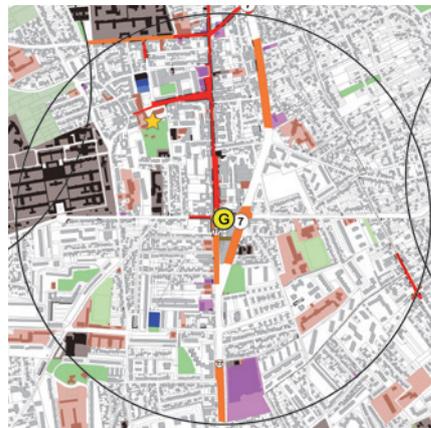
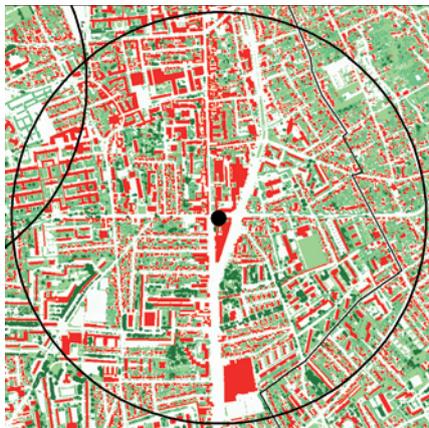


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Villejuif Louis Aragon Ligne **15** sud

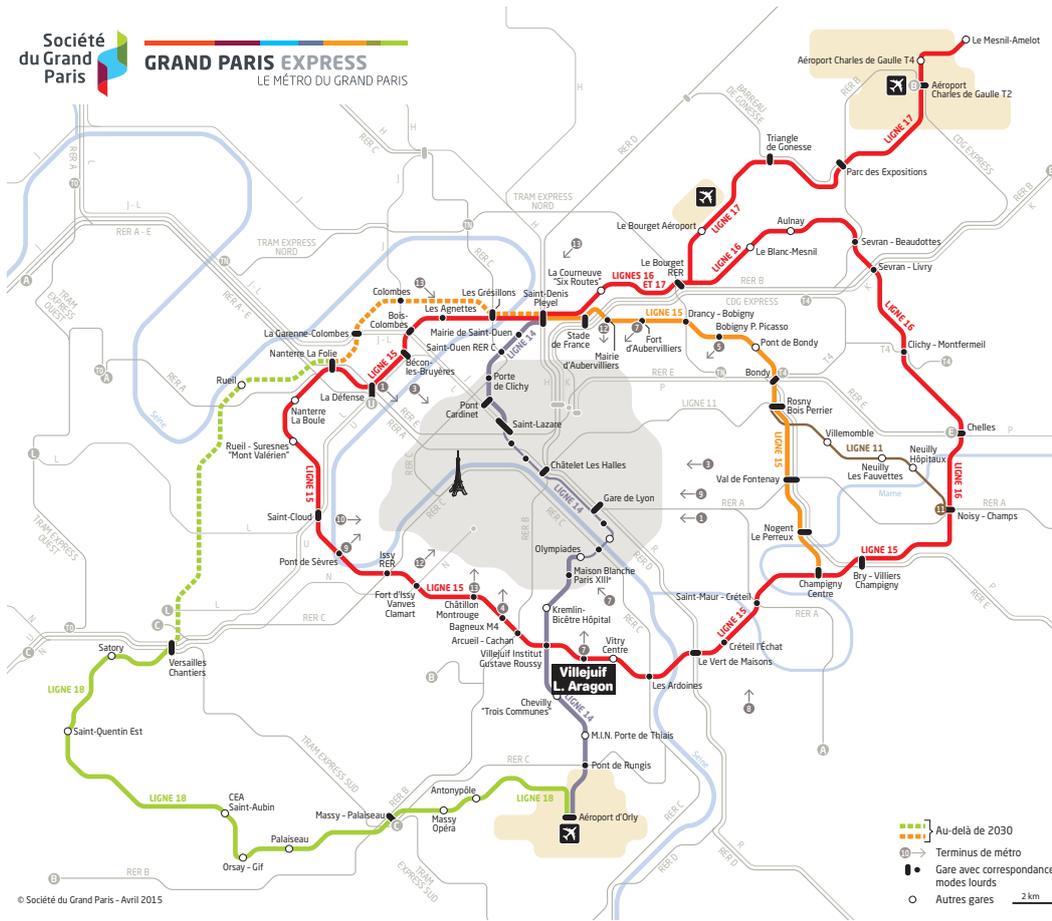


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Barbara Chabbal, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot,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

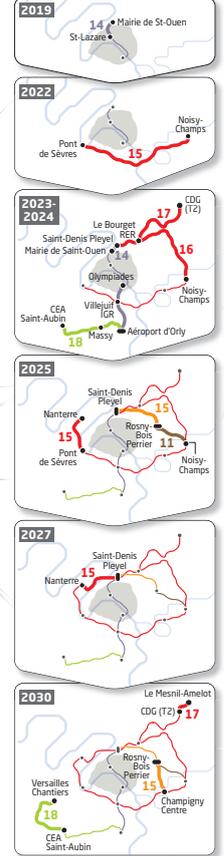
Sommaire

Préambule	1
Introduction	3
1. Un quartier résidentiel qui compte 100 habitants par hectare	5
2. Une gare située à proximité d'un centre-ville vivant et d'ores et déjà accessible	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	7
3.1. Un quartier à dominante résidentielle	7
3.2. De nombreux ensembles de bâtiments hauts.....	8
3.3. Une collection de petites parcelles en lanière peu densément bâties	8
3.4. Un tissu composite	9
3.5. Le quartier historique de Villejuif	9
3.6. Un cadre végétal distribué sur l'ensemble du quartier	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. Une croissance démographique dans la commune de Villejuif comme dans le quartier de gare	12
4.2. Des ménages aux revenus un peu plus faibles que ceux de la petite couronne....	13
4.3. À Villejuif, une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé.....	14
4.4. Une prédominance d'habitat collectif et de logements de 3 ou 4 pièces.....	15
5. La mobilité et les espaces publics	16
5.1. Des déplacements domicile-travail suivant les tracés du métro et du tramway ..	16
5.2. Une accessibilité au territoire améliorée à l'est et à l'ouest de la métropole	17
5.3. Des déplacements domicile-travail majoritairement effectués en transports en commun.....	18
5.4. Des atouts déjà existants en termes d'accessibilité.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Une construction de logements dynamique	20
6.2. De nombreuses opérations récentes aux abords de la future gare du Grand Paris.....	21
6.3. La gare de Villejuif Louis Aragon, pôle multimodal	22

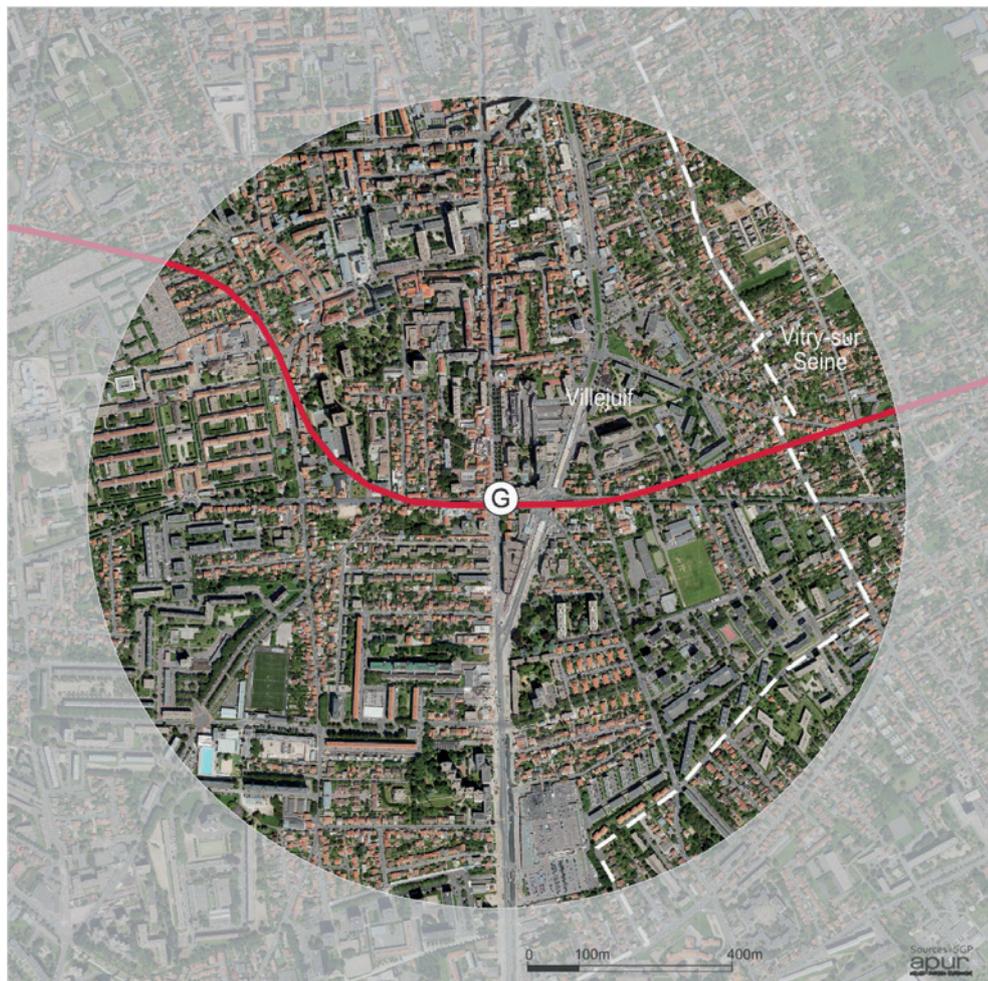
LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



- Au-delà de 2030
- Terminus de métro
- Gare avec correspondance modes lourds
- Autres gares
- 2 km



Gare : Villejuif Louis Aragon

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune de Villejuif

En interconnexion avec la ligne 7

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Villejuif et Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne). Villejuif appartient à la Communauté d'Agglomération Val de Bièvre. Vitry-sur-Seine appartient à la Communauté d'Agglomération Seine Amont.

Territoires du CDT « Campus Sciences et Santé » (Villejuif) et du CDT « Les Grandes Ardoines » (Vitry-sur-Seine)

PLU de Villejuif adopté le 12 décembre 2013

PLU de Vitry-sur-Seine adopté le 18 décembre 2013

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.

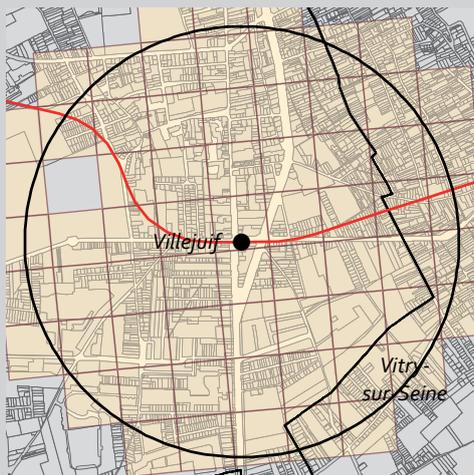
Définition du quartier de gare

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.

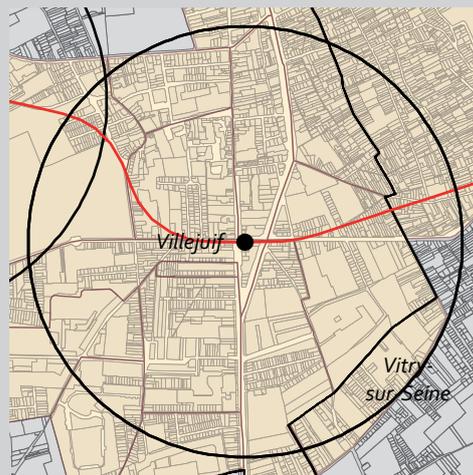
Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur deux communes (Villejuif et Vitry-sur-Seine), seule la commune de Villejuif 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 DE VILLEJUIF LOUIS ARAGON



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 Louis Aragon, réalisée en liaison avec les services de la ville de Villejuif.

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.

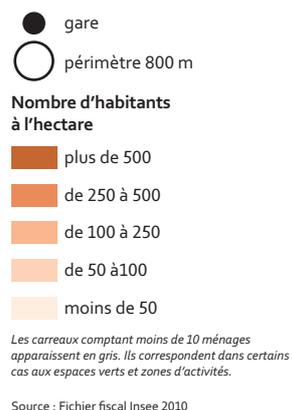
L'observatoire est ainsi :

- **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 résidentiel qui compte 100 habitants par hectare

Un peu plus de 29 000 personnes résident dans le quartier de gare de Villejuif Louis Aragon, ce qui représente une densité moyenne de 104 habitants par hectare, soit une densité deux fois plus élevée que dans l'ensemble du Val-de-Marne. Dans le quartier les densités les plus fortes s'observent au centre du quartier, au nord de la gare de la ligne 7 avec laquelle le RGPE viendra se connecter. Le nombre et la densité d'emplois sont plus faibles, d'où un taux d'emploi de 0,34 dans ce quartier, contre 0,64 à Villejuif et 0,76 dans le département.

Densité de population

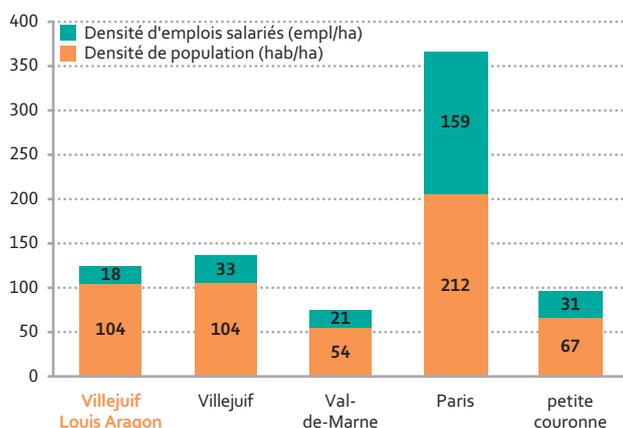


Population et emplois dans le quartier de Villejuif Louis Aragon

Villejuif Louis Aragon	Population	Emplois
Quartier	29 224	6 290
2 km	143 581	37 165
4 km	487 793	211 165

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

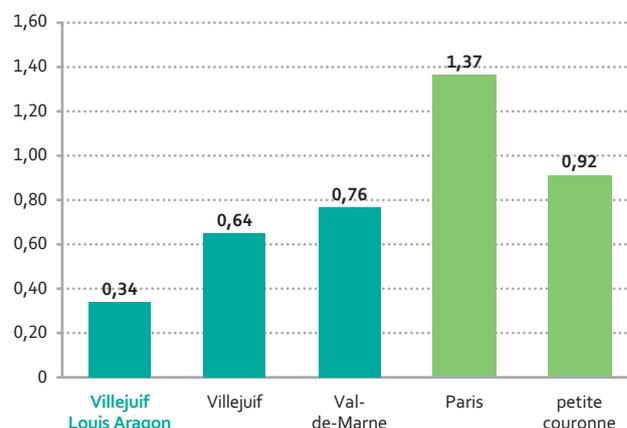
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

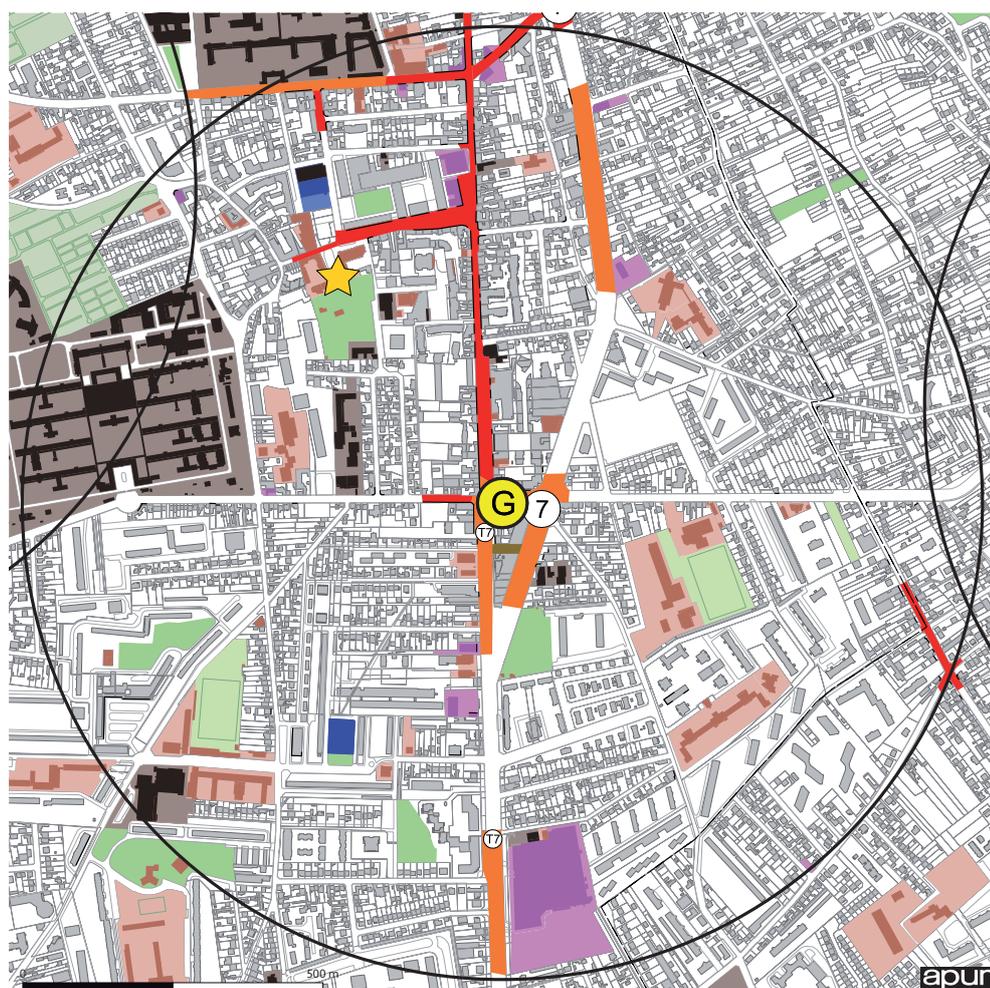
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Une gare située à proximité d'un centre-ville vivant et d'ores et déjà accessible

L'ancienne Route Nationale 7 dite « la route des vacances », est la colonne vertébrale de ce secteur correspondant au centre-ville de Villejuif. L'ex RN7 constitue une véritable centralité locale, voire mixte sur certaines séquences. On y trouve de nombreux commerces de proximité mais aussi un récent grand centre commercial plus au sud. Le terminus actuel de la ligne 7 du métro, situé au carrefour entre cette RD7 et la RD148 (Avenue de la République et Avenue Louis Aragon), est couplé avec la nouvelle ligne de tramway T7 qui relie désormais Villejuif à l'aéroport d'Orly.



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 de Stalingrad, Villejuif



Rue Georges Lebigot, Villejuif

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier à dominante résidentielle

De part et d'autre de l'ancienne RN7, le tissu urbain est plutôt composite avec toutefois une dominante de logements collectifs entre lesquels viennent s'insérer quelques bâtiments d'activités commerciales et de bureaux. Le centre-ville de Villejuif, au nord-ouest, concentre de nombreux équipements urbains tandis que le long de l'avenue de la République se trouve l'hôpital spécialisé Paul Guiraud, construit à la fin du xixe siècle. S'agissant des quartiers situés à l'est de la RD7 et au sud de la RD148, ils sont majoritairement résidentiels, formés d'îlots de pavillons, parfois en vis-à-vis d'îlots de grands ensembles collectifs.

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

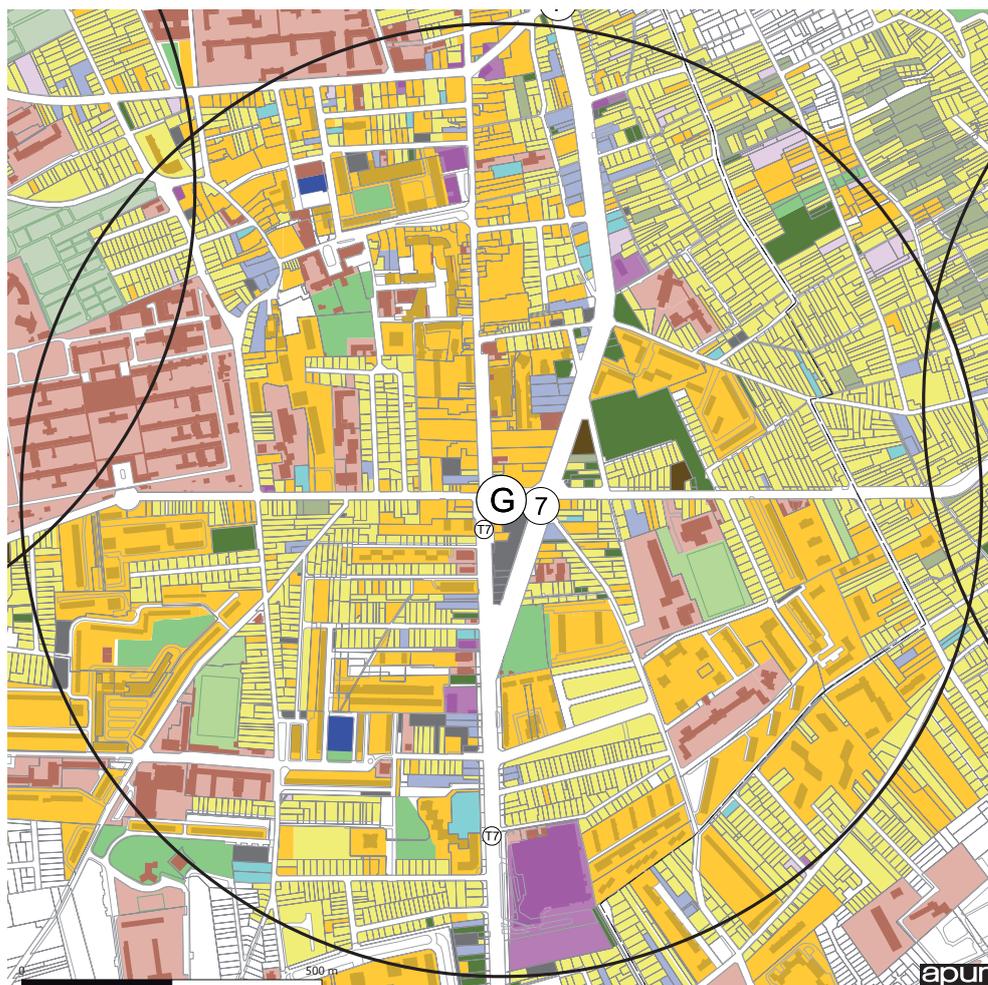
Emprise non bâtie

-  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



Logements, rue Victor Hugo, Villejuif



Hôtel de Ville, rue Georges Lebigot, Villejuif

3.2. De nombreux ensembles de bâtiments hauts

Si la majorité du quartier de Villejuif Louis Aragon est composée d'un bâti d'une hauteur inférieure à 15 mètres (85 %), un nombre non négligeable de bâtiments les dépasse, jusqu'à plus de 25 mètres de hauteur. La plupart de ces hautes émergences correspondent à des grands ensembles de logements, tels que ceux de la cité Maurice Thorez, la résidence des Jardins de Villejuif, ou l'immeuble jouxtant le parc des Lilas ou encore la résidence Aragon à proximité immédiate de la gare.

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 Louis Aragon



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

3.3. Une collection de petites parcelles en lanière peu densément bâties

En dehors de quelques grandes parcelles d'équipements, le quartier de gare de Villejuif Louis Aragon est composé d'une multitude de petites parcelles en lanière. Ces parcelles se caractérisent par des densités bâties assez faibles. Dans la partie centrale du quartier, au nord de la gare, les parcelles sont plus grandes et aussi plus denses. Elles sont occupées par de grands ensembles de logements collectifs tels que les Marronniers, la Ruelle aux Puits, ou autour de de la cité Maurice Thorez, allée du Massif Central et rue de Provence.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

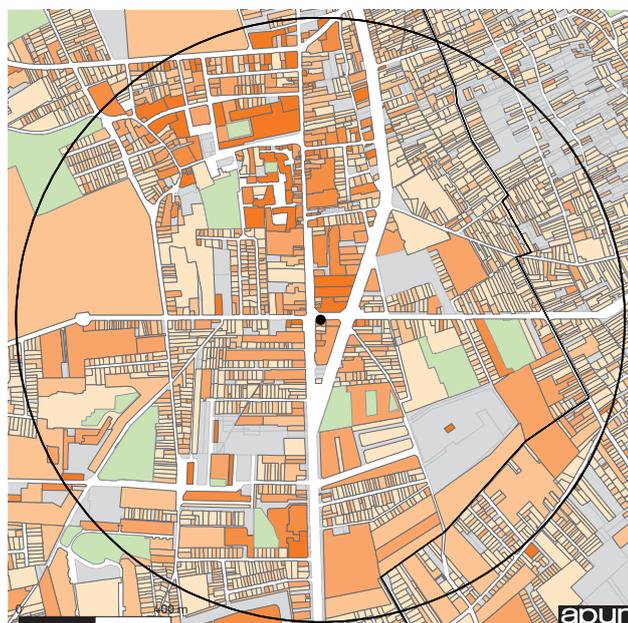
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

- espaces verts
- 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 quartier de Villejuif Louis Aragon est découpé par deux axes principaux, la large RD7 du nord au sud et les avenues Louis Aragon et de la République de l'est à l'ouest. Le quart nord-ouest du quartier possède un tissu varié, marqué par l'urbanisation historique de la ville (rue René Hamon par exemple) et où se mêlent constructions faubouriennes, équipements et grands collectifs. Le tissu pavillonnaire domine le nord-est du quartier. Le sud du quartier présente une juxtaposition de rues de petits pavillons et de secteurs de grands ensembles en plan libre.



Rue Jules Joffrin, Villejuif



Boulevard Maxime Gorki, Villejuif



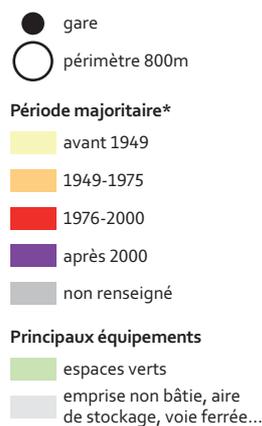
Rue du Génie, Vitry-sur-Seine

3.5. Le quartier historique de Villejuif

Le quartier de Villejuif Louis Aragon, cœur historique de la ville de Villejuif, connaît une urbanisation ancienne et continue. Cette dernière a été marquée par la construction des grands hôpitaux, Paul Guiraud dès la fin du XIX^e siècle et Paul Brousse en 1913, ainsi que par la déviation de l'ex RN7 en 1935. La majorité des bâtiments du quartier datent néanmoins la période d'expansion des Trente Glorieuses, en particulier de par la construction de grands ensembles de logements collectifs, notamment au sud du quartier. Du côté des secteurs pavillonnaires, si ceux de la moitié ouest du quartier apparaissent homogènes en termes de datation (avant 1949 principalement), ceux du nord-est au sommet du coteau et à Vitry ont connu une évolution diffuse et progressive.

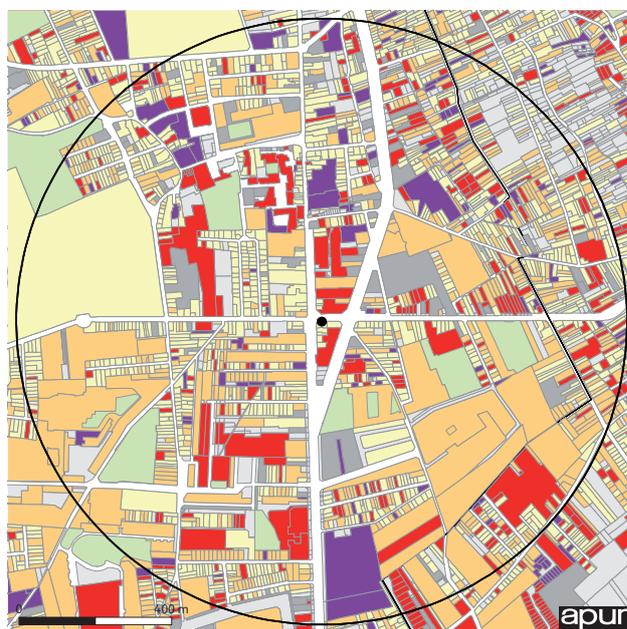
Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

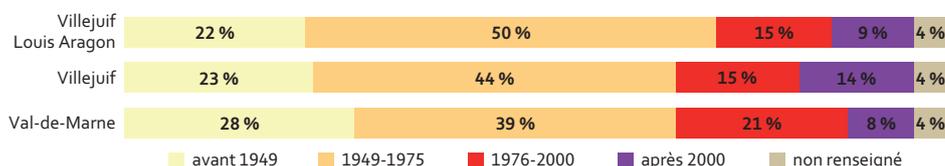


* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

3.6. Un cadre végétal distribué sur l'ensemble du quartier

Le quartier de Villejuif Louis Aragon présente de nombreux espaces verts publics de taille moyenne mais distribués dans l'ensemble du quartier. On citera les squares Pablo Neruda et Normandie-Niémén et le Parc des Lilas ainsi que les équipements sportifs (les complexes sportifs Karl Marx et Guy Boniface ou encore le Pas de Tir à l'Arc). Plus globalement cependant, le couvert végétal du quartier de Villejuif Louis Aragon (35 % de la surface du quartier) est dominé par les petits espaces verts privés des jardins pavillonnaires, très présents au sommet du coteau à l'est et des ensembles de logements collectifs, parfois résidentialisés.

Les bâtiments et la végétation

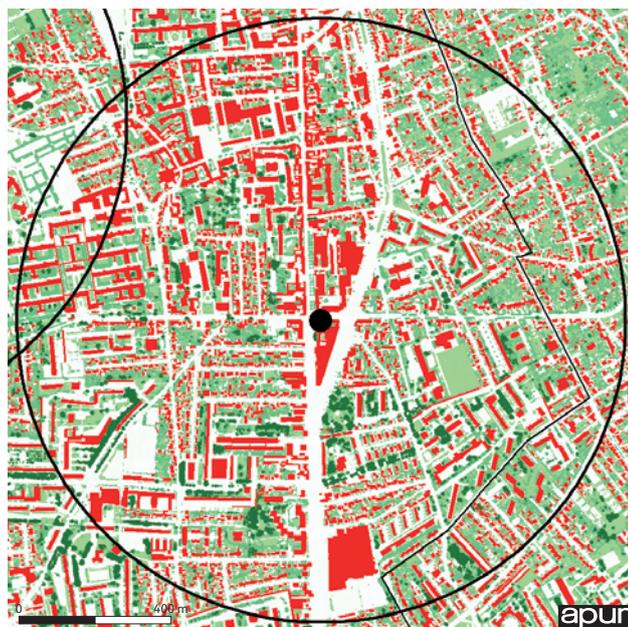
- gare
- périmètre 800m

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

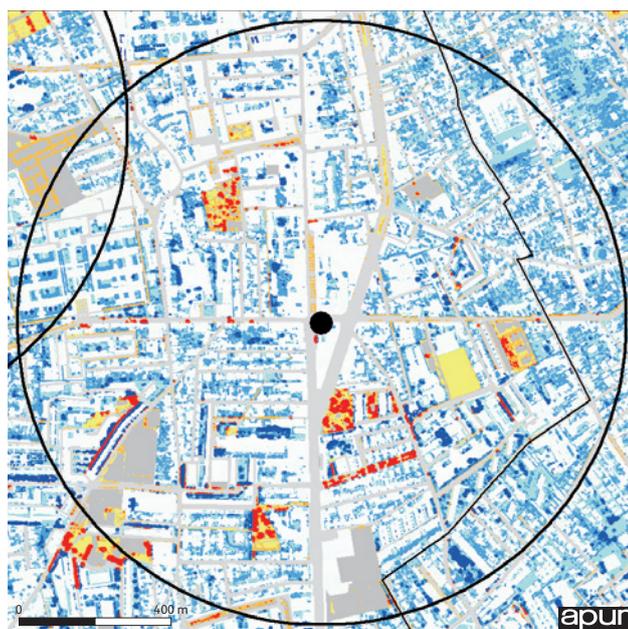
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

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

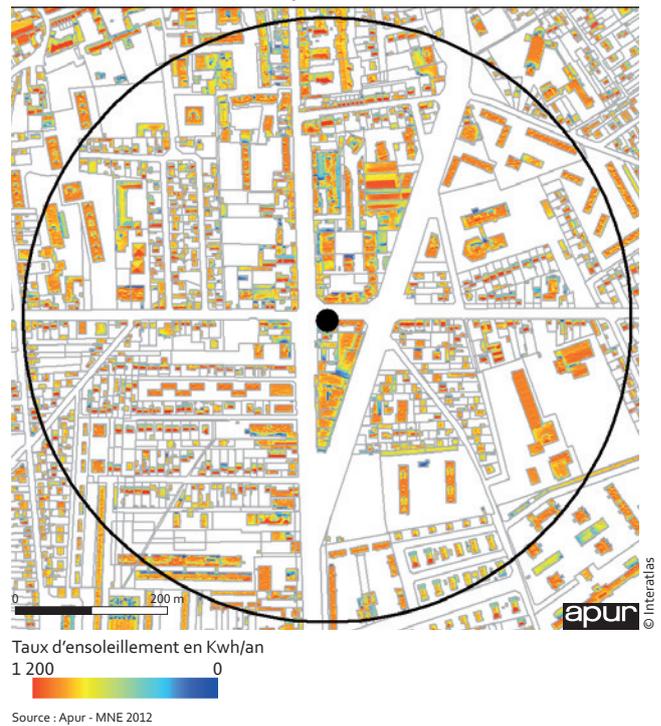
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



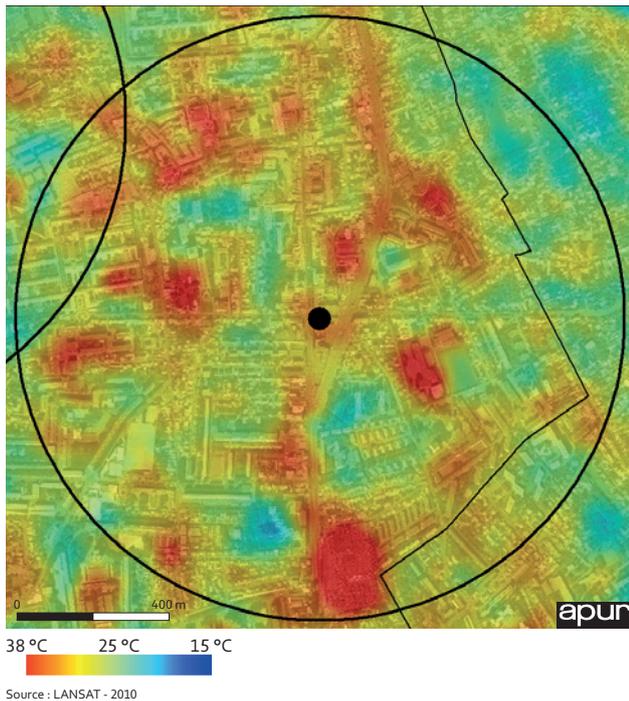
3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- 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, souvent minéraux tels que le centre commercial Carrefour au sud du quartier, le collège Jean Lurçat, les groupes scolaires Robespierre ou Jean Vilar. Les parcs comme celui des Lilas ou le square Normandie-Niémén, joue un rôle de régulateur thermique.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent des déperditions de chaleur significatives, au niveau du centre commercial Carrefour, du groupe scolaire Jean Vilar et de l'Hôpital Paul Guiraud.

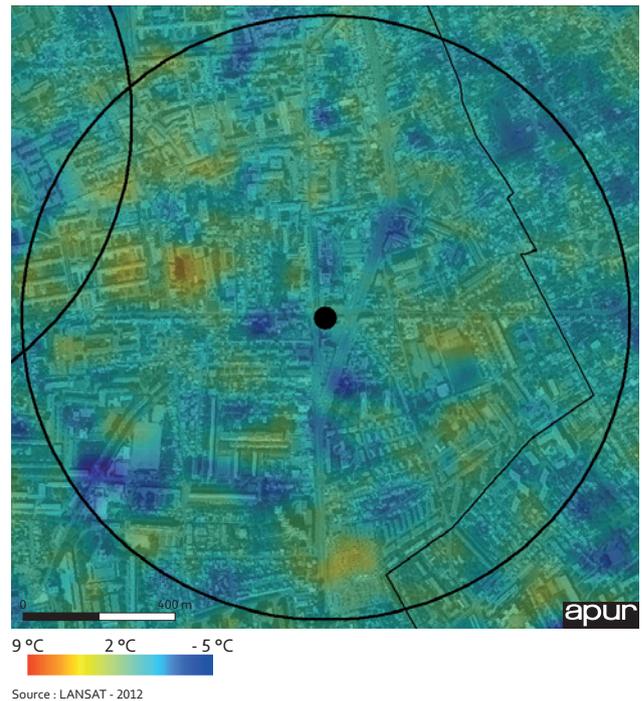
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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

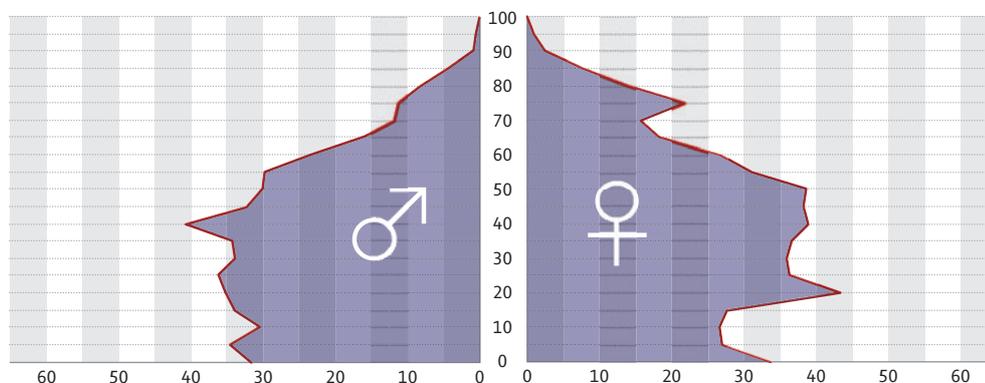
4.1. Une croissance démographique dans la commune de Villejuif comme dans le quartier de gare

La population du quartier a progressé de 12,6 % entre 1999 et 2010 pour atteindre 29 000 habitants. Elle se différencie quelque peu de celle de la commune de Villejuif dans son ensemble par une évolution démographique moins marquée et une part de personnes âgées de plus de 65 ans plus importante. Sur le plan social, la population du quartier, comme celle de Villejuif, se caractérise par la sur-représentation des actifs employés ou ouvriers : 50 % des actifs du quartier et de la commune sont employés ou ouvriers, contre 45 % dans le département ou en petite couronne. Le taux de chômage dans le quartier de Villejuif Louis Aragon est de 12,7 %, au même niveau que dans la commune de Villejuif.

	Villejuif Louis Aragon	Villejuif	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	29 224	55 172	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 12,6 %	+ 17,1 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	22,9 %	24,5 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	14,4 %	11,9 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	6 290	17 645	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	20,0 %	18,5 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	50,0 %	51,9 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,34	0,64	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	20,1 %	20,9 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

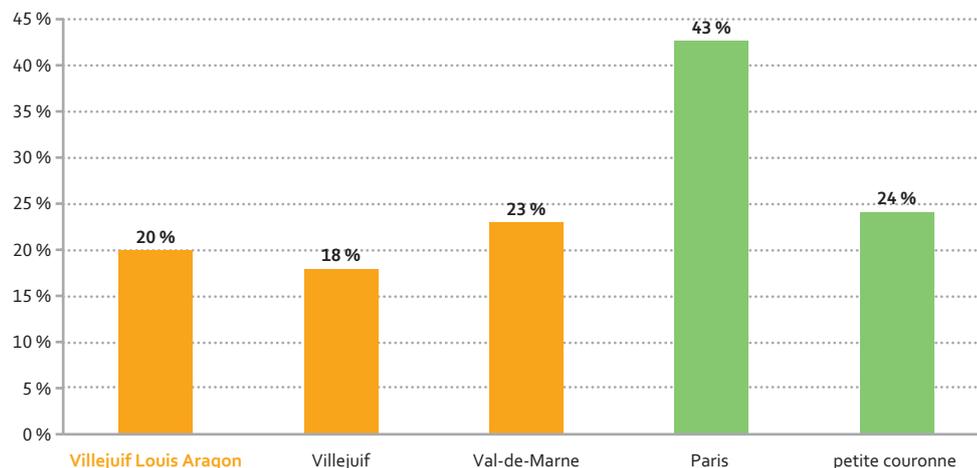
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Villejuif Louis Aragon (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

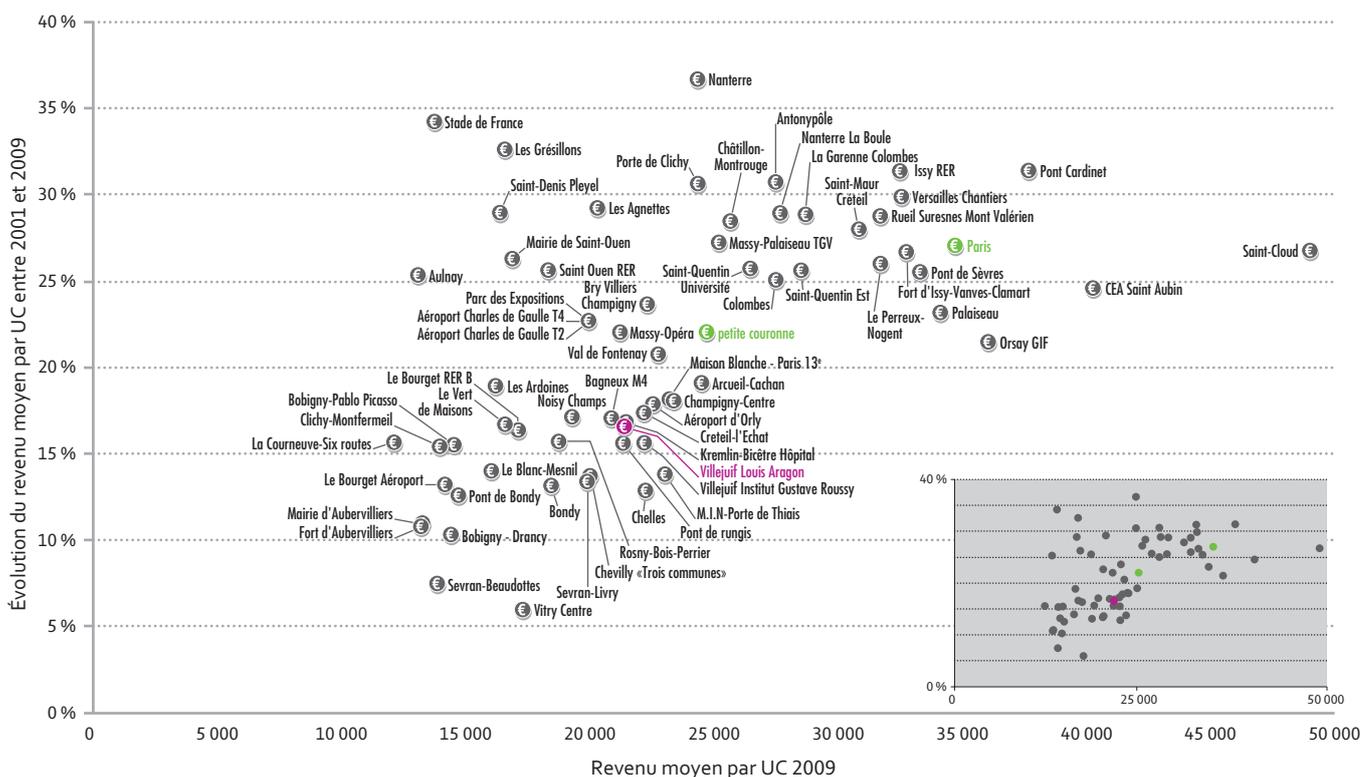


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des ménages aux revenus un peu plus faibles que ceux de la petite couronne

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de Villejuif Louis Aragon s'élève à 21 219 € par an et par unité de consommation. Ce niveau se situe entre celui observé dans la commune de Villejuif (20 376 €) et celui de l'ensemble des ménages de la petite couronne (24 688 €). Il a progressé de 17 % entre 2001 et 2009 dans le quartier de la future gare, une évolution moins importante que dans le Val-de-Marne (19 %) ou la petite couronne (22 %). Un ménage sur cinq a de bas revenus dans le quartier comme à Villejuif. Derrière cette moyenne globale, des écarts entre quartiers peuvent néanmoins exister.

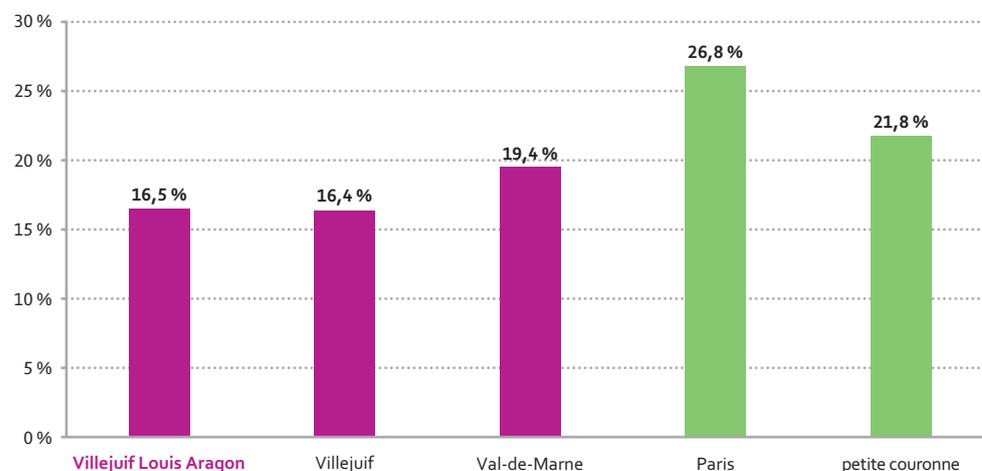
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

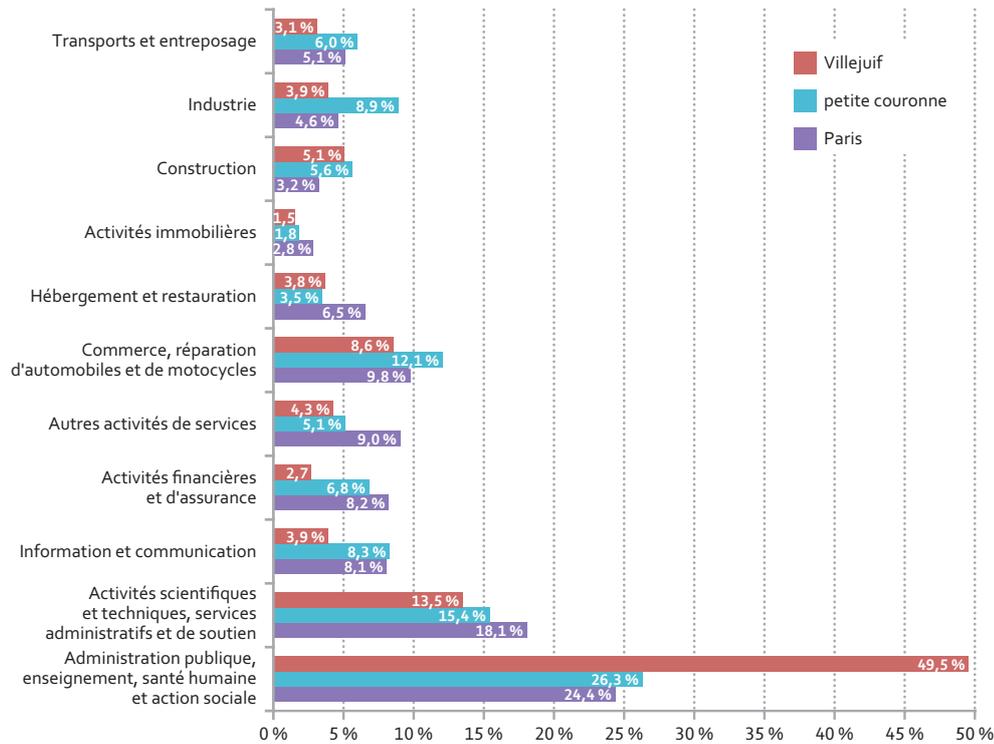


Source : Insee Recensement 2010

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

Dans la commune de Villejuif, la moitié des emplois appartient aux secteurs de l'administration publique, de l'enseignement et de la santé (49,5 %). Le quartier de Villejuif Louis Aragon, en tant que centre-ville de Villejuif, constitue le centre administratif de la commune et regroupe ainsi un nombre important de ces emplois, de même que pour les emplois liés à la santé (Hôpital Paul Guiraud) et à l'enseignement (groupe scolaire Robespierre, collèges du Centre, Jean Lurçat et Karl Marx).

Emplois par secteur d'activité dans la commune de Villejuif

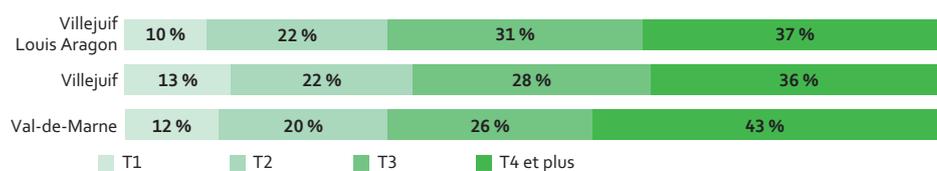


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Une prédominance d'habitat collectif et de logements de 3 ou 4 pièces

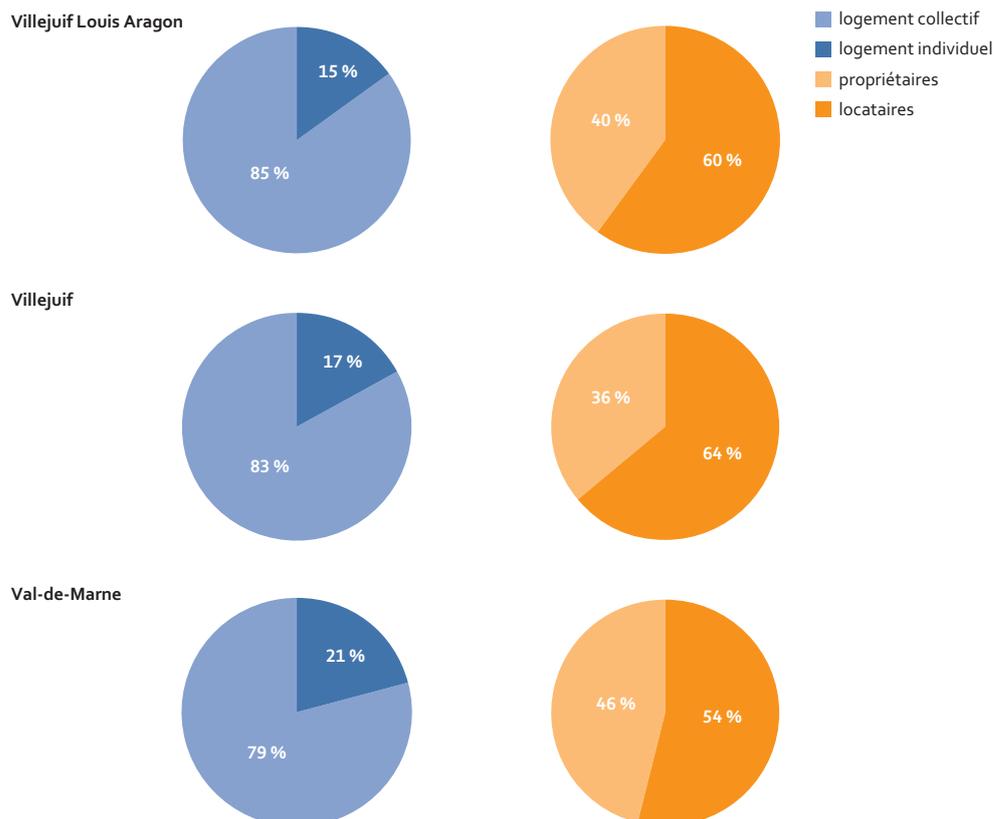
Le quartier compte 12 254 logements, ce qui représente une densité de 46 logements par hectare. 85 % des logements du quartier correspondent à de l'habitat collectif, c'est plus encore que dans la commune de Villejuif (83 %) et surtout qu'en petite couronne (79 %). La part de propriétaires occupants est aussi un peu supérieure (40 % contre 36 % à Villejuif et 46 % en petite couronne). Les logements se répartissent à parts quasi égales entre les petits logements de 1 ou 2 pièces (32 %), les 3 pièces (31 %) et les grands logements de 4 pièces ou plus (37 %). La typologie des logements est un peu différente de celle de la commune de Villejuif où les petits logements sont plus nombreux. Environ 31 % des logements situés dans le quartier de gare appartiennent au parc locatif social.

Répartition des types de logements



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

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

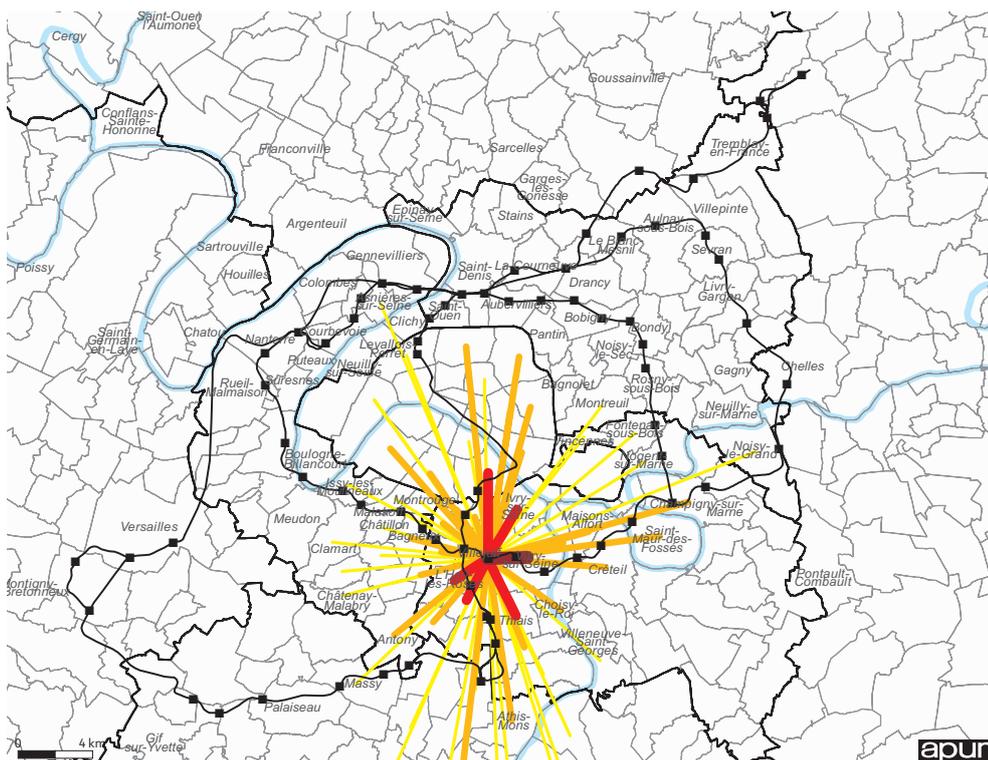
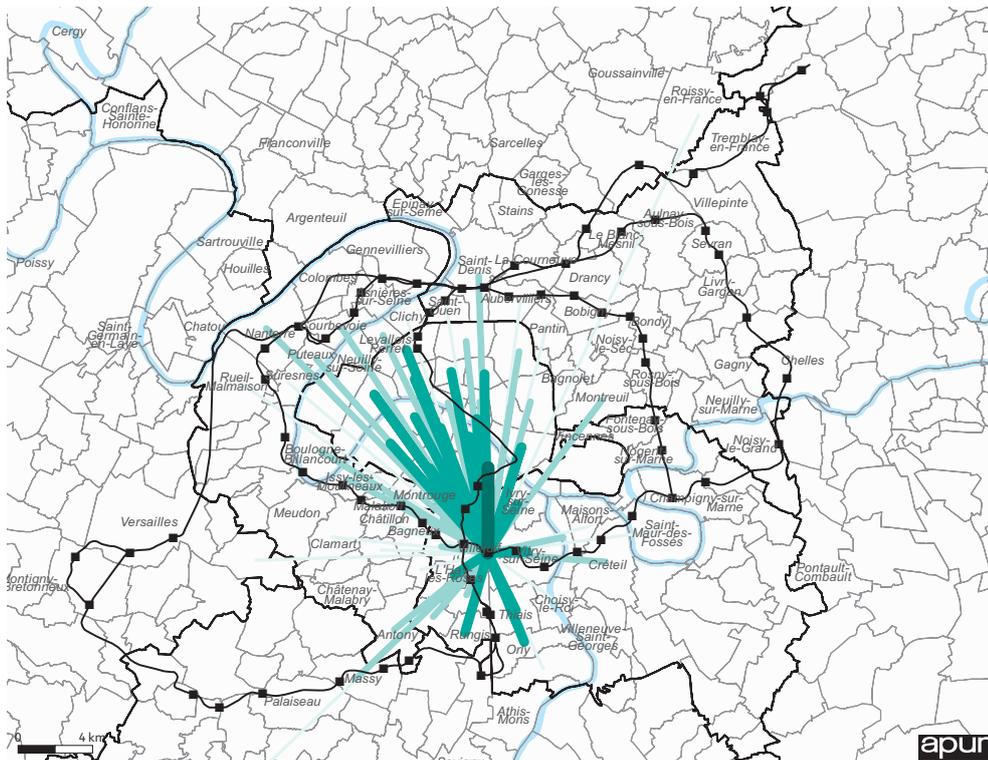


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail suivant les tracés du métro et du tramway

22 % des actifs résidant à Villejuif y travaillent également. Ceux qui travaillent dans une autre commune se déplacent principalement vers Paris, mais dans une moindre mesure vers le sud, à Thiais, Orly et Rungis, des trajets qui suivent globalement les tracés de la ligne 7 du métro. Villejuif attire en revanche des actifs provenant en majorité de communes relativement proches, à savoir Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine, Thiais, L'Haÿ-les-Roses ou Chevilly-Larue.



5 414 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Villejuif. Ils représentent **22,3 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité au territoire améliorée à l'est et à l'ouest de la métropole

Le quartier de Villejuif Louis Aragon accueille d'ores et déjà le terminus de la ligne 7 du métro et celui du tramway T7 offrant la possibilité de déplacements en transports en commun plus aisés vers Paris et au sud vers entre autres Rungis, Orly et Athis-Mons. La réalisation du RGPE permettra à l'horizon 2030 d'améliorer l'accessibilité au territoire métropolitain (par un trajet de 45 minutes en transports en commun) : + 178 % de la métropole sera ainsi accessible, à l'est et à l'ouest de la métropole et sur la frange nord de Paris, ce qui en termes d'emplois projetés à l'horizon 2030 constitue une amélioration de plus de 70 % 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

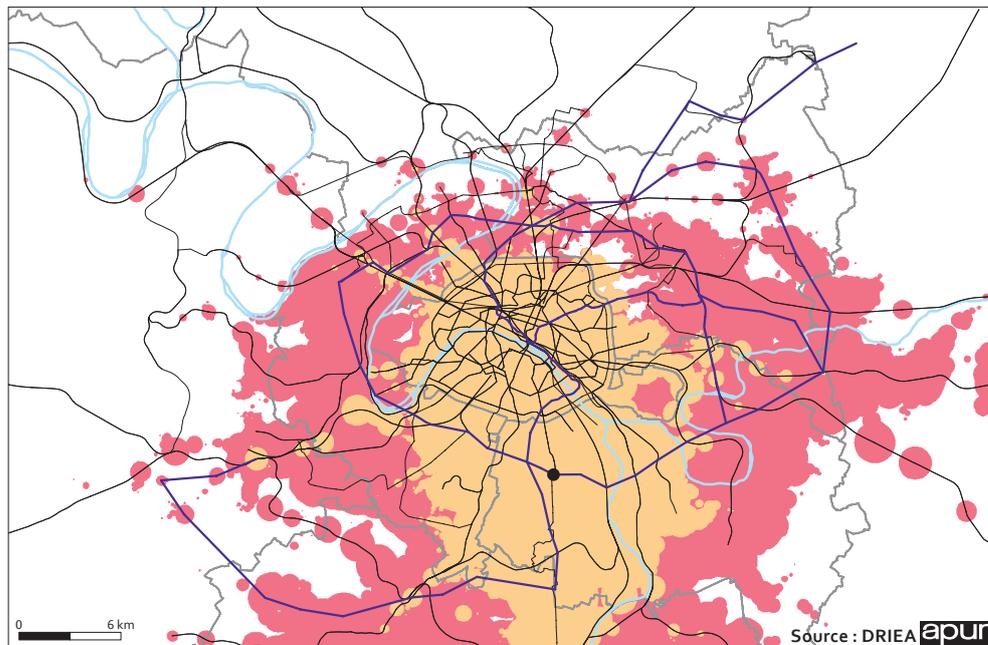
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

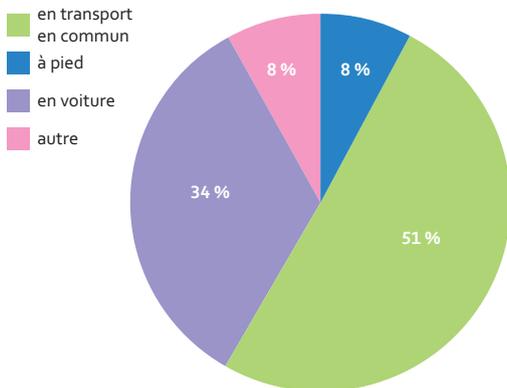
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Villejuif Louis Aragon pour un trajet de 45 min. en transports en commun :
Territoire : + 178 %
Emplois : + 71 %



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

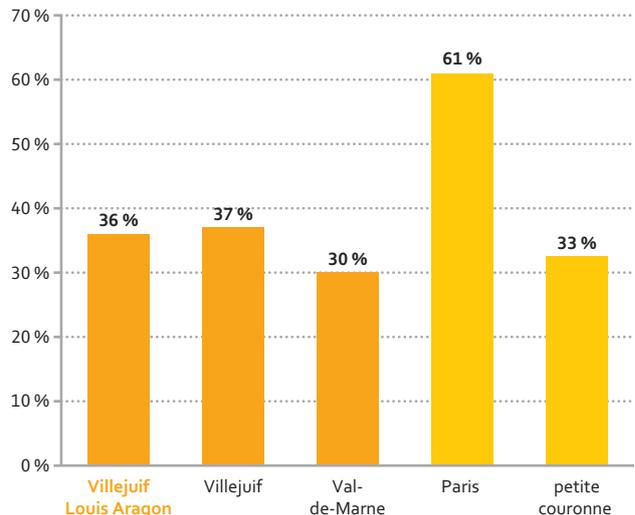
Plus de la moitié des actifs du quartier de gare Villejuif Louis Aragon utilisent déjà les transports en commun pour aller travailler (51 %). Néanmoins, la voiture particulière est également utilisée par 34 % des actifs. Dans ce quartier plus d'un tiers des ménages ne possèdent pas de voiture, c'est 6 points de moins que la moyenne observée dans le Val-de-Marne en général. La présence de la station de la ligne 7 est probablement un facteur explicatif des parts élevées de déplacements domicile-travail effectués en TC et de ménages sans voiture.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4. Des atouts déjà existants en termes d'accessibilité

Le quartier de Villejuif Louis Aragon présente un maillage viaire très développé et il s'y trouve peu de grandes parcelles ou emprises non traversables à pied. Par conséquent, la quasi-totalité du quartier est accessible à pied en 10 minutes environ depuis la gare du RGPE.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2013



Note de lecture :

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

Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 15 minutes

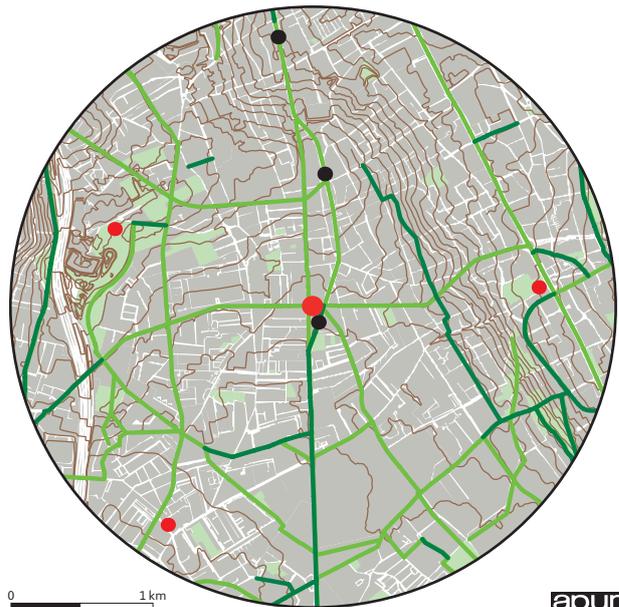
Le réseau cyclable est à l'inverse peu développé à l'échelle des 2 km autour de la gare de Villejuif Louis Aragon. Une piste cyclable est aménagée sur l'avenue Stalingrad à partir du sud de la gare et à partir de celle-ci, vers l'ouest sur la rue Lamartine, ainsi qu'au sommet du coteau du côté de Vitry-sur-Seine, en marge des 800 m du quartier, le long notamment de la rue Berlioz. Le relief et le peu d'aménagements cyclables du quartier apparaissent ainsi limiter le potentiel de rabattement à vélo.

Le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la gare apparaît quant à lui structuré par la desserte de l'arrêt de métro de la ligne 7, et dans une moindre mesure du tramway T7, en direction de l'est, de l'ouest et du sud de celle-ci. Ce réseau se concentre sur peu d'axes mais les fréquences de passage aux heures de pointe sur les axes de l'avenue Louis Aragon/rue du Moulin de Saquet, l'avenue de Stalingrad et l'avenue de la République sont très élevées, atteignant parfois 40 bus par heure et par sens. On notera cependant la faible desserte du quartier résidentiel du coteau, au nord-est de la gare, situé sur les communes de Villejuif et Vitry-sur-Seine.

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



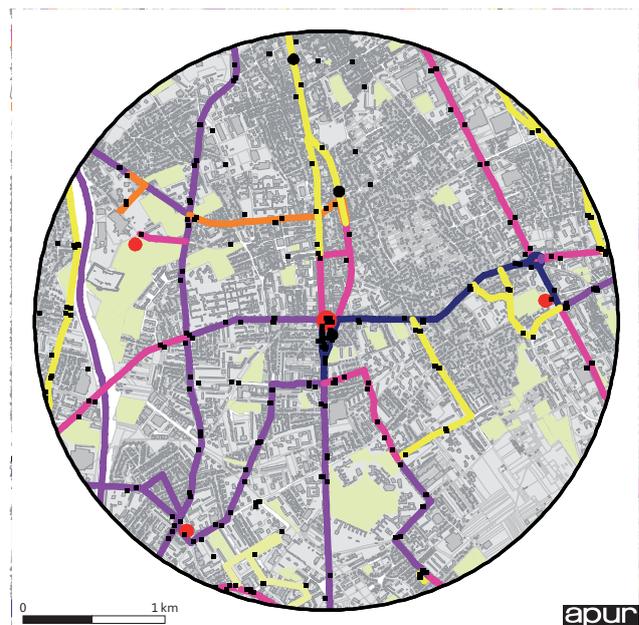
Note de lecture :

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 de logements dynamique

Le quartier de Villejuif Louis Aragon représente presque la moitié des surfaces de logement autorisées à la construction dans la commune de Villejuif entre 2000 et 2012, et le quart des surfaces d'activité (alors que le quartier couvre 50 % de la surface de la commune). Cela revient à dire qu'y ont été autorisés 120 000 m² de surface de logement et 135 logements en moyenne chaque année, soit un niveau de construction relativement dynamique. Il n'en va pas de même pour les surfaces d'activité : seuls 56 000 m² ont été autorisés en 12 ans, essentiellement pour accueillir des services publics (69 %) et dans une moindre mesure des commerces (21 %).

Construction (2000-2012)	Villejuif Louis Aragon	Villejuif
Surface de logements autorisés (m ²)	120 272	276 472
dont m ² logements sociaux (en %)	24 %	20 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	135	325
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	130	259
Taux de construction	8 %	19 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	56 424	199 403

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.

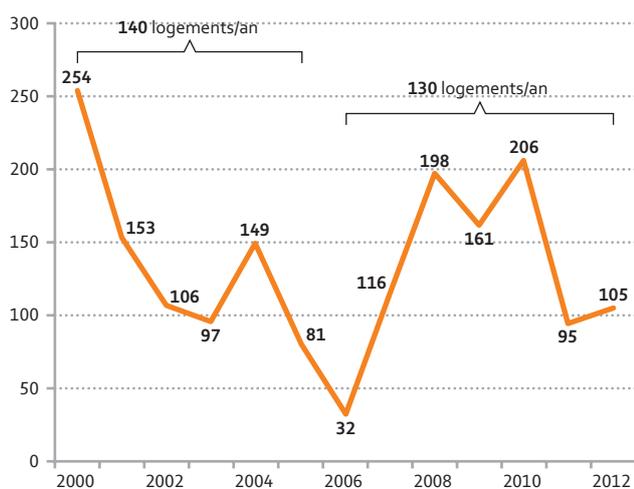
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Villejuif Louis Aragon (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

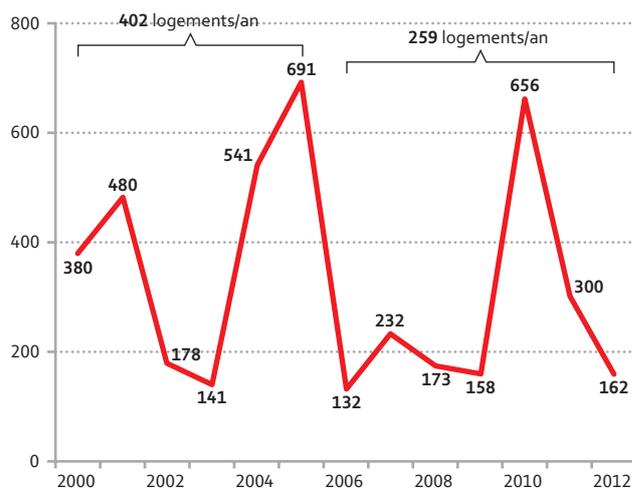
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Villejuif Louis Aragon



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune Villejuif



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. De nombreuses opérations récentes aux abords de la future gare du Grand Paris

Les permis autorisant la création de surfaces de logement ou la construction de nouveaux logements se concentrent surtout dans la moitié nord du quartier, autour de la gare et le long d'axes nord-sud formés par les rues René Hamon, Jean Jaurès, et surtout boulevard Maxime Gorki mais aussi dans la partie est du quartier situé à Vitry-sur-Seine. La localisation des permis créant de nouvelles surfaces d'activités est un peu différente puisque ces opérations se répartissent dans la moitié ouest du quartier, notamment le long des axes est-ouest que sont l'avenue Paul Vaillant-Couturier, l'avenue de la République, mais aussi à proximité des Lozaites et de l'avenue Karl Marx.

Logements autorisés (2000-2012)

● gare

○ périmètre 800m

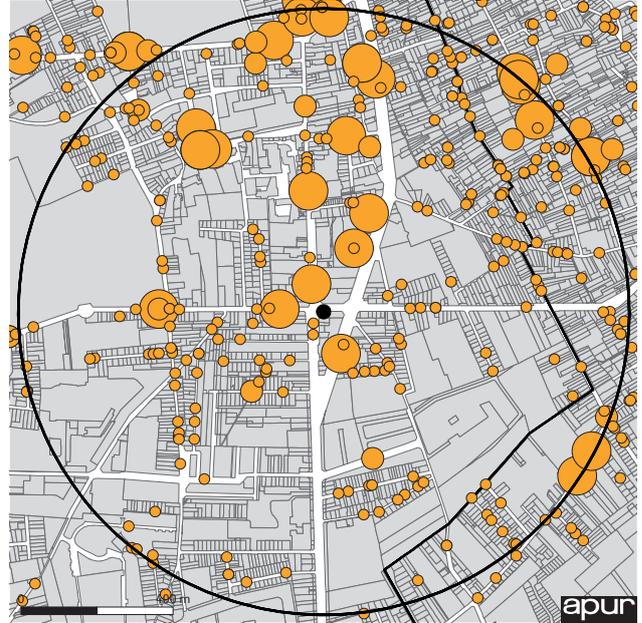
m² de logements autorisés de 2000 à 2012

● de 1 à 500 m²

● de 500 à 2 000 m²

● 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

● gare

○ périmètre 800m

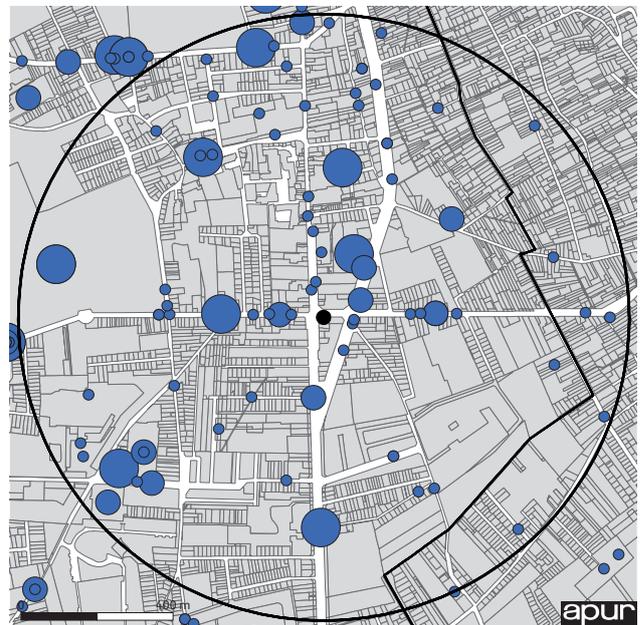
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

● de 1 à 500 m²

● de 500 à 2 000 m²

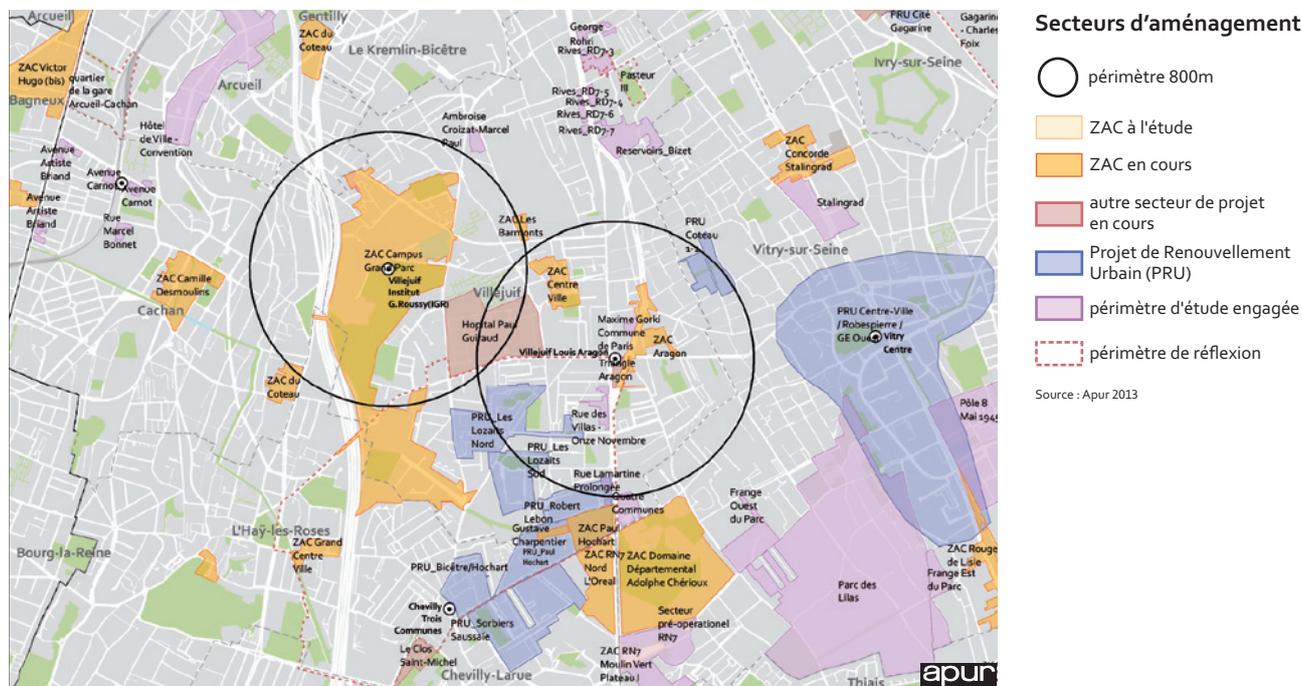
● 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. La gare de Villejuif Louis Aragon, pôle multimodal

Les opérations liées à la ZAC Centre Ville se sont achevées en 2013 et le quartier de gare de Villejuif Louis Aragon accueille désormais un autre secteur de projet important : la ZAC Aragon. Cette dernière permettra la création d'un nouveau quartier, la requalification des abords de l'actuelle station de métro de la ligne 7 et de la future gare du RGPE dans sa partie est, et au nord-est de celle-ci, un périmètre comprenant notamment un ancien site EDF, libéré en 2008. La gare du RGPE sera ainsi créée en interconnexion avec la ligne 7 du métro permettant de rejoindre Paris et le tramway T7 en direction du sud de la commune et desservant notamment Orly et Rungis. La

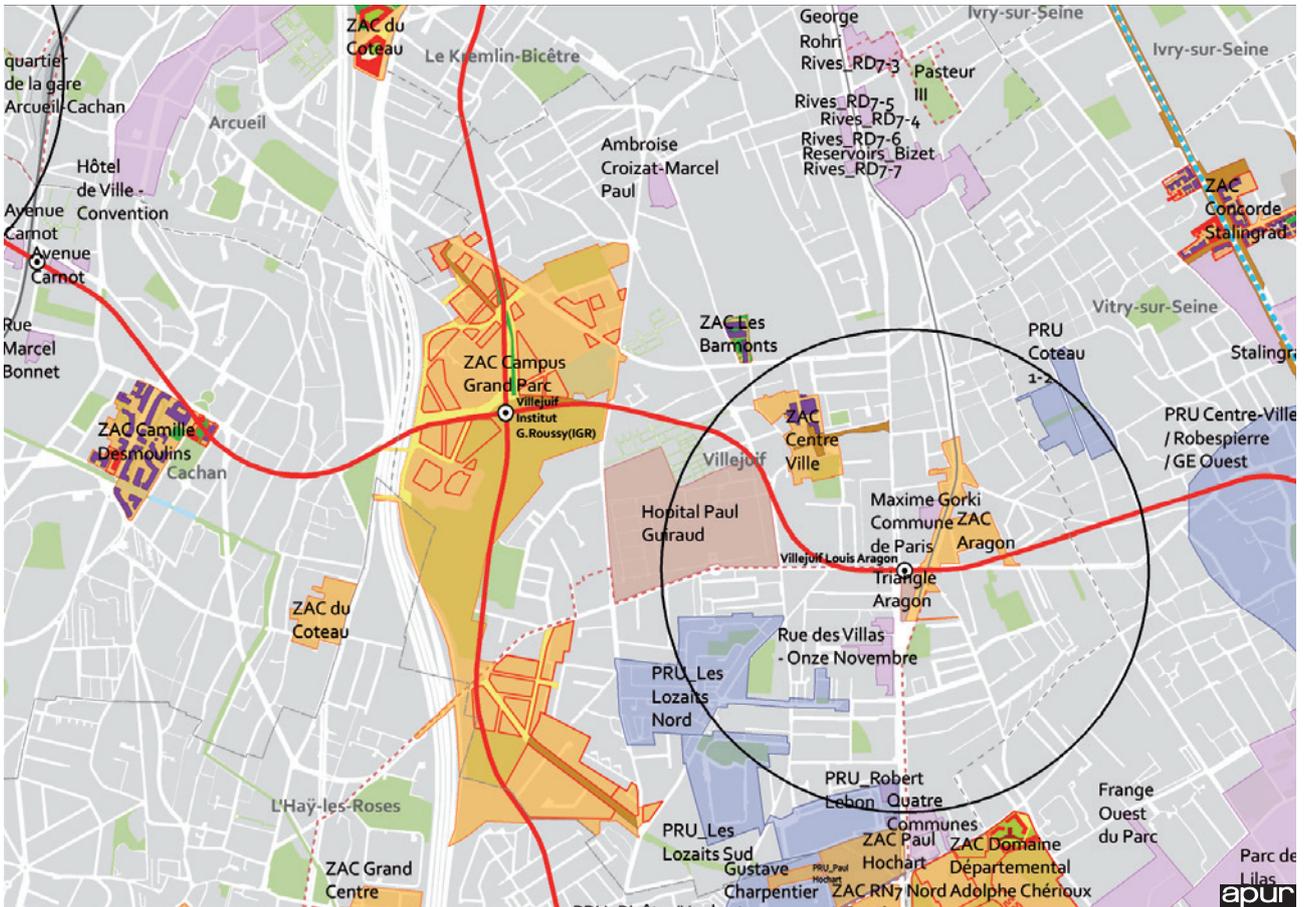


Éléments des opérations d'aménagement

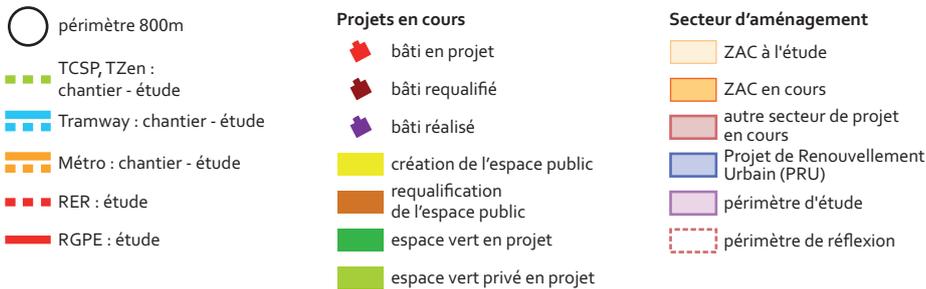
	ZAC Centre Ville	ZAC Aragon programmation en redéfinition
Commune	Villejuif	Villejuif
Date d'achèvement (prévision)	2013	2018
Nombre de logements (estimation)	453 (292 en accession et 161 logements sociaux)	350 à 420
Logement (m ²)	31 400	26 000 à 30 000
dont logement sociaux (m ²)		
Bureaux (m ²)		56 000 à 60 000
Activités (m ²)	3 000 (activités et commerces)	4 000 + 3 500 (hôtel)
Équipements (m ²)	3 600 (médiathèque)	170
Commerces (m ²)		3 000
Surface totale (m ²)	38 000	89 670 à 97 670
Maîtrise d'ouvrage	Villejuif (aménageur : SADEV 94)	Villejuif (aménageur : SADEV 94)
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur	Agence HYL et Berim	Agence Trévélo & Viger-Kohler

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

gare de Villejuif Louis Aragon constituera ainsi un pôle multimodal structurant, en lien avec la gare routière existante et la requalification de la RD7 en boulevard urbain. Ce travail sur le front urbain du boulevard sera étudié conjointement avec le développement d'un programme mixte d'activités économiques et de logements diversifiés sur le site de 5 hectares de la ZAC. L'enjeu de cette opération consiste également à assurer leur insertion dans le tissu majoritairement résidentiel du quartier, en privilégiant sur le site des cheminements piétons reliant les pavillons et ensembles collectifs au pôle multimodal et au centre-ville de Villejuif. Sur ce secteur où un tissu urbain et commercial est déjà constitué, il y a un enjeu important d'insertion urbaine de la gare et des opérations attenantes.



Projets d'aménagement et de transport



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

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

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab. / hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi 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
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-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 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
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
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares - isochrones 45 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
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements - permis autorisés	SITADEL 2000 - 2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

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
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
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 Louis Aragon — 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.