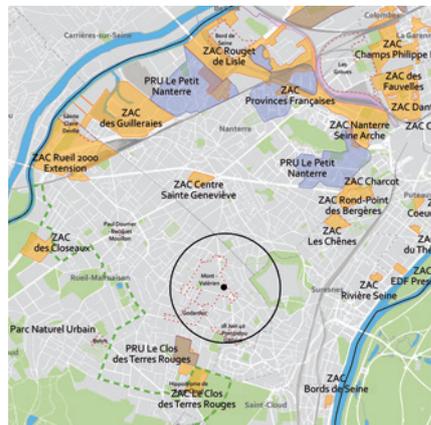
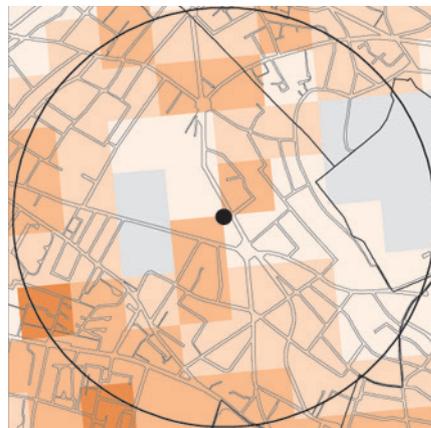
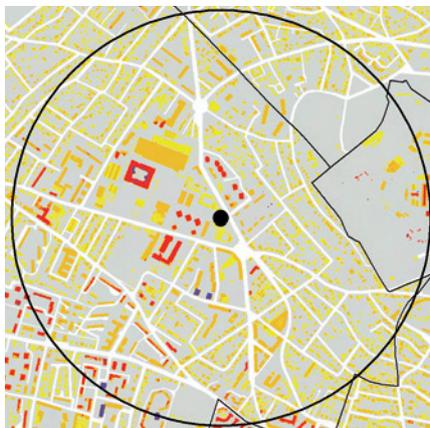
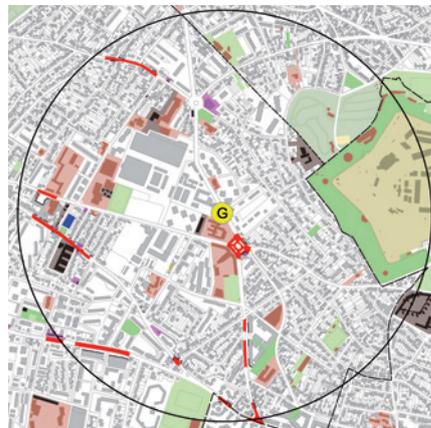
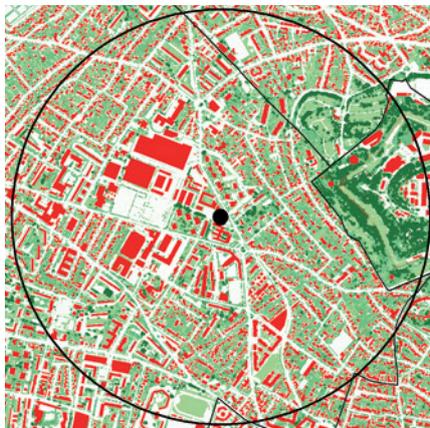


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Rueil - Suresnes "Mont Valérien" Ligne **15** ouest



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Barbara Chabbal, 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

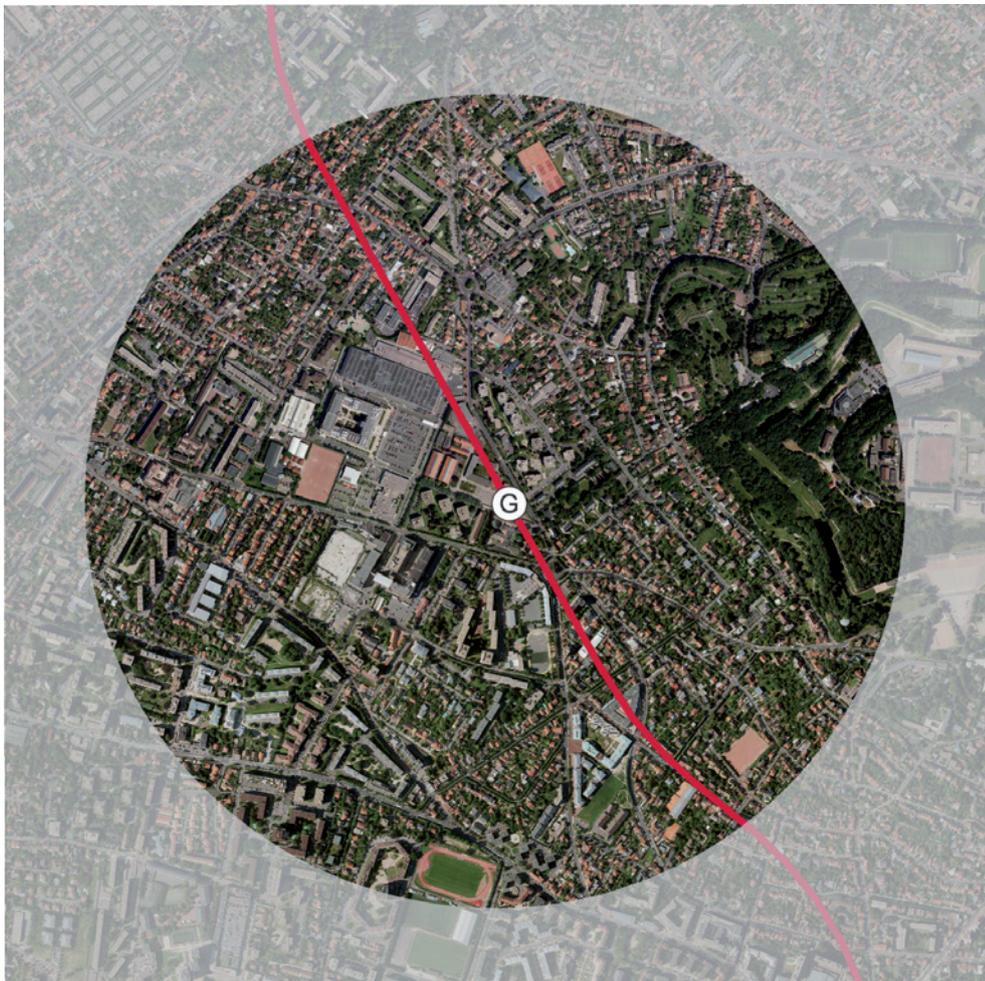
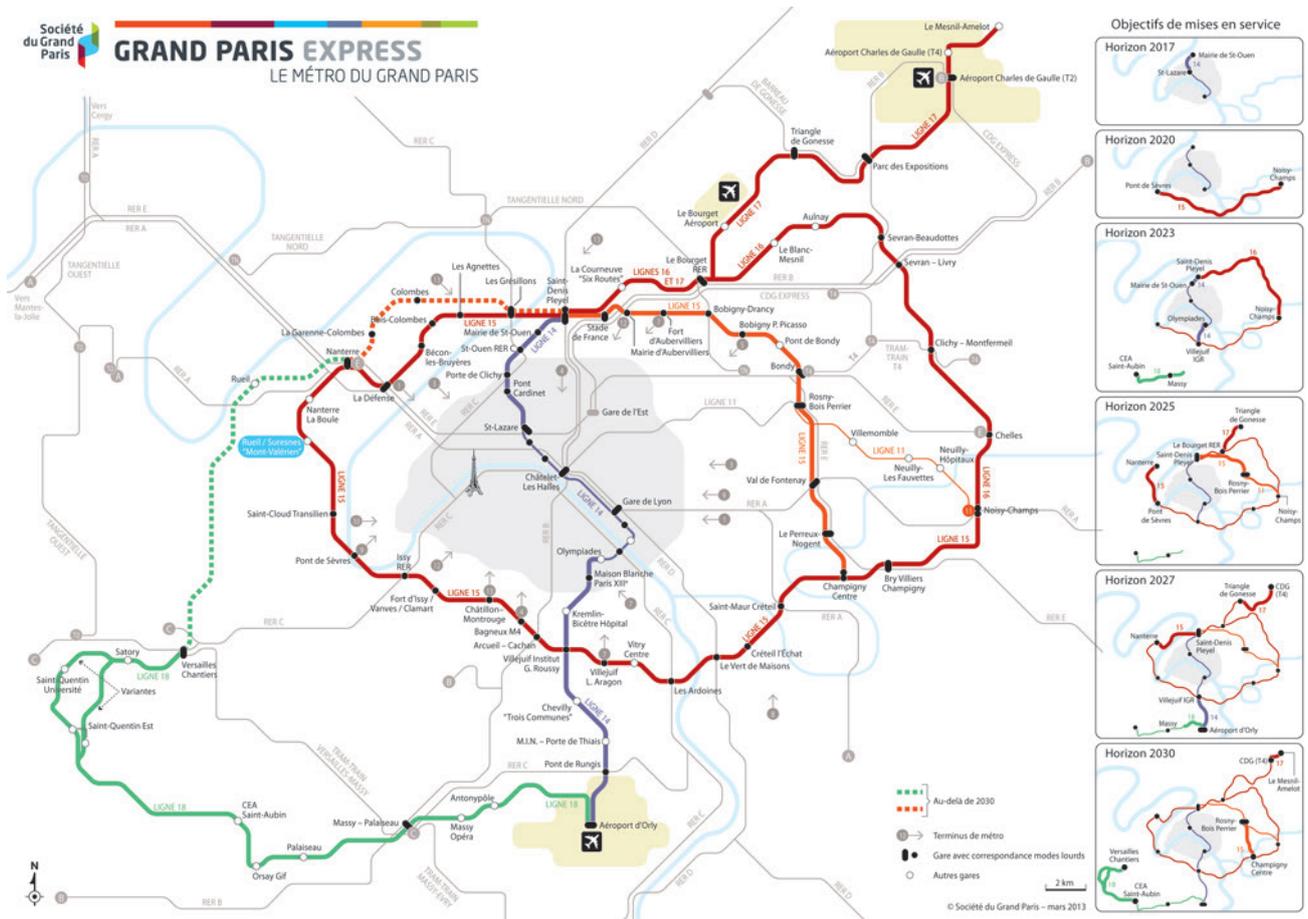
[www.apur.org](http://www.apur.org)

# Sommaire

Préambule .....	1
Introduction .....	3
1. Un quartier résidentiel .....	5
2. Pas de centralités structurantes dans le quartier de la gare jusqu'à présent.....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	7
3.1 Une majorité de parcelles d'habitat individuel.....	7
3.2 Une prédominance de bâtiments de faible hauteur.....	8
3.3 Des densités bâties peu élevées .....	8
3.4 Un tissu de petite échelle .....	9
3.5 Un quartier construit pendant la période des Trente Glorieuses .....	9
3.6 Un cadre végétal très riche, composé de jardins et dominé par le Mont Valérien .....	10
3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier .....	11
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales .....	12
4.1 Un quartier de 20 000 habitants stable sur le plan démographique.....	12
4.2 Des ménages aux revenus relativement élevés.....	13
4.3 À l'échelle de la commune, une majorité de métiers liés aux sciences et à l'industrie .....	14
4.4 Une moitié de propriétaires occupants .....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1 À Rueil-Malmaison, des déplacements domicile-travail orientés vers la Défense, les communes limitrophes et Paris .....	16
5.2 L'accessibilité au territoire métropolitain transformée du fait de l'absence de gare aujourd'hui.....	17
5.3 Un usage de la voiture particulière majoritaire .....	18
5.4 L'accessibilité du quartier .....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1 Un rythme de la construction accéléré depuis 2006 .....	20
6.2 Peu de constructions dans le quartier de gare en 2013 .....	21
6.3 Les dynamiques de projet .....	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS

Société du Grand Paris  
**GRAND PARIS EXPRESS**  
 LE MÉTRO DU GRAND PARIS



**Gare : Rueil-Suresnes-Mont Valérien**

Ligne 15 ouest, horizon 2025

Gare localisée dans la commune de Rueil-Malmaison

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de : Rueil-Malmaison, Suresnes, Nanterre, qui forment la Communauté d'Agglomération du Mont Valérien

Territoire du CDT des Deux Seine

PLU de Rueil-Malmaison approuvé le 21 octobre 2011

PLU de Suresnes approuvé le 26 septembre 2013

PLU de Nanterre approuvé le 11 décembre 2012

# Préambule

## 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 territoriaux (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 générateur 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, validé 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.

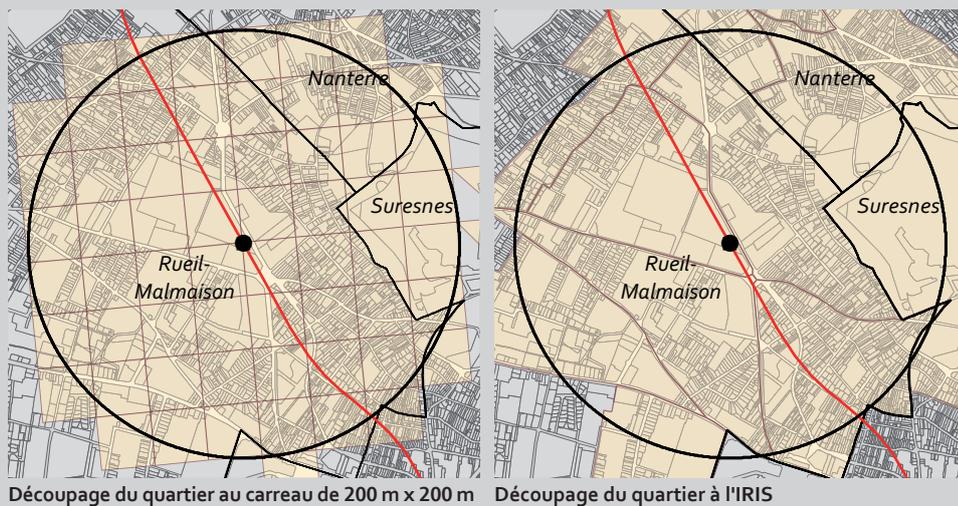
## Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 15 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 mètres autour de la gare.

Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur trois communes (Rueil-Malmaison, Suresnes et Nanterre), seule la commune de Rueil-Malmaison a été retenue comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

### EXEMPLE DU QUARTIER RUEIL-SURESNES-MONT VALÉRIEN



# Introduction

## La méthode

La création de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris se déroule 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.

**La préfiguration de l'observatoire a été réalisée sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne** : 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.

Le choix des gares correspond à la volonté de donner un aperçu de la diversité des quartiers des futures gares du Grand Paris sur le plan urbain, social, économique et des transports... Les gares s'inséreront dans des tissus urbains plus ou moins denses et constitués, dans des quartiers variablement mixtes sur le plan social et économique. Le Réseau du Grand Paris Express viendra améliorer la desserte des quartiers en créant de nouvelles gares ou en venant se connecter et renforcer des gares existantes. Elles s'inscrivent également dans une dynamique de projet urbain.

**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 réalisée sur le quartier de la gare de Rueil-Suresnes-Mont Valérien en liaison avec les services de la Ville de Rueil-Malmaison.**

Rueil-Suresnes-Mont Valérien est une des 6 gares qui ont servi à tester la faisabilité de l'observatoire dès 2013. Les monographies des autres quartiers de gare seront établies en 2014 et 2015 en fonction du calendrier de mise en service du réseau.

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare. Les données mobilisées dans l'observatoire des quartiers de gare et sa préfiguration ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier de gare. Ce rayon de 800 mètres correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en un quart d'heure à pied. Dans la plupart des cas, ce rayon intercepte le territoire de plusieurs communes.

## Les indicateurs

Les indicateurs ont été sélectionnés pour suivre les évolutions portant sur 6 grandes thématiques :  
**1 – Les densités** (habitant/emplois) 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.**



# 1. Un quartier résidentiel

Rueil-Suresnes-Mont Valérien est un quartier moyennement dense (71 habitants/hectare), avec une densité de population comparable à celle observée en Petite couronne. Ce quartier se caractérise par un taux d'emploi assez faible (0,40 emplois pour 1 actif résidant) comparé à celui de la commune de Rueil-Malmaison (1,22 emplois pour 1 actif résidant).

## Densité de population

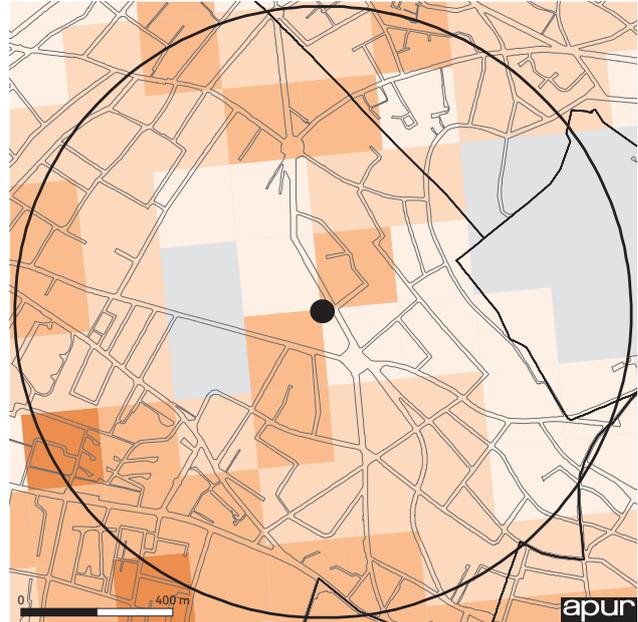
- gare
- périmètre 800 m

### Nombre d'habitants à l'hectare

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

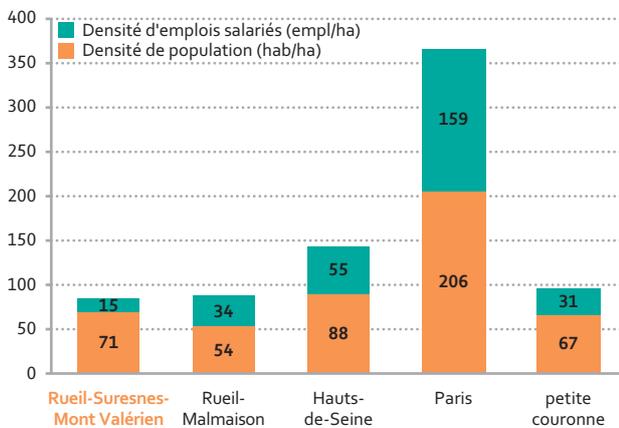


## Population et emplois dans le quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien

Rueil-Suresnes-Mont Valérien	Population	Emplois
Quartier	20 580	4 904
2 km	129 029	77 056
4 km	357 846	361 964

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

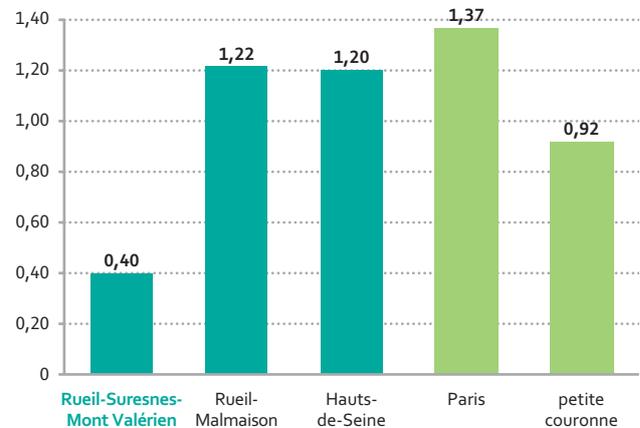
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## Taux d'emploi

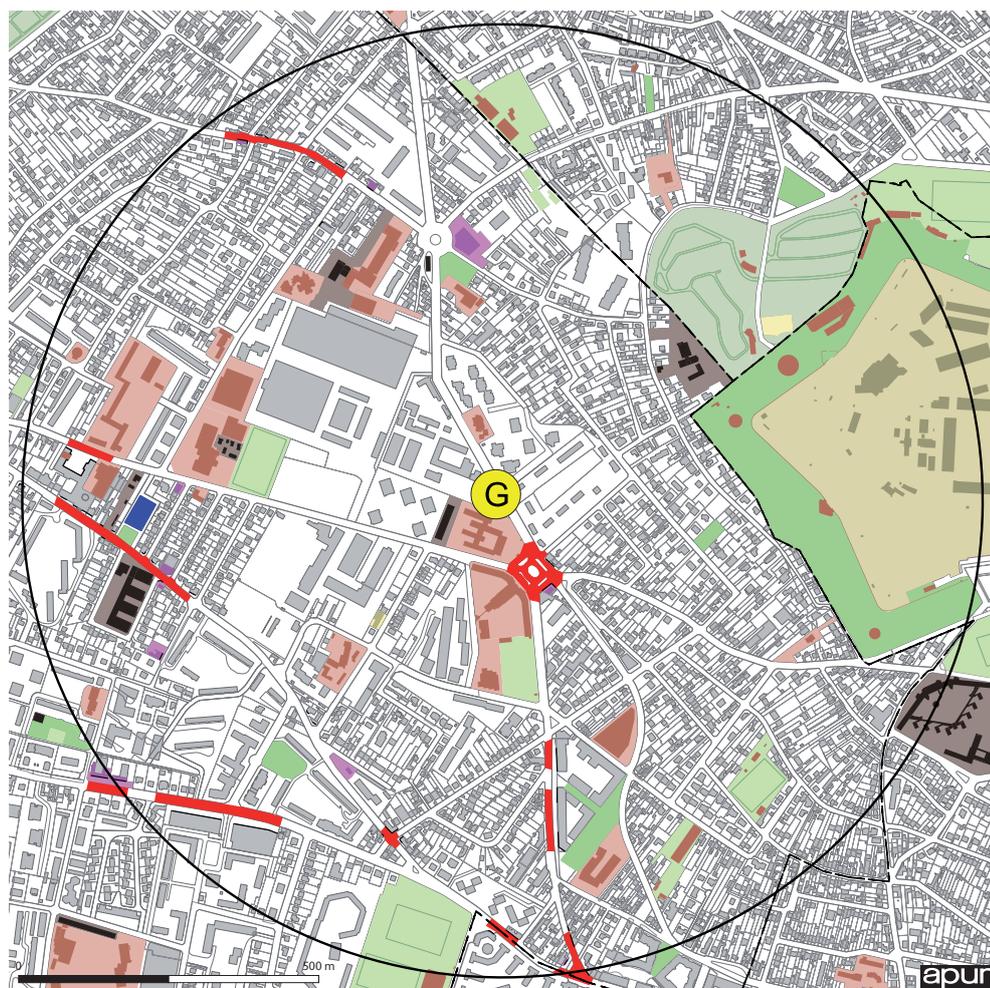
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Source : Insee Recensement 2010

## 2. Pas de centralités structurantes dans le quartier de la gare jusqu'à présent

Le quartier situé entre le centre-ville de Reuil-Malmaison à l'Ouest et le fort du Mont Valérien à l'Est revêt un caractère avant tout résidentiel sans centralités structurantes. Il est par ailleurs marqué par un site industriel très important occupé par Renault aux abords directs de la future gare du RGPE. Hormis le lycée professionnel G. Eiffel et la clinique du Mont Valérien, les équipements présents sont d'échelle locale. Ce quartier n'est actuellement desservi par aucun transport en commun lourd.



### Éléments de centralités

#### Centralités

- locale
- mixte
- globale

#### Équipement

- local (de proximité)
- global (métropolitain)
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- Ⓜ nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

#### Commerce et animation

- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

#### Grande emprise végétalisée

- espace vert (parcs, institutions, friches)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain agricole

#### Grande emprise et infrastructure

- service urbain
- grande infrastructure de transport
- faisceau ferroviaire
- faisceau autoroutier
- réseau hydrographique

Source : Apur octobre 2013



Groupe scolaire Robespierre, place du 8 Mai 1945, Reuil-Malmaison



Commerces, avenue du 18 Juin 1940, Reuil-Malmaison

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

#### 3.1 Une majorité de parcelles d'habitat individuel

Le quartier résidentiel de Rueil-Suresnes-Mont Valérien est caractérisé par de l'habitat individuel avec toutefois quelques grandes parcelles de logements collectifs qui viennent s'y imbriquer dans une topographie marquée par la proximité du Mont-Valérien. On y retrouve des équipements essentiellement scolaires et sportifs.

#### 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

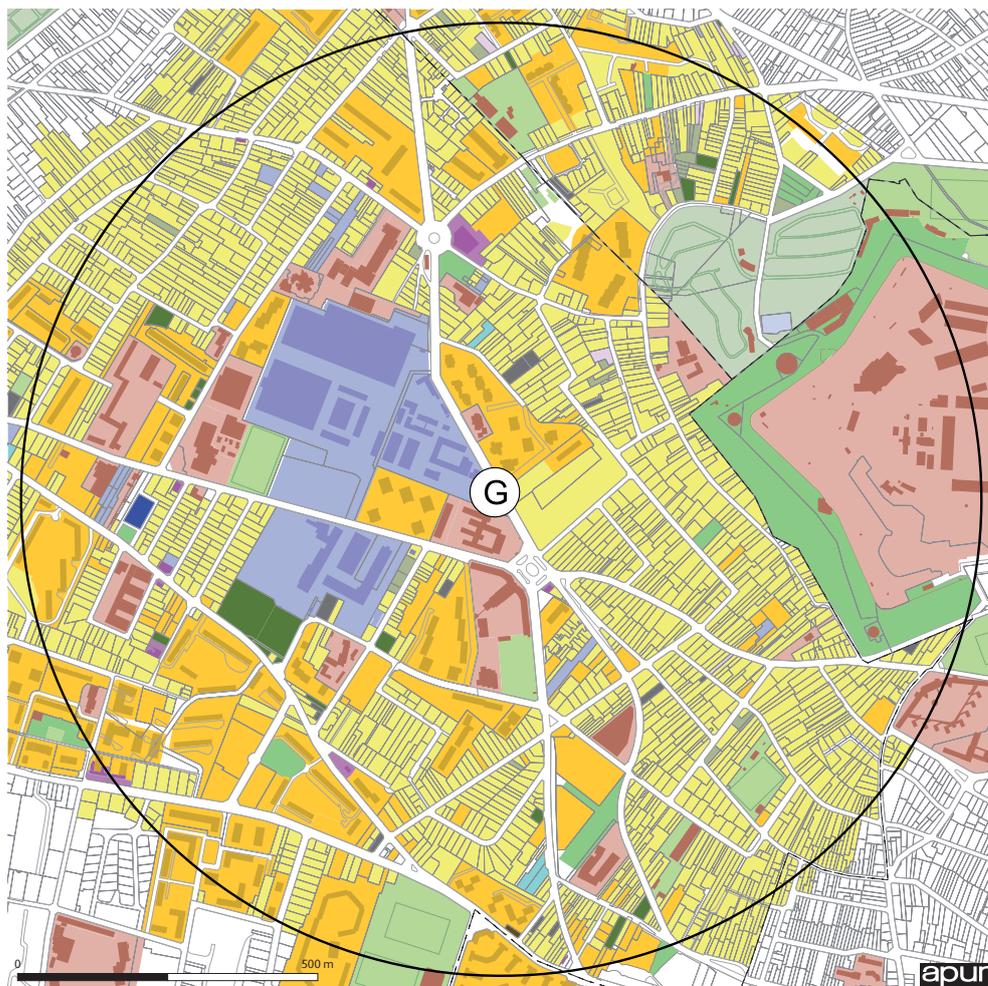
##### Emprise non bâtie

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

##### Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur octobre 2013



Pavillons, rue Lakanal, Rueil-Malmaison



Renault, rue du Plateau, Rueil-Malmaison

## 3.2 Une prédominance de bâtiments de faible hauteur

Le quartier est composé pour sa majeure partie d'un bâti de faible hauteur (près de 75 % de bâtiments de moins de 15 mètres). Les émergences plus hautes dans le quartier correspondent à des immeubles de logements collectifs et quelques rares immeubles de bureaux.

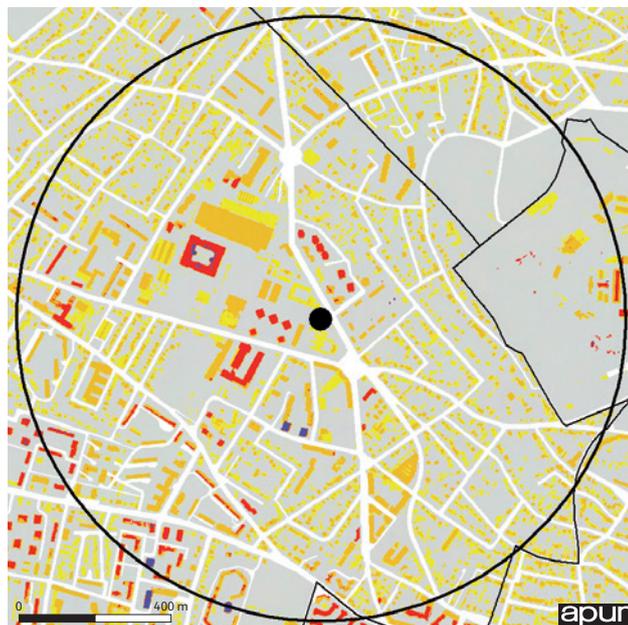
### Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

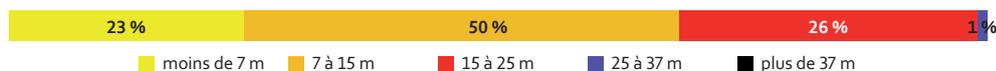
### Hauteurs des bâtiments

- 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 Rueil-Suresnes-Mont Valérien



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

## 3.3 Des densités bâties peu élevées

Le quartier se caractérise par des densités bâties peu élevées correspondant au tissu pavillonnaire dans le Village du Mont Valérien près du fort et au nord-ouest du quartier (Village des Coteaux). Des densités plus élevées correspondant à des ensembles collectifs se retrouvent dans le sud du quartier (Village du Plateau notamment) autour d'axes structurants tels que l'avenue du 18 Juin 1940, l'avenue Georges Pompidou et la rue Gallieni et ses constructions récentes.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

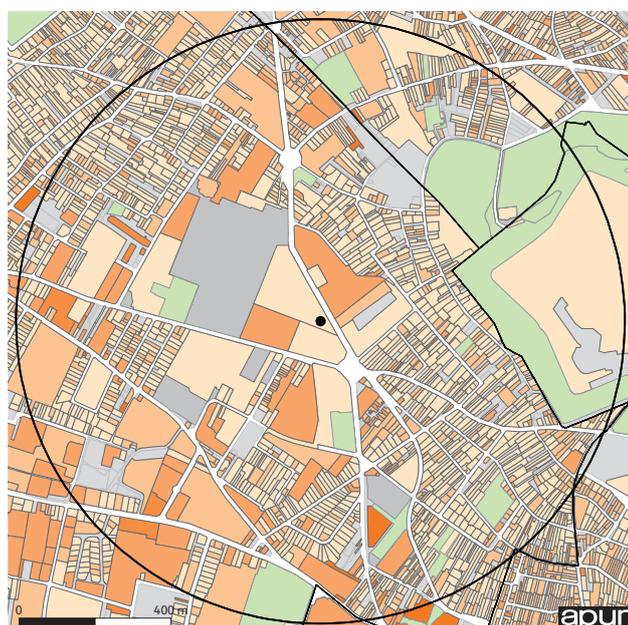
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

- espaces verts
- non renseigné
- 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 de petite échelle

Un tissu composé principalement par des bâtiments de petite échelle (pavillons ou petits collectifs). Quelques bâtiments d'emprise et de hauteur plus importantes correspondent aux activités présentes dans le quartier.



Rue de Verdun, Rueil-Malmaison



Rue Gallieni, Rueil-Malmaison



Rue Danton, Rueil-Malmaison

### 3.5 Un quartier construit pendant la période des Trente Glorieuses

Le quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien – à l'image de la commune de Rueil-Malmaison – s'est principalement construit entre 1949 et 1975 (46 % des logements). Les constructions récentes sont peu nombreuses en comparaison avec la commune et le département des Hauts-de-Seine. Les enjeux liés à la rénovation thermique peuvent y être importants.

#### Époque de construction des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

#### Période majoritaire\*

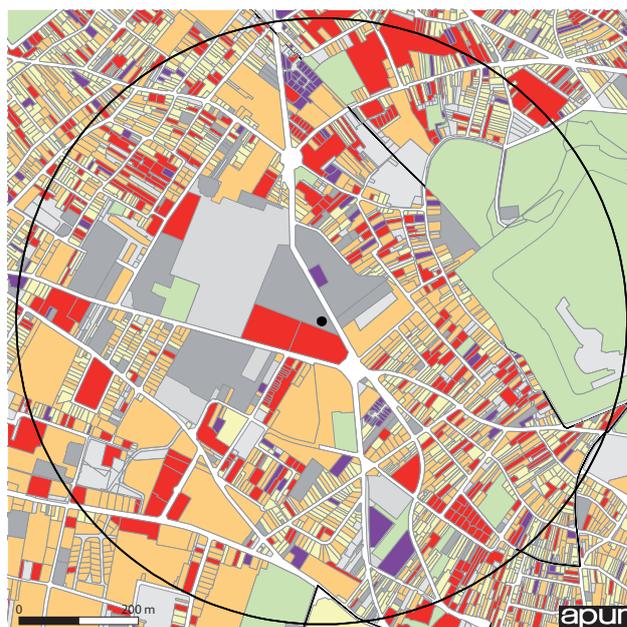
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

#### Principaux équipements

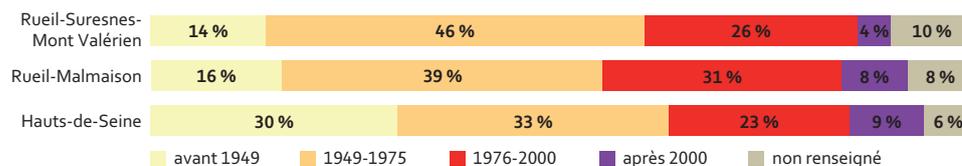
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



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



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

### 3.6 Un cadre végétal très riche, composé de jardins et dominé par le Mont Valérien

Le quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien se caractérise par une forte identité végétale liée aux nombreux jardins et espaces verts, dominés par la végétation du mont Valérien. Le couvert végétal occupe près de la moitié du quartier de gare (46 % de la surface).

La végétation du quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien tient principalement à l'existence de jardins dans le tissu pavillonnaire. Le parc du Mont Valérien, grand espace vert public, se différencie par la présence d'une végétation de plus grande hauteur, comme à l'intérieur du fort qui, lui, n'est pas accessible au public.

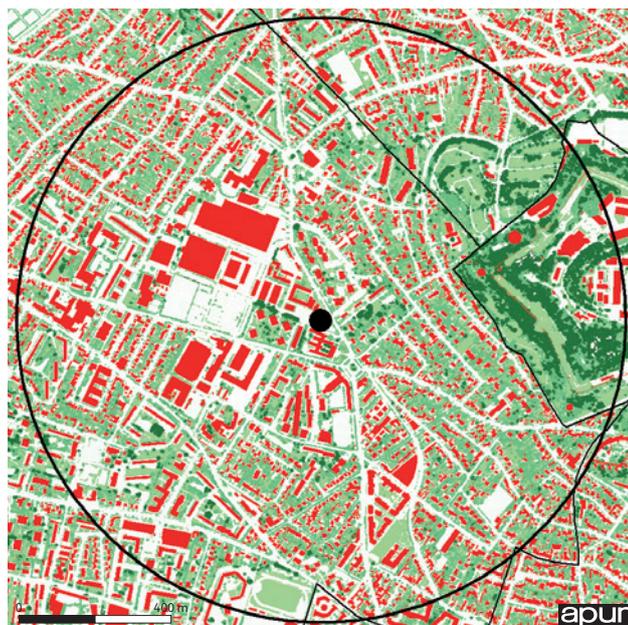
#### Les bâtiments et la végétation

- 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

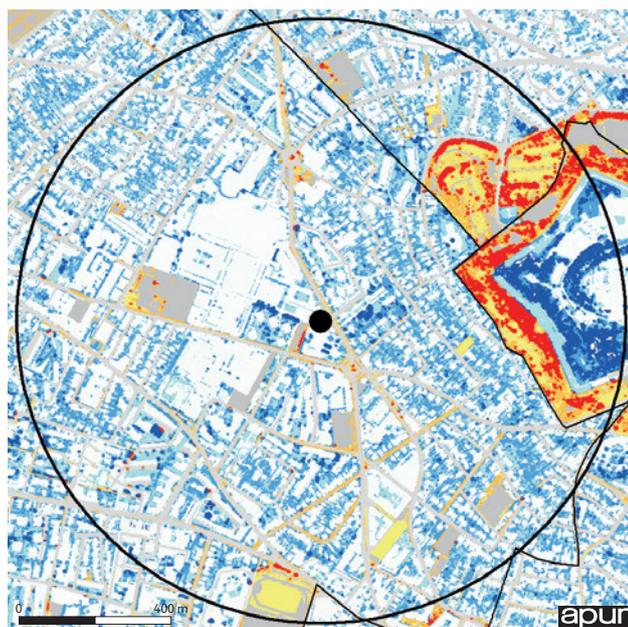
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### 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

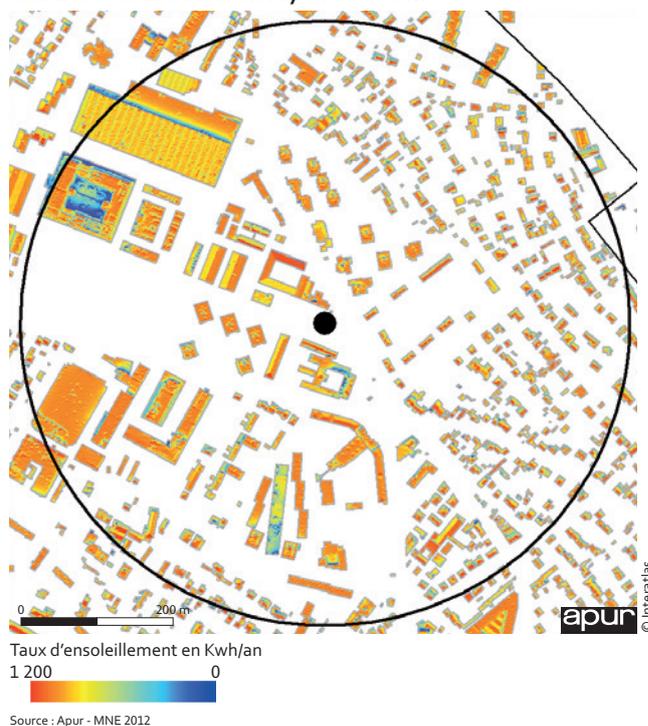
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



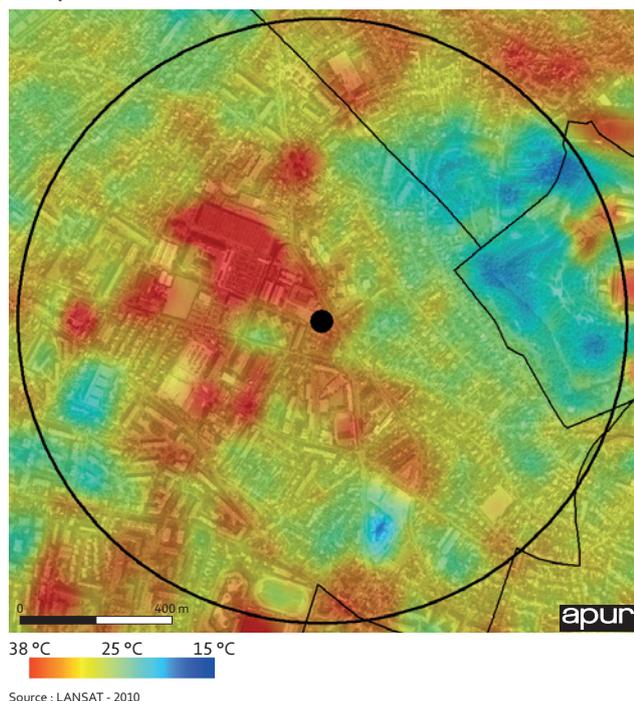
### 3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et ainsi d'identifier notamment les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments d'activités, de grande taille, se caractérisent par un fort taux d'ensoleillement.
- Le relevé thermographique d'été fait apparaître les îlots de chaleur et de fraîcheur intéressants dans la ville dense. Les zones d'activités au centre du quartier révèlent des îlots de chaleur, tandis que le parc du Mont Valérien fait office de régulateur thermique, en apparaissant plus froid que le reste du quartier. Le relevé thermographique d'hiver montre les zones plus froides l'hiver. Il permet aussi d'apprécier les déperditions thermiques des bâtiments au niveau de leur toiture.

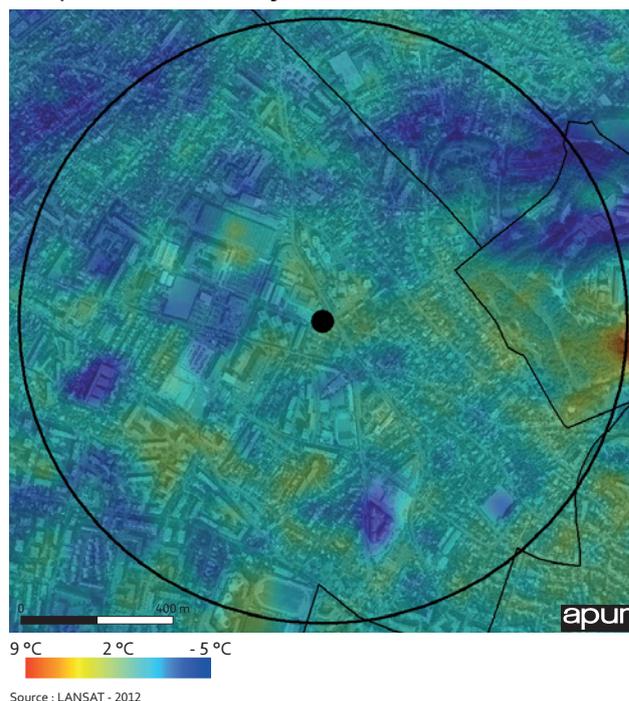
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



Thermographie d'été  
(température au sol le 20 août 2010 à 10h30)



Thermographie d'hiver  
(température au sol le 14 janvier 2012 à 10h00)



## 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

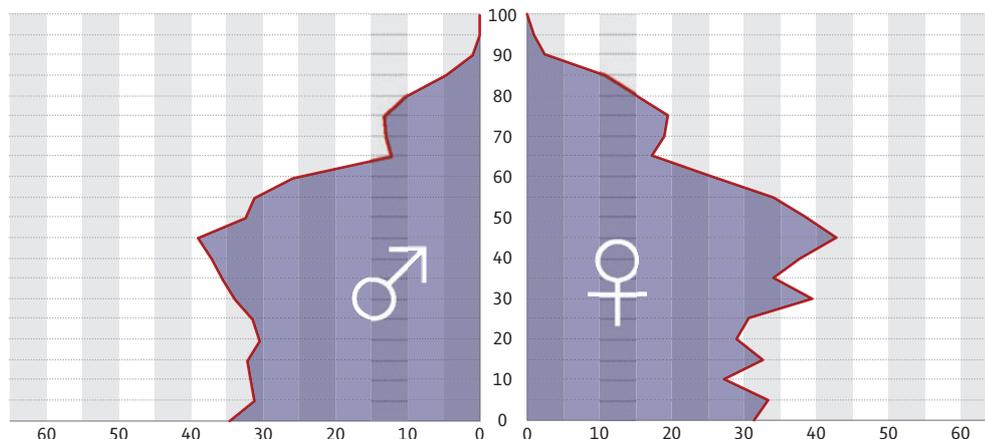
### 4.1 Un quartier de 20 000 habitants stable sur le plan démographique

Le quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien est stable démographiquement (+ 2,5 % en 10 ans). Le revenu moyen par ménage s'élève à 30 000 €/an et par unité de consommation. La part de ménages à bas revenus y est deux fois moins élevée qu'en Petite couronne (92-93-94). La structure de la population active du quartier est relativement équilibrée entre cadres et employés/ouvriers.

	Rueil-Suresnes-Mont Valérien	Rueil-Malmaison	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	20 580	76 945	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2009	+ 2,5 %	+ 7,6 %	+ 10,0 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	23,9 %	24,4 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	13,9 %	13,4 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	4 904	49 977	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	33,9 %	41,5 %	36,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	35,0 %	28,0 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,40	1,22	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	10,9 %	8,4 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %

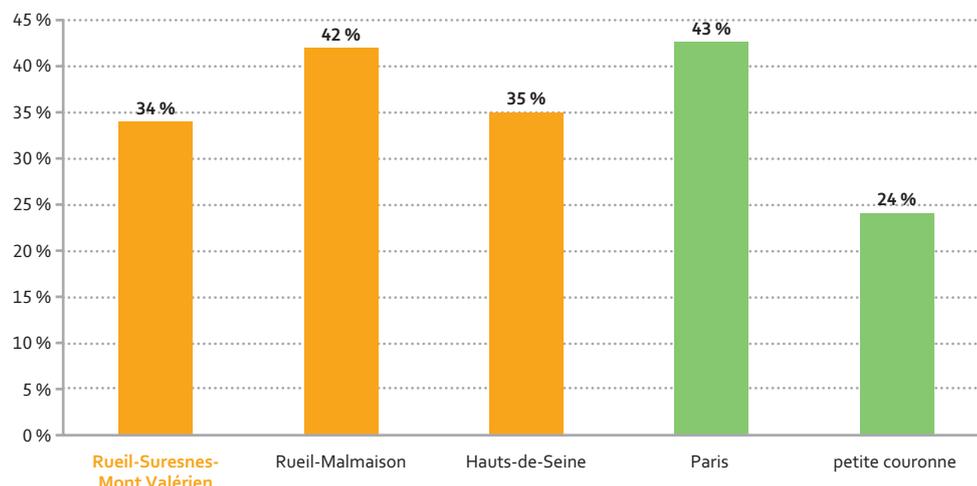
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active

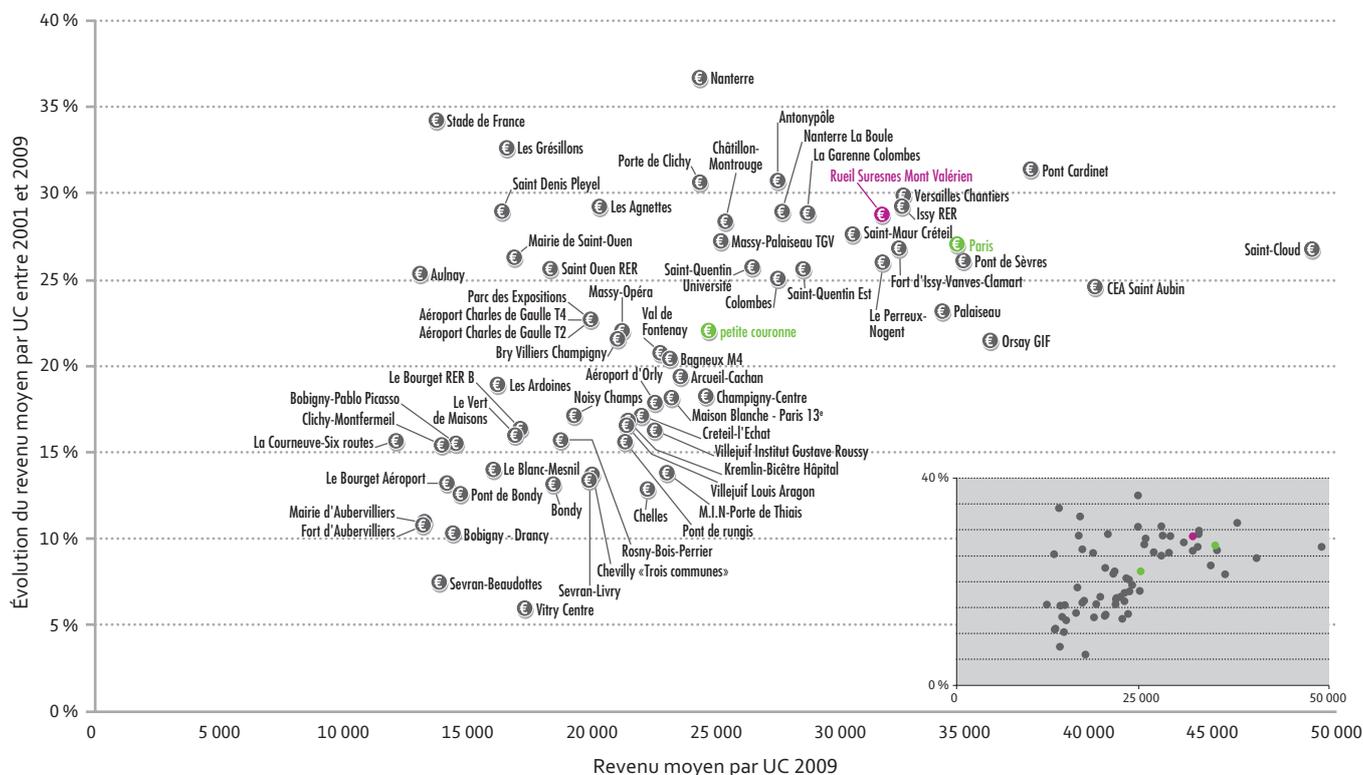


Source : Insee Recensement 2010

## 4.2 Des ménages aux revenus relativement élevés

En comparaison avec les autres quartiers de gare, Rueil-Suresnes-Mont Valérien se situe parmi les quartiers dont les revenus annuels moyens des ménages sont assez élevés et dont la progression est marquée au cours des dix dernières années.

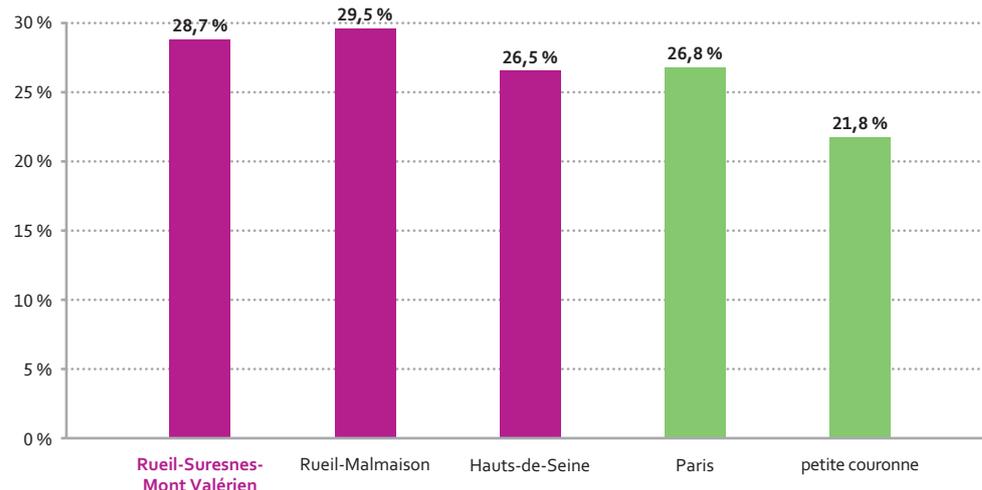
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Le Mesnil Amelot et Triangle de Gonesse.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

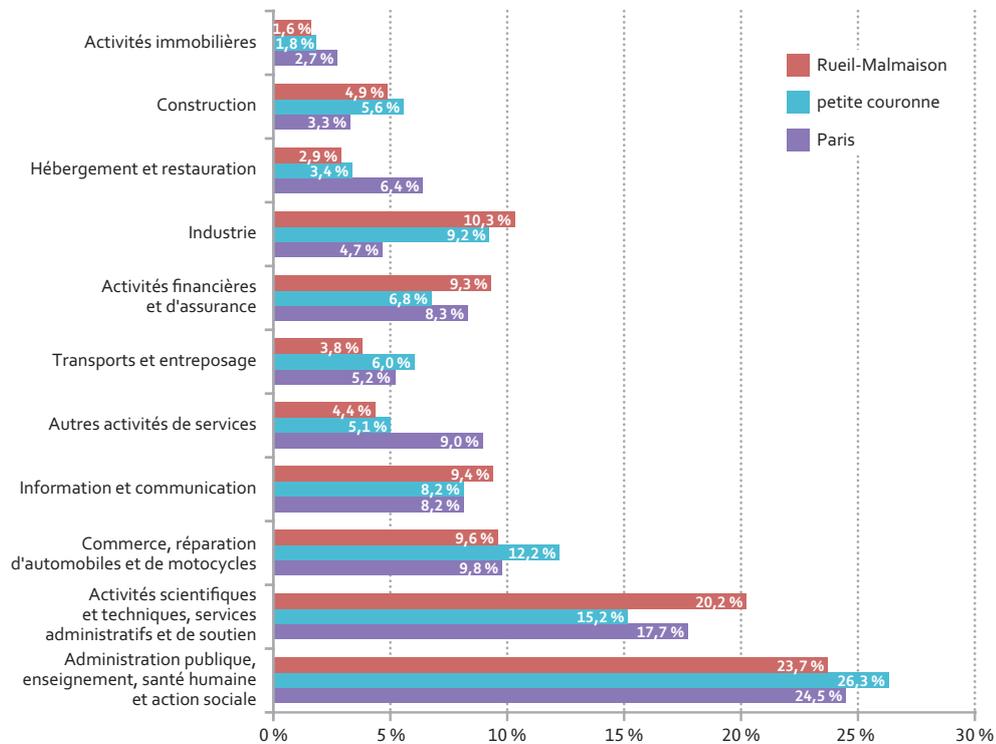


Source : Insee Recensement 2010

## 4.3 À l'échelle de la commune, une majorité de métiers liés aux sciences et à l'industrie

Les secteurs d'activités localisés dans la commune de Rueil-Malmaison révèle une majorité de métiers scientifiques, techniques et industriels, qui s'expliquent par exemple par la présence du constructeur automobile Renault, situé notamment dans le quartier de la future gare.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de Rueil-Malmaison

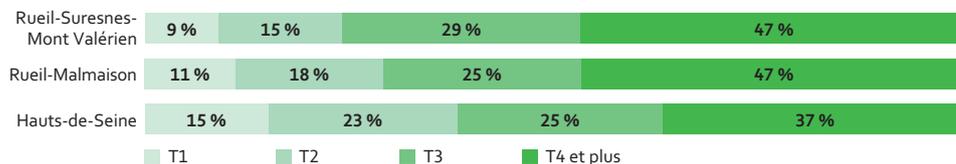


Source : Insee Recensement 2010

## 4.4 Une moitié de propriétaires occupants

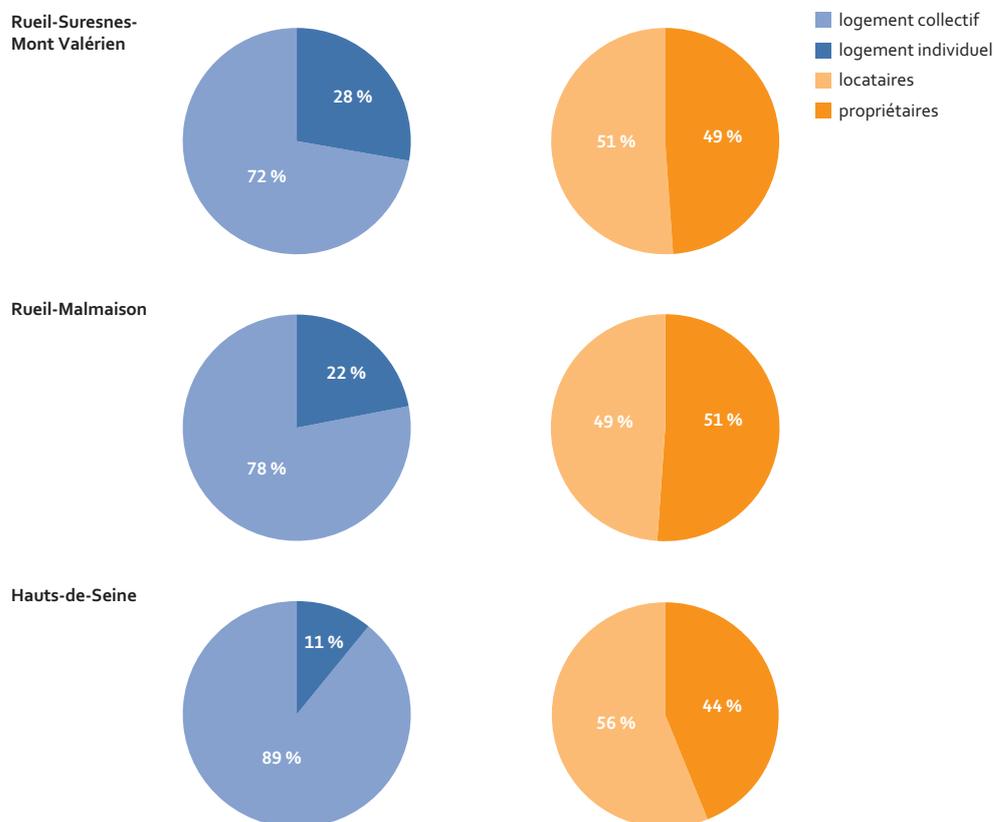
Le quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien accueille 8 483 logements, avec une dominante d'habitat collectif moins marquée que dans la commune de Rueil-Malmaison et dans le département des Hauts-de-Seine. La moitié des ménages sont propriétaires de leur logement, une proportion qui s'explique par l'importance du tissu pavillonnaire. Caractéristique historique de la ville de Rueil-Malmaison, les logements sont de grande taille: près de la moitié du parc de logements concerne des T4 ou plus.

### Répartition des types de logements en 2011



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

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



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



## 5.2 L'accessibilité au territoire métropolitain transformée du fait de l'absence de gare aujourd'hui

Du fait de l'absence de réseau de transport en commun lourd dans le quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien, l'arrivée d'une gare du Réseau du Grand Paris va nettement améliorer l'accessibilité métropolitaine du quartier. À l'horizon 2030, avec la mise en service du Réseau du Grand Paris, un trajet de 45 minutes en transports en commun depuis la future gare de Rueil-Suresnes-Mont Valérien, mise en service à partir de 2025, devrait permettre d'accéder à un territoire 3,5 fois plus vaste.

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

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

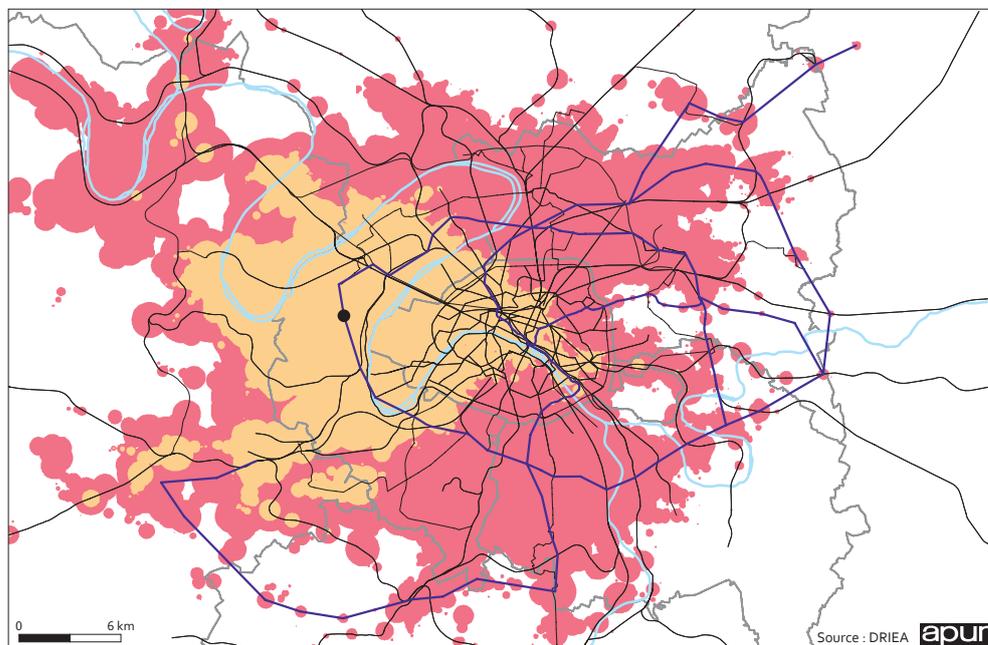
### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

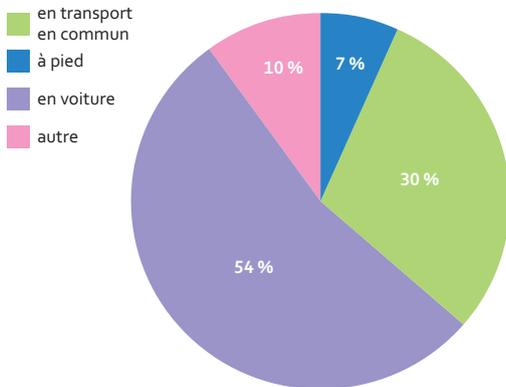
Évolution 2013-2030 de l'accessibilité depuis la gare de Rueil-Suresnes-Mont Valérien pour un trajet de 45 min. en transports en commun :  
Territoire : + 269 %  
Emplois : + 131 %



## 5.3 Un usage de la voiture particulière majoritaire

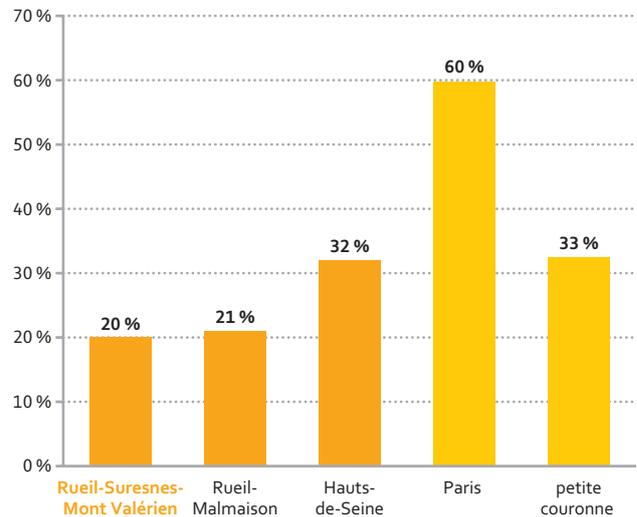
Les habitants du quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien utilisent majoritairement leur voiture particulière pour les déplacements domicile-travail (54%). La part des ménages sans voiture est restée stable dans le quartier entre 1999 et 2009. Ces chiffres s'expliquent notamment par l'absence d'offre de transports en commun en dehors des bus dans le quartier. L'éloignement du bassin d'emploi et la topographie du quartier et de ses alentours ne favorisent pas les possibilités de report modal vers des modes de transports doux.

### Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

### Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

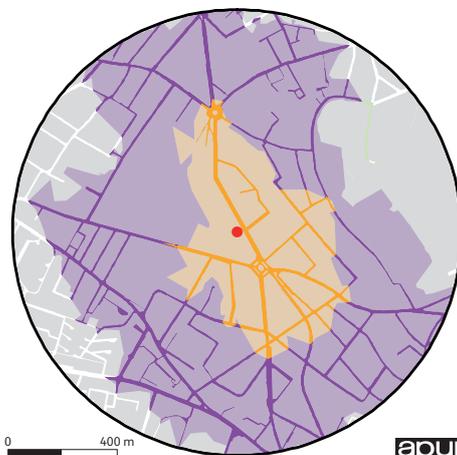
## 5.4 L'accessibilité du quartier

L'accessibilité piétonne à la gare apparaît d'ores et déjà relativement organisée par la trame viaire actuelle. L'accessibilité depuis la partie ouest du quartier (villages du Plateau et des Coteaux) sera améliorée par l'aménagement des terrains actuellement occupés par Renault. La topographie dans le rayon de 2 km autour de la future gare est moins favorable à l'usage du vélo et le quartier ne dispose pas encore d'un véritable réseau de pistes cyclables. Mais des aménagements de contresens cyclables et la généralisation des zones 30 constituent une alternative aux pistes cyclables. En matière de transports en commun, le réseau de bus compense difficilement l'absence de réseaux de transports lourds, malgré la mise en place depuis cinq ans de navettes de proximité.

### Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



Source : Apur 2013



0 400 m

apur

Note de lecture :

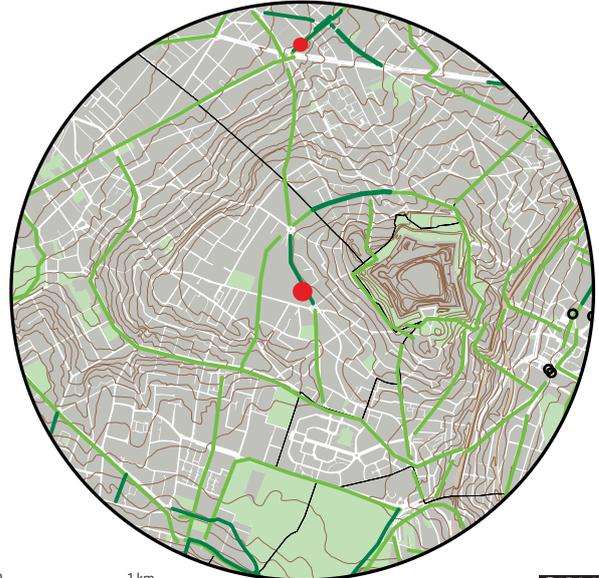
Accessibilité piétonne à 500 m :  
Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris

Accessibilité piétonne à 1 000 m :  
Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes

### 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 94 2013



apur

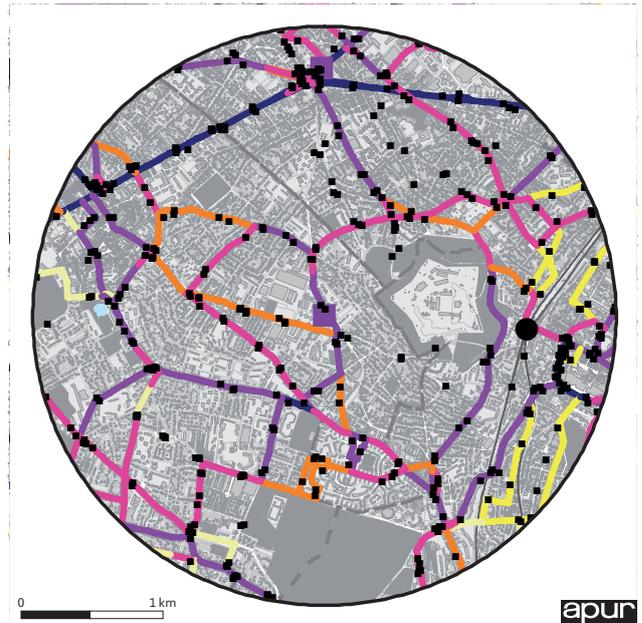
Note de lecture :

Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.

### 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



apur

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

### 6.1 Un rythme de la construction accéléré depuis 2006

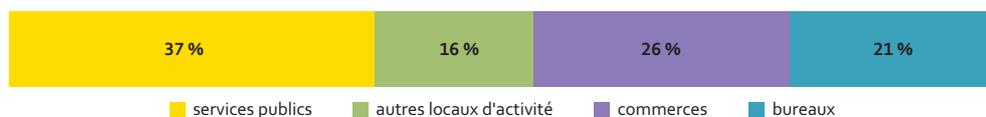
Un PLH intercommunal pour la CA du Mont Valérien, dont Rueil-Malmaison fait partie, est à l'étude et fixera un objectif de construction de logements. De 2000 à 2012, 34 logements ont été autorisés annuellement dans le quartier, avec une augmentation du rythme de construction à partir de 2008. Plus de 20% des nouveaux logements sont des logements sociaux. De 2000 à 2012, peu de surfaces de locaux d'activité ont été construites dans le quartier, dans des proportions relativement équilibrées entre bureaux, commerces et services publics.

Construction (2000-2012)	Rueil-Suresnes-Mont Valérien	Rueil-Malmaison
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	44 197	186 911
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	22 %	12 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	34	139
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	45	130
Taux de construction	5 %	6 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	3 902	259 113

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.

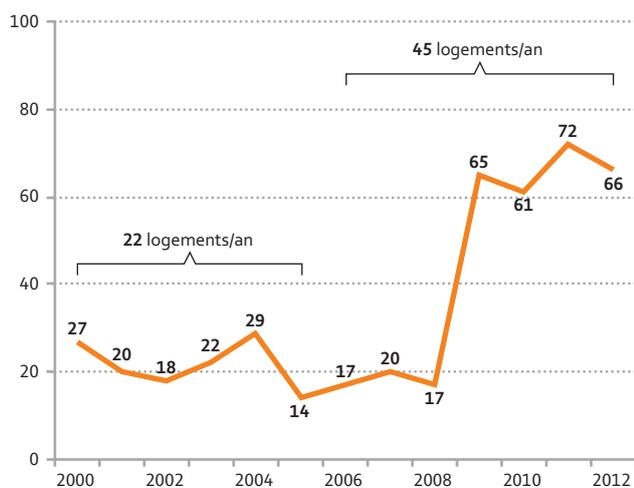
#### Types de locaux d'activités construits – Rueil-Suresnes-Mont Valerien (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

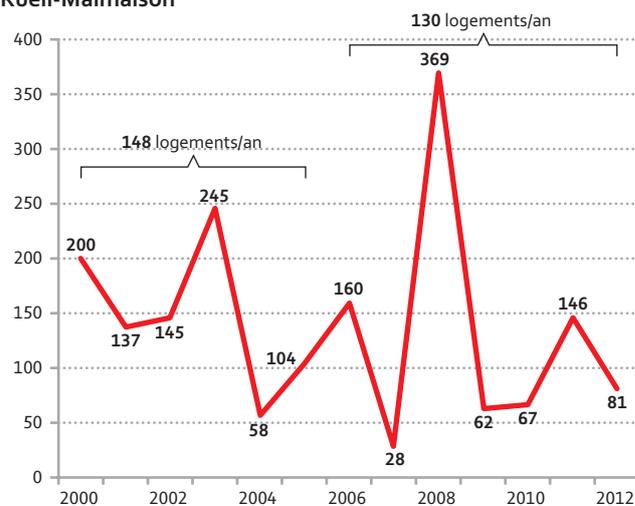
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Rueil-Suresnes-Mont Valérien



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Rueil-Malmaison



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Note de lecture : le quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien est localisé sur le territoire des communes de Rueil-Malmaison et Nanterre. Les données de construction en tiennent compte, ce qui explique qu'il y ait plus de logements construits dans le quartier en 2009 (65) qu'à Rueil-Malmaison (62).

## 6.2 Peu de constructions dans le quartier de gare en 2013

Peu de grandes opérations ont été mises en œuvre entre 2000 et 2012 dans le futur quartier de gare, à l'exception par exemple de l'opération sur l'ancien site des usines Bernard Moteurs, rue Gallieni et des opérations éparses sur Nanterre. Les opérations portant sur des surfaces d'activités sont rares dans le quartier.

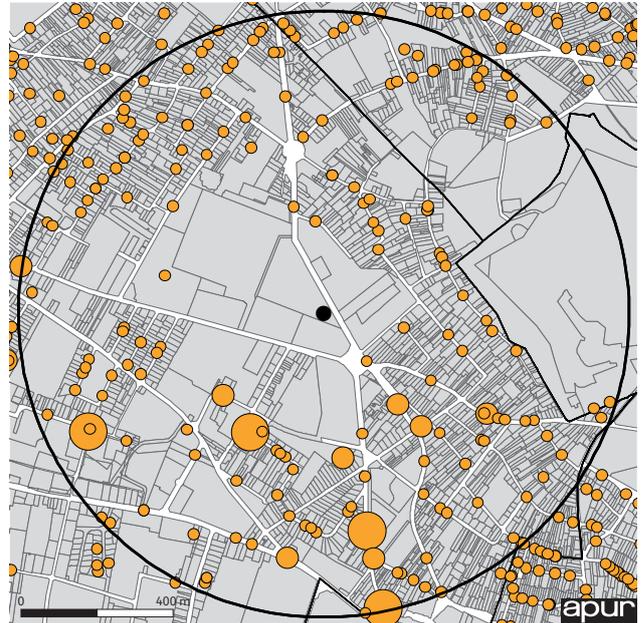
### Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

#### m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2012

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



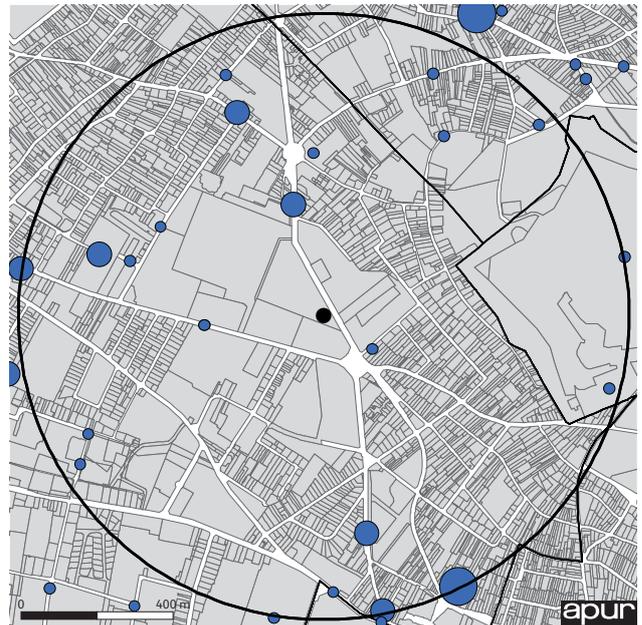
### Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

#### m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



## 6.3 Les dynamiques de projet

Un projet d'éco-quartier est à l'étude dans le quartier, à proximité de la future gare. Un périmètre de « concertation » a été défini en vue de la création d'une « ZAC Mont Valérien ». La programmation est encore incertaine mais comprendra des logements, des activités, des espaces verts et un nouveau maillage viaire. De nombreuses ZAC sont en cours de réalisation dans un grand périmètre autour du quartier, notamment en limite nord de Nanterre.

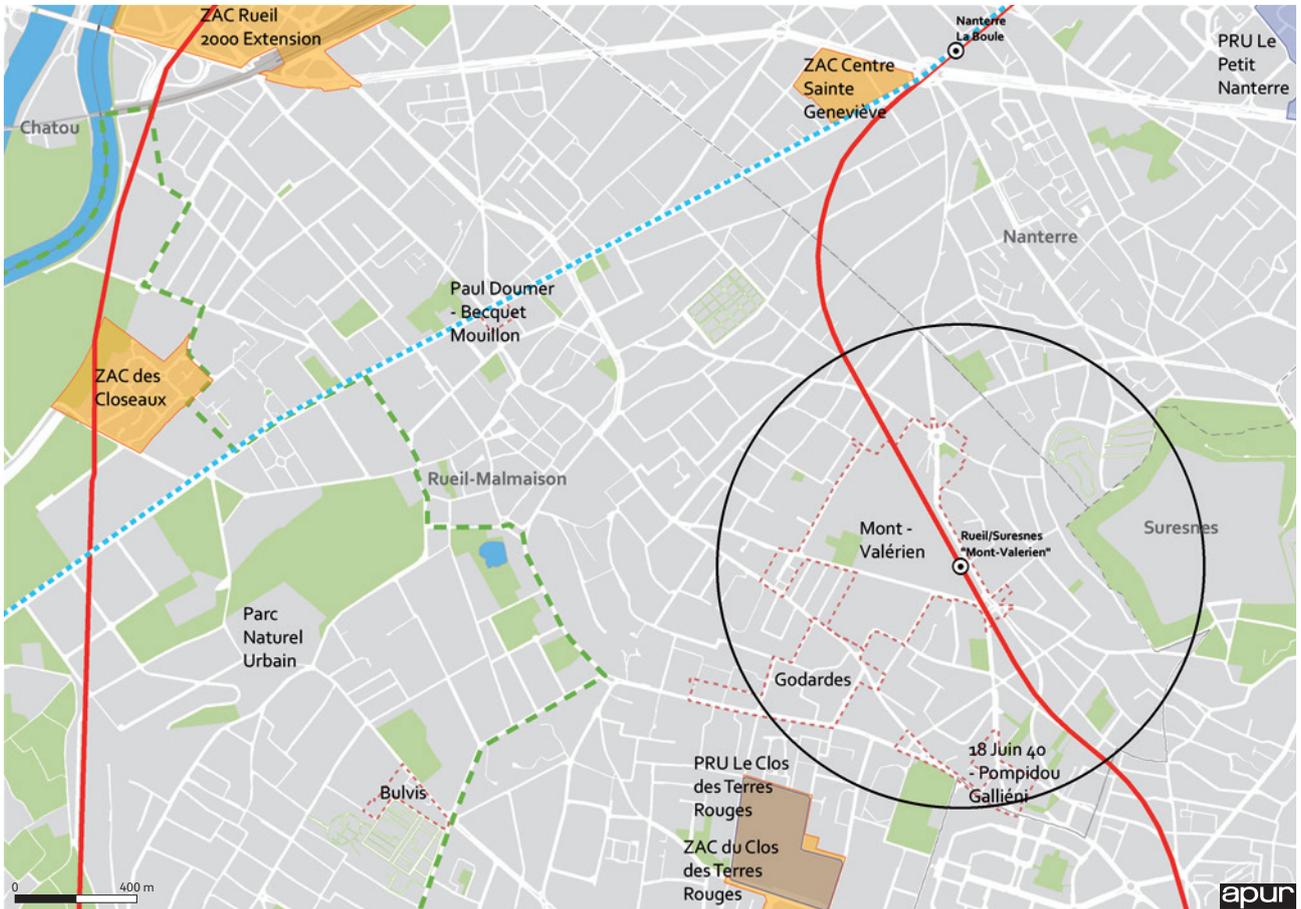


### Éléments des opérations d'aménagement (janvier 2014)

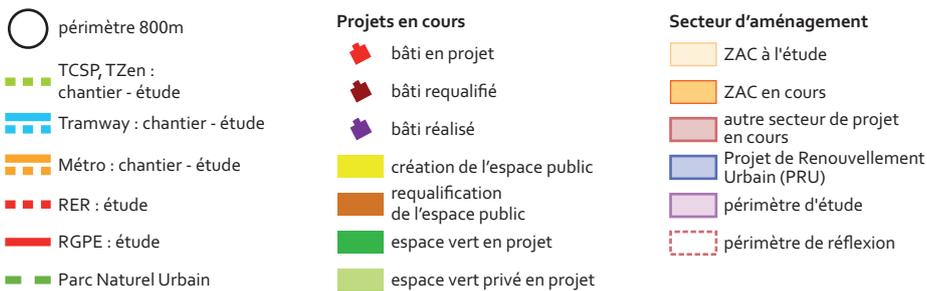
	ZAC du Clos des Terres Rouges	ZAC Rueil 2000	ZAC des Guillaeries	ZAC Centre Sainte Geneviève	ZAC Les Chênes	ZAC Rond Point Bergère
Commune	Rueil-Malmaison	Rueil-Malmaison	Nanterre	Nanterre	Suresnes	Puteaux
Date d'achèvement (prévision)				2015		
Nombre de logements (estimation)	71	2 240	200	640	515	1 267
Logement (m <sup>2</sup> )	5 300	168 000	15 000	48 000	38 600	95 000
dont logement sociaux (m <sup>2</sup> )						
Bureaux (m <sup>2</sup> )		360 000	60 000		1 500	15 000
Activités (m <sup>2</sup> )	23 400	33 000	143 000			5 000
Équipements (m <sup>2</sup> )		31 174				
Commerces (m <sup>2</sup> )	16 500	49 410	6 000	5 000	1 500	6 000
Surface totale (m <sup>2</sup> )	45 200	641 584	224 000	53 000	41 600	121 000
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Rueil-Malmaison	SPLA Rueil Aménagement	SEMNA	SEMNA	Interconstruction IDF	Ville de Puteaux
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur						

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

Le Réseau du Grand Paris constitue le principal projet de transport du quartier de Rueil-Suresnes-Mont Valérien, encore éloigné des réseaux de transport lourds. Un projet d'extension du T1 jusqu'à la ZAC des Closeaux est à l'étude.



### Les opérations d'aménagement



Sources : Apur 2013, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

	Définition	Source
<b>1 – Densités</b>		
Densité de population	Nb. d'hab. / hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Densité d'emploi salariés	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
<b>3 – Cadre urbain et paysager</b>		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	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
<b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b>		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, 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 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Epoque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
<b>5 – Mobilité et espaces publics</b>		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisés 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 min	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/ SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
<b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>		
Construction	Surface en m <sup>2</sup> et nb de logements - permis autorisés	SITADEL 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
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif - Données statistiques sur le tissu économique produite par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
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
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
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
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 Rueil-Suresnes-Mont Valérien

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 oeuvre 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.