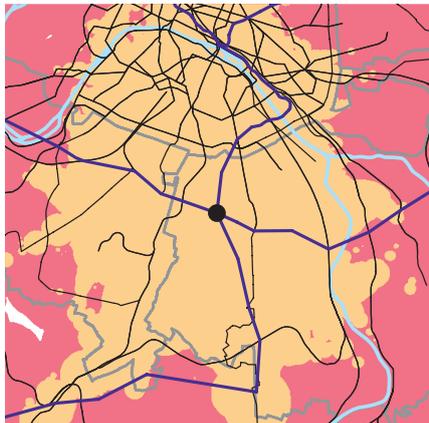
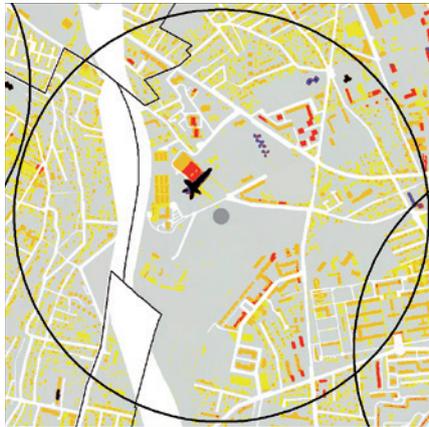
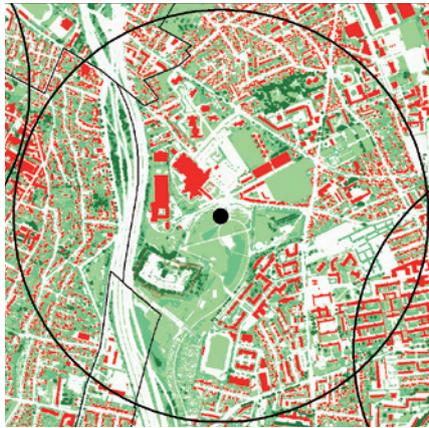


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Villejuif Institut Gustave Roussy Lignes 14 / 15 sud



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

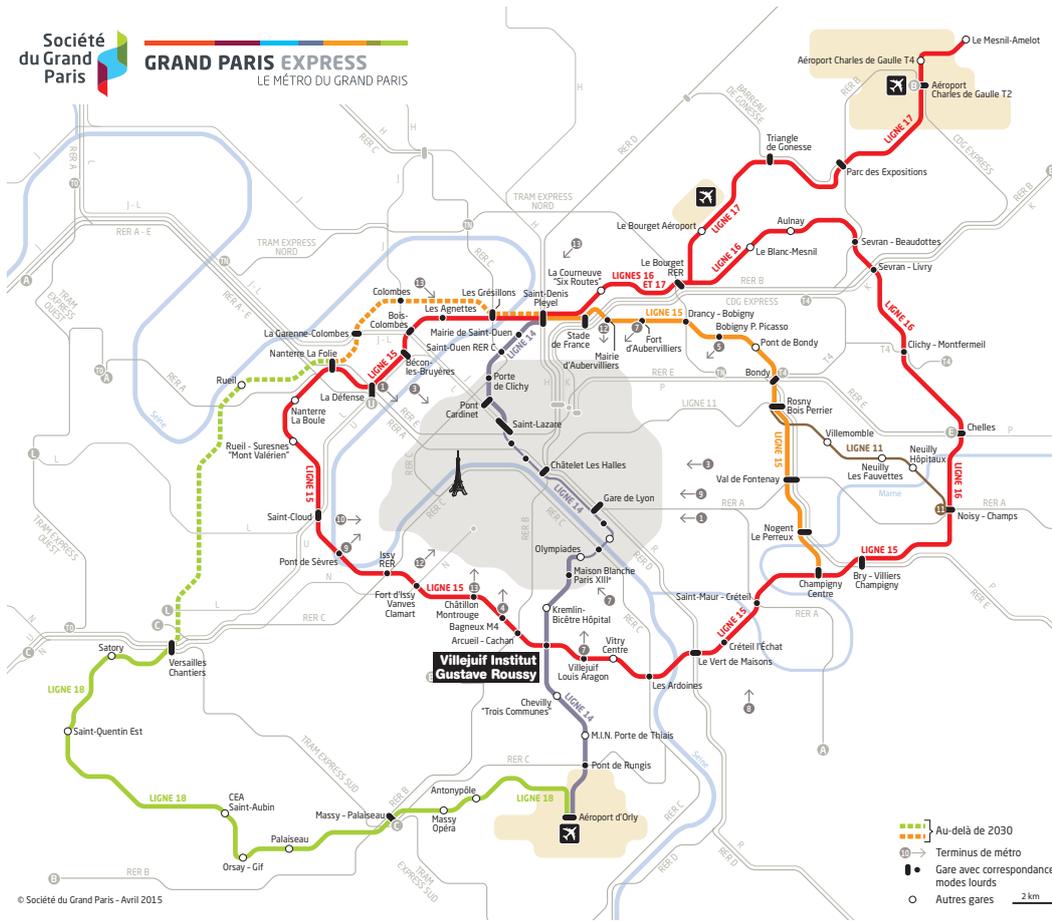
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2014V4.1

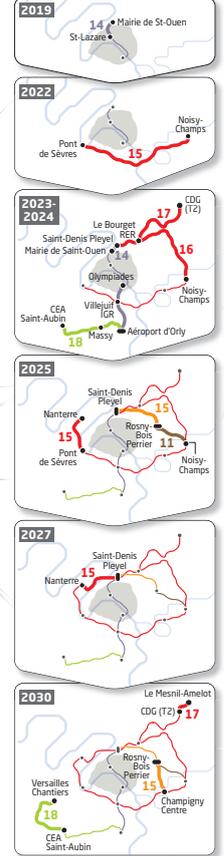
# Sommaire

Préambule .....	1
Introduction .....	3
1. Un quartier moins dense que ses communes de rattachement .....	5
2. Une centralité métropolitaine .....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	7
3.1. Un quartier résidentiel autour de grands équipements.....	7
3.2. L'Institut Gustave Roussy domine un quartier de faible hauteur .....	8
3.3. Des densités bâties relativement faibles.....	8
3.4. Un tissu composite .....	9
3.5. Un quartier qui mute continuellement depuis un siècle .....	9
3.6. Une grande variété d'espaces végétalisés .....	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 assez peu peuplé mais en forte croissance démographique.....	12
4.2. Les revenus des ménages du quartier qui progressent moins vite que dans la commune .....	13
4.3. À Villejuif et Cachan, une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé.....	14
4.4. Peu de logements dans le quartier, mais de grande taille .....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris et les pôles d'emploi des communes limitrophes .....	16
5.2. Une accessibilité au territoire métropolitain démultipliée .....	17
5.3. Des déplacements domicile-travail majoritairement effectués en transports en commun.....	18
5.4. Une accessibilité partiellement développée dans le quartier.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1. Un rythme de construction de logements ou de surfaces d'activités modéré.....	20
6.2. Des opérations d'activités de grande taille.....	21
6.3. Un grand projet pour la métropole et le quartier de gare .....	22

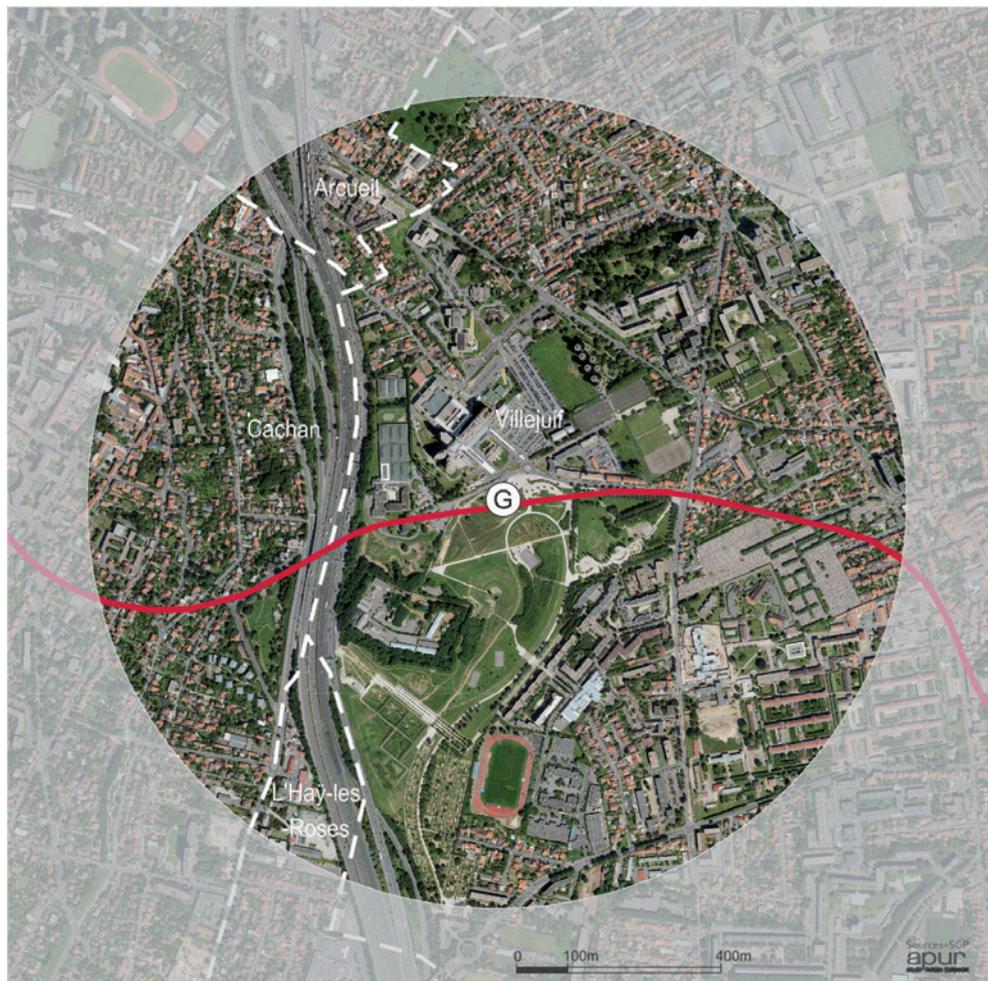
# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



## Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015



### Gare : Villejuif Institut Gustave Roussy

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune de Villejuif

En interconnexion avec la ligne 14, prévue en 2023

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Villejuif, Cachan, Arcueil et L'Haÿ-les-Roses (Val-de-Marne). Villejuif, Cachan, Arcueil et L'Haÿ-les-Roses appartiennent à la Communauté d'Agglomération Val de Bièvre.

Territoire du CDT « Campus Sciences et Santé »

PLU de Villejuif adopté le 12 décembre 2013, en révision

PLU de Cachan adopté le 2 décembre 2010, partiellement annulé

PLU d'Arcueil adopté le 28 juin 2007

PLU de L'Haÿ-les-Roses adopté le 22 juin 2007

© InterAtlas, SGP



# 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 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 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, 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.

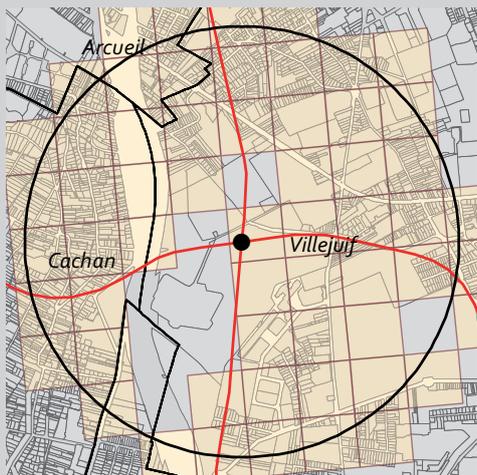
## Définition du quartier de gare

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 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 mètres autour de la gare.

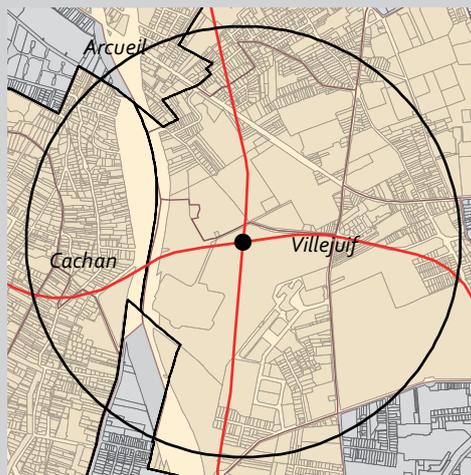
Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur quatre communes (Villejuif, Cachan, Arcueil et L'Haÿ-les-Roses), seules les communes de Villejuif et Cachan ont été retenues comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

### EXEMPLE DU QUARTIER DE VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE ROUSSY



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m.  
À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 mètres.



Découpage du quartier à l'IRIS

# Introduction

## La méthode

La mise en oeuvre 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.

**Un travail de préfiguration de l'observatoire a été réalisé 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 de ces gares correspondait 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 du Grand Paris 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. Ces nouvelles gares 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 du quartier de la gare de Villejuif Institut Gustave Roussy, réalisée en liaison avec les services des villes de Villejuif et Cachan.**

Les monographies des quartiers de gare de l'ensemble de la ligne 15 sud (de Pont de Sèvres à Noisy-Champs) seront établies au cours du premier semestre 2014 puis en fonction du calendrier de mise en service du réseau (deuxième semestre 2014 et 2015).

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 moins dense que ses communes de rattachement

Avec 14 500 habitants environ, le quartier de Villejuif IGR affiche une densité de population de 66 habitants à l'hectare, inférieure à celle des communes de Villejuif et Cachan (104 habitants à l'hectare) et qui s'explique par la présence de vastes espaces verts et d'équipements. Du point de vue de l'emploi, si la densité d'emplois est moins forte dans le quartier qu'à l'échelle des communes (25 emplois salariés à l'hectare dans le quartier contre 33 dans les communes), le taux d'emploi y est supérieur (0,78 contre 0,65).

## 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

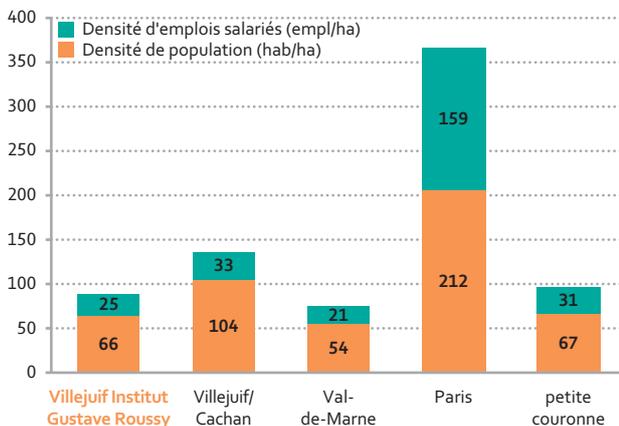


## Population et emplois dans le quartier de Villejuif Institut Gustave Roussy

Villejuif Institut Gustave Roussy	Population	Emplois
Quartier	14 546	9 541
2 km	136 301	52 086
4 km	584 697	257 653

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

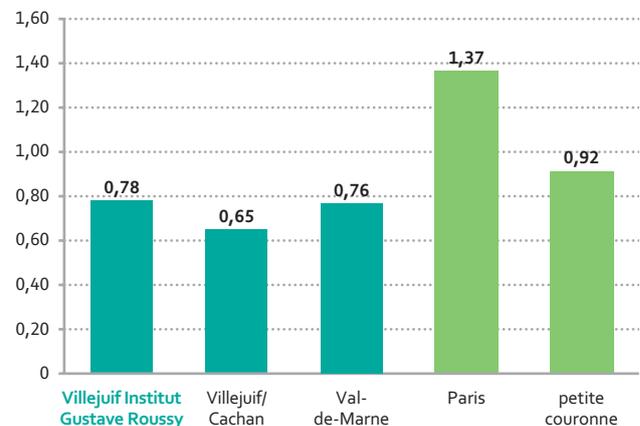
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## Taux d'emploi

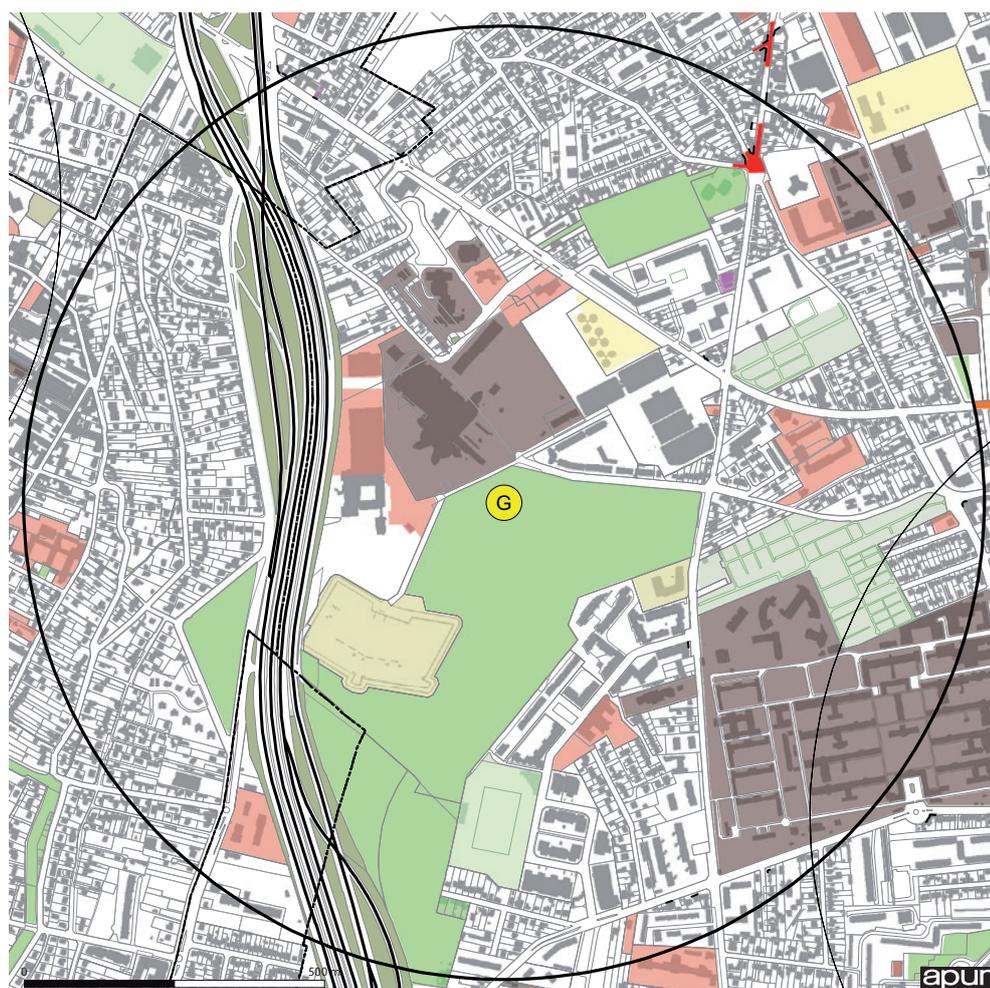
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## 2. Une centralité métropolitaine

Cette partie ouest du centre-ville de Villejuif est marquée par la présence de grands hôpitaux métropolitains, dont l'Institut Gustave Roussy (IGR) est le premier centre de lutte contre le cancer en Europe. Cet établissement est un élément de centralité important, notamment en termes de paysage, d'autant qu'il se trouve sur une ligne de crête dominant la vallée de la Bièvre à l'ouest et la vallée de la Seine à l'est. Il est aujourd'hui assez mal desservi par les transports en commun. Se dressent, au sud, le vaste parc Départemental des Hautes Bruyères encerclant une caserne militaire et à l'est, d'imposants châteaux d'eau, repères urbains marquant dans le grand paysage. Enfin l'autoroute A6 crée dans le quartier une véritable barrière, nord/sud, entre Villejuif et Arcueil/Cachan, avec très peu de points de franchissement.



### 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 mars 2014



Institut Gustave Roussy, Villejuif



Parc des Hautes Bruyères, Villejuif

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

#### 3.1. Un quartier résidentiel autour de grands équipements

Autour de l'IGR, et des nombreux équipements et d'établissements hôteliers qui l'entourent, se déploient plusieurs nappes de logements individuels. À l'est de la grande fracture créée par l'auto-route A6, le quartier du Coteau à Cachan présente de grands îlots étirés perpendiculairement à la pente, occupés par de nombreux pavillons avec vue imprenable sur la vallée de la Bièvre et l'aqueduc de la Vanne notamment. Au nord-ouest également, côté Villejuif, des rues pavillonnaires bordent le parc du 8 mai 1945. Au sud-est, en contre bas du Parc Départemental et près de l'Hôpital Paul Guiraud, on retrouve un secteur plus mixte où se mêlent logement individuel, grands ensembles et activités.

#### 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 mars 2014



Pavillons, Cachan



Équipement hospitalier, Centre Hospitalier Paul Guiraud, Villejuif

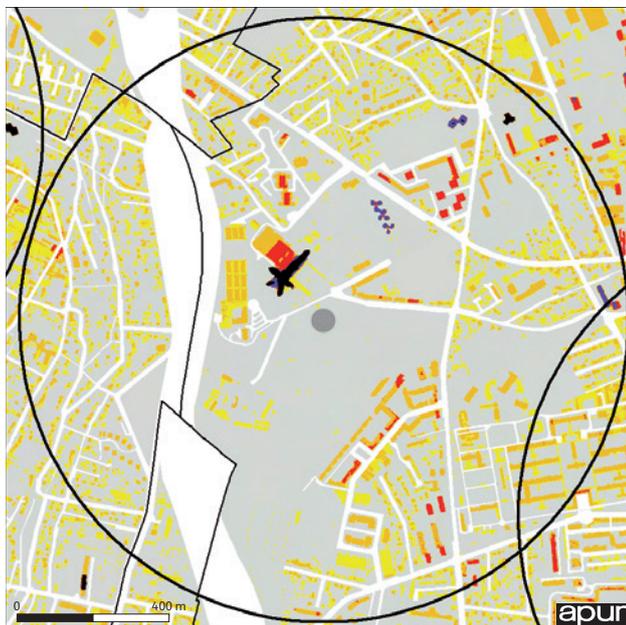
## 3.2. L'Institut Gustave Roussy domine un quartier de faible hauteur

Le quartier de Villejuif IGR se caractérise par la prééminence de bâtiments de faible hauteur, pavillons et équipements inclus, comme le Centre Hospitalier Paul Guiraud : 93 % de surfaces bâties inférieures à 15 mètres. Toutefois, le quartier est marqué par la présence de bâtiments de grande hauteur, comme l'IGR ou la tour d'habitation rue Jean-Baptiste Baudin, ou encore les châteaux d'eau de l'avenue du Président Allende dont les hauteurs dépassent les 25 m.

### 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 Villejuif Institut Gustave Roussy



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

## 3.3. Des densités bâties relativement faibles

Le quartier de Villejuif IGR présente de faibles densités bâties du fait de la présence de quartiers pavillonnaires et des nombreux espaces verts (parcs et cimetières). Les densités bâties s'élèvent néanmoins au niveau de l'IGR et de certains secteurs d'habitat collectifs comme le quartier des Hautes Bruyères.

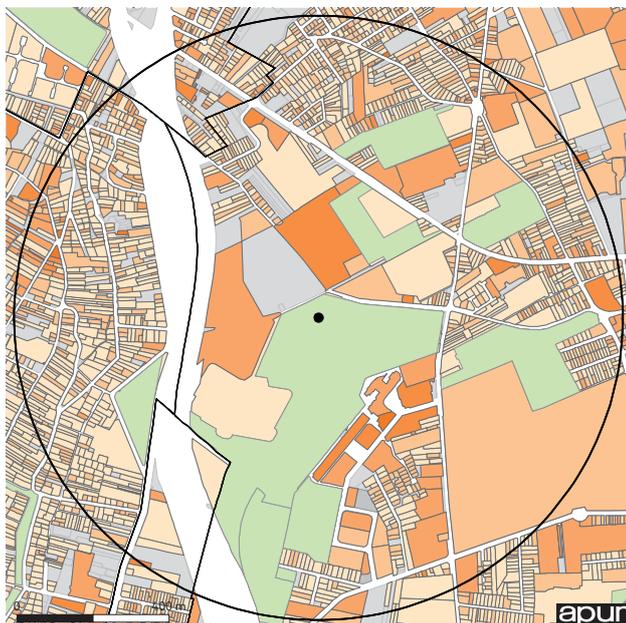
### Densité bâtie à la parcelle

- 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 composite

Le tissu est marqué par de grandes emprises parfois contraignantes : l'autoroute A6, le vaste parc des Hautes Bruyères et des grandes parcelles d'équipements (hôpitaux, cimetière, réservoirs) avec leur logique de circulation propre. Autour d'elles se développe une trame viaire structurante (avenue du Président Allende, avenue de la République, rue de Verdun à Villejuif, rue Gabriel Péri à Cachan) où s'imbriquent principalement un tissu bâti de type pavillonnaire de petite échelle et des secteurs d'habitat collectif à la morphologie plus imposante, souvent organisés en impasse ou dos aux voies structurantes.



Villa des Bruyères, Villejuif



Rue Camille Desmoulins, Villejuif



Rue de Verdun, Villejuif

### 3.5. Un quartier qui mute continuellement depuis un siècle

Les secteurs pavillonnaires, sur le coteau à Cachan comme à Villejuif au nord, présentent les caractéristiques d'une mutation progressive du tissu, les multiples époques de construction se côtoyant. Les grands aménagements du quartier datent pour la majeure partie d'entre eux du dernier quart du xxe siècle (IGR, châteaux d'eau, quartier des Hautes Bruyères, Z.A. des Bruyères), mais le quartier est marqué par la construction de grands équipements depuis le XIX<sup>e</sup> siècle : le Centre Hospitalier Paul Guiraud à partir de 1884, l'autoroute A6 dans les années 1960 (mise en service en 1972) et plus récemment autour de l'IGR.

#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

#### Période majoritaire\*

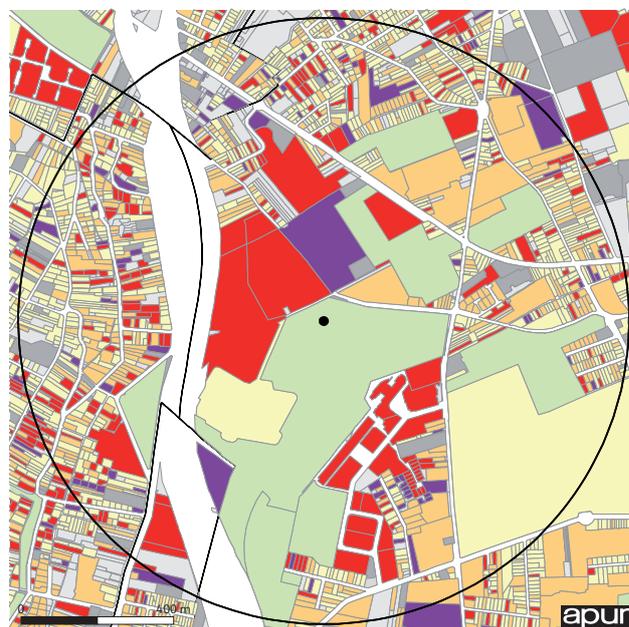
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

#### Principaux équipements

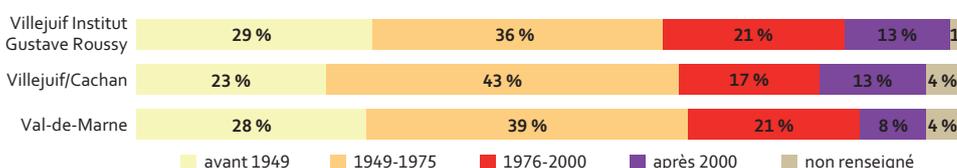
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

\* 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. Une grande variété d'espaces végétalisés

Le quartier de Villejuif IGR est l'un des trois quartiers de gare de la ligne 15 sud les mieux dotés en termes de couvert végétalisé (45 % de sa surface). Ce couvert se décline de nombreuses manières : grands espaces verts publics (le Parc des Hautes Bruyères, le Jardin Panoramique, le parc du 8 mai 1945), espaces végétalisés des grands équipements accessibles ou non au public (IGR, Hôpital Paul Guiraud, mais aussi les réservoirs ou les délaissés de l'autoroute) et enfin jardins collectifs et jardins des secteurs pavillonnaires.

#### 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

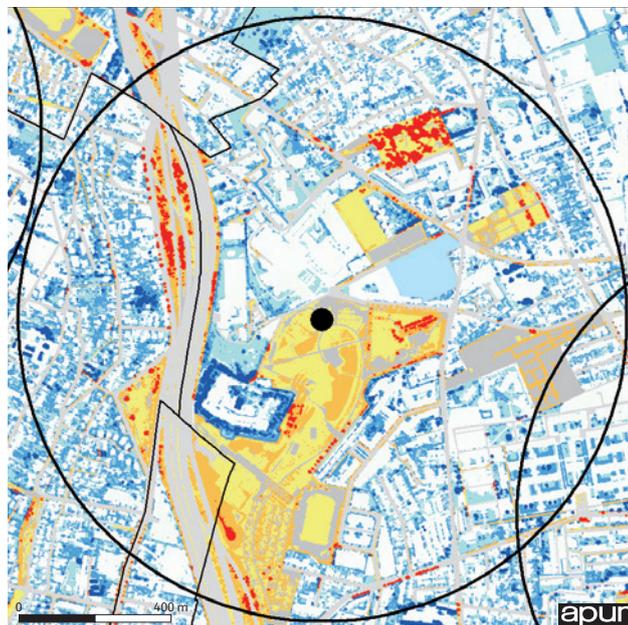
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### 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

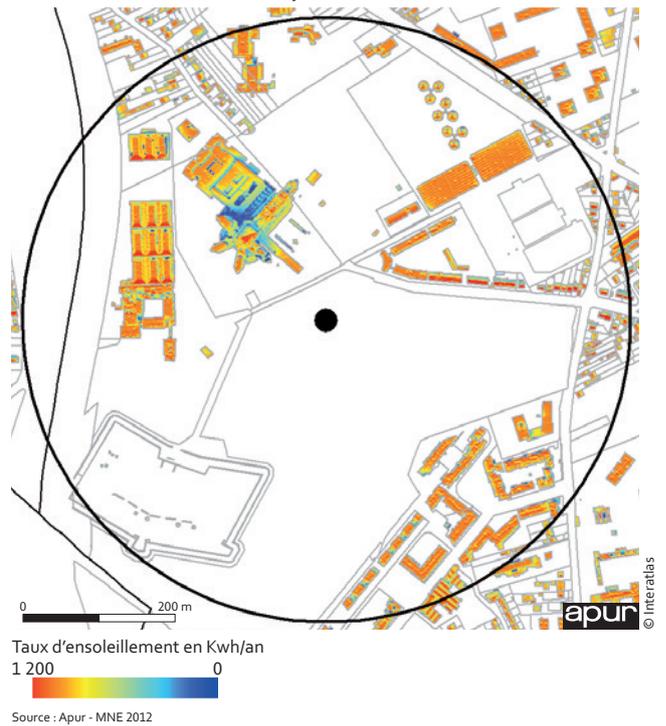
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



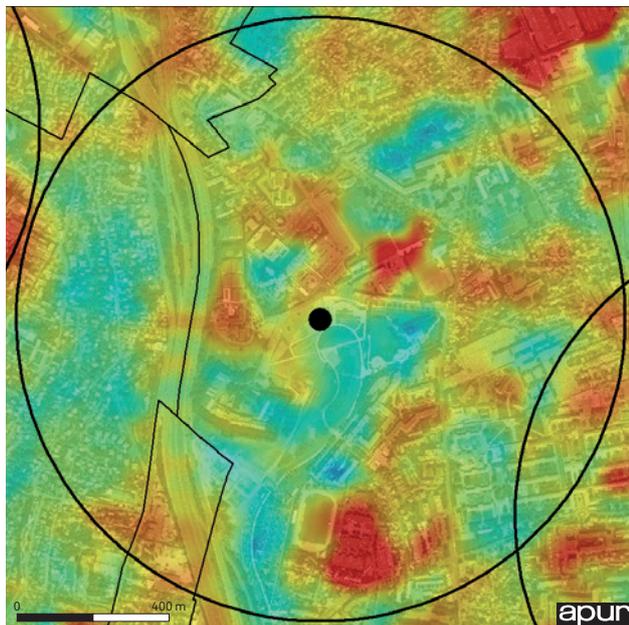
### 3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments de grande emprise (activités, équipements et grands ensembles de logements) présentent un taux d'ensoleillement plus élevé. Dans le rayon de 400 m autour de la gare, les réservoirs, les grands collectifs des Hautes Bruyères ou l'équipement sportif à l'ouest de l'IGR présentent un potentiel intéressant.
- Des relevés thermographiques d'été permettent d'observer la formation d'îlots de chaleur urbains au niveau de grandes emprises d'activités et d'équipements, telles que la zone d'activités des Bruyères ou au niveau des réservoirs. Les parcs, ainsi que les jardins privés, jouent à l'inverse un rôle de régulateur thermique.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent des déperditions de chaleur significatives, autour de l'IGR notamment, du secteur des Hautes Bruyères et de l'Hôpital Paul Guiraud.

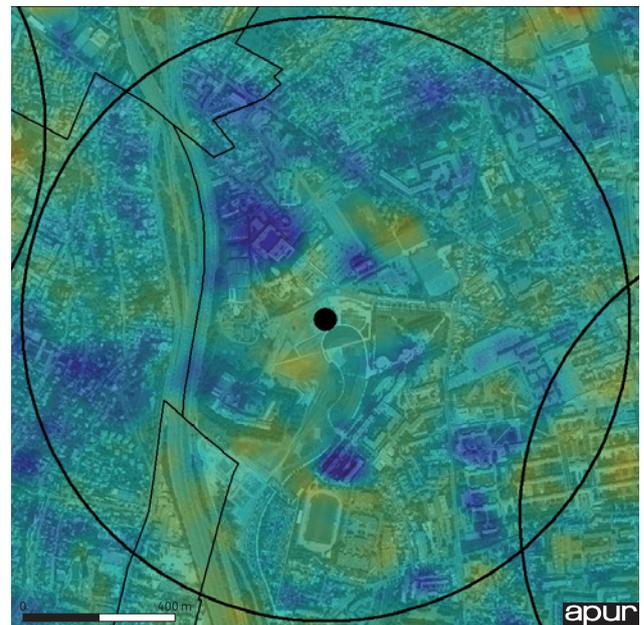
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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

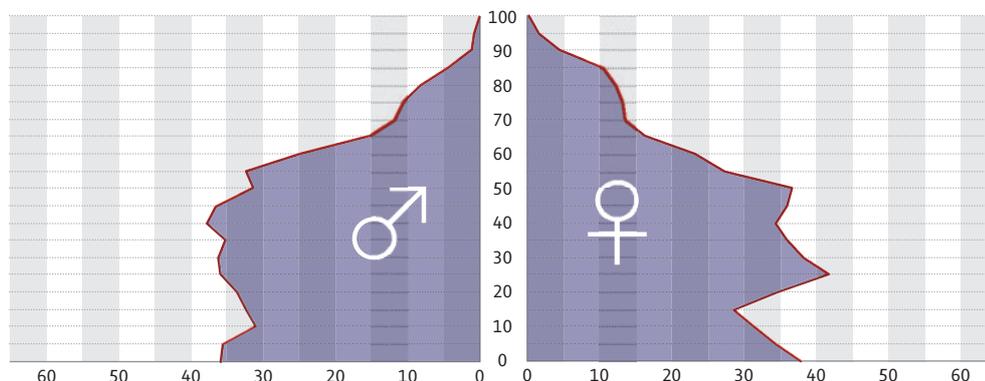
### 4.1. Un quartier assez peu peuplé mais en forte croissance démographique

Le quartier de Villejuif IGR comprend 14 500 habitants et a connu une forte croissance démographique entre 1999 et 2010 (+ 11,9 %), même s'il a moins progressé que la population des villes de Villejuif (+ 17,1 %) ou Cachan (+ 13,7 %). Le quartier est jeune (1/4 de moins de 18 ans) et populaire : la moitié des actifs du quartier est employés ou ouvriers (49,5 %), un profil de population active proche de celui de la commune de Villejuif (20,9 %). Le taux de chômage s'élève dans le quartier à 13 % de la population active, à l'image de la commune de Villejuif.

	Villejuif Institut Gustave Roussy	Villejuif et Cachan	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	14 546	81 770	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 11,9 %	+ 15,9 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	25,6 %	24,4 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	11,5 %	12,2 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	9 541	26 836	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	21,6 %	22,8 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	49,5 %	46,9 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,78	0,65	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	18,1 %	19,2 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

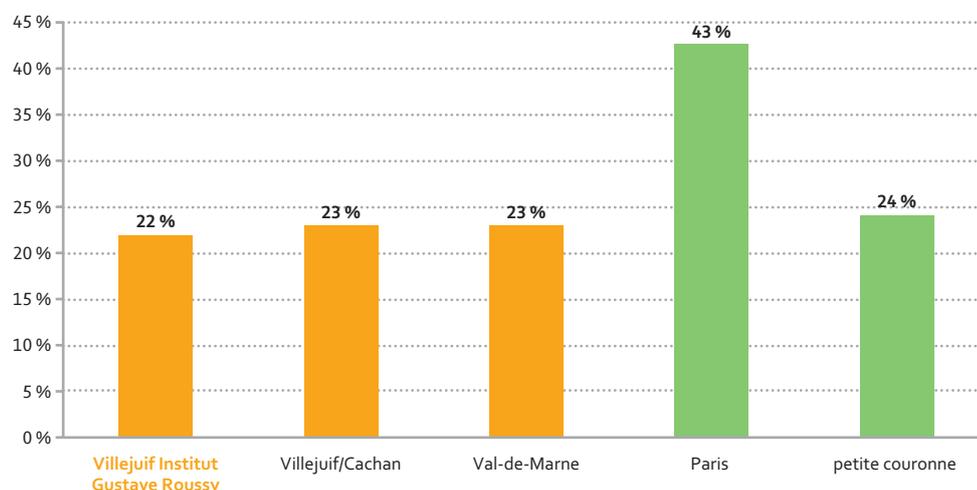
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Villejuif Institut Gustave Roussy (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active

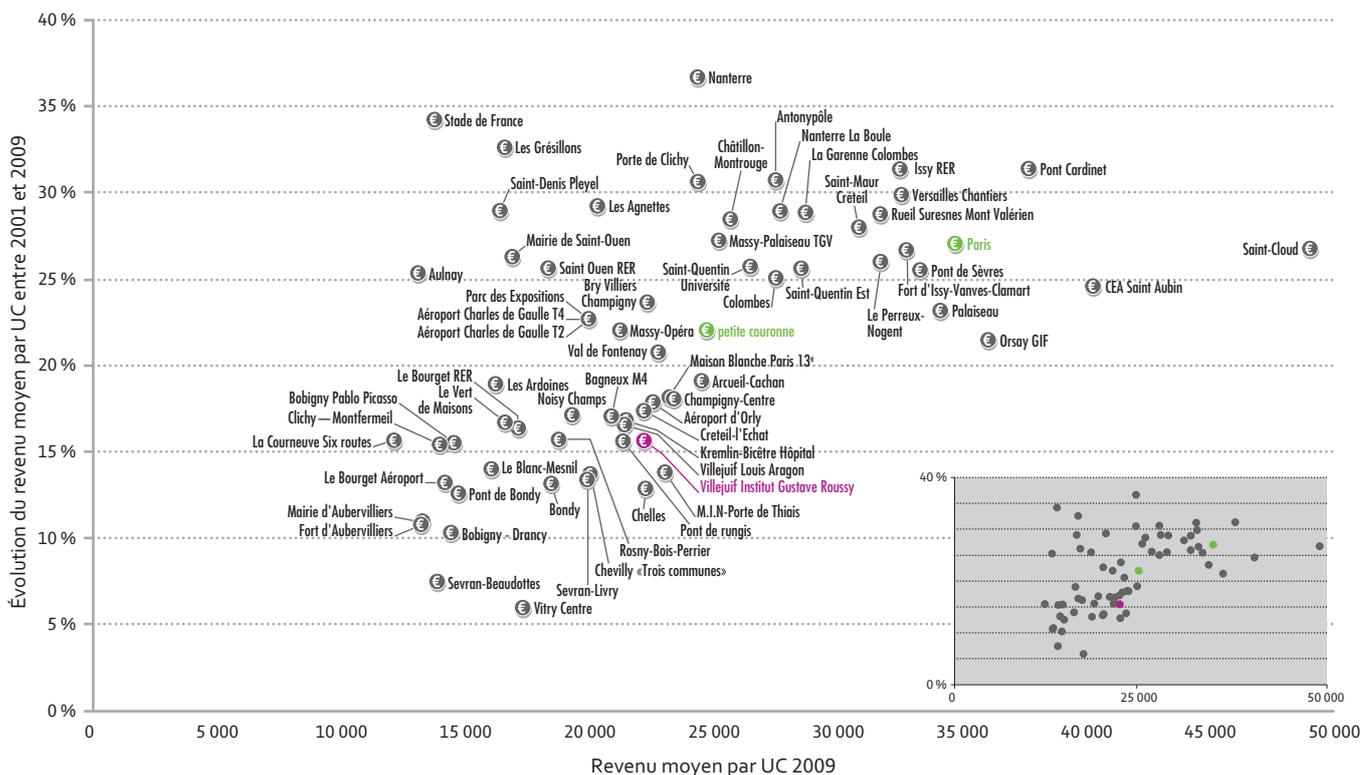


Source : Insee Recensement 2010

## 4.2. Les revenus des ménages du quartier qui progressent moins vite que dans la commune

Le revenu moyen des ménages du quartier de Villejuif IGR s'élève à 22 265 € par an et par unité de consommation. Ce niveau de revenu se situe dans la moyenne de ceux observés à l'échelle des communes de Villejuif (20 376 €) et de Cachan (25 383 €). Il a progressé de 16 % entre 2001 et 2009, une évolution moins importante que dans le Val-de-Marne (19 %) ou la petite couronne (22 %). Néanmoins, le quartier comporte une proportion moindre de ménages à bas revenus (18,1 %) par rapport à la commune de Villejuif (20,9 %). Derrière cette moyenne globale, des écarts entre quartiers peuvent néanmoins exister.

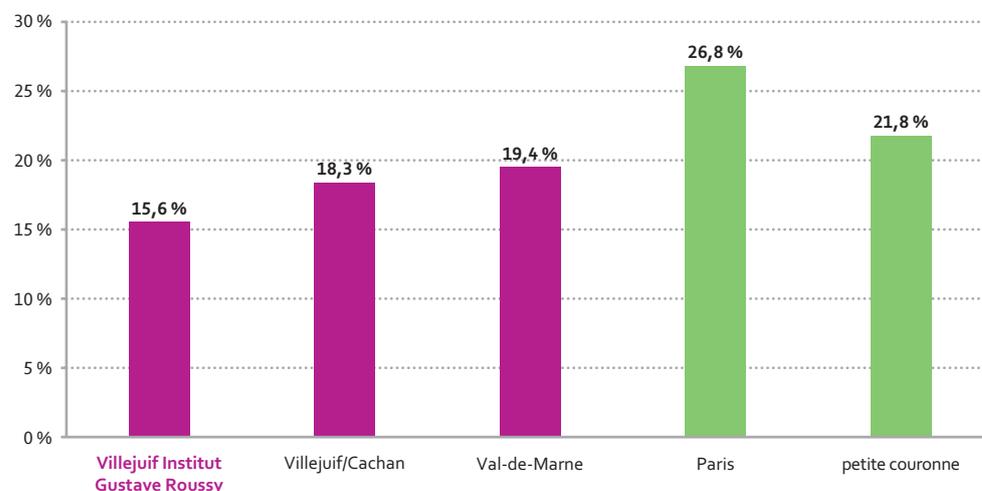
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

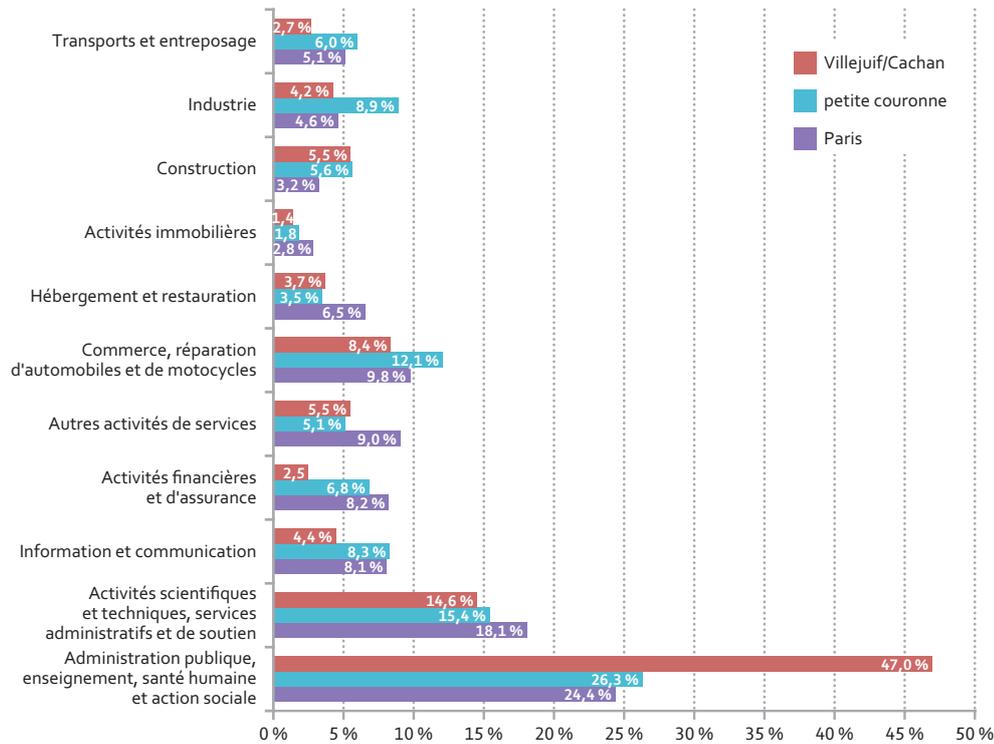


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

### 4.3. À Villejuif et Cachan, une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé

Dans les communes de Villejuif et Cachan, près de la moitié des emplois appartient aux secteurs de l'administration publique, de l'enseignement et de la santé (47 %). Le deuxième poste statistique, les activités scientifiques et techniques, ne rassemble quant à lui que 15 % des emplois. Le quartier apparaît représentatif de cette répartition par secteurs d'activités : Villejuif comporte trois grands hôpitaux régionaux dont deux se situent dans le périmètre du quartier de gare de Villejuif IGR (l'Institut Gustave Roussy, l'Hôpital Paul Guiraud, l'Hôpital Paul Brousse).

Emplois par secteur d'activité dans la commune de Villejuif et Cachan

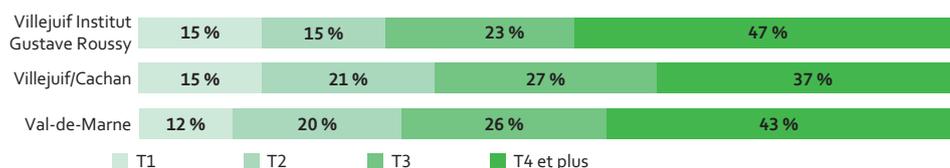


Source : Insee Recensement 2010

## 4.4. Peu de logements dans le quartier, mais de grande taille

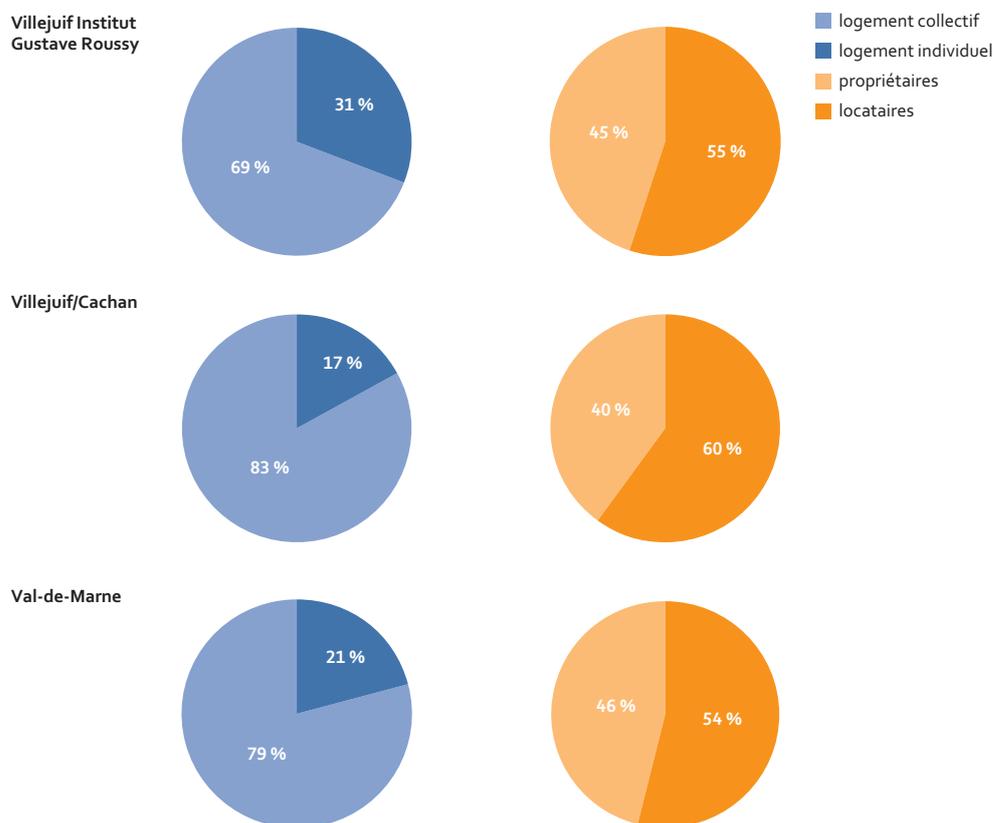
Le quartier de Villejuif IGR présente un total de 5 526 logements, ce qui est relativement faible à l'échelle des quartiers de gare de la ligne 15 sud. Près de la moitié de ces logements sont de grands logements (T4 ou plus). Cette prédominance de grands logements est à relier à la forte proportion de logements individuels (31 %), un taux pratiquement deux fois plus important qu'à l'échelle des communes de Villejuif et Cachan. Aussi, la part des ménages propriétaires est conséquente et à l'image du département du Val-de-Marne, atteignant 45 % des ménages. Le logement social représente quant à lui environ 30 % du parc de logements du quartier de gare.

### Répartition des types de logements



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

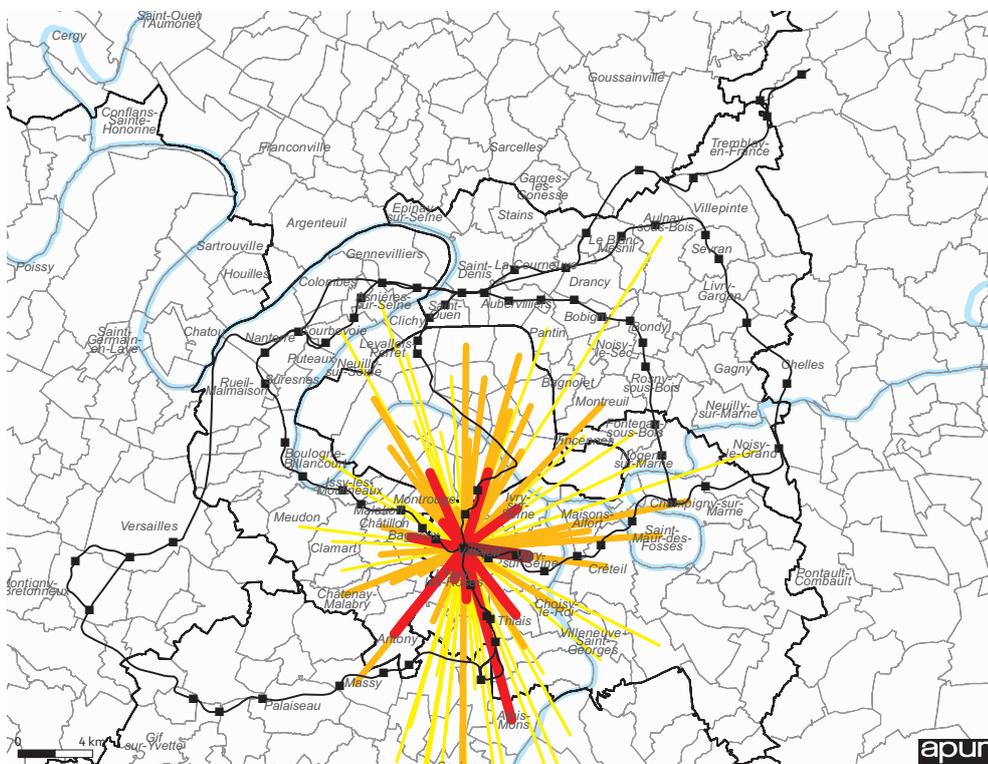
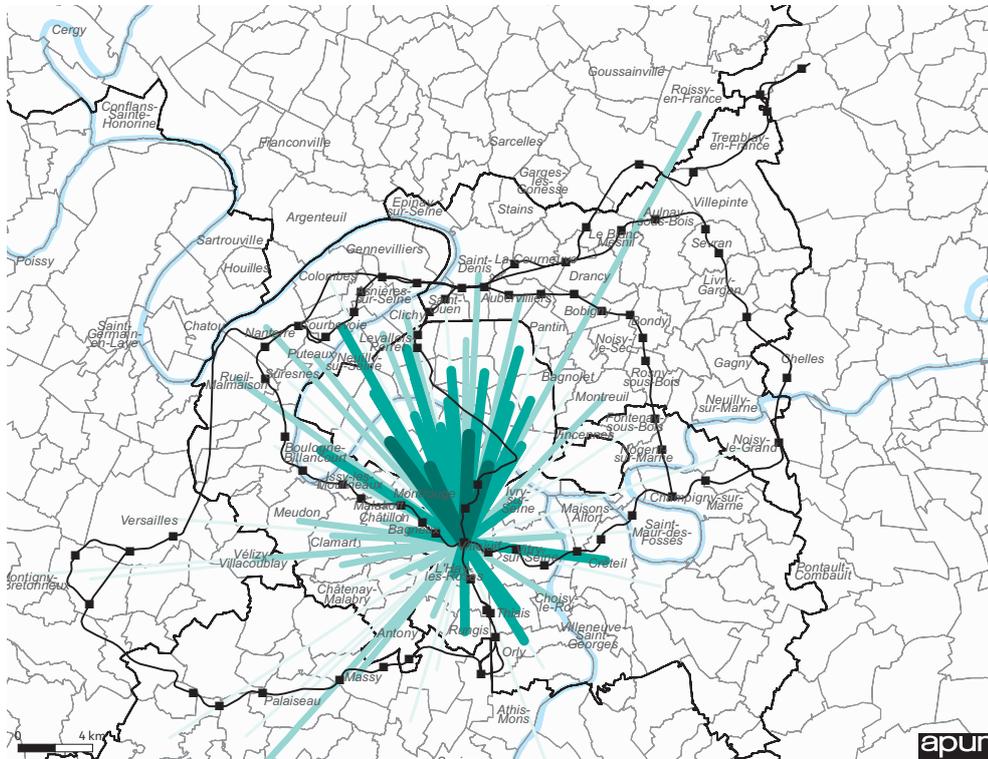
### Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation



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

# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris et les pôles d'emploi des communes limitrophes



**8 176 actifs** travaillent dans leur commune de résidence, à Villejuif et Cachan. Ils représentent **22,2 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

Si un peu plus d'1 actif sur 5 habitant à Villejuif ou Cachan y travaille également, ceux qui doivent se déplacer dans une autre commune pour y travailler se dirigent principalement vers Paris, mais aussi par exemple Boulogne-Billancourt, Créteil, Orly ou Rungis. Les actifs venant travailler à Villejuif et Cachan proviennent pour leur part principalement de communes proches telles que Vitry-sur-Seine, L'Haÿ-les-Roses ou Bagneux. Dans ces déplacements, les grands réseaux de transport en commun (ligne 7 du métro, RER B) ainsi que la proximité de l'autoroute expliquent en grande partie les origines et destinations des actifs liés à Villejuif et Cachan.

## 5.2. Une accessibilité au territoire métropolitain démultipliée

Le quartier de Villejuif IGR ne dispose actuellement pas de transport en commun lourd à proximité de l'emplacement de la future gare du GPE. Aussi, une fois le RGPE achevé, à l'horizon 2030, un trajet en transports en commun de 45 minutes au départ de la gare de Villejuif IGR permettra d'accéder à l'ensemble de la métropole, soit un territoire 5 fois plus vaste qu'actuellement. Il est estimé également que le nombre d'emplois accessibles en 2030 sera multiplié par 3 par rapport à la situation actuelle.

### 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

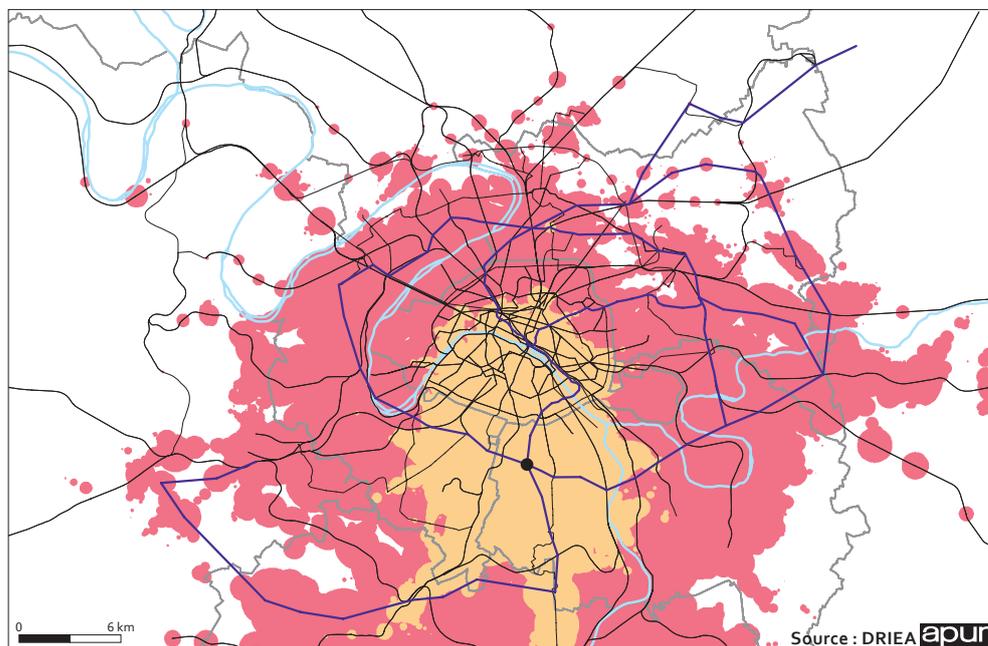
- 2013
- horizon 2030

*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 Villejuif Institut Gustave Roussy pour un trajet de 45 min. en transports en commun :

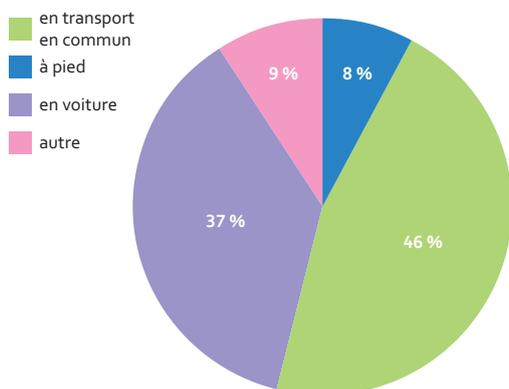
Territoire : + 394 %  
 Emplois : + 190 %



### 5.3. Des déplacements domicile-travail majoritairement effectués en transports en commun

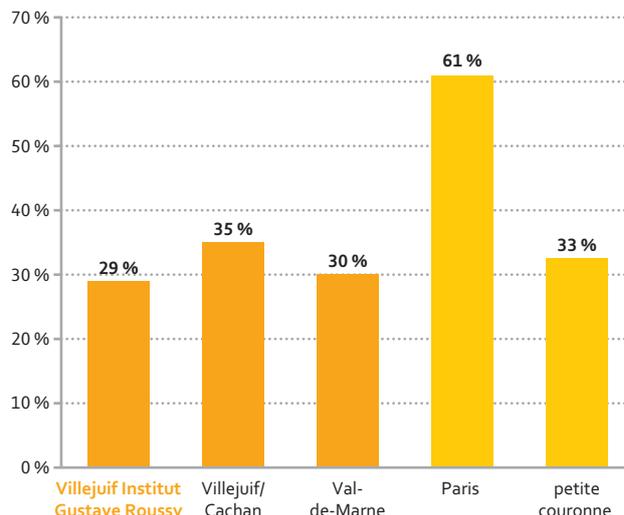
L'usage des transports en commun pour les déplacements domicile-travail est dominant pour les actifs du quartier de Villejuif IGR (46 %). Néanmoins, la voiture particulière est également utilisée par 37 % des actifs. Les ménages du quartier de Villejuif IGR sont d'ailleurs 29 % à ne pas posséder de voiture, ce qui est inférieur de 6 points à l'ensemble formé par les communes de Villejuif et Cachan (35 %). L'absence de transports en commun lourd dans le rayon du quartier de gare est un facteur explicatif du poids de l'usage de la voiture particulière.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

### 5.4. Une accessibilité partiellement développée dans le quartier

L'accessibilité piétonne dans le quartier de Villejuif IGR et depuis la gare du GPE présente des limites : la principale réside dans la difficulté d'accès à la gare depuis Cachan et Arcueil, de l'autre côté de l'autoroute. Dans le périmètre du quartier, deux passages sous l'autoroute existent, le tunnel reliant le jardin panoramique et le parc des Hautes Bruyères et entre l'avenue du Président Allende à Villejuif et l'avenue Paul Vaillant Couturier à Arcueil. De plus, l'emprise des châteaux d'eau et de l'Agence Nationale des Fréquences notamment restreignent l'accès direct au quartier Dumas. Aussi, si l'essentiel du quartier à l'est de l'autoroute reste accessible en 10 minutes à pied environ, la partie ouest nécessite un parcours beaucoup plus long et moins confortable.

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

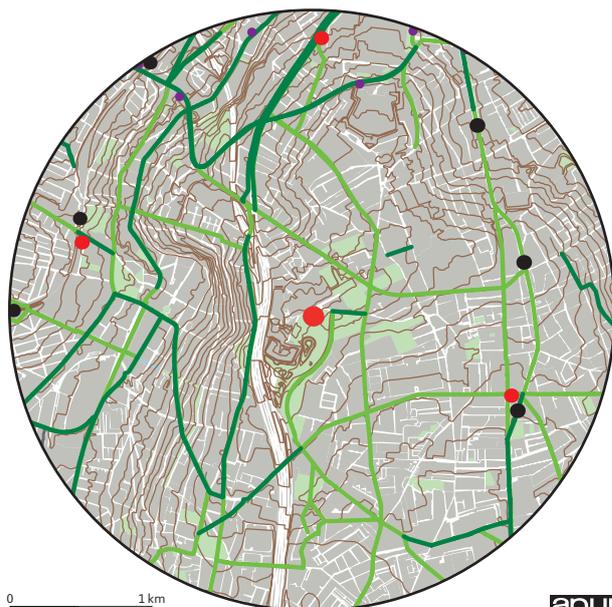
En termes d'accessibilité cyclable, le quartier de Villejuif IGR ne dispose actuellement que de peu d'aménagements dans le rayon de 2 km autour de la gare. Située sur le plateau de Villejuif, la partie villejuifoise est plus « cyclable » que la partie cachanaise et arcueilaise, qui, elle, dispose d'un réseau de pistes cyclables entre le coteau et le centre-ville des deux communes.

Le réseau de bus dans le rayon de 2 km autour de la future gare compense le fait que le quartier se trouve entre la desserte RER de Cachan à l'ouest et celle du centre-ville de Villejuif à l'est. Les axes principaux du quartier (avenue du Président Allende, rue de Verdun, rue Marcel Grosmenil et avenue de la République) bénéficient de fréquences de bus relativement élevées aux heures de pointe, permettant de desservir actuellement l'Institut Gustave Roussy et à terme la future gare du GPE. Les rabattements bus sont en cours de réorganisation pour tenir compte de l'arrivée de la nouvelle gare.

### Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

-  aménagement cyclable existant
-  aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
-  station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
-  gare existante (RER, métro)
-  gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 94 2013



apur

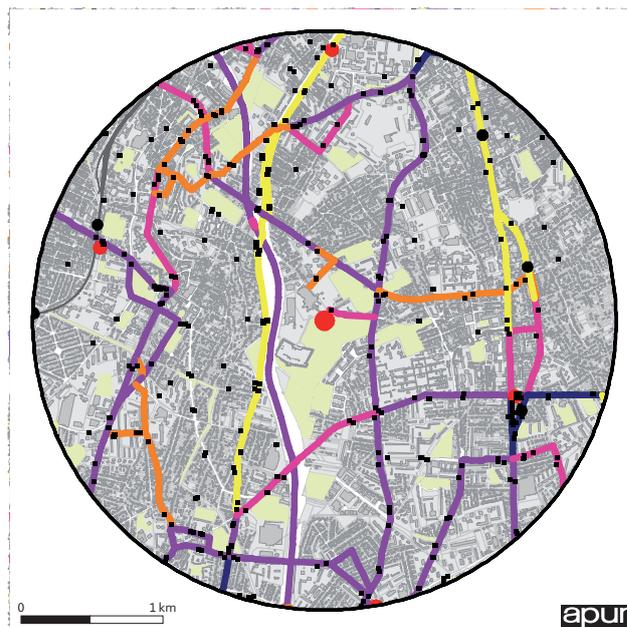
Note de lecture :

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 construction de logements ou de surfaces d'activités modéré

De 2000 à 2012, le quartier de Villejuif IGR a connu un rythme de constructions autorisées faible. Le nombre de logements autorisés n'a jamais dépassé 80 par an et la moyenne de logements autorisés s'élève à 30 logements par an sur la période. Les surfaces d'activités autorisées ont été en revanche deux fois plus importantes au cours de cette période, pour un total de 72 000 m<sup>2</sup> environ. Près des 2/3 de ses surfaces ont pour objet l'accueil de services publics. 12 % des surfaces de locaux autorisées vise la construction d'hôtels, le taux le plus élevé dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud.

Construction (2000-2012)	Villejuif Institut Gustave Roussy	Villejuif et Cachan
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	36 142	401 407
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	19 %	20 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	30	472
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	30	400
Taux de construction	7 %	18 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	72 320	266 113

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.

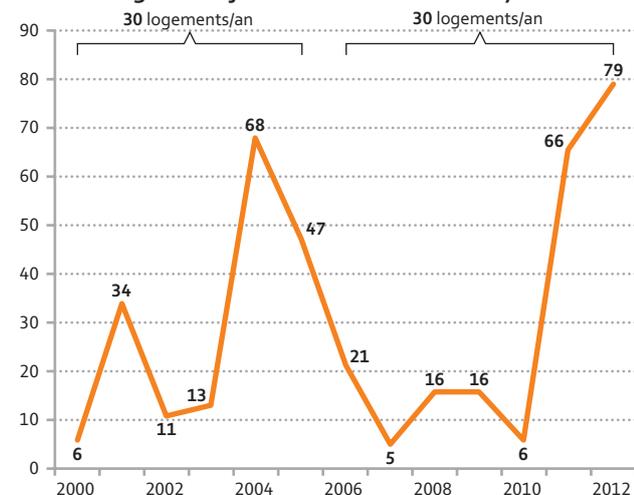
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Villejuif Institut Gustave Roussy (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

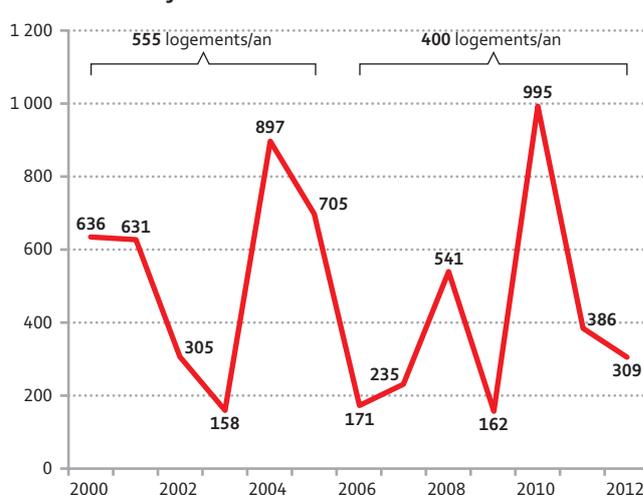
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier de gare Villejuif Institut Gustave Roussy



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Commune Villejuif et Cachan



Source : DRIEA, SITADEL 2013

## 6.2. Des opérations d'activités de grande taille

Hormis les petites opérations de logements dans le diffus, les opérations de construction de logement autorisées les plus importantes s'observent aux marges du quartier de gare de Villejuif IGR: avenues Paul Vaillant Couturier côté Arcueil à l'ouest et côté Villejuif à l'est et rue Étienne Dolet à Cachan. Les constructions de locaux d'activité autorisées apparaissent entraînées par le développement des équipements de santé, l'IGR d'une part, et l'hôpital Paul Guiraud d'autre part, et des activités connexes à ceux-ci (hôtels, bureaux).

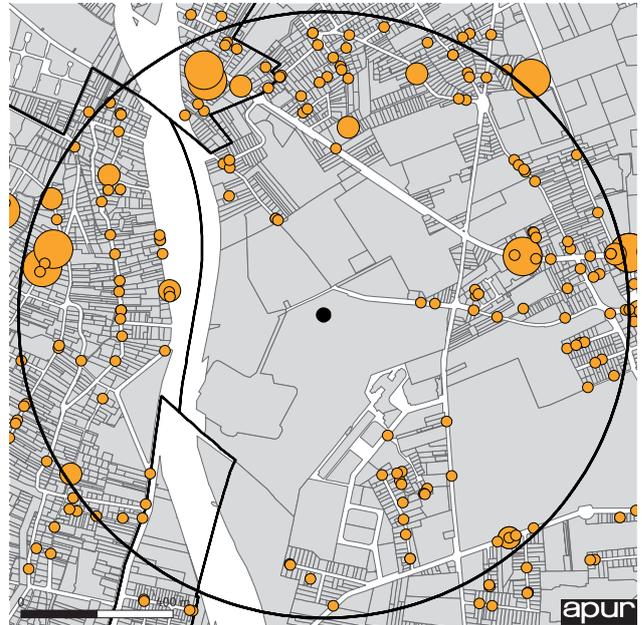
### Logements autorisés (2000-2012)

- 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



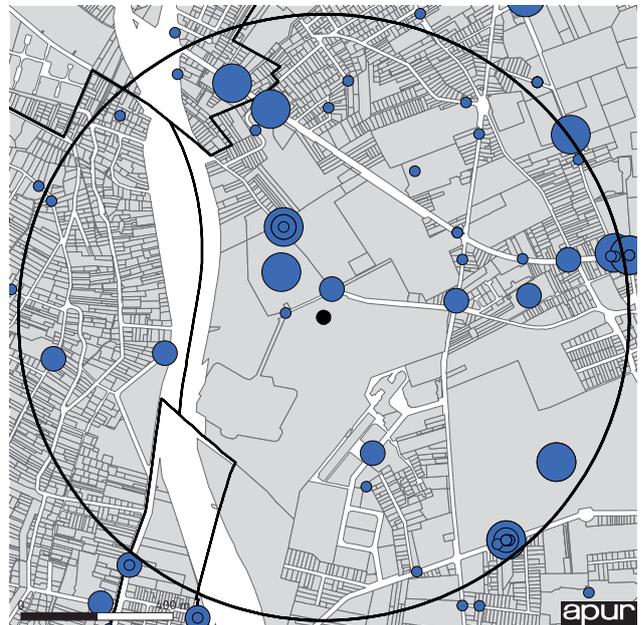
### Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

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

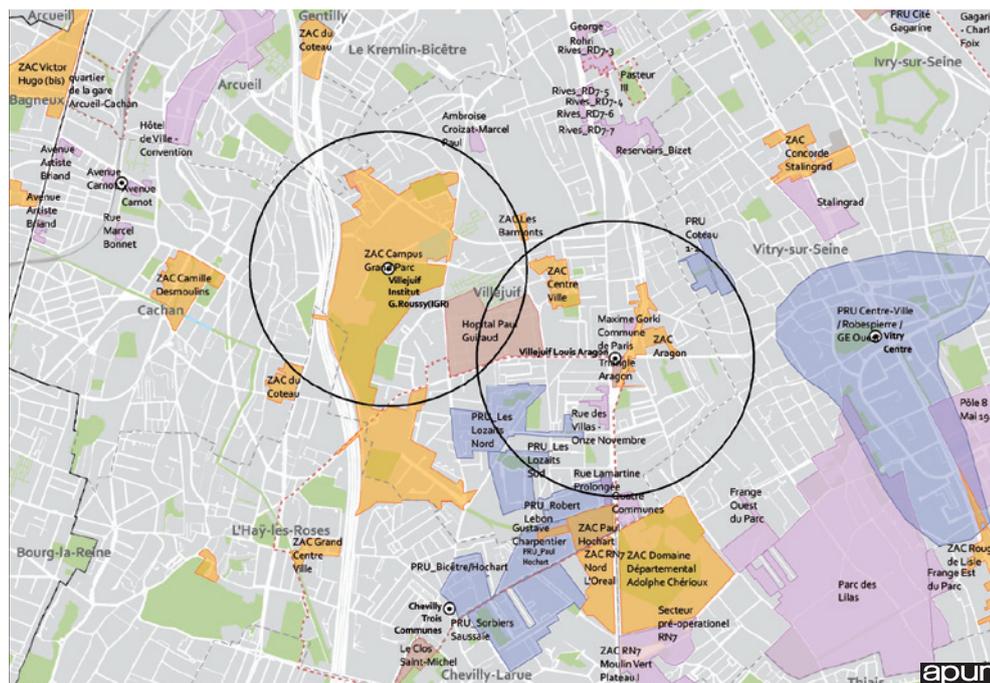
- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



## 6.3. Un grand projet pour la métropole et le quartier de gare

Au vu du périmètre de la ZAC Campus Grand Parc, une grande partie du quartier de Villejuif IGR apparaît comme secteur de projet. La ZAC Campus Grand Parc est dotée de grandes ambitions pour le quartier et pour la métropole : en s'appuyant sur l'Institut Gustave Roussy, le « pôle Santé » de grande envergure prévu vise à devenir une référence internationale en matière de cancérologie et constitue un projet phare du CDT « Campus sciences et Santé ». Le projet urbain qui lui est associé, développé par les agences TVK et Ter, prévoit une grande mixité dans la programmation et comporte plusieurs volets : 1 720 logements neufs sont programmés, avec une typologie de logements diversifiée, locatif et accession, libre et sociale, logements familiaux et spécifiques (étudiants, chercheurs et personnes âgées). Outre les équipements de santé et de recherche, des équipements scolaires, sportifs, culturels et de loisirs, ainsi que des surfaces dédiées aux activités économiques (commerces, restauration...) accompagneront cette opération.



### Secteurs d'aménagement

- périmètre 800m
- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- autre secteur de projet en cours
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- périmètre d'étude engagée
- périmètre de réflexion

Source : Apur 2013

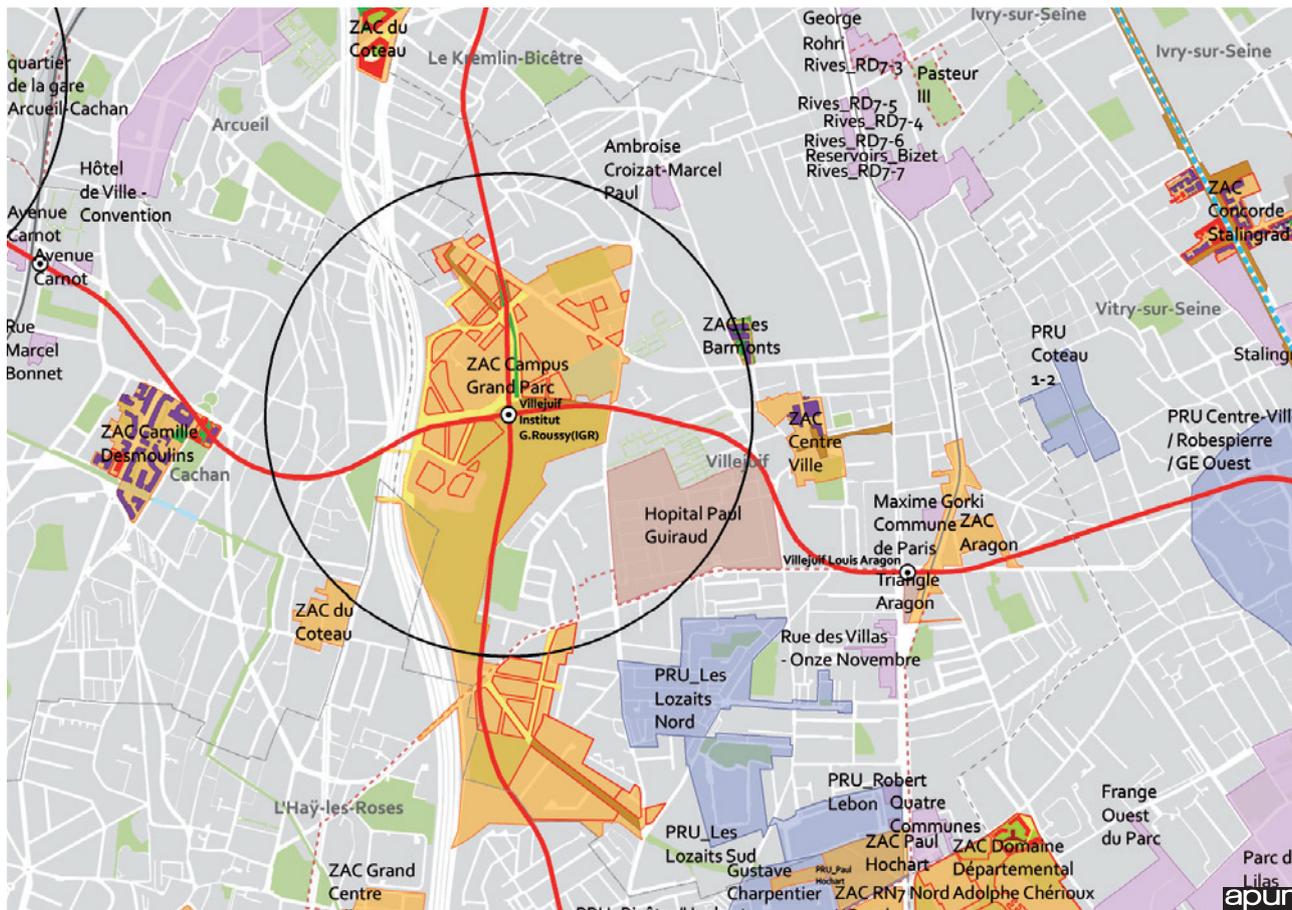
### Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Campus Grand Parc programmation en redéfinition	ZAC Les Barmonts
Commune	Villejuif	Villejuif
Date d'achèvement (prévision)	2027	2013
Nombre de logements (estimation)	1 720	127 logements (résidence étudiante : 98 logements et 29 logements sociaux)
Logement (m <sup>2</sup> )	200 000	6 000
dont logement sociaux (m <sup>2</sup> )		2 500
Bureaux (m <sup>2</sup> )	350 000 à 450 000	
Activités (m <sup>2</sup> )	30 000 à 60 000	7 500 (BioPark)
Équipements (m <sup>2</sup> )	20 000 à 40 000	
Commerces (m <sup>2</sup> )		260
Surface totale (m <sup>2</sup> )	600 000 à 800 000	13 760
Maîtrise d'ouvrage	CAVB (aménageur : SADEV 94)	Villejuif (aménageur : SADEV 94)
Maîtrise d'œuvre / architecte coordinateur	Agence Trévélé & Viger-Kohler	Agence François Leclercq, Agence TER

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

La ZAC prévoit également des aménagements d'espaces publics visant à améliorer l'accessibilité de la gare vers les quartiers existants (création / requalification de voiries, cheminements doux et passerelle de franchissement de l'A6).

En matière de projets de transports dans le quartier de Villejuif IGR, la ligne 15 sud sera construite en interconnexion avec la ligne 14 qui rejoindra la gare de Villejuif IGR (prévu pour 2023) depuis Olympiades, puis sera étendue jusqu'à l'aéroport d'Orly à l'horizon 2027. La gare de Villejuif IGR constituera donc un nœud important du futur réseau de transport métropolitain.



### Projets d'aménagement et de transport

- |                                 |                                      |   |
|---------------------------------|--------------------------------------|---|
| ○ périmètre 800m                | <b>Projets en cours</b>              | <b>Secteur d'aménagement</b>            |
| ■ TCSP, TZen : chantier - étude | ■ bâti en projet                     | ■ ZAC à l'étude                         |
| ■ Tramway : chantier - étude    | ■ bâti requalifié                    | ■ ZAC en cours                          |
| ■ Métro : chantier - étude      | ■ bâti réalisé                       | ■ autre secteur de projet en cours      |
| ■ RER : étude                   | ■ création de l'espace public        | ■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU) |
| ■ RGPE : étude                  | ■ requalification de l'espace public | ■ périmètre d'étude                     |
|                                 | ■ espace vert en projet              | ■ périmètre de réflexion                |
|                                 | ■ espace vert privé en projet        |   |

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

Note de lecture : les ZAC des Guipons et Pasteur ont été clôturées début 2014.

	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 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 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
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
TVM	Trans Val-de-Marne
UC	Unité de consommation
VDO	Voie de desserte orientale
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 Villejuif Institut Gustave Roussy — Lignes 14 et 15 sud

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.