



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

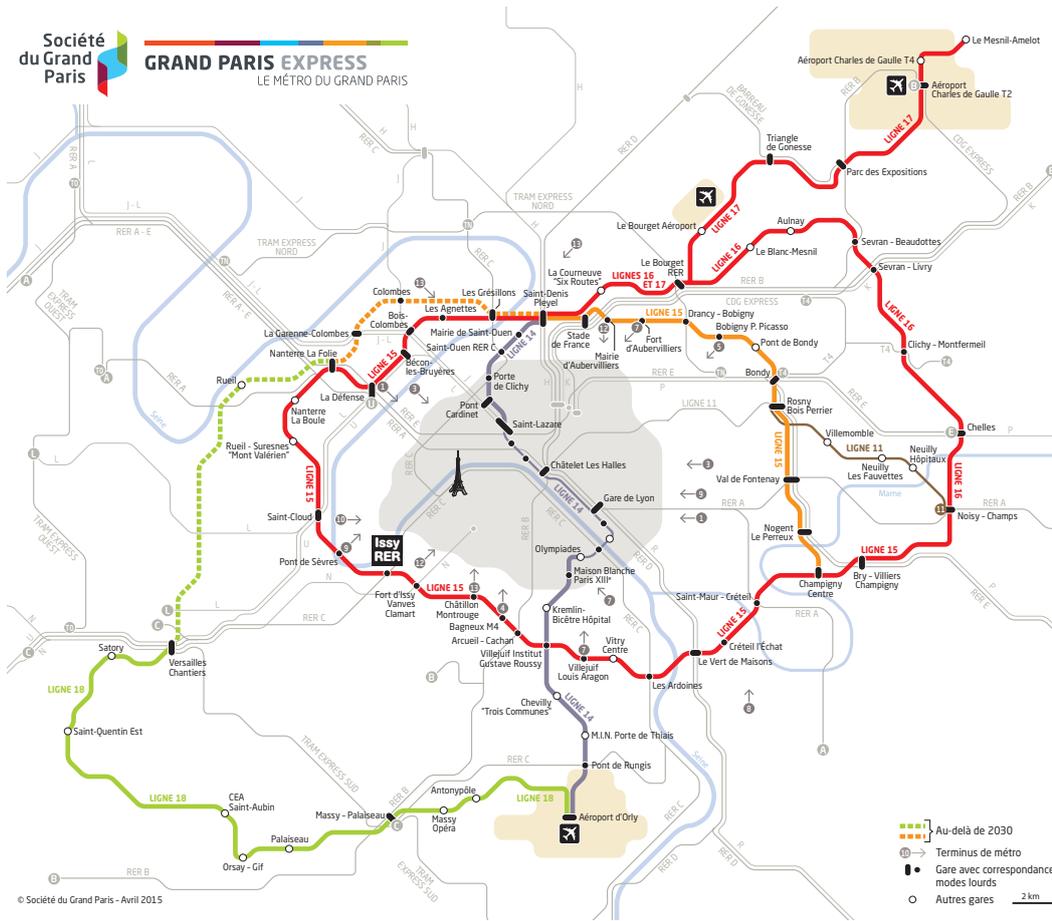
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2014V4.1

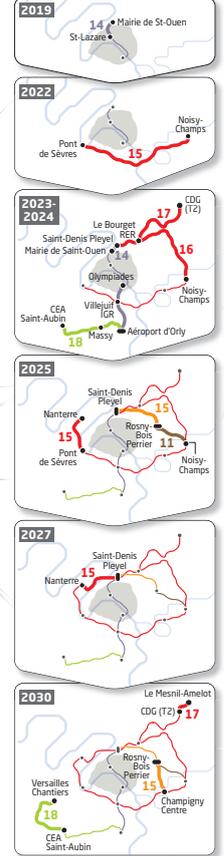
# Sommaire

Préambule .....	1
Introduction .....	3
1. Un quartier de 220 habitants et emplois à l'hectare .....	5
2. Une ville basse déjà animée et bien desservie, une ville haute plus résidentielle .....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	7
3.1. Une mixité de fonctions : des bureaux et chantiers au nord, des logements plutôt individuels au sud .....	7
3.2. Des bâtiments hauts entre la gare et la Seine .....	8
3.3. Des densités assez faibles dans la moitié sud du quartier .....	8
3.4. Un tissu varié organisé en secteurs homogènes .....	9
3.5. Un quartier marqué par la mutation des friches industrielles des bords de Seine ..	9
3.6. De nombreux grands espaces verts .....	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 37 800 habitants qui continue de gagner des habitants .....	12
4.2. Des ménages aux revenus élevés et en forte progression .....	13
4.3. À Issy-les-Moulineaux, de nombreux emplois issus du secteur de l'information et de la communication .....	14
4.4. Beaucoup de petits logements et 94 % d'habitat collectif .....	15
5. La mobilité et les espaces publics .....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris et le sud-ouest de la métropole .....	16
5.2. L'accessibilité au territoire métropolitain étendue au nord et au sud de la métropole .....	17
5.3. Déjà la moitié des déplacements domicile-travail sont effectués en transports en commun .....	18
5.4. Une accessibilité du quartier de qualité .....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1. Une construction dynamique de logements et de bureaux .....	20
6.2. De nombreuses opérations de grande dimension au cours des 10 dernières années .....	21
6.3. Un secteur de projet autour de la gare pour renforcer la centralité .....	22

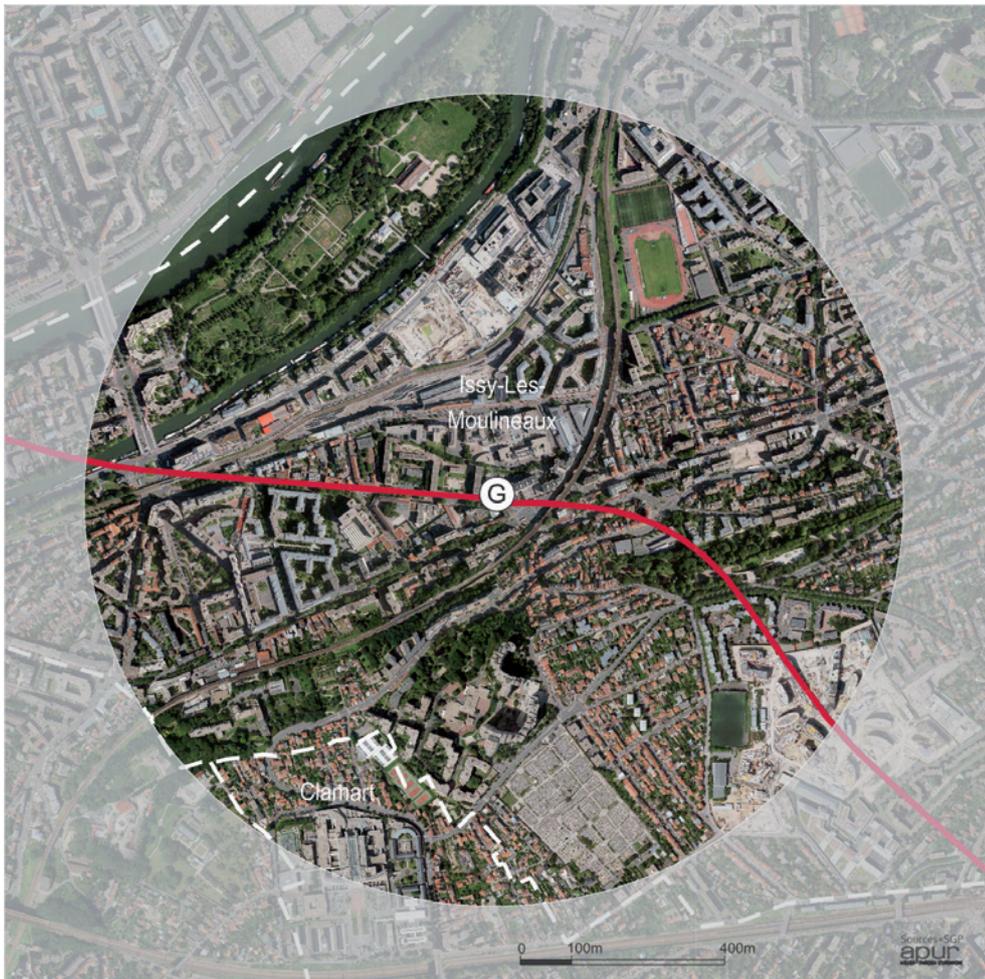
# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



## Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015



### Gare : Issy RER

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune d'Issy-les-Moulineaux.

En interconnexion avec le RER C.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes d'Issy-les-Moulineaux et Clamart. Issy-les-Moulineaux appartient à la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest. Clamart appartient à la Communauté d'Agglomération Sud de Seine.

PLU d'Issy-les-Moulineaux adopté le 8 décembre 2005.

PLU de Clamart adopté le 9 novembre 2005.

Territoire du CDT « Grand Paris Seine Ouest » (Issy-les-Moulineaux)

© 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.

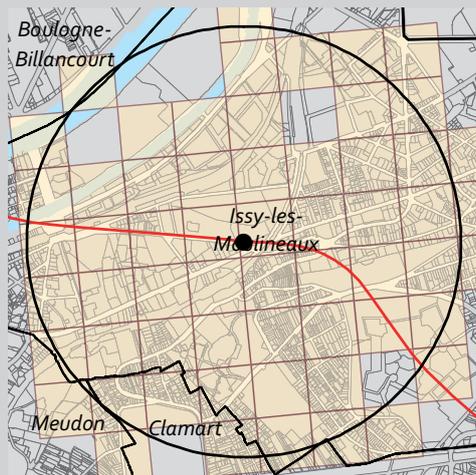
## Définition du quartier de gare

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.

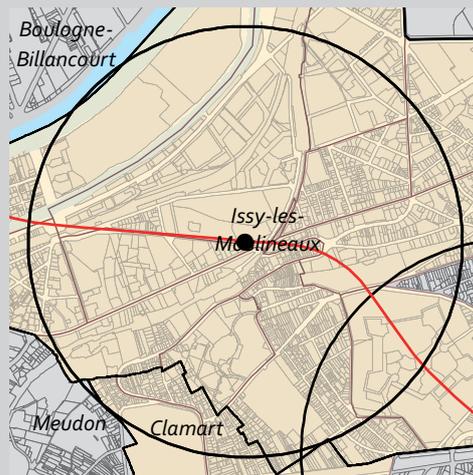
Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur deux communes (Issy-les-Moulineaux, Clamart), seule la commune d'Issy-les-Moulineaux 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 D'ISSY RER



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 d'Issy RER, réalisée en liaison avec les services de la ville d'Issy-les-Moulineaux.**

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 :**

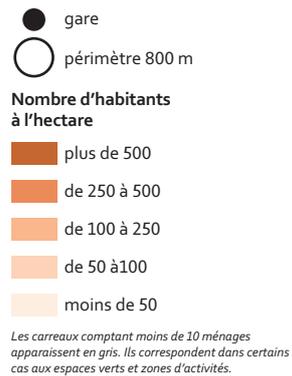
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**



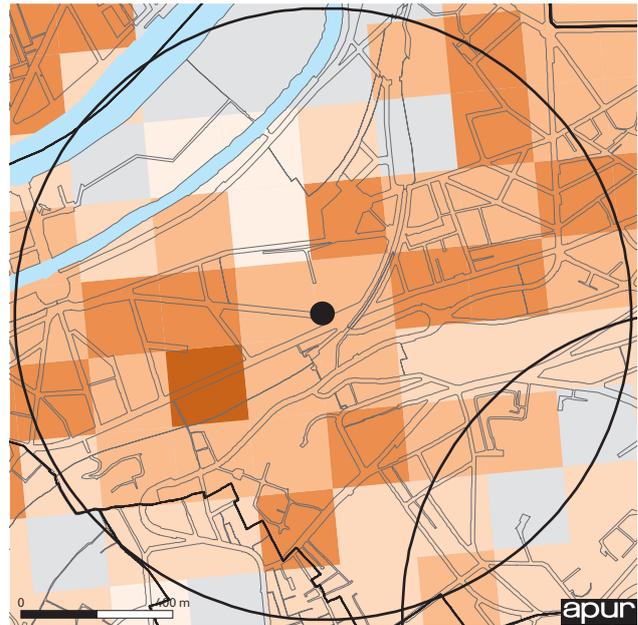
# 1. Un quartier de 220 habitants et emplois à l'hectare

Le quartier de gare d'Issy RER est le plus peuplé de la ligne 15 sud avec 37 800 habitants. La densité de population y dépasse 120 habitants par hectare, soit deux fois plus que la densité de population moyenne observée en petite couronne (67 hab. à l'ha). Les densités de population les plus fortes correspondent aux ensembles d'habitat collectif de l'avenue de Verdun. Le quartier compte aussi une densité d'emplois importante (96 à l'ha), alors qu'elle n'est que de 55 emplois à l'hectare dans les Hauts-de-Seine et 31 en petite couronne. Le taux d'emploi du quartier de gare supérieur à 1 (1,34). Avec 220 habitants et emplois à l'hectare, ce quartier de gare est le plus dense de la ligne 15 sud. En revanche le quartier de gare se révèle un peu moins dense que sa commune de rattachement, Issy-les-Moulineaux.

## Densité de population



Source : Fichier fiscal Insee 2010

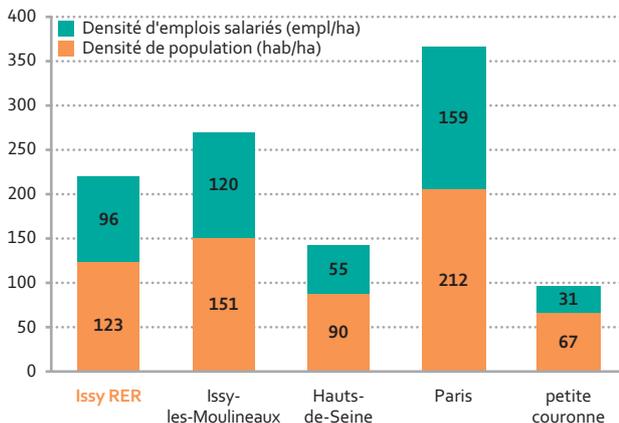


## Population et emplois dans le quartier d'Issy RER

Issy RER	Population	Emplois
Quartier	37 788	38 476
2 km	183 028	135 153
4 km	664 332	365 889

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

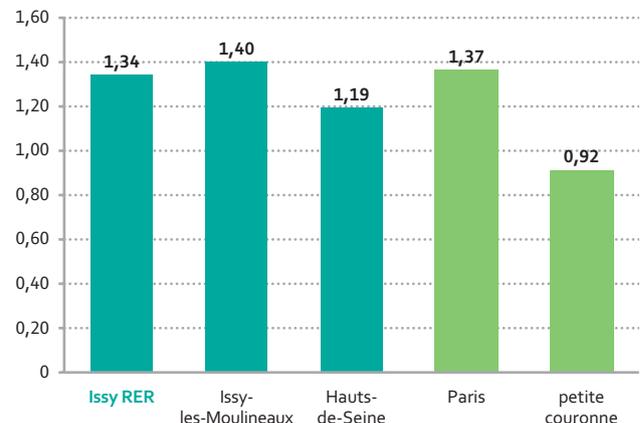
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## Taux d'emploi

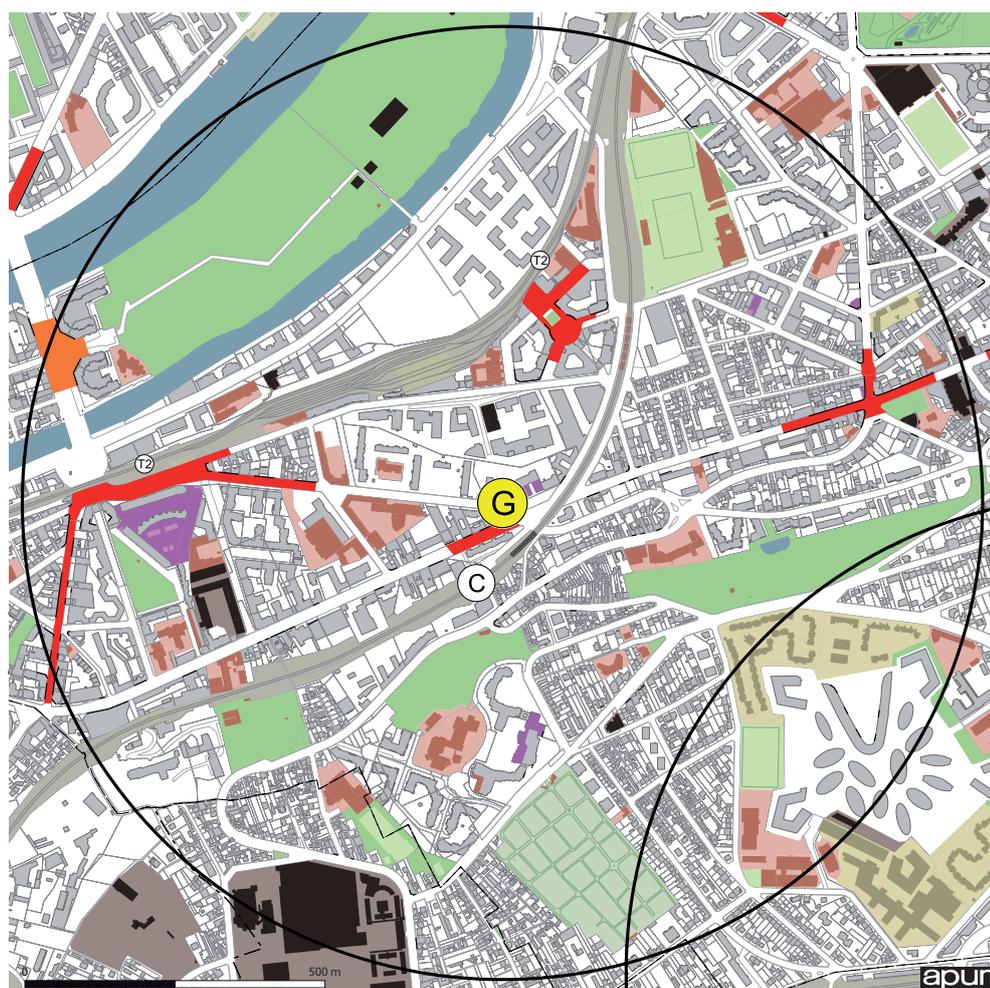
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## 2. Une ville basse déjà animée et bien desservie, une ville haute plus résidentielle

Même s'il est situé aux confins de 3 communes (Boulogne-Billancourt de l'autre côté de la Seine au nord, Meudon à l'ouest et Clamart au sud-ouest), le quartier de gare d'Issy RER est presque tout entier sur la commune d'Issy-les-Moulineaux. Situé à l'ouest du centre-ville d'Issy-Les-Moulineaux, ce quartier de gare est marqué par une topographie qui le scinde en deux parties. Une partie basse comprenant le Parc de l'Île Saint-Germain, les bords de Seine, nouvellement aménagés de part et d'autre du quai de la Bataille de Stalingrad, le quartier compris entre les deux faisceaux ferrés où circulent le T2 au nord et le RER C au sud. La partie haute du quartier, au sud des voies du RER C, est pour sa part plus résidentielle... À noter que les abords des différentes gares du quartier constituent des centralités locales, centralité importante aux abords du centre commercial des 3 Moulins et plus modeste sur l'Avenue Victor Cresson.



### Éléments de centralités

#### Centralités

- locale
- mixte
- globale

#### Équipement

- local (de proximité)
- global (métropolitain)
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- G 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



Avenue Victor Cresson, Issy-les-Moulineaux



Place de la Résistance, Issy-les-Moulineaux

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

#### 3.1. Une mixité de fonctions : des bureaux et chantiers au nord, des logements plutôt individuels au sud

Le découpage topographique du quartier se traduit par des fonctions dominantes différenciées. Dans la ville basse caractérisée par une certaine mixité où l'on trouve des grands sièges d'activité tertiaire et des secteurs en chantier, plutôt en bord de Seine, mais aussi des immeubles de logements collectifs continus et tout un panel d'équipements de proximité. La ville haute présente davantage de pavillons mais également du logement collectif discontinu plutôt haut standing, répartis autour des Parcs Rodin et Henri Barbusse, de l'hôpital militaire Percy et du Fort d'Issy, avec des belvédères offrant une vue imprenable sur Paris.

#### 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



Quai de la Bataille de Stalingrad, Issy-les-Moulineaux



Rue Michel Jazy, Issy-les-Moulineaux

## 3.2. Des bâtiments hauts entre la gare et la Seine

Avec 37 % de surfaces bâties de plus de 15 m de hauteur, le quartier d'Issy RER peut être considéré comme un quartier relativement haut. La majeure partie des constructions hautes se trouve dans la partie basse de la ville entre les quais et l'axe avenue de Verdun/boulevard Garibaldi/rue du Gouverneur Général Eboué. Sur le coteau, les constructions sont moins imposantes, à l'exception de l'ensemble des Épinettes, haut de plus de 37 m et les constructions récentes du Fort.

### Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

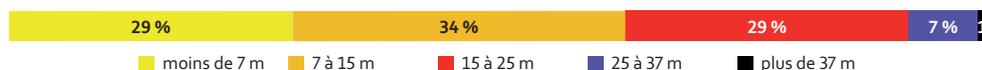
### Hauteurs des bâtiments

- 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 Issy RER



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

## 3.3. Des densités assez faibles dans la moitié sud du quartier

Dans la moitié nord du quartier délimitée par la RD 989, les densités bâties sont assez élevées, presque toujours supérieures à 3. La partie haute du quartier au sud où se trouvent de plus petites parcelles, souvent pavillonnaires, est moins densément bâtie. Le quartier se caractérise aussi par une forte présence d'espaces non bâtis : la Seine, les voies ferrées et surtout les nombreux espaces verts.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

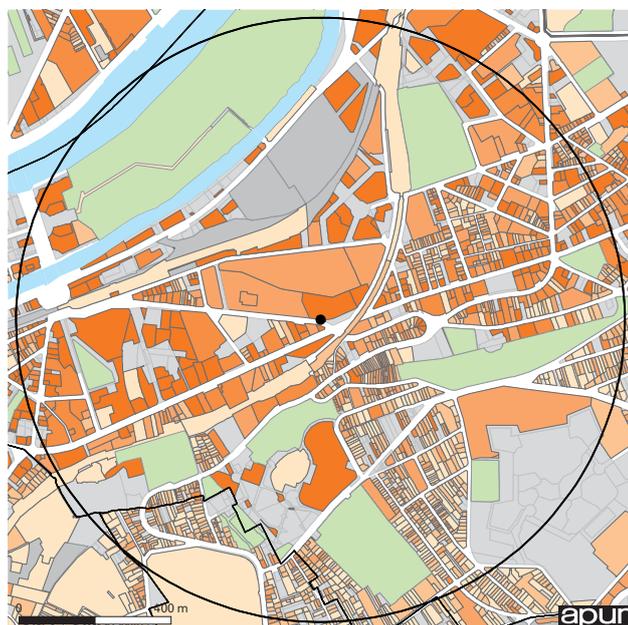
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

- 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 varié organisé en secteurs homogènes

Le tissu du quartier peut être divisé en plusieurs secteurs relativement homogènes. Au nord-est, entre la Seine et la voie ferrée du RER C, le bâti, récent et de grande échelle, est densément organisé à l'alignement des rues. Au nord-ouest, le tissu est structuré de la même manière mais les constructions sont de plus petite échelle. Au sud, le tissu, à flanc de coteau, s'adapte à la topographie dans des parcelles longues et dans le sens de la pente. Il s'agit surtout de petits bâtiments, à l'exception notable du grand ensemble imposant des Épinettes et du Fort.



Boulevard Garibaldi, Issy-les-Moulineaux



Boulevard Rodin, Issy-les-Moulineaux



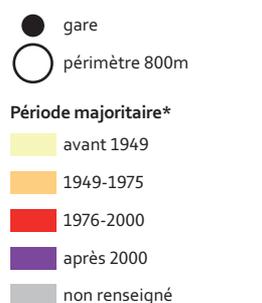
Rue Hoche, Issy-les-Moulineaux

### 3.5. Un quartier marqué par la mutation des friches industrielles des bords de Seine

Dans la partie nord-est du quartier, entre la Seine et la gare Issy RER, les constructions sont relativement récentes et résultent du mouvement de reconversion des anciennes friches industrielles qui a commencé dans les années 1970, les remplaçant par un ensemble mixte de logements, bureaux et équipements. Entre la rue du Gouverneur Général Eboué et l'avenue Victor Cresson, ainsi que sur le coteau, les bâtiments (pavillons et immeubles de logements collectifs) datent quant à eux principalement d'avant 1975. Enfin, de grandes opérations ont marqué le quartier dans le dernier quart du xx<sup>e</sup> siècle : le grand ensemble des Épinettes et la reconstruction des logements de la Gendarmerie Nationale autour du Fort d'Issy.

#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle



**Principaux équipements**

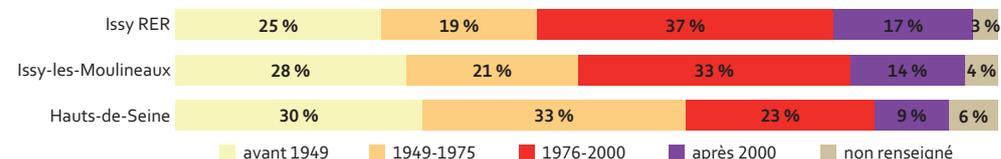
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

\* 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. De nombreux grands espaces verts

Le quartier d'Issy RER possède un cadre végétal remarquable : les bords de Seine, l'île Saint-Germain et le coteau offrent au quartier des atouts environnementaux de grande qualité. Ces espaces sont mis en valeur par la présence de nombreux parcs publics de grande taille tels que le Parc Henri Barbusse, le Parc Rodin, le jardin botanique et bien entendu le parc de l'Europe sur l'île Saint-Germain. Si la partie basse du quartier est plus urbaine, le sud du quartier, situé sur le coteau, se caractérise à l'inverse par des parcelles contenant des jardins privés.

#### 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

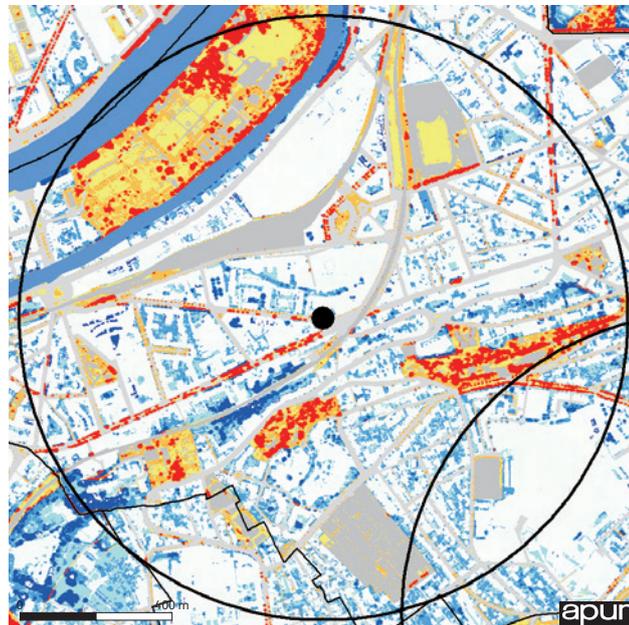
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### 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

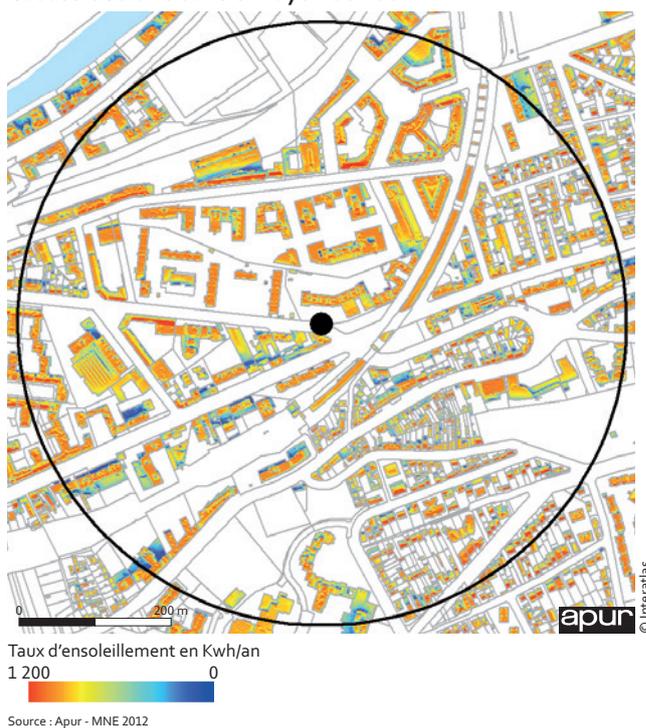
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



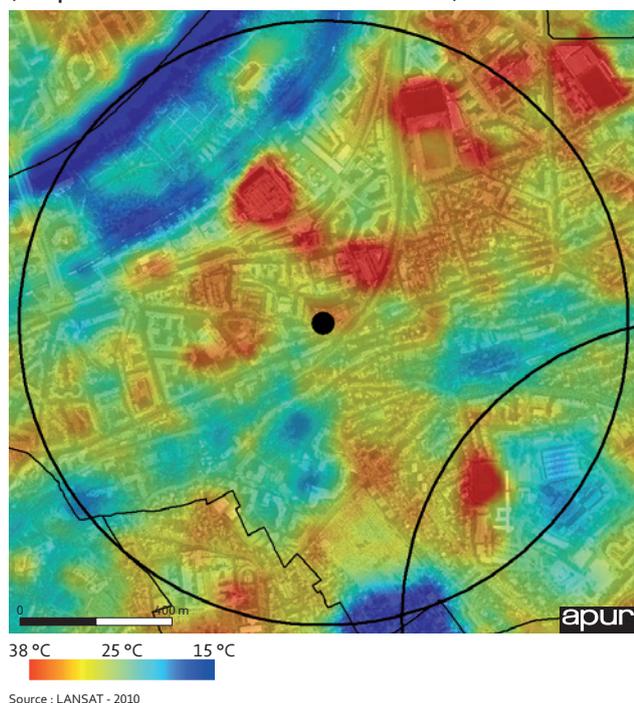
### 3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Par exemple, entre la rue Jean-Jacques Rousseau et la rue Aristide Briand, les immeubles de bureaux et de logements présentent des emprises assez grandes qui pourront faire l'objet d'une évaluation du potentiel photovoltaïque.
- Des relevés thermographiques d'été permettent d'observer la formation d'îlots de chaleur urbains, apparaissant par exemple sur des sites en chantier (quai de la Bataille de Stalingrad) ou à l'angle de la rue Jean-Jacques Rousseau et du boulevard Garibaldi. À l'inverse, la Seine et les espaces verts jouent un rôle de régulateur thermique.
- Des relevés thermographiques d'hiver peuvent révéler des déperditions de chaleur significative, comme par exemple au niveau des Épinettes, du quartier des Chartreux ou de la ZAC Garibaldi. Le coteau faisant face au nord, il apparaît relativement frais par rapport au reste du quartier.

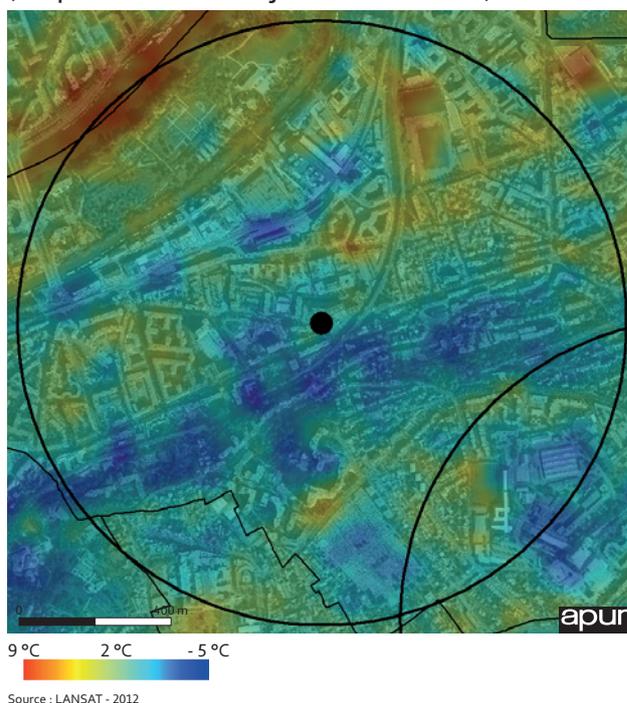
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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

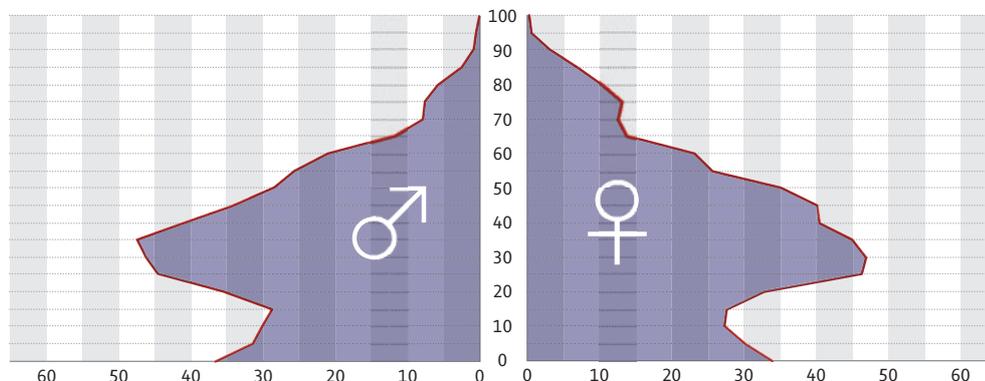
### 4.1. Un quartier de 37 800 habitants qui continue de gagner des habitants

Le quartier d'Issy RER ne compte pas moins de 37 800 habitants. La population y a fortement augmenté au cours des 10 dernières années (+22 %). Ce dynamisme, qui caractérise aussi la commune d'Issy-les-Moulineaux, se traduit aussi par une présence marquée des jeunes âgés de moins de 18 ans (23 %) et plus limitée des personnes âgées (10 %). La prédominance des cadres parmi les actifs du quartier de gare (41 %) va de pair avec un poids peu élevé des employés et ouvriers (29 %), situation inverse de ce que l'on observe dans de nombreux quartiers de gare de la ligne 15 sud ou en petite couronne. Le chômage est 11,2 % dans le quartier de gare (contre 12,5 % des actifs de la petite couronne).

	Issy RER	Issy-les-Moulineaux	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	37 788	62 147	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 21,8 %	+ 22,3 %	+ 10,0 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	22,8 %	22,7 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	10,4 %	11,3 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	38 476	50 829	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	40,8 %	42,5 %	36,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	28,5 %	27,7 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	1,34	1,40	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	11,2 %	10,8 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %

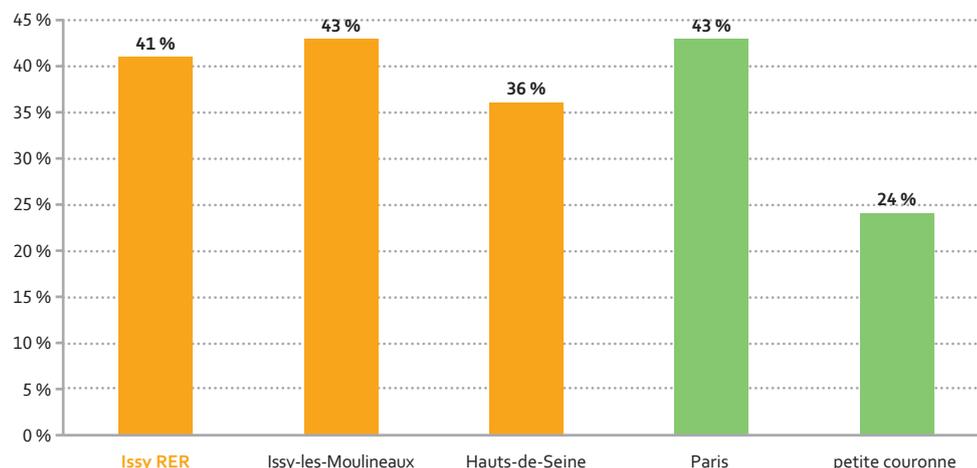
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier d'Issy RER (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active

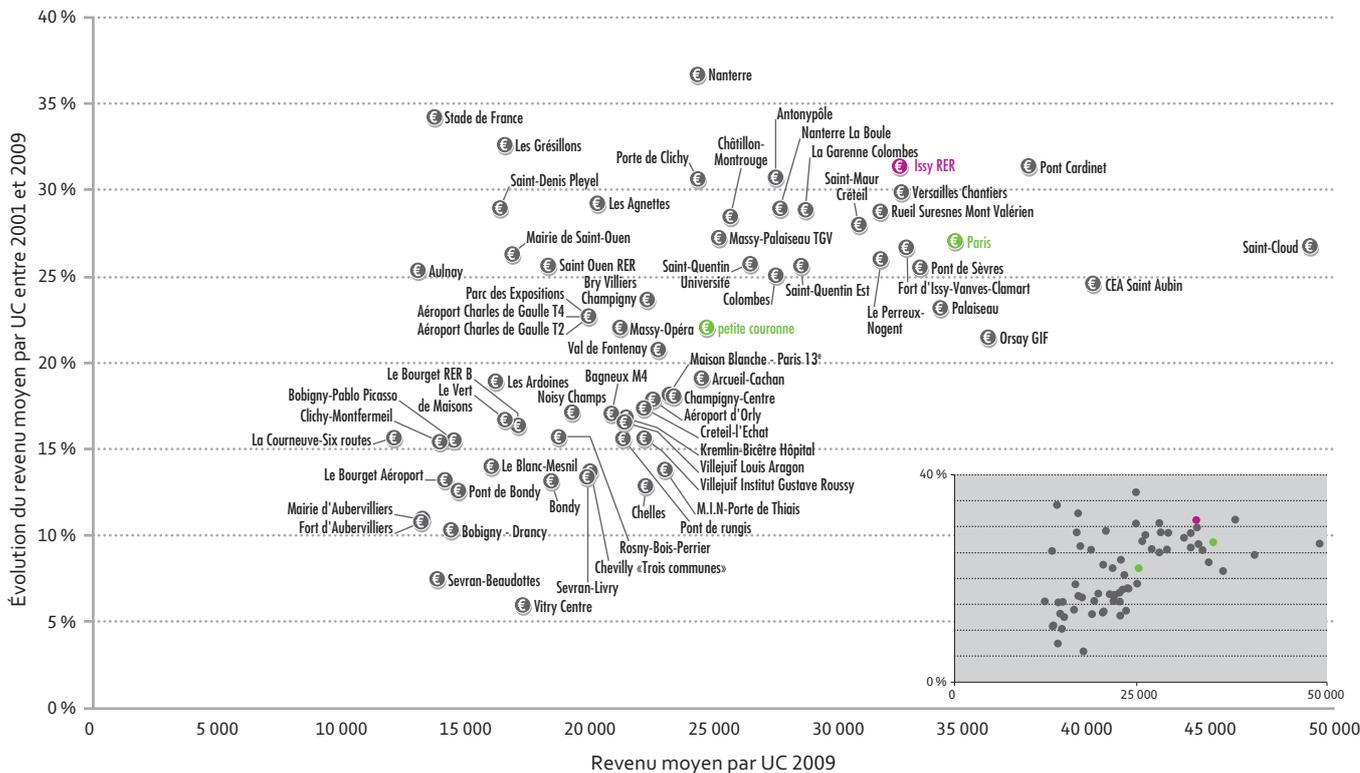


Source : Insee Recensement 2010

## 4.2. Des ménages aux revenus élevés et en forte progression

Le revenu moyen des ménages du quartier d'Issy RER est parmi les plus élevés des quartiers de gare de la ligne 15 sud. Il est de 32 507 € par an (et par unité de consommation) en 2009, contre 25 000 € seulement en petite couronne. À l'image de ce que l'on observe pour la commune d'Issy-les-Moulineaux, il a fortement progressé entre 2001 et 2009 (+31 %), plus encore que dans les Hauts-de-Seine. 11 % des ménages de ce quartier ont de bas revenus, soit une part assez faible comparée au reste du département (14 %) et surtout de la petite couronne (20 %).

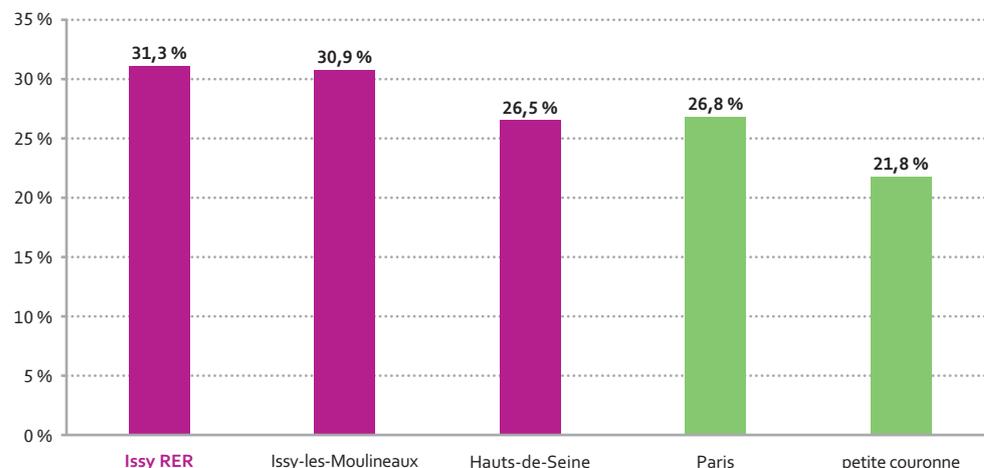
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

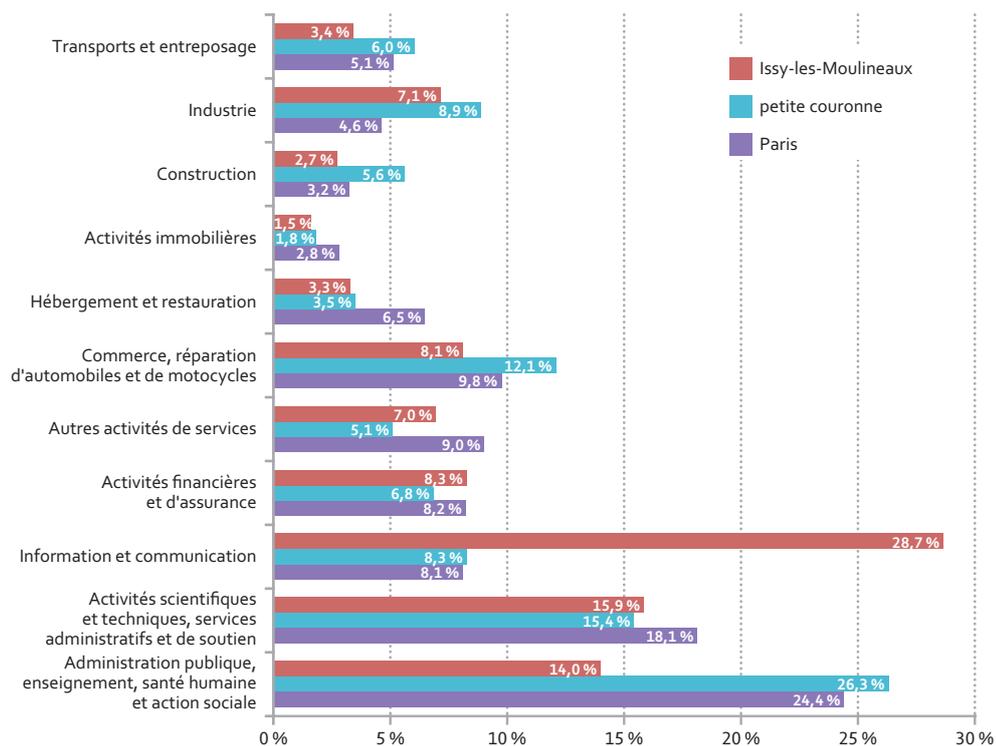


Source : Insee Recensement 2010

### 4.3. À Issy-les-Moulineaux, de nombreux emplois issus du secteur de l'information et de la communication

À l'échelle de la commune d'Issy-les-Moulineaux, commune de rattachement de la gare d'Issy RER, près de 30 % des emplois appartiennent au secteur d'activité de l'information et de la communication, une proportion plus de 3 fois plus importante qu'à l'échelle de Paris ou de la petite couronne. Cette prédominance s'explique par le processus de reconversion industrielle opéré dans la commune depuis la fin des années 1960 et le départ des industries situées au bord de la Seine et qui caractérisaient auparavant la ville d'Issy-les-Moulineaux. Ces dernières ont été remplacées, notamment dans le quartier de gare d'Issy RER, par de nombreuses entreprises issues des secteurs de l'information (presse, médias audiovisuels) et de la communication (agence de publicité et de communication), dont certaines sont regroupées au sein du Technopolis, de même que des sièges sociaux de grandes entreprises (par exemple : Canal +).

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de commune d'Issy-les-Moulineaux

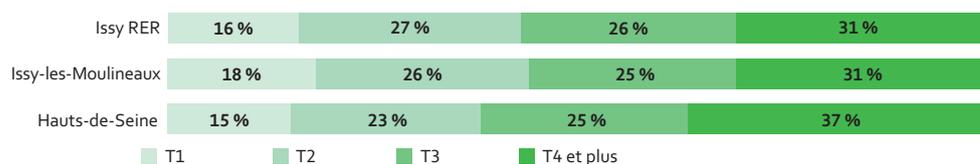


Source : Insee Recensement 2010

## 4.4. Beaucoup de petits logements et 94 % d'habitat collectif

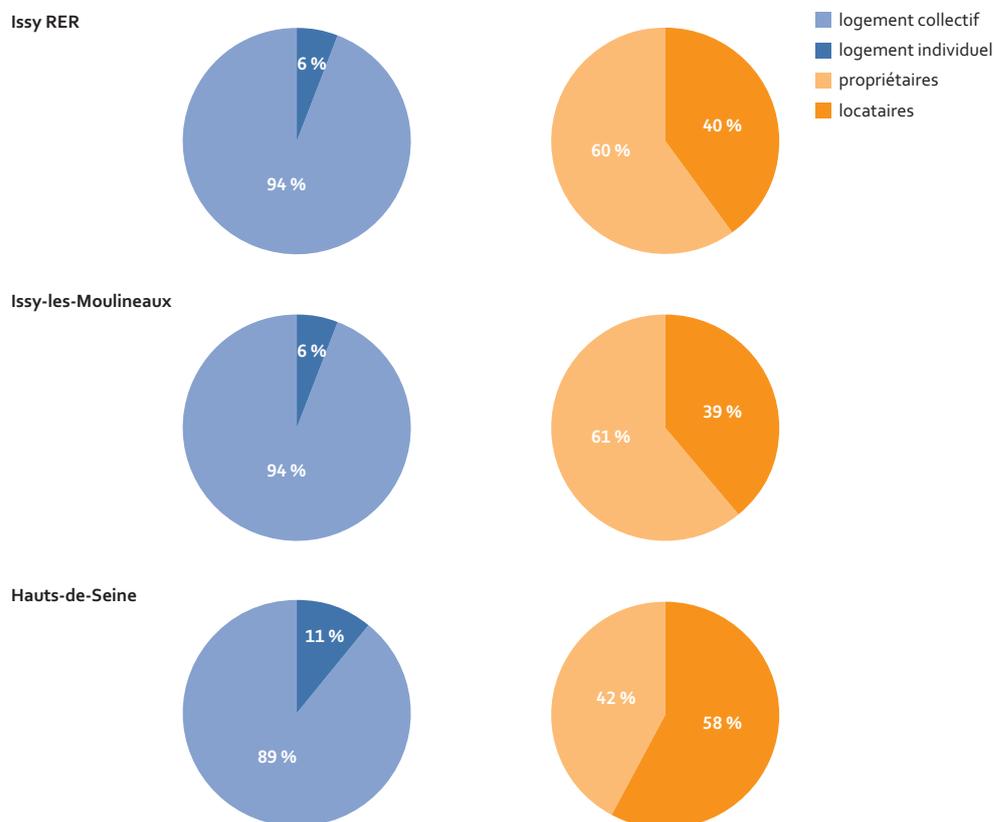
Le parc de logements du quartier de gare d'Issy RER présente des caractéristiques très semblables à celui de la commune d'Issy-les-Moulineaux. La part des petits logements d'une ou deux pièces (43 %) est plus importante en moyenne en petite couronne. La très grande majorité des logements (94 %) est dans des ensembles d'habitat collectifs, d'où une part très limitée d'habitat individuel (6 %). En revanche comme dans l'ensemble de la petite couronne la propriété occupante est assez développée, elle représente 40 % des logements. Le parc locatif social regroupe 23 % des résidences principales dans le quartier de gare.

### Répartition des types de logements



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

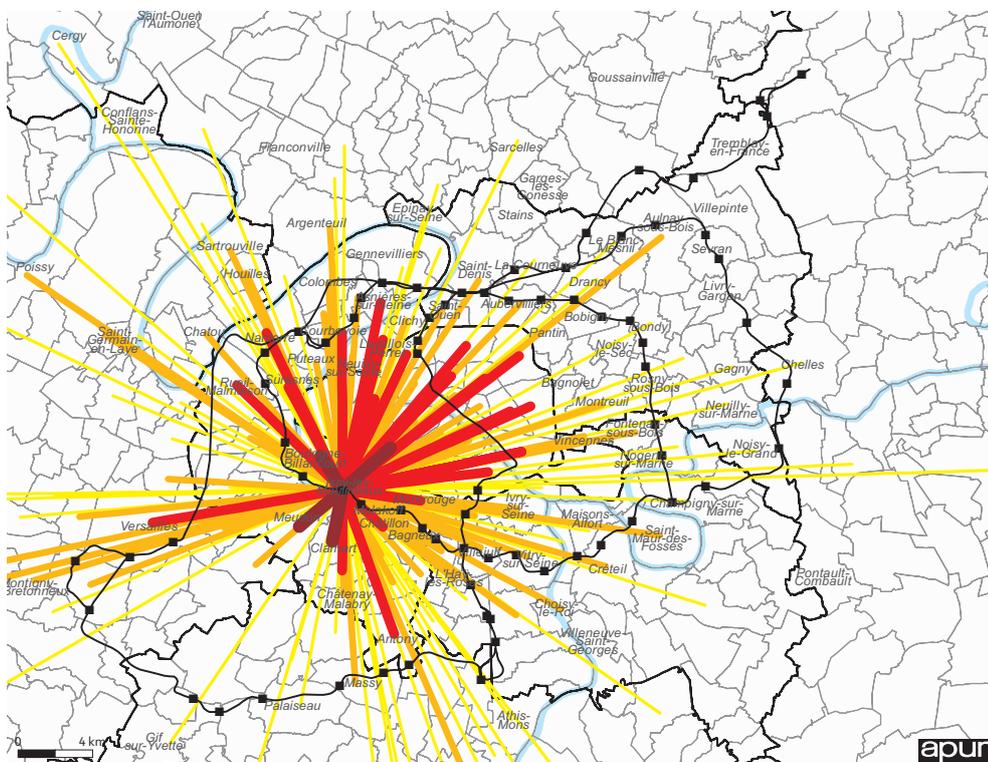
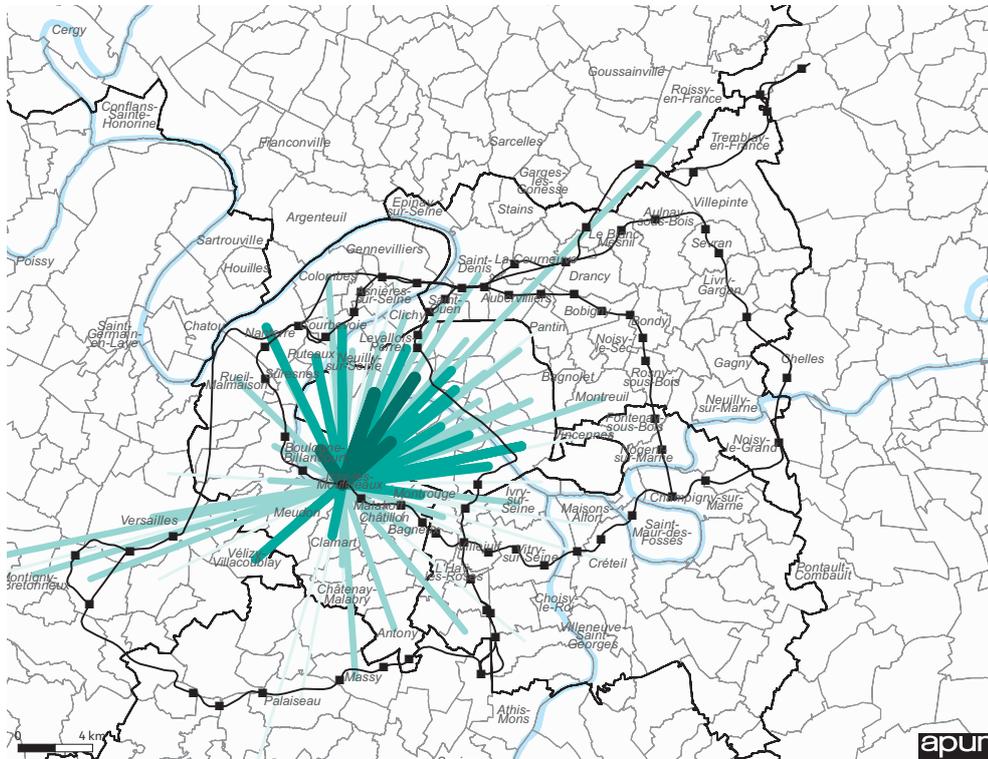
### Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation



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 le sud-ouest de la métropole



**7 026 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Issy-les-Moulineaux. Ils représentent 20,8 % de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.**

À Issy-les-Moulineaux, 21 % des actifs résident et travaillent dans la commune. La plupart de ceux qui travaillent dans une autre commune se rendent à Paris, Puteaux, Nanterre, Clamart et Vélizy-Villacoublay. Issy-les-Moulineaux attirent en revanche des actifs de toute la métropole, Paris en particulier, mais également des communes limitrophes comme Clamart et Meudon ou plus éloignées comme Versailles ou Antony. Les réseaux de transports en commun desservant la commune jouent un rôle dans ces déplacements : par exemple, la ligne 12 et le RER C vers Paris, le RER C vers Versailles, le Tramway vers La Défense.

## 5.2. L'accessibilité au territoire métropolitain étendue au nord et au sud de la métropole

Actuellement, avec la présence de la gare RER d'Issy RER, un trajet de 45 minutes en transports en commun depuis cette dernière permet d'atteindre l'ensemble de Paris et une grande partie des Hauts-de-Seine. À l'horizon 2030, lorsque le RGPE sera achevé, une même durée de trajet permettra de couvrir 170 % de territoire en plus (et d'accéder à 60 % d'emplois en plus), soit notamment le nord et le sud de la métropole en plus d'accroître l'accessibilité vers l'ouest.

### 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

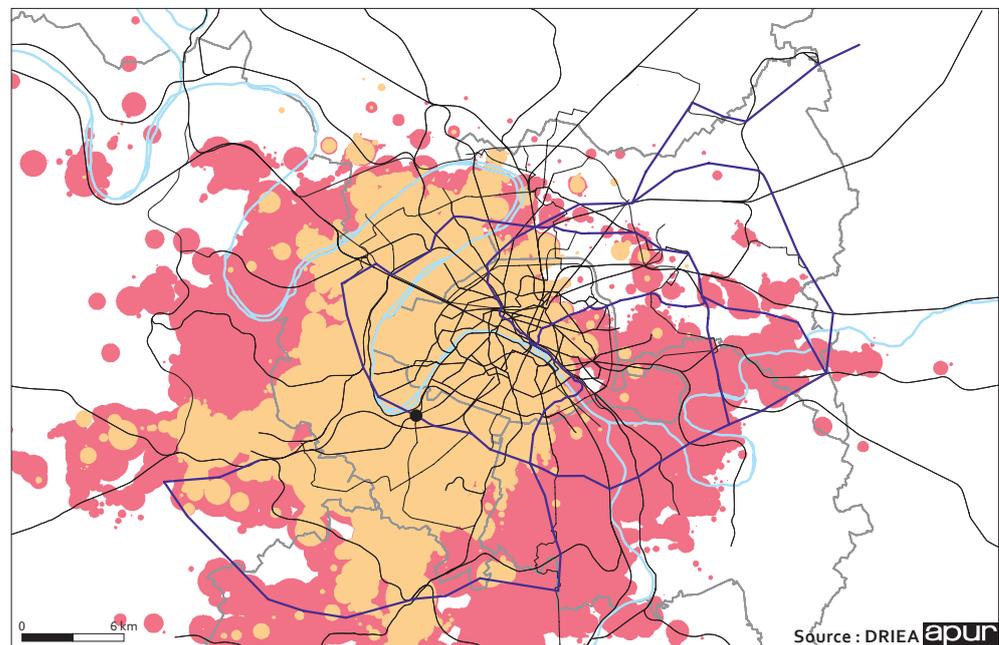
- 2013
- horizon 2030

*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 Louis Aragon pour un trajet de 45 min. en transports en commun :

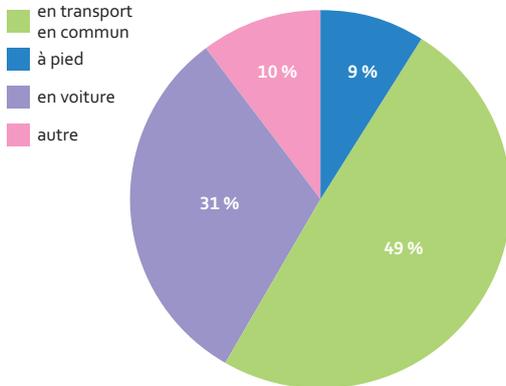
- Territoire : + 174 %
- Emplois : + 60 %



### 5.3. Déjà la moitié des déplacements domicile-travail sont effectués en transports en commun

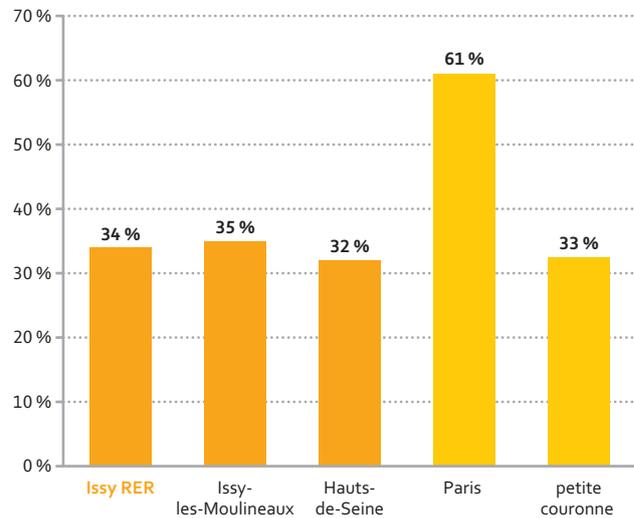
En lien avec la desserte par le RER C, presque la moitié des actifs (49 %) se déplace en transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. Seuls 31 % des actifs utilisent la voiture particulière. De même la part des ménages du quartier qui sont sans voiture est un peu plus élevée (34 %) qu'en moyenne en petite couronne.

#### Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

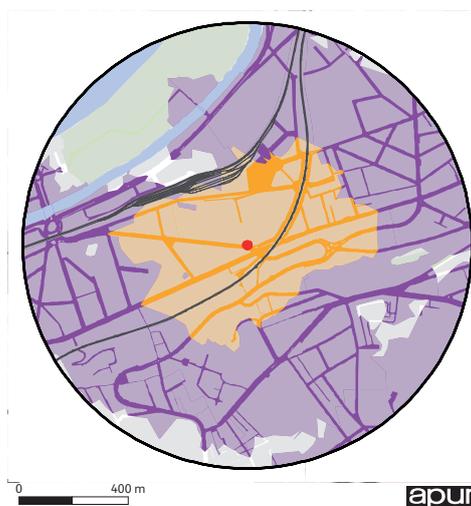
### 5.4. Une accessibilité du quartier de qualité

À l'exception de l'île Saint-Germain, le quartier d'Issy RER présente une accessibilité piétonne de qualité. La trame viaire permet de circuler sur une grande partie de la partie basse du quartier en 5 minutes environ depuis la gare. L'achèvement du chantier de la ZAC Bords de Seine permettra même d'améliorer l'accès à la Seine entre la rue Jean-Jacques Rousseau et les quais de Seine. La partie haute du quartier, en raison de la topographie et des voies de circulation qui s'y sont adaptées, nécessite quant à elle des trajets un peu plus long, mais l'extrémité sud reste accessible en 15 minutes environ.

#### 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

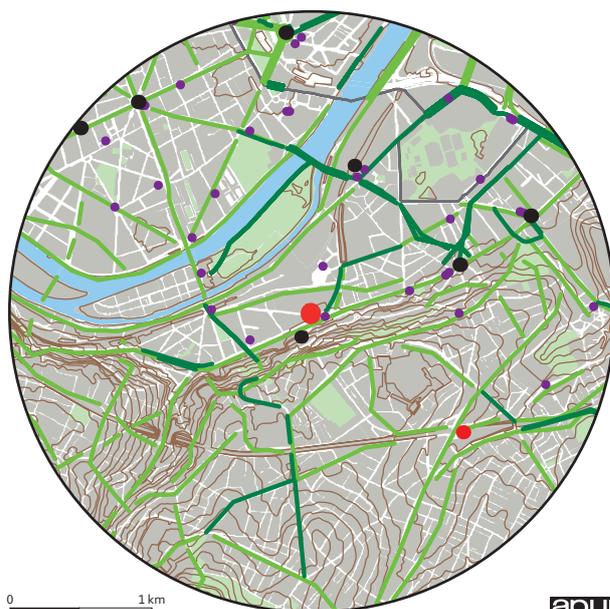
La division du quartier d'Issy RER en deux parties, une basse au nord et une à flanc de coteau au sud, rend l'accessibilité à vélo très variable. Les aménagements cyclables dans la ville basse et au bord de la Seine (dans un rayon de 2 km) ainsi que la topographie permettent des déplacements et un rabattement vers la gare d'Issy RER relativement aisé, d'autant que s'y trouvent des bornes Vélib'. Au sud de la gare, le fort dénivelé du coteau vers le Fort, les Épinettes et plus loin les Hauts de Vanves et Meudon, limite l'accessibilité de quartier depuis la gare, malgré une piste cyclable le long de l'avenue Henri Barbusse à Meudon et Issy.

Dans un rayon de 2 km autour de la gare d'Issy RER, le réseau de bus est structuré de telle sorte que le rabattement vers la gare est possible, les lignes empruntant en grande fréquence (en heures de pointe) les avenues de Verdun et Victor Cresson, depuis ou jusqu'au terminus de la ligne 12 du métro. De grandes fréquences de bus sont observées également entre Boulogne-Billancourt et Issy via le pont du boulevard des îles. Même si les fréquences de passage aux heures de pointe sont moins élevées, la partie haute du quartier, au sud de la gare, est desservie par le réseau de bus.

### 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



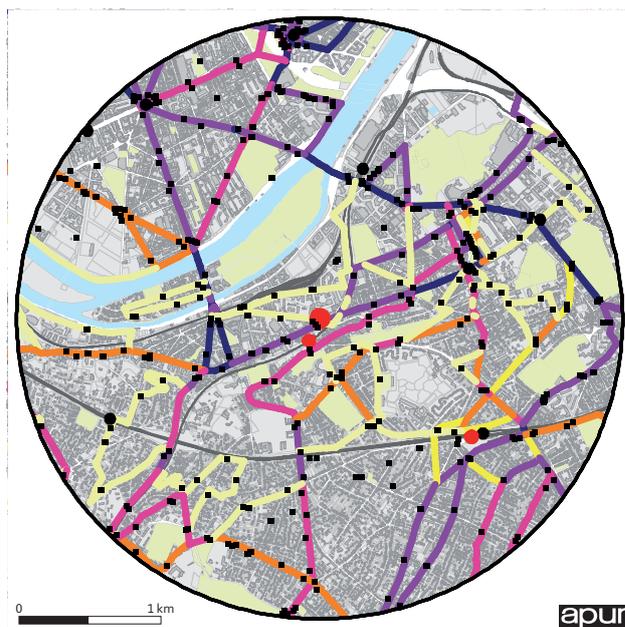
Note de lecture :

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



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

### 6.1. Une construction dynamique de logements et de bureaux

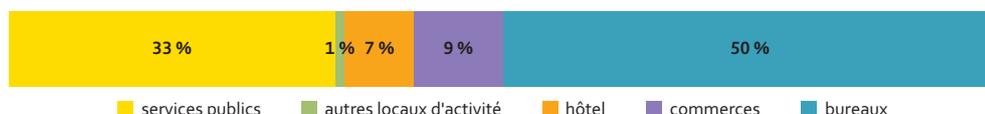
Avec Pont de Sèvres et Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Issy RER est le quartier où la construction de logements a été la plus dynamique, à la fois en surface et en nombre de logements autorisés. Près de 220 000 m<sup>2</sup> de surfaces de logements ont été autorisés entre 2000 et 2012 et un peu plus de 120 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'activités. Le quartier de gare participe donc pleinement du dynamisme de la construction observé à l'échelle de la commune d'Issy. Les surfaces d'activités créées correspondent pour moitié à des bureaux, un tiers à des services publics et 10 % à des commerces.

Construction (2000-2012)	Issy RER	Issy-les-Moulineaux
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	218 564	497 739
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	16 %	16 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	220	509
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2006 à 2012	226	549
Taux de construction	10 %	24 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	121 590	557 145

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.

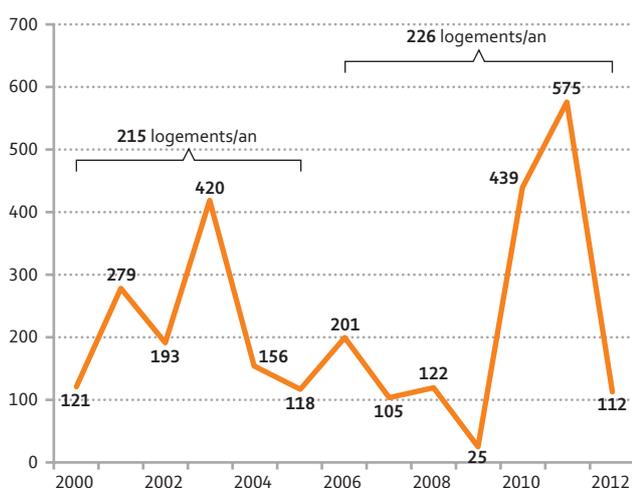
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Issy RER (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

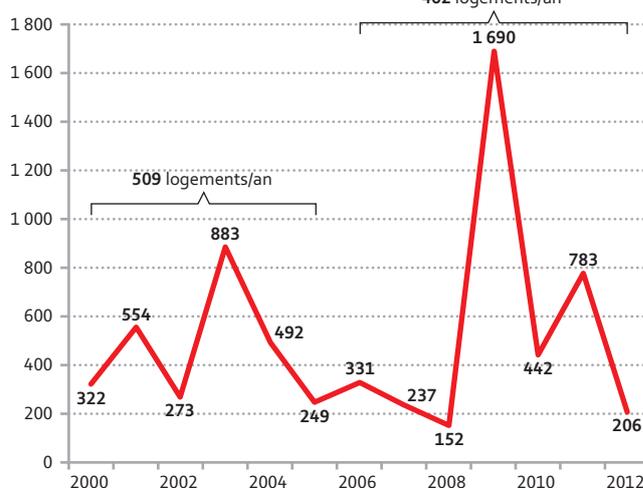
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier de gare Issy RER



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Commune Issy-les-Moulineaux



Source : DRIEA, SITADEL 2013

## 6.2. De nombreuses opérations de grande dimension au cours des 10 dernières années

La carte représentant les permis autorisés entre 2000 et 2012 montre que plusieurs grandes opérations ont été lancées dans le quartier de gare d'Issy, sur les bords de la Seine, le long de la RD 989, autour des gares du RER et du T2 ainsi qu'autour de l'îlot en épingle bordé par l'avenue Rodin et le boulevard Pasteur. Aux mêmes endroits les surfaces d'activités ont été elles aussi nombreuses.

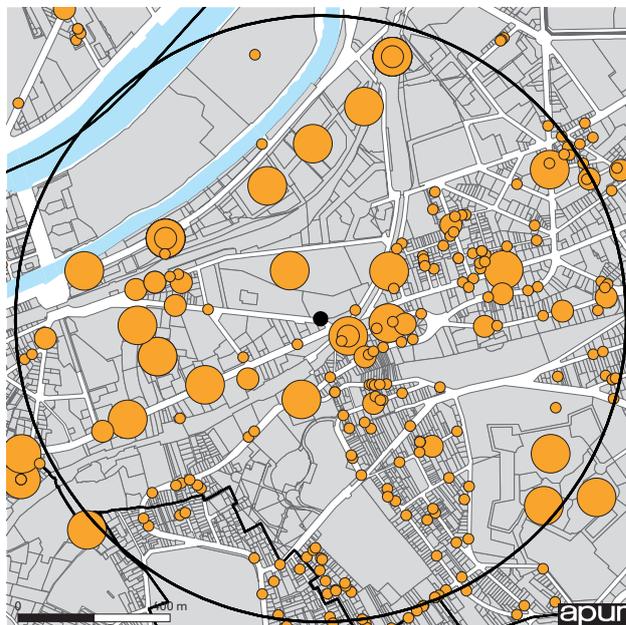
### Logements autorisés (2000-2012)

- 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



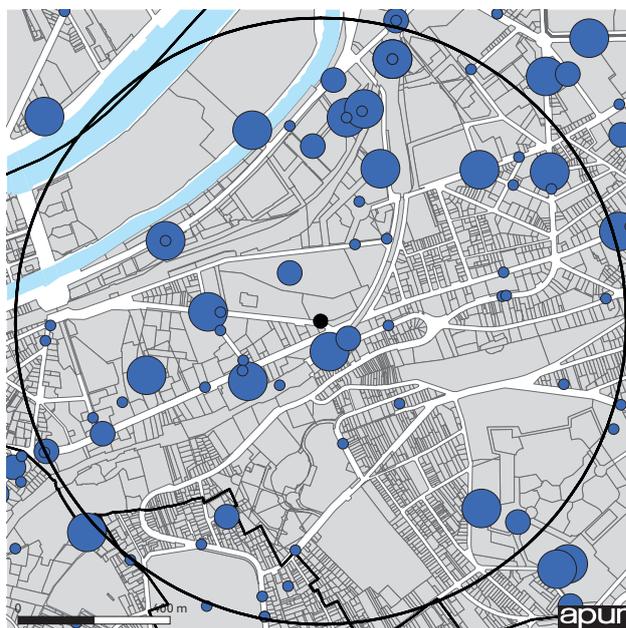
### Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

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

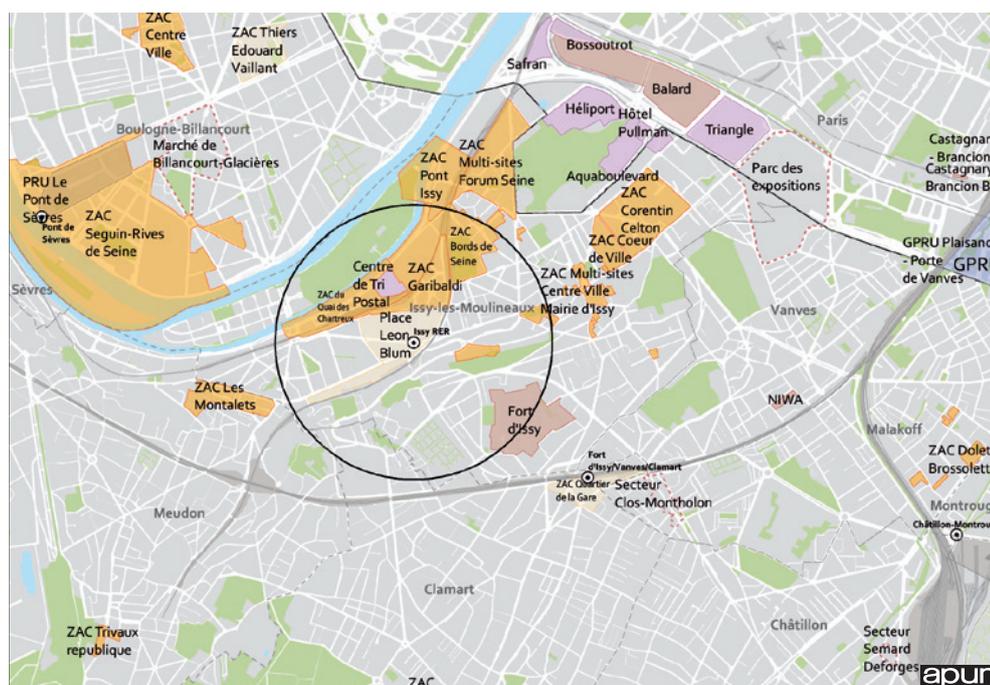
- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



## 6.3. Un secteur de projet autour de la gare pour renforcer la centralité

Depuis le début de la reconversion des friches industrielles des quais de Seine à partir des années 1980, le quartier d'Issy RER est resté de manière continue comme un secteur en mutation. Les projets achevés tels que la ZAC du quartier du Colombier, la ZAC Garibaldi ou le « Quai des Chartreux » ont toujours eu vocation à créer des ensembles mixtes de logements et d'activités tertiaires et/ou commerciales. Actuellement, des projets autour des quais de la Seine sont toujours en cours, à l'image des ZAC « Bords de Seine », « Pont d'Issy » ou encore du Centre de Tri Postal. La construction des 1 623 logements et des divers équipements (piscine, médiathèque, groupes scolaires) de l'écoquartier du Fort est en passe d'être achevée.



### 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 Léon Blum*	ZAC Pont d'Issy	ZAC Bords de Seine Tranche 2	Écoquartier du Fort d'Issy
Commune	Issy-les-Moulineaux	Issy-les-Moulineaux	Issy-les-Moulineaux	Issy-les-Moulineaux
Date d'achèvement (prévision)	2030	2018 / 2019	fin 2014	fin 2014 / début 2015
Nombre de logements	env. 1 000	189	782	1 623
Surface des logements (m <sup>2</sup> )	env. 70 000	13 500 m <sup>2</sup>	52 000 m <sup>2</sup>	106 000 m <sup>2</sup>
dont logements sociaux	30%	46 logements	169 logements	301 logements
Bureaux (m <sup>2</sup> )	25 000 m <sup>2</sup>	232 260 m <sup>2</sup>	24 000 m <sup>2</sup> (BNPPI)	46 000 m <sup>2</sup> (DGGN)
Activités (m <sup>2</sup> )				
Équipements (m <sup>2</sup> )	non défini à ce jour	1 200 m <sup>2</sup> (crèche 60 berceaux, passerelle piétonne)	1 groupe scolaire + une crèche	1 crèche, 2 groupes scolaires, 1 boulo-drome, 1 espace culturel (Temps des Cerises), 1 piscine (2 000 m <sup>2</sup> ), des équipements sportifs
Commerces (m <sup>2</sup> )	non défini à ce jour	3 500 m <sup>2</sup>	2 347 m <sup>2</sup>	2 000 m <sup>2</sup>
Surface totale (m <sup>2</sup> )	non défini à ce jour	250 460 m <sup>2</sup>	87 000 m <sup>2</sup>	154 000 m <sup>2</sup>
Maîtrise d'ouvrage	Ville d'Issy / SPL SOA	Ville d'Issy / SPL SOA	Ville d'Issy / SEM 92	Ville d'Issy / SPL SOA
Maîtrise d'œuvre / architecte coordinateur	Groupe Synthèse	Atelier Villes&Paysages	Groupe Synthèse	Atelier 2A

\*La ZAC Léon Blum est en cours d'élaboration, les éléments de programmes sont partiellement identifiés.

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, juin 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 d'Issy RER — Ligne 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.