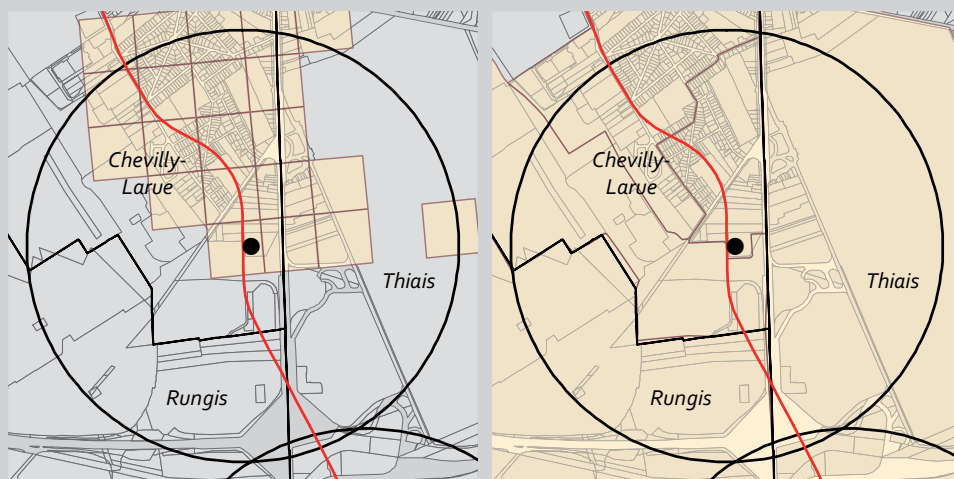
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur trois communes (Chevilly-Larue, Rungis et Thiais), seules les communes Chevilly-Larue et Rungis ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE M.I.N. PORTE DE THIAIS



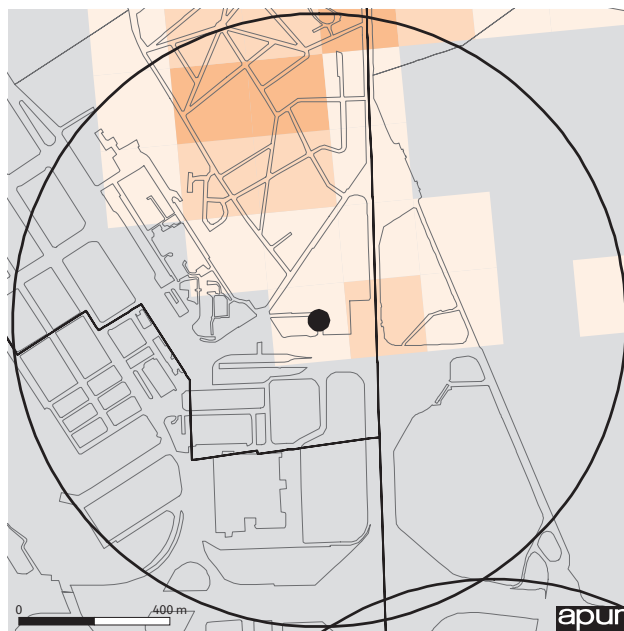
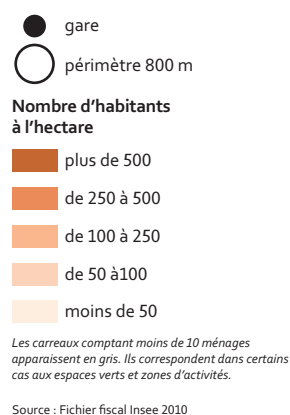
Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m * Découpage du quartier à l'IRIS

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

1. Un quartier à dominante d'activités de faible densité

Comme son nom l'indique, le quartier de gare de M.I.N. Porte de Thiais s'étend en partie sur le marché d'intérêt national de Rungis. La moitié ouest du quartier sert de support à des activités logistiques, le vaste cimetière parisien de Thiais occupe une place importante dans la moitié est du quartier. Cela ne laisse que peu de place aux secteurs d'habitat, presque tous situés dans la commune de Chevilly-Larue, au nord de la future gare du Grand Paris. Par conséquent, le nombre d'habitants dans ce quartier est plus faible que le nombre d'emplois : 4 200 personnes contre 16 400 emplois. Cela se traduit par un taux d'emploi exceptionnel (5,47), typique des quartiers à dominante d'activités. La densité dans ce quartier de gare est plus de deux fois plus faible en moyenne (9 habitants par hectare auxquels s'ajoutent 25 emplois par hectare) que dans les communes de Chevilly-Larue et Rungis et en petite couronne.

Densité de population

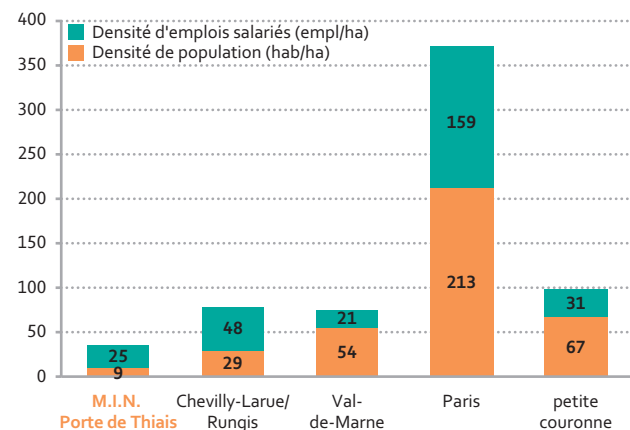


Population et emplois dans le quartier de M.I.N. Porte de Thiais

M.I.N. Porte de Thiais	Population	Emplois
Quartier	4 217	16 431
2 km	45 641	48 402
4 km	283 664	111 358

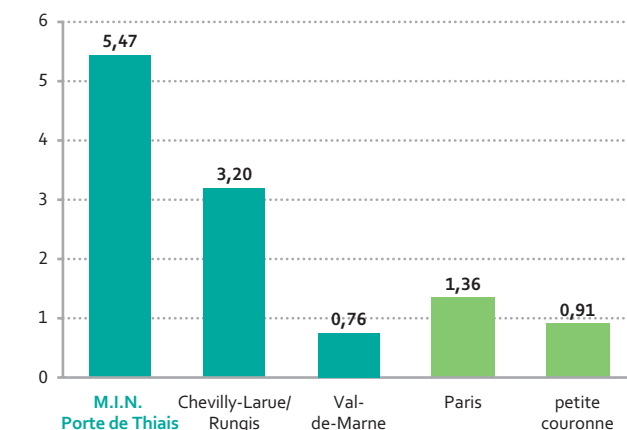
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

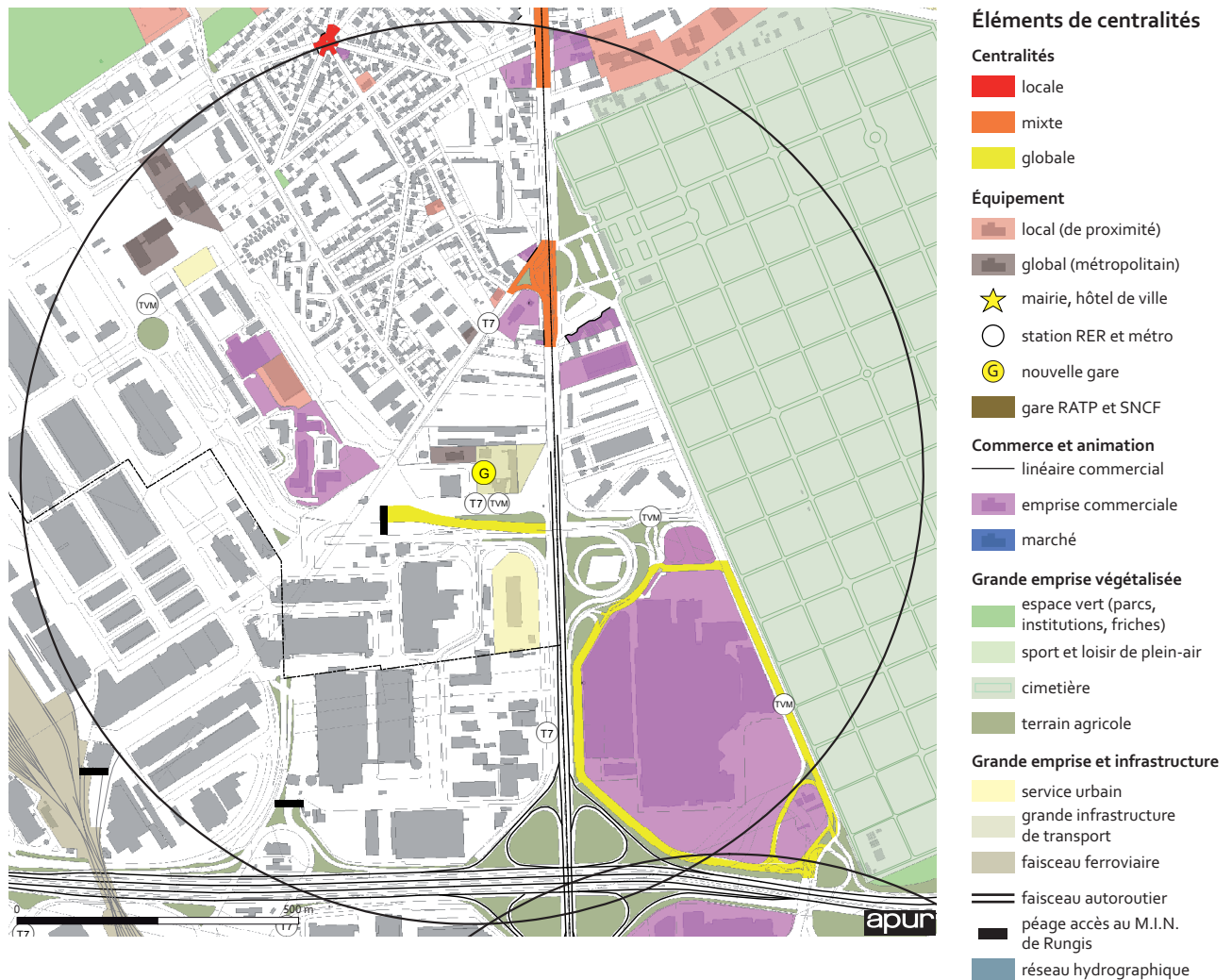
Taux d'emploi (nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Du local vers le global

La route de Fontainebleau, aussi nommée route départementale 7 (D7), dessert le grand territoire du sud parisien et, confortée par l'aménagement récent du Tramway T7, aimante de nombreuses centralités que l'on qualifie ici de mixte, au niveau des zones résidentielles, puisque s'y développent des commerces et équipements de proximité mais aussi d'envergure plus territoriale. C'est ainsi qu'au niveau de l'esplanade Auguste Perret, plusieurs petits commerces font face aux monumentales portes du cimetière parisien de Thiais. Dans la moitié sud se présente l'imposant centre commercial régional de Belle Epine à l'est, également desservi par l'A86, tandis qu'à l'ouest se déploie le Marché d'Intérêt National de Rungis, plus grand marché de produits frais au monde.



Cimetière parisien de Thiais, Thiais



Centre commercial Belle Epine, Thiais

Source : Apur janvier 2015

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un territoire de transition

Suivant l'axe nord-sud formé par l'avenue de Stalingrad, plus connue comme étant la route D7, on quitte progressivement les dernières zones urbaines résidentielles de Chevilly-Larue, composées majoritairement d'îlots pavillonnaires disposés autour de quelques grands ensembles de logements collectifs. À partir du rond-point des Halles depuis lequel on accède au M.I.N. de Rungis comme au centre commercial Belle Epine, commence véritablement un territoire constitué de grandes emprises d'équipements métropolitains et de logistique jusqu'à l'aéroport de Paris-Orly, après franchissement de l'A86 et du carrefour de Belle Epine.

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

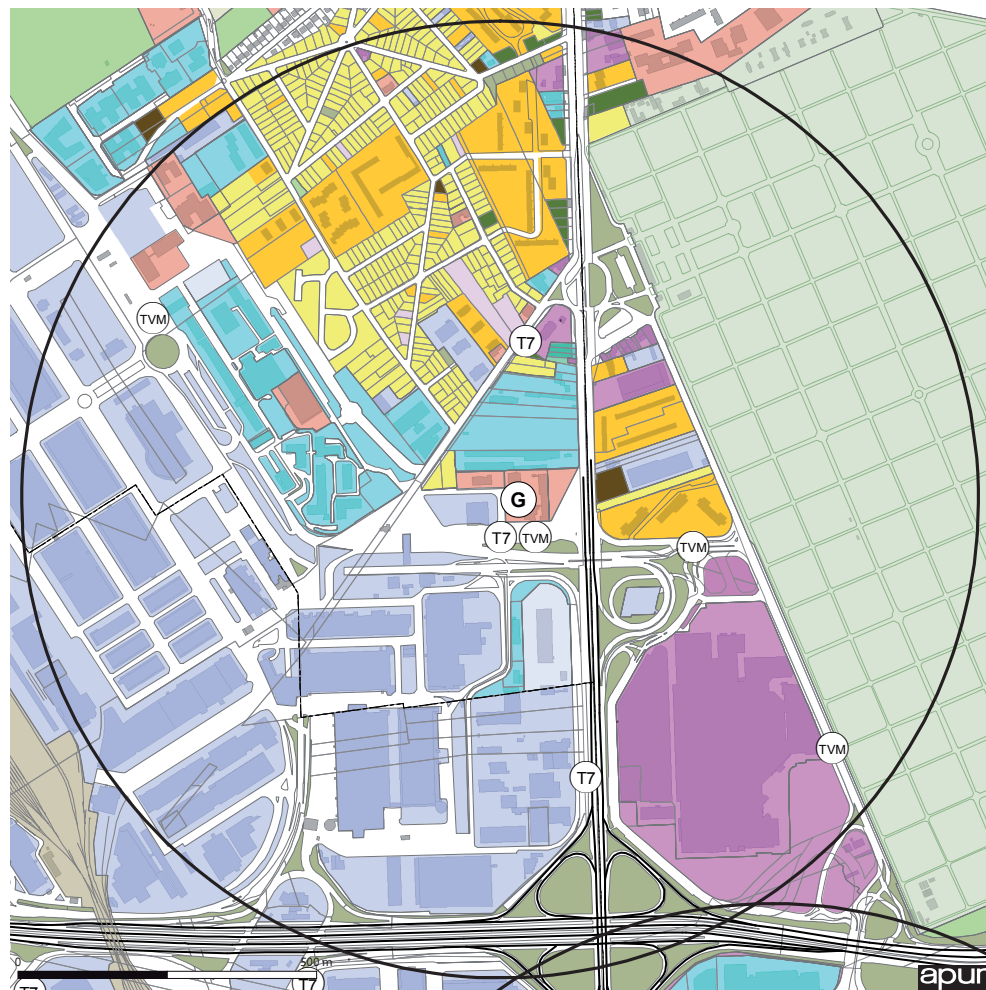
Emprise non bâtie

-  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 janvier 2015



Rue du Lieutenant Petit le Roy, Chevilly-Larue



M.I.N., Avenue du 11 novembre 1918, Chevilly-Larue

3.2. Un bâti peu élevé dans le quartier

Le quartier de M.I.N. Porte de Thiais comporte un nombre important de bâtiments de faible hauteur, les trois-quarts des surfaces bâties appartenant à des constructions comprises entre 7 et 15 mètres de hauteur. Cela inclut notamment les larges entrepôts du M.I.N. et le centre commercial Belle Epine. Les émergences les plus hautes sont les tours de bureaux du centre administratif du M.I.N. et la tour Europa à Belle Epine.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

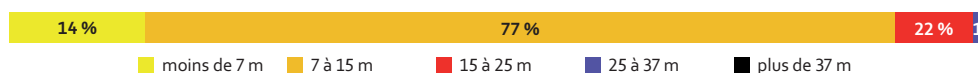
Hauteurs des bâtiments

- 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 de M.I.N. Porte de Thiais



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

3.3. Des densités bâties plutôt faibles

Les densités bâties dans le quartier de M.I.N. Porte de Thiais sont faibles : les bâtiments de la zone logistique, les rares ensembles d'habitat du quartier correspondent le plus souvent à de petits pavillons. Seuls le centre commercial Belle Epine au sud du quartier et les immeubles de bureaux du centre administratif du M.I.N. situés sur le territoire de la commune de Chevilly-Larue créent des densités bâties plus élevées (2 voire 3).

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

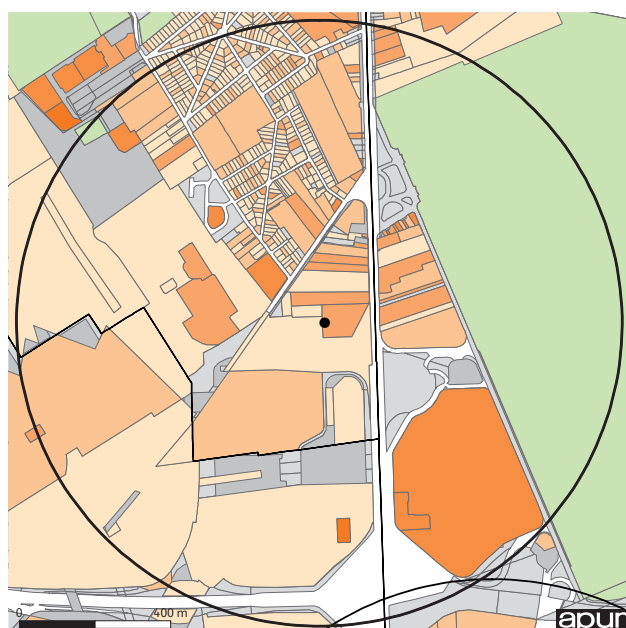
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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 : DRIEA, MAJIC DGFiP 2011, BD Parcellaire © IGN2011



3.4. Un tissu urbain très sectorisé

Le quartier de M.I.N. Porte de Thiais se caractérise par un tissu très sectorisé, à la fois par des axes routiers structurants (autoroute A86, RD 7) et des grandes emprises plus ou moins fermées (cimetière parisien de Thiais, centre commercial Belle Epine, M.I.N.) très importants. Dans ces emprises, les espaces ouverts sont nombreux (parking, cimetière ou voirie du M.I.N. adaptée aux véhicules) et on y trouve un bâti de grande échelle. Le secteur résidentiel du quartier, principalement situé à Chevilly-Larue au nord-ouest, comporte une variété de bâtiments : pavillons hétéroclites ou ensembles homogènes comme ceux des Castors, logements collectifs de moyenne ou de plus grande taille (Résidence des Hortensias ou Cité Anatole France).



Avenue du 11 novembre 1918, Chevilly-Larue



Avenue de Stalingrad, Chevilly-Larue



Rue du Lieutenant Petit le Roy, Chevilly-Larue



Résidence les Castors, Chevilly-Larue

3.5. Structure de la propriété foncière

Avec le M.I.N. et le cimetière, le quartier présente la spécificité d'être en grande partie composé de quelques très vastes parcelles détenues par des propriétaires publics (État, collectivités locales et établissement public foncier). Au nord à Chevilly-Larue, les parcelles, dont beaucoup correspondent à de l'habitat, sont de plus petite dimension et appartiennent à des propriétaires privés. À Thiais, les parcelles sont détenues par des propriétaires privés, hormis quelques parcelles appartenant aux bailleurs sociaux.

Propriété foncière

- gare GPE
- périmètre 800m
- État, collectivité publique
- liée à l'État, enseignement supérieur
- EDF-GDF, SNCF, RFF, RATP, STIF, PAP
- Établissement public foncier
- Villes et collectivités locales
- Organisme HLM et 1%
- Propriété privée
- non renseigné

Source : fichier des propriétaires de la DGFIP au 01/01/2011

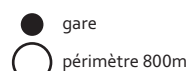


3.6. Un quartier transformé au tournant des années 1960 et 1970 avec l'arrivée du M.I.N.

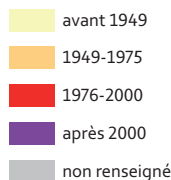
Après la seconde guerre mondiale, le quartier de M.I.N. Porte de Thiais était principalement constitué de secteurs pavillonnaires dans l'actuel quartier Bretagne à Chevilly-Larue et du cimetière parisien de Thiais (1929). Entre 1949 et 1975, le quartier s'est transformé avec le transfert des Halles de Paris et l'installation du M.I.N. sur d'anciens terrains agricoles dans le courant des années 1960 (pour un déménagement définitif en 1969) et la construction du centre commercial Belle Epine en 1971. Des ensembles de logements collectifs se sont également construits à Bretagne (la cité Anatole France par exemple), de même que la résidence des Castors au début des années 1950. La mutation du quartier s'est ralentie à partir de 1975, avec des évolutions diffuses dans le pavillonnaire ainsi que dans le secteur du Triangle des Meuniers.

Époque de construction des bâtiments

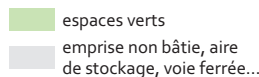
Représentée à la parcelle



Période majoritaire*

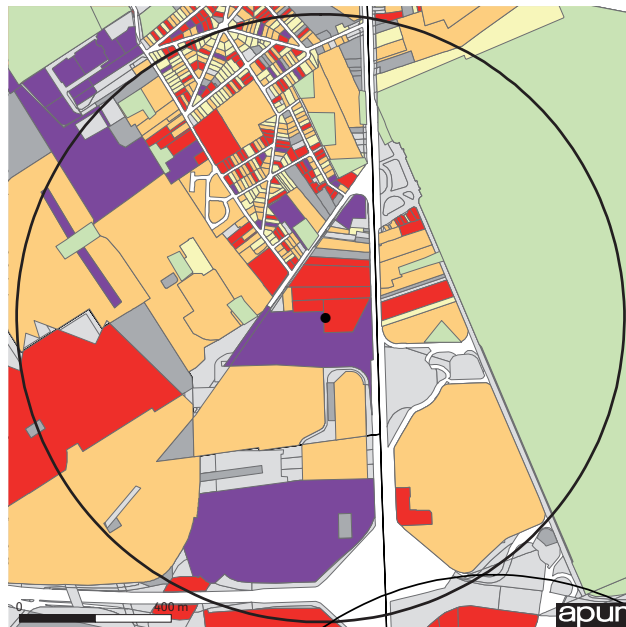


Principaux équipements

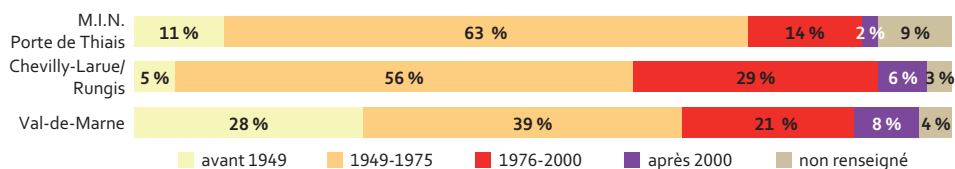


* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

Source : DGFIP 01/01/2011
Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFIP (au 01/01/2011)

3.7. Un cadre végétal peu visible

Le quartier de M.I.N. Porte de Thiais possède un couvert végétalisé de 24 %. Cependant, le cadre végétal du quartier est principalement constitué du cimetière parisien de Thiais, des jardins des pavillons et des grands arbres autour de la cité Anatole France. Les espaces verts de loisirs et d'agrément sont donc assez rares, d'autant que les autres secteurs du quartier sont très minéraux, à l'image du M.I.N. et du centre commercial Belle Epine.

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



Hauteurs de la végétation dans le domaine public et les espaces privés

● gare

○ périmètre 800m

Espaces privés

Hauteurs de la végétation

moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

Domaine public

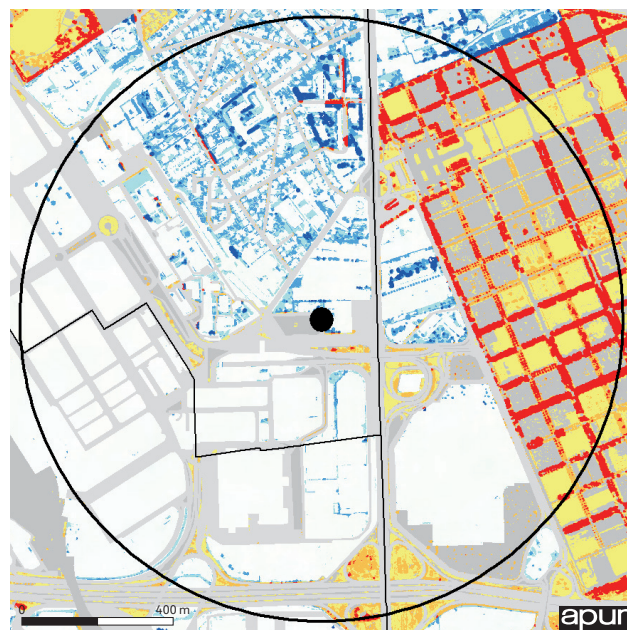
Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

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



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

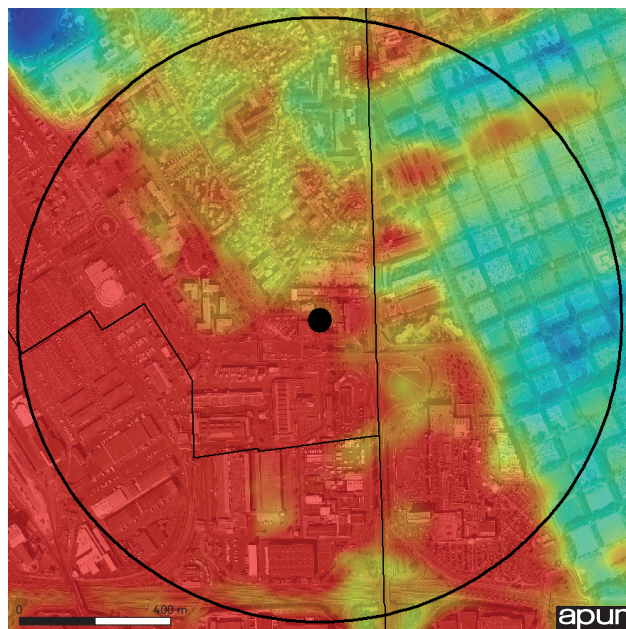
Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence l'important îlot de chaleur constitué par les M.I.N., le centre commercial Belle Epine et les infrastructures routières, tous très minéraux. Le cimetière parisien de Thiais apparaît à l'inverse comme jouant un rôle de régulateur thermique important, en raison de sa forte végétalisation. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par certains bâtiments mal isolés. Dans l'emprise du M.I.N., certains entrepôts apparaissent ainsi peu performants, de même que les immeubles d'habitation des résidences des Hortensias et des Lilas. Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que d'autres technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier.

Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. De nombreux bâtiments à toiture plate, tels que les entrepôts ou les immeubles de bureaux du M.I.N. On notera que les toitures des pavillons, malgré leur petite taille, peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition.

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

38 °C 25 °C 15 °C

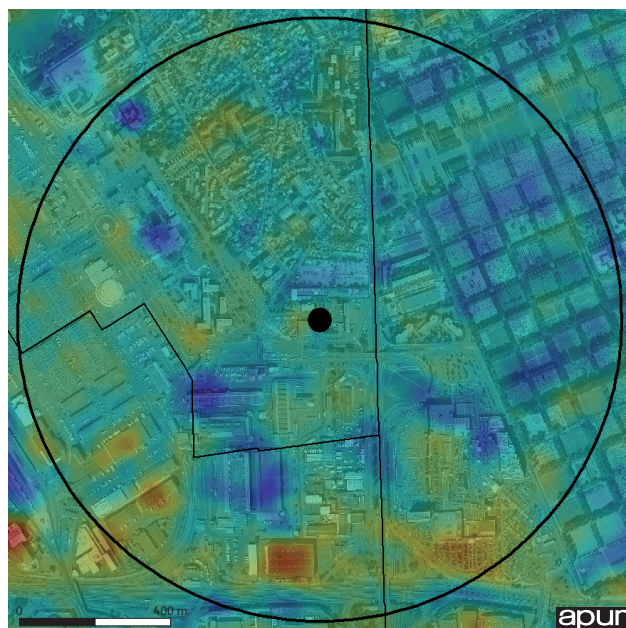
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANDSAT - 2012



Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable dans les secteurs où prédomine l'habitat individuel ainsi que pour d'autres parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le quartier le potentiel géothermique de surface pourrait être à étudier par exemple dans le secteur d'habitat pavillonnaire du quartier Bretagne à Chevilly-Larue. La configuration des parcelles et du bâti du M.I.N. indique également un potentiel. Deux réseaux de chaleur sont présents dans le quartier (un seul figure sur la carte). Le premier couvre le M.I.N. et est géré par la Semmaris. Il a été récemment connecté à celui d'Orly. Le deuxième (non indiqué) est celui de Chevilly-Larue et L'Hay-les-Roses et dessert les ensembles de logements collectifs des Lilas et des Hortensias et la Cité à Anatole France à Chevilly-Larue. Il fonctionne en cogénération et est géré par la SEMHACH. Les réseaux pourraient éventuellement être étendus à d'autres bâtiments situés à moins de 200 m de celui-ci (en rouge sur la carte, mais l'information est incomplète en raison de l'absence sur la carte du second réseau mentionné).

Quelques ensembles de logements collectifs du quartier (résidences les Hortensias et les Lilas, Cité Anatole France, immeubles de l'allée Jules Verne à Thiais) sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %. Enfin, il conviendrait d'étudier la mise en place de dispositifs qui permettraient de valoriser localement la chaleur générée par le centre commercial de Belle Epine.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



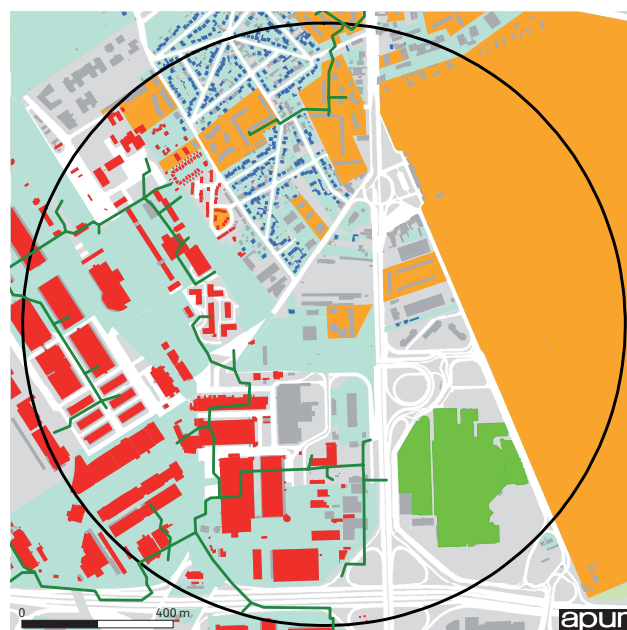
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



Synthèse des potentiels de développement des ENR et des réseaux de chaleur

- gare
- périmètre 800m
- parcelles potentiellement éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau SIAPP (200m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

Sources : Apur d'après Insee Recensement 2010, DGFIP 2011, SIAPP 2012, BRGM/CPCU 2013



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

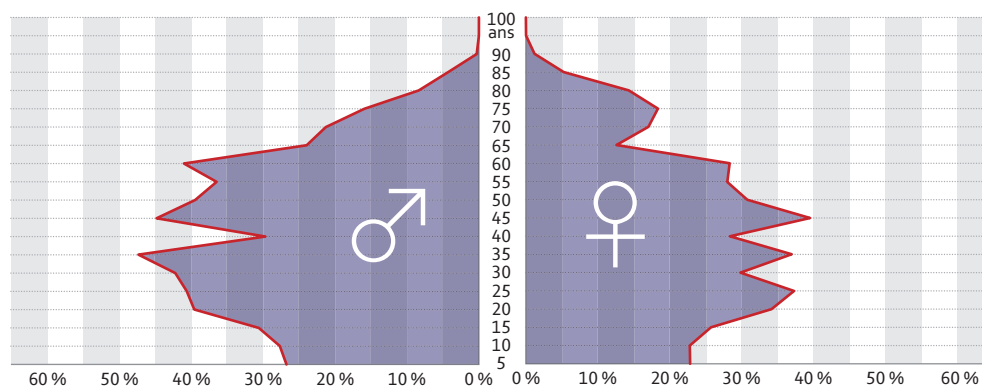
4.1. Un quartier de 4 200 habitants seulement

Le quartier de gare de M.I.N. Porte de Thiais est peu peuplé (4 200 habitants), avec une baisse du nombre d'habitants entre 1999 et 2010 (- 8 %). Dans le quartier de gare, les jeunes âgés de moins de 18 ans sont deux fois plus nombreux en proportion que les personnes âgées de 65 ans ou plus, c'est aussi ce que l'on observe en moyenne à l'échelle des communes de rattachement de la gare (Chevilly-Larue et Rungis), du département ou de l'ensemble de la petite couronne. Le profil des actifs résidant dans le quartier (un peu moins de 50 % d'ouvriers et d'employés) et le taux de chômage (légèrement supérieur à 10 %) sont eux aussi comparables à ceux des communes et du département de rattachement de la gare.

	M.I.N. Porte de Thiais	Chevilly-Larue/ Rungis	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	4 217	25 241	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	- 7,9 %	+ 2,5 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	22,8 %	24,5 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	13,3 %	11,8 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	16 431	40 758	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	17,2 %	18,4 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	49,2 %	47,3 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	5,47	3,20	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	14,6 %	15,2 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	10,9 %	9,9 %	11,3 %	11,0 %	12,5 %

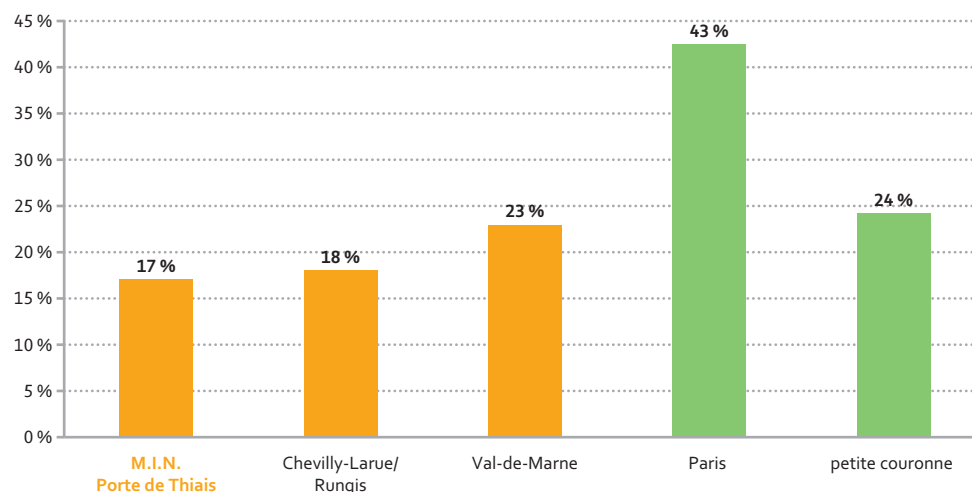
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare de M.I.N. Porte de Thiais (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

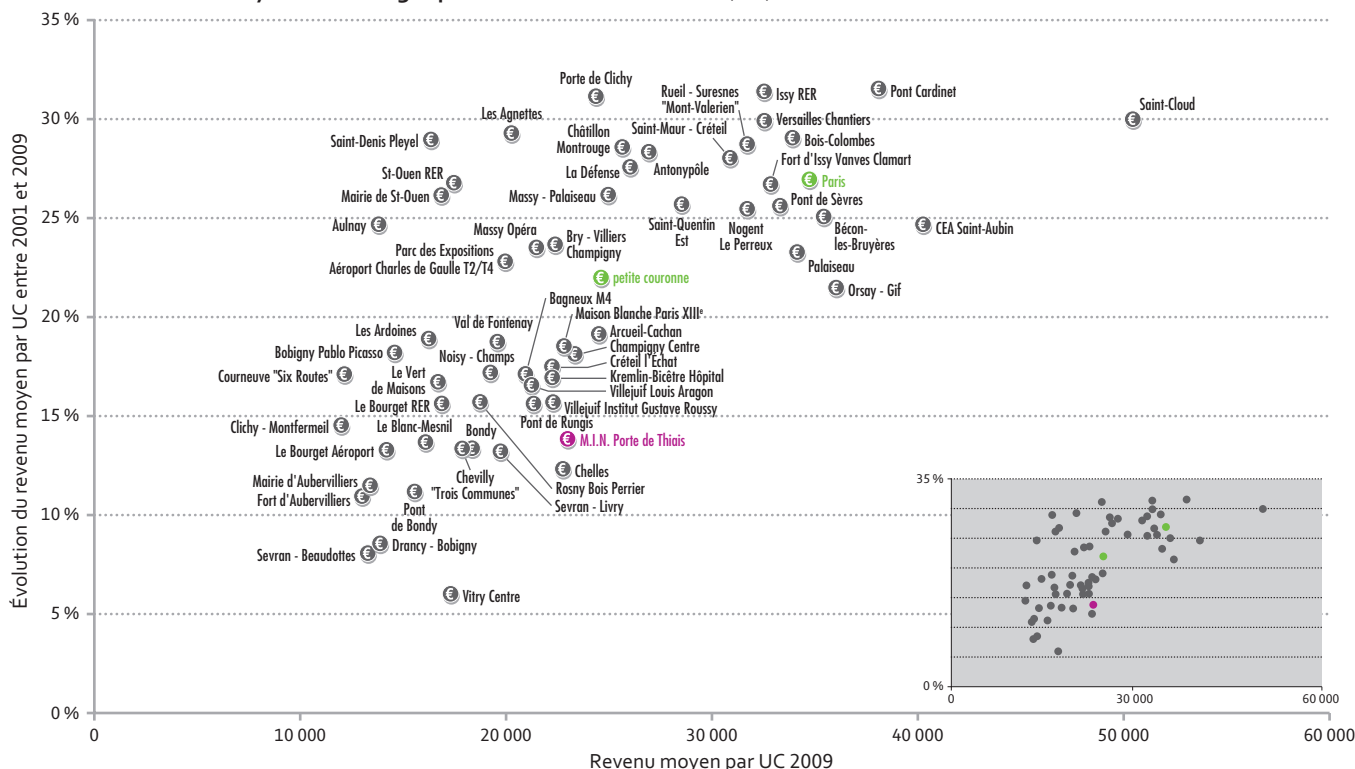


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des revenus moyens et moins de 15 % de ménages à bas revenus

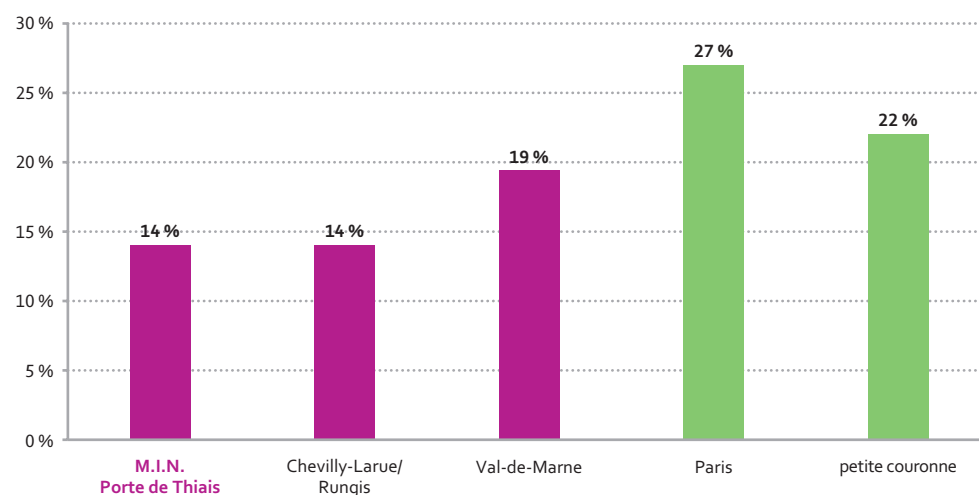
Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de gare de M.I.N. Porte de Thiais s'élève à 23 019 € par an et par unité de consommation. C'est un niveau légèrement inférieur tout en étant proche de celui de l'ensemble des ménages qui habitent la petite couronne (24 688 €). C'est aussi un revenu moyen plus élevé que celui des habitants de Chevilly-Larue (21 772 €) et bien inférieur à celui des habitants de Rungis. Entre 2001 et 2009 le revenu des ménages du quartier de M.I.N. Porte de Thiais a progressé de 13,8 %, c'est-à-dire deux fois moins vite qu'en petite couronne. Moins de 15 % des ménages ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus contre presque 20 % dans le Val-de-Marne et en petite couronne. C'est aussi le cas dans les communes de rattachement de la gare.

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



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. 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.

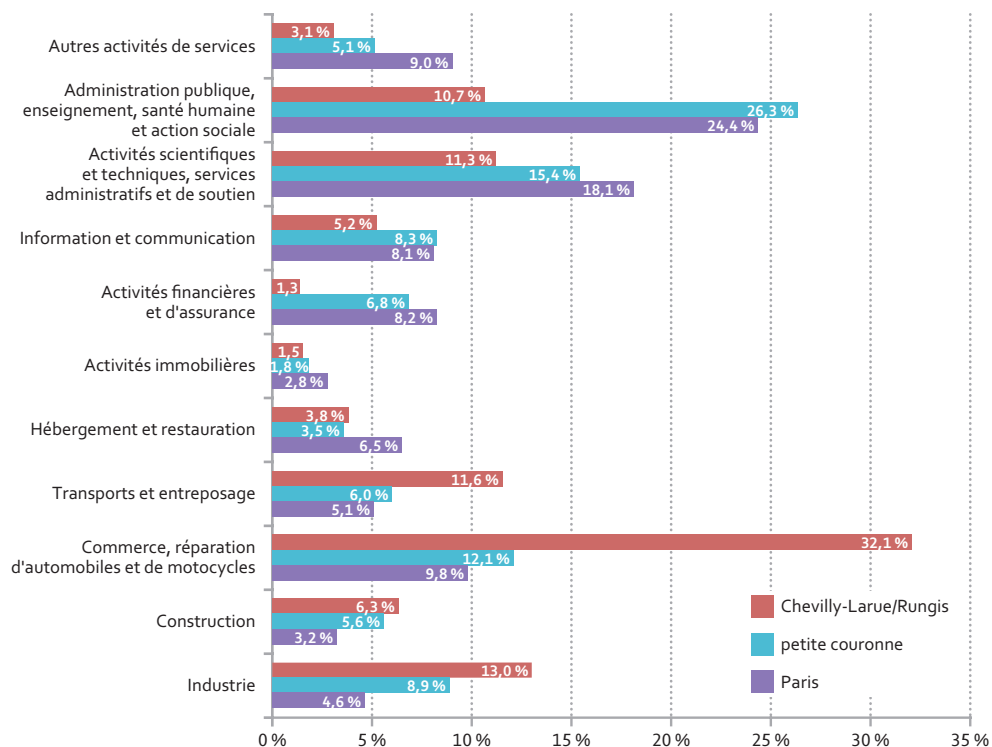
Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



4.3. Le secteur du commerce dominant dans les communes de Rungis et Chevilly-Larue

Dans les communes de rattachement de la gare de M.I.N. Porte de Thiais (Rungis et Chevilly-Larue), le secteur d'activité le plus représenté en termes d'emplois est celui du commerce, rassemblant environ 1 emploi sur 3. Le secteur de l'industrie, celui des transports et de l'entreposage, celui des activités scientifiques et techniques et celui de l'administration, enseignement et santé concentrent chacun entre 10 et 13 % des emplois salariés. La prédominance des emplois liés au commerce est visible dans le périmètre du quartier de M.I.N. Porte de Thiais dans la mesure où se trouvent à la fois une grande partie des installations du M.I.N. et le centre commercial Belle Epine.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de Chevilly-Larue et Rungis

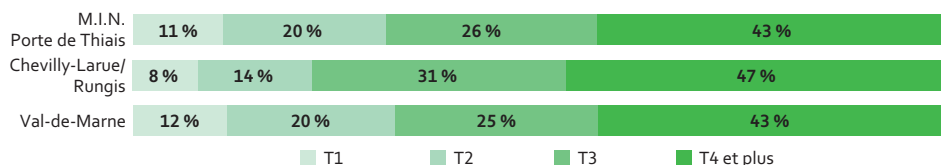


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Une majorité de logements privés et une moitié de propriétaires occupant

Le quartier de gare compte seulement 1 900 logements qui se répartissent à parts presque égales entre petits logements (39 % de T1 + T2), T3 (27 %) et grands logements (35 % T4 et plus). À l'image du parc de logements des communes de rattachement de la gare, dans le quartier 8 logements sur 10 et environ la moitié des ménages sont propriétaires du logement qu'ils occupent. À l'image de ce que l'on observe dans la commune de Rungis (15 % de logements sociaux parmi les résidences principales), le poids du parc social est limité dans le quartier M.I.N. Porte de Thiais (environ 17 % de logements sociaux) alors même que la commune de Chevilly-Larue dans son ensemble compte plus de 30 % de logements sociaux et de 18 % à Rungis.

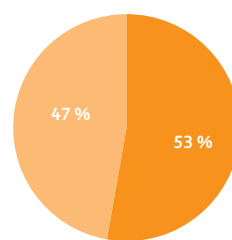
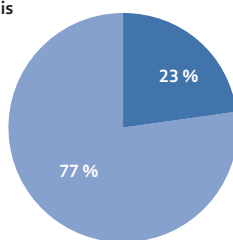
Répartition des types de logements



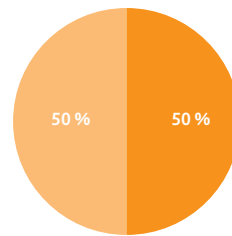
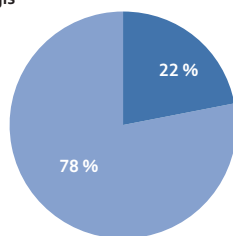
Sources : DRIEA, DGFIP (au 01/01/2011)

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

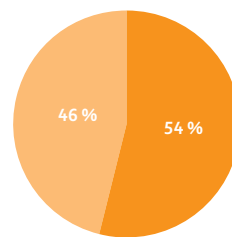
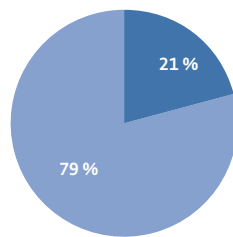
M.I.N. Porte de Thiais



Chevilly-Larue/Rungis



Val-de-Marne

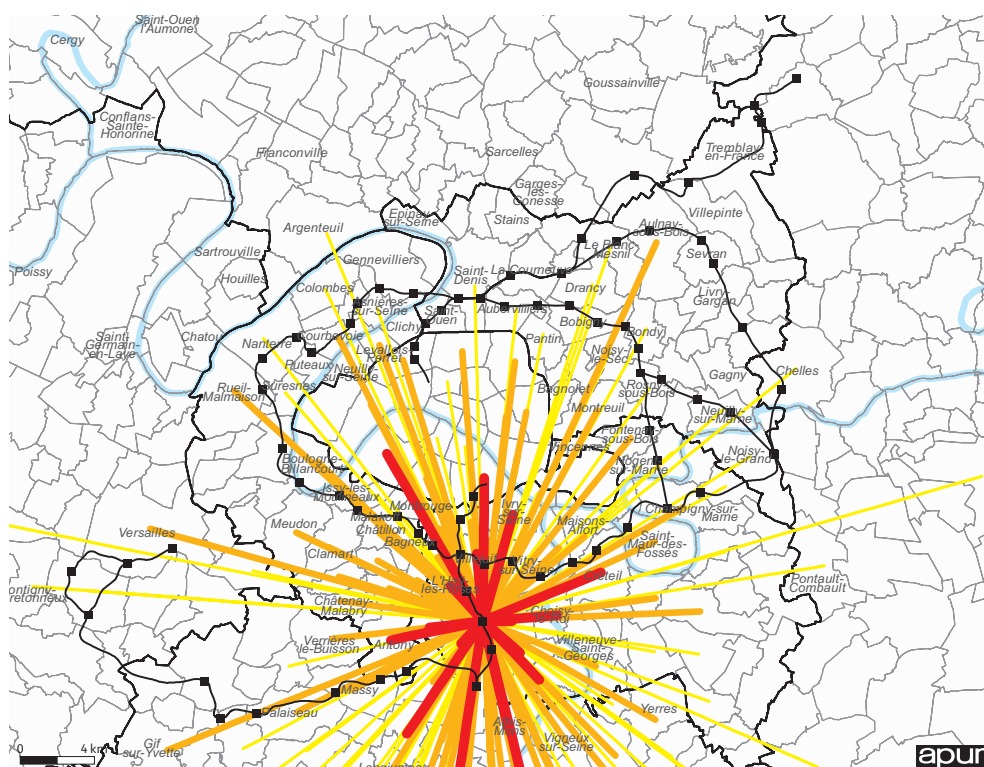
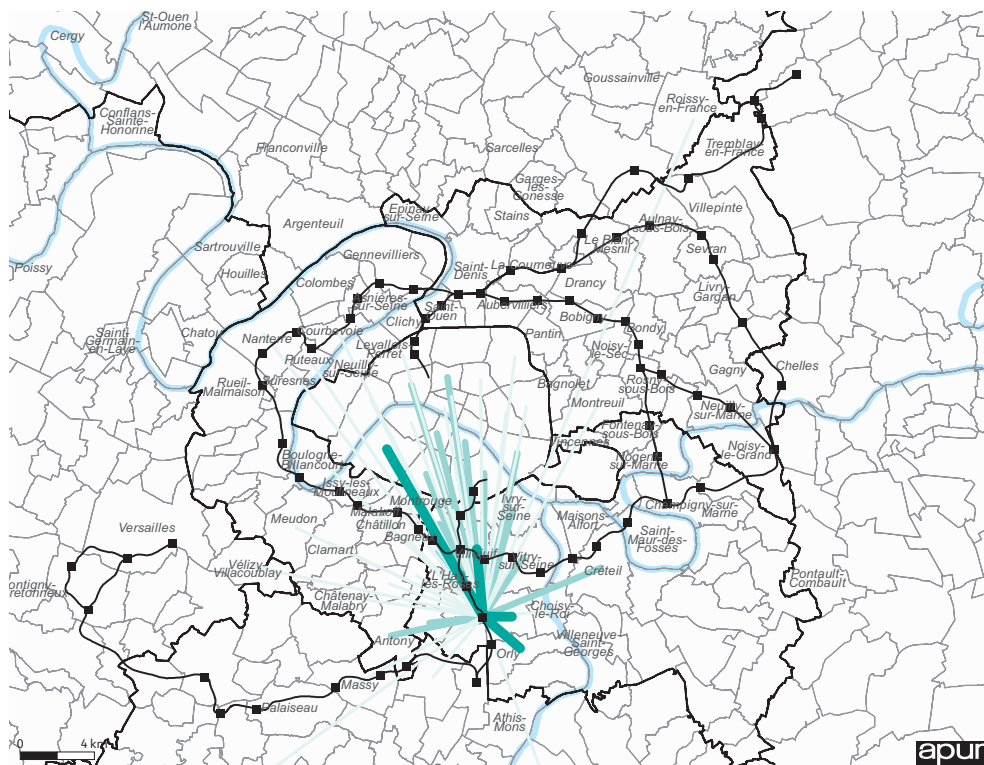


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des actifs en provenance de l'ensemble de la métropole

Le taux d'emploi élevé dans ces communes se reflète dans les déplacements domicile-travail des actifs de Chevilly-Larue et Rungis. Environ 24 % des actifs résidant à Chevilly-Larue ou Rungis travaillent également dans ces communes. Sinon, les actifs de ces communes travaillent principalement à Villejuif, Orly, Thiais ou le 15^e arrondissement de Paris, suivant un axe de déplacement nord-sud correspondant au Tramway T7 puis à la ligne 7 du métro. Les communes attirent à l'inverse un nombre important d'actifs de l'ensemble de la métropole, et en particulier du sud de celle-ci. On citera par exemple comme diverses communes de provenance L'Haÿ-les-Roses, Créteil, Antony, mais aussi Ris-Orangis, Savigny-sur-Orge ou Chilly-Mazarin.



2 745 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Chevilly-Larue et Rungis. Ils représentent **23,7 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. L'accessibilité à la métropole étendue au nord-ouest et à l'est

Actuellement, le quartier de M.I.N. Porte de Thiais est desservi en termes de transports en commun lourds par le Tramway T7, dont l'arrêt « Porte de Thiais – Marché International » correspond à l'emplacement de la future gare du RGPE. Aujourd'hui, un trajet en transport en commun de 45 minutes à partir de cette station permet de rejoindre la moitié sud de Paris, l'ouest du Val-de-Marne et le sud-est des Hauts-de-Seine. À l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du RGPE sera construit, une même durée de trajet permettra de desservir l'ensemble de Paris, le quart sud-est de la métropole et l'ouest de celle-ci, soit un territoire près de trois fois plus étendu.

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

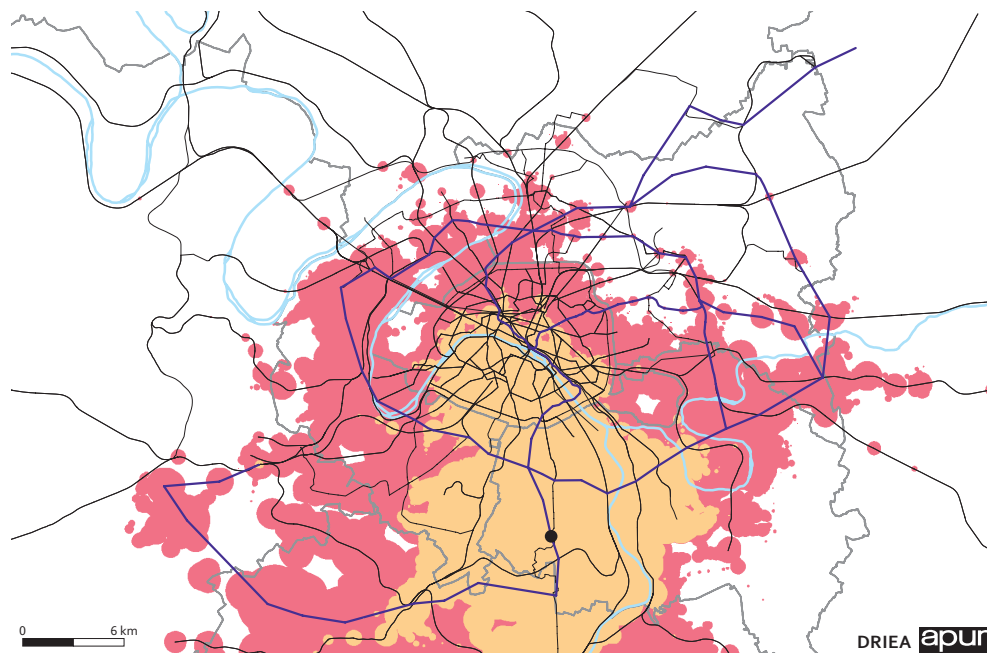
- 2013
- horizon 2030

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 M.I.N. Porte de Thiais pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

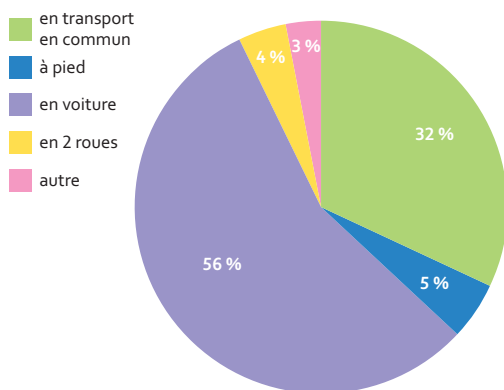
Territoire : + 196 %
Emplois : + 153 %



5.3. Une majorité de déplacements domicile-travail réalisés en voiture

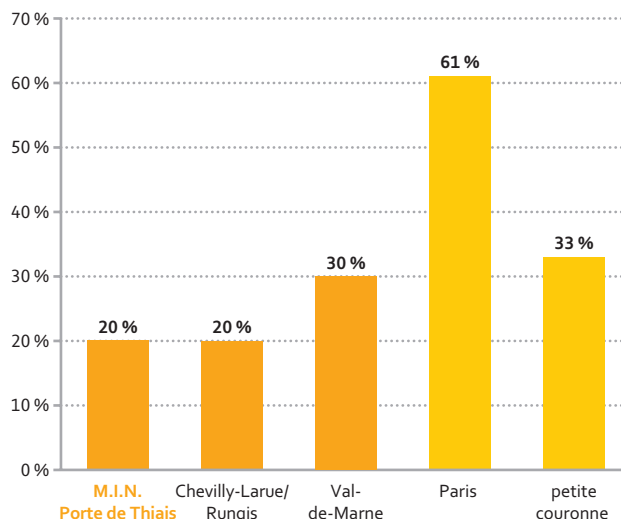
Avant l'arrivée du tramway T7 située au niveau de la future gare du RGPE, les actifs du quartier ne sont qu'un tiers à utiliser les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail. La voiture personnelle y est largement préférée, représentant 56 % des modes de déplacements domicile-travail. Le taux de ménages non-motorisés reflète cette préférence, puisque 1 ménage sur 5 seulement ne dispose pas de voiture.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

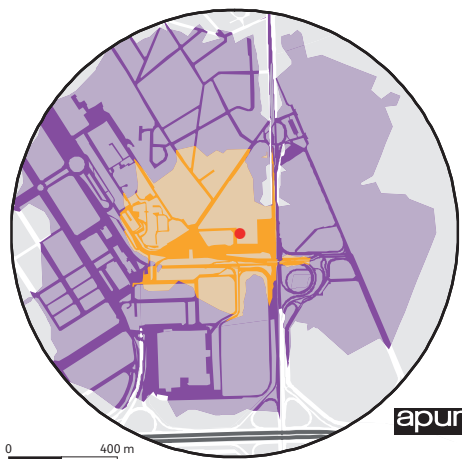
5.4. Une accessibilité du quartier à conforter

Théoriquement, l'accessibilité piétonne du quartier à partir de la future gare apparaît plutôt bonne. En effet, la quasi-totalité du quartier apparaît accessible via un parcours à pied de maximum 1 000 m en suivant la trame viaire existante, incluant notamment les secteurs résidentiels du quartier. La réalité est différente car de sérieuses limitations sont à signaler. À l'est du quartier par exemple, la trame viaire est moins développée et surtout, elle a été pensée pour la voiture avant tout et ne garantit pas un confort idéal pour le piéton. Elle s'arrête à l'entrée nord du centre commercial Belle Epine. On notera aussi que les grandes emprises du M.I.N. et du cimetière parisien de Thiais comportent des contraintes en termes d'accessibilité (horaires, autorisations).

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

- gare
- rayon de 800 m
- coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- accessibilité à 500 m (hypercentre)
- accessibilité à 1 000 m (RGPE, RER)

Source : Apur 2013



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

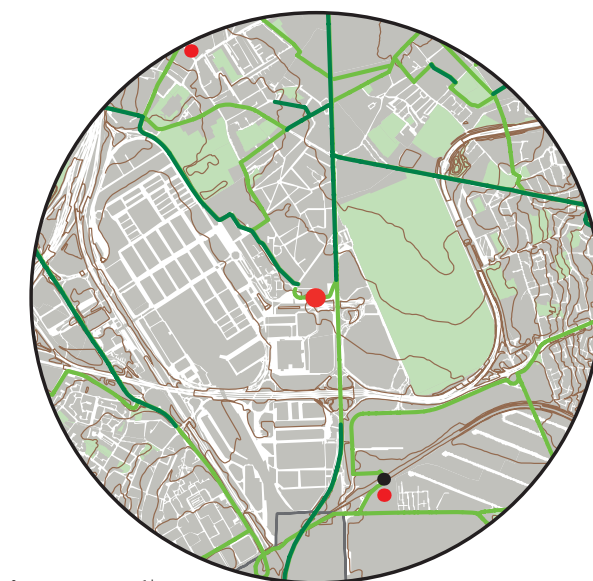
Le réseau cyclable dans un rayon de 2 km autour de la future gare de M.I.N. Porte de Thiais est présent sur peu d'axes actuellement, mais des axes importants puisque ces derniers sont des voies structurantes permettant le rabattement vers la gare depuis le nord (Villejuif) via l'avenue de Stalingrad, l'ouest (centre-ville de Chevilly-Larue) via le boulevard de Chevilly-Larue et l'est (centre-ville de Thiais) via l'avenue du Général de Gaulle. Le rabattement vélo depuis le sud (Pont de Rungis, Orly) est en revanche moins confortable, sur une RD7 très routière.

En plus de la desserte par le tramway T7, le réseau de bus (ici étudié dans un rayon de 2 km autour de la future gare) montre quelques axes très fréquentés et desservant les deux pôles commerciaux et d'emplois du quartier, à savoir le centre commercial Belle Epine et le M.I.N. via l'avenue de Stalingrad entre Chevilly-Larue et Thiais, le boulevard circulaire du M.I.N. à Rungis et l'avenue du Luxembourg et la rue des Alouettes autour du cimetière à Thiais, par le TVM notamment. Depuis la mise en service du T7 la moitié sud du quartier se trouve à moins de 10 minutes de trajet en bus de l'emplacement de la future gare RGPE.

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

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 77 2013, commune de Chelles



apur

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

Note de lecture : Les données exploitées datent d'avant la mise en service du tramway T7 en novembre 2013.



apur

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

6.1. Dans le quartier, deux fois plus de surfaces d'activités autorisées que de surface de logement

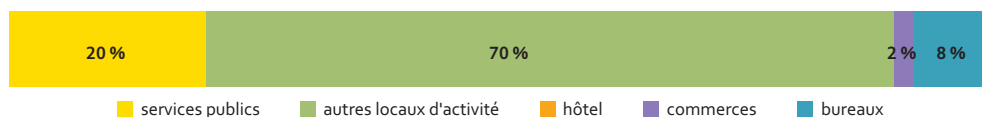
Au total entre 2000 et 2012 moins de 19 000 m² de logement ont été autorisés dans le quartier de gare de M.I.N. Porte de Thiais. Cela représente moins de 15 logements par an en moyenne. Jusqu'ici le quartier de gare n'a que peu contribué au dynamisme de construction que l'on observe à l'échelle des communes de Chevilly-Larue et Rungis. Les permis de la ZAC Anatole France, autorisés en 2012, n'ont toujours pas fait l'objet d'une ouverture de chantier. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont deux fois plus importantes (38 000 m²), dont une partie correspond à des locaux restructurés (et non à des créations). Il s'agit pour plus de la moitié de nouveaux entrepôts (60 %), de locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics (20 %) puis viennent des locaux industriels (10 %).

Construction (2000-2012)	M.I.N. Porte de Thiais	Chevilly-Larue/Rungis
Surface de logements autorisés (m ²)	18 736	118 863
dont m ² logements sociaux (en %)	41 %	41 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	15	132
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	24	177
Taux de construction	12 %	17 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	38 023	606 354

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

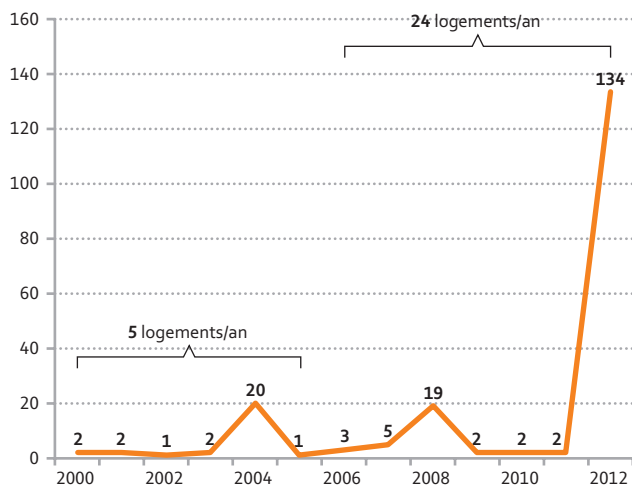
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de M.I.N Porte de Thiais (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier M.I.N. Porte de Thiais



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune de Chevilly-Larue/Rungis



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des constructions de logement au nord-ouest et des surfaces d'activités dans le reste du quartier

Les cartes représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 font apparaître une géographie différenciée des opérations de logement et d'activités. En lien avec la répartition actuelle des fonctions dans le quartier, les opérations de construction de logement, assez peu nombreuses, se trouvent concentrées uniquement dans le quart nord-ouest du quartier. Les nouvelles surfaces d'activités sont pour l'essentiel des extensions des entrepôts du marché d'intérêt national de Rungis, situées dans le quart sud-ouest du quartier de gare et en limite nord du quartier.

Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



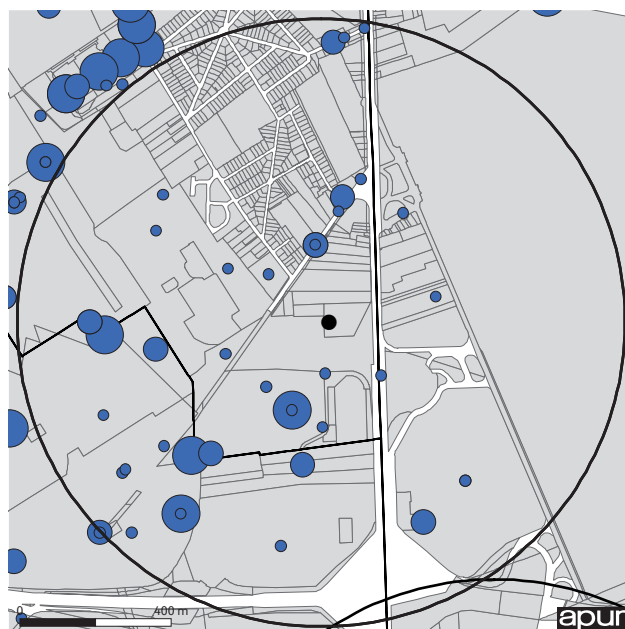
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

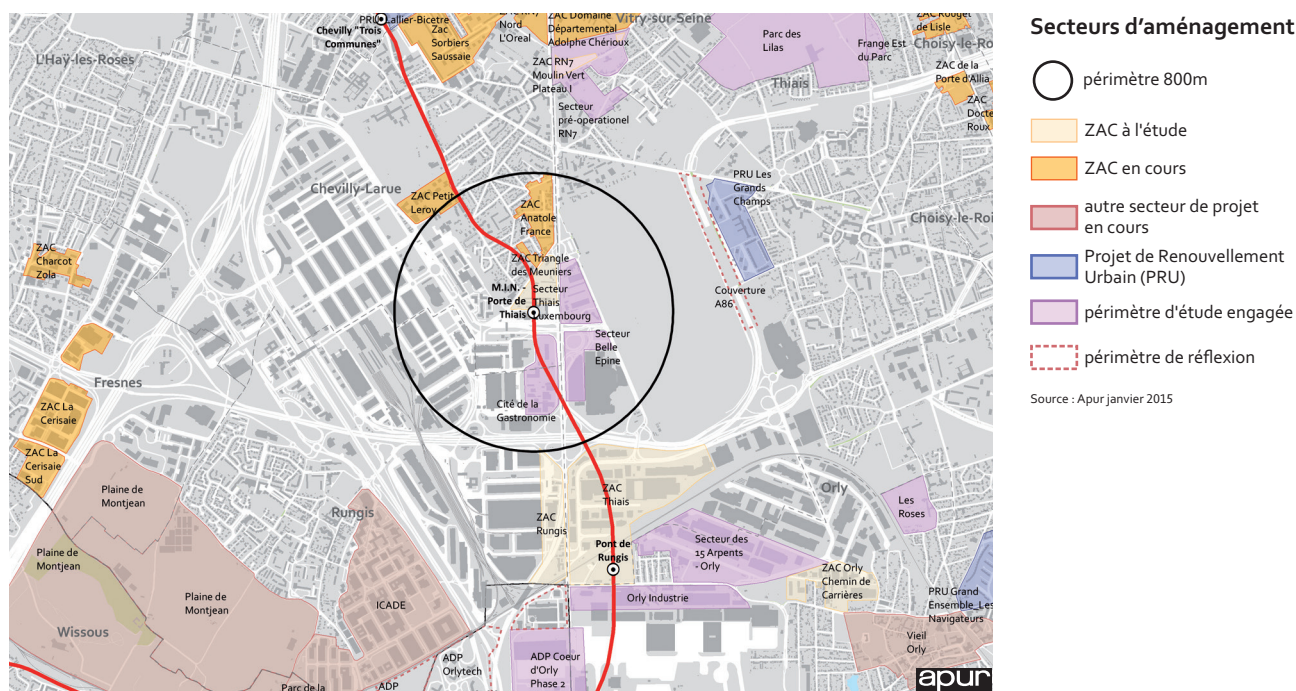
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Des projets encore à l'étude tout autour de la future gare du RGPE

La gare du RGPE s'insère dans un quartier dont la mutation est en préparation. Elle viendra s'insérer à l'entrée E2 du M.I.N., là où se trouve déjà l'arrêt du tramway T7 « Porte de Thiais – Marché International » et un nœud routier important desservant, outre le M.I.N., le centre commercial Belle Epine. Autour de ce carrefour, plusieurs projets sont à l'étude : l'îlot « Thiais Luxembourg » situé entre le cimetière parisien de Thiais et la RD7, l'évolution du centre commercial Belle Epine, l'Ecoquartier des Portes d'Orly et le projet de Cité Gastronomique.

Ainsi, sur le site de la future gare et pôle multimodal de M.I.N. Porte de Thiais, l'Ecoquartier des Portes d'Orly (ZAC du Triangle des Meuniers et ZAC Anatole France) est à l'étude. Au nord la ZAC Anatole France est un secteur de projet à dominante résidentielle prévoyant la création de près de 600 logements (44 800 m²), des bureaux, des commerces et une crèche ainsi que la rénovation des espaces publics qui mènent au tramway puis à terme à la gare du RGPE. La ZAC du Triangle

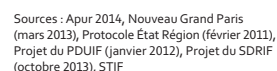


Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Anatole France (Ecoquartier des Portes d'Orly)	ZAC Triangle des Meuniers (Ecoquartier des Portes d'Orly)	ZAC Petit Leroy	Cité de la Gastronomie	Secteur Belle Epine
Commune	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue/Rungis	Thiais
Date d'achèvement (prévision)	2021	2021	2015	2024	
Nombre de logements (estimation)	750	575	60		
Logement (m ²)	44 800	20 900	5 000		
dont logements sociaux (m ²)	219 logements	38 logements			
Bureaux (m ²)	28 000	62 500	35 829		
Activités (m ²)		3 700 (hôtel)	37 500	35 000 (+ un pôle de formation de 8 000m ²)	
Équipements (m ²)	950	1 000	200	20 000	
Commerces (m ²)	3 000	2 000	300	7 000	
Surface totale (m ²)	76 750	90 100	78 829	115 000	
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	EPA Orsa, Ville de Chevilly-Larue	EPA Orsa, Ville de Chevilly-Larue	SADEV 94		
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Michel Guthman Architecture & Urbanisme	Michel Guthman Architecture & Urbanisme	SADEV 94		

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, juin 2015

Le projet de Cité de la Gastronomie est actuellement à l'étude. Sur un site de 7,5 hectares, cette « cité » dédiée aux arts de la table pourrait accueillir un programme culturel, scientifique, éducatif et économique comportant entre autres une halle d'exposition, un auditorium, un centre d'interprétation, des restaurants, des centres de formations ainsi que des hôtels et un jardin public.



	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, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	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 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 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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 m ² 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

ADP	Aéroports de Paris
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
EPA Orsa	Établissement Public d'Aménagement Orly Seine Amont
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 de M.I.N. Porte de Thiais — Ligne 14

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 M.I.N. Porte de Thiais fait partie.