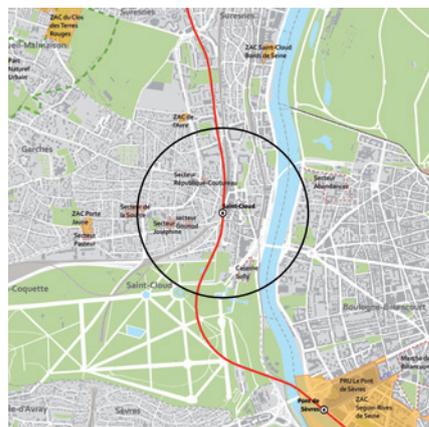
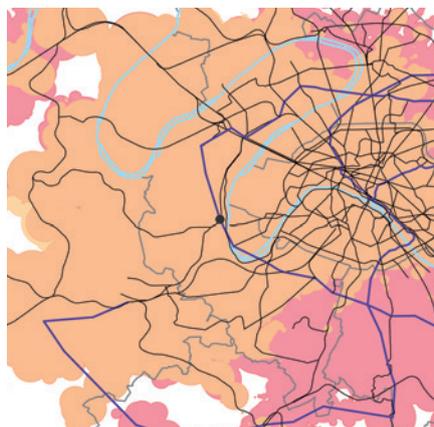
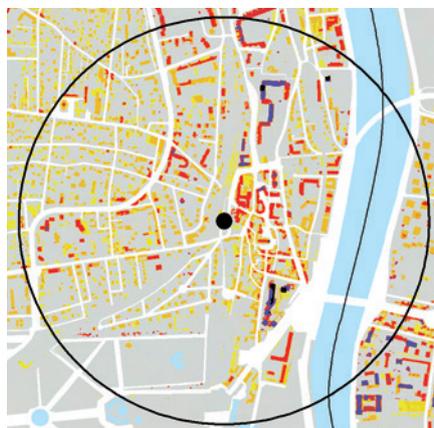
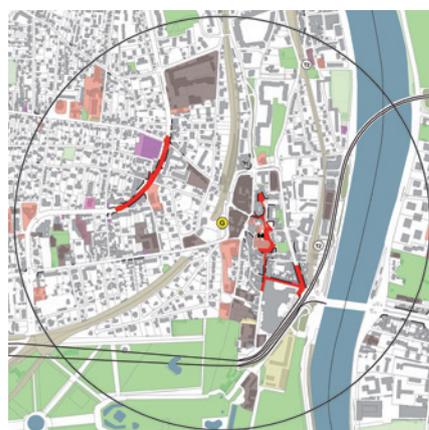
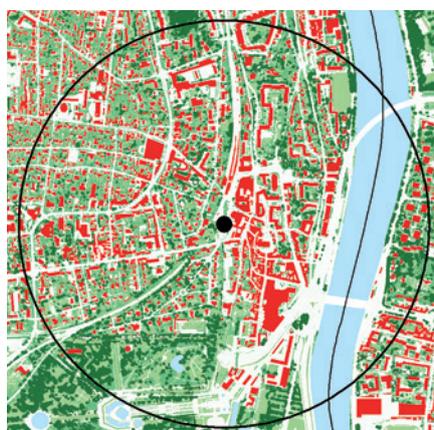


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Saint-Cloud Ligne **15 Ouest**

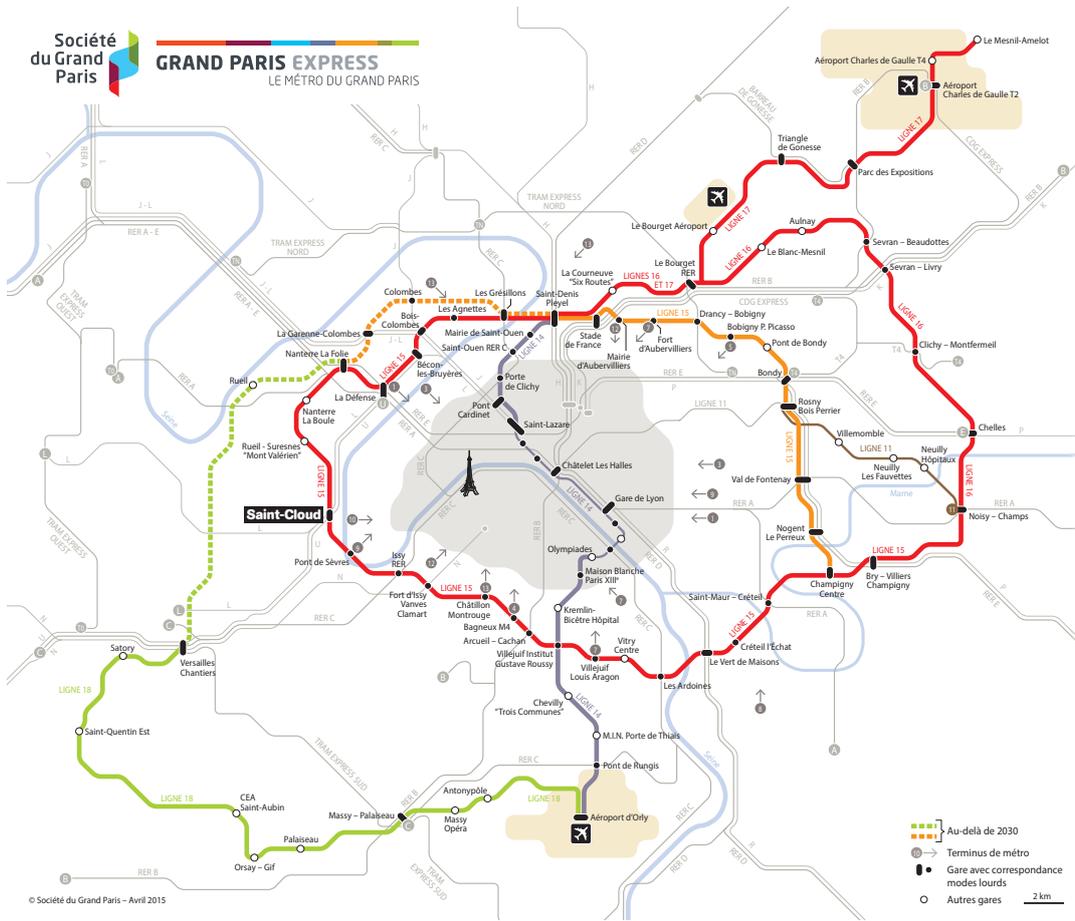


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger, Lise Roger-Jaffé
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

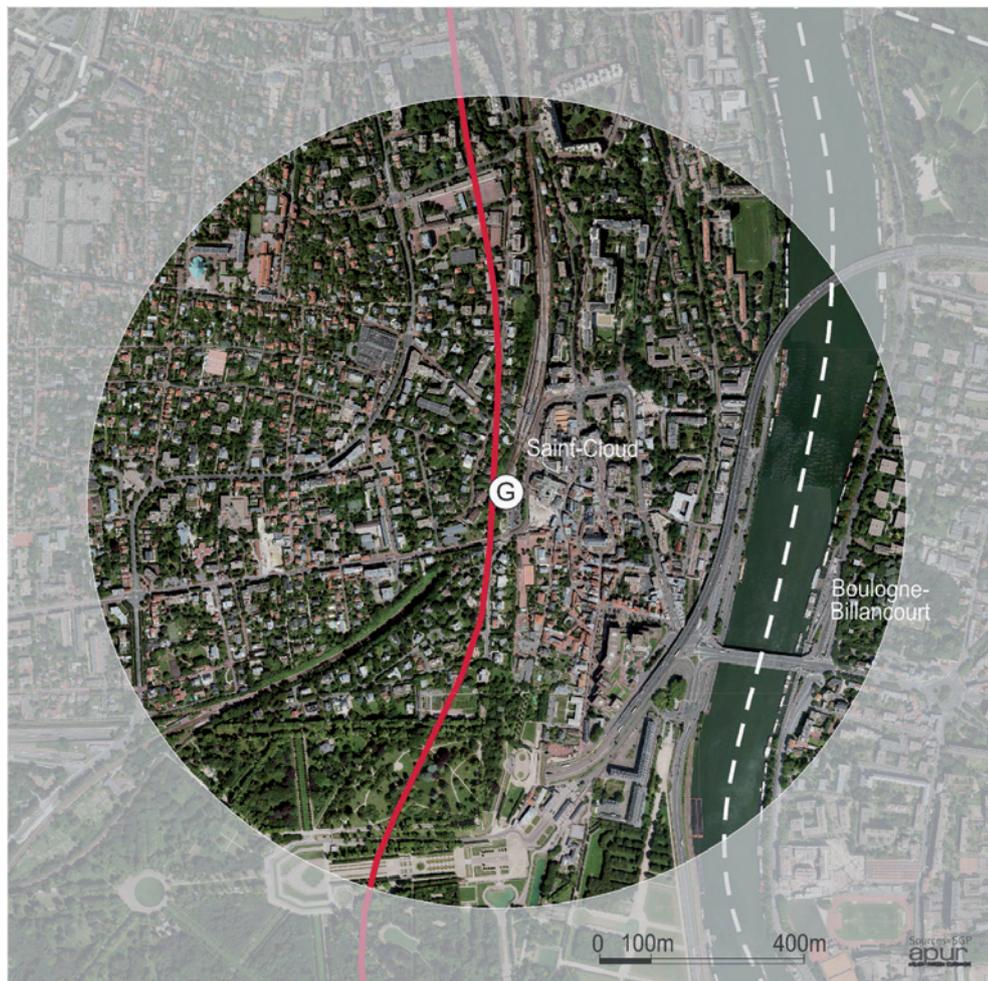
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier de faible densité	3
2. Un centre ancien	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier à dominante résidentielle	5
3.2. Aux abords immédiats de la gare, une majorité de bâtiments de plus de 15 mètres	6
3.3. Des densités bâties élevées dans le centre ancien.....	6
3.4. Des tissus hétérogènes	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Au cœur du centre historique de Saint-Cloud	8
3.7. Un cadre végétal exceptionnel.....	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier stable sur le plan démographique	12
4.2. Des ménages aux revenus élevés et en progression	13
4.3. Le poids important du secteur de l'industrie à Saint-Cloud	14
4.4. Une moitié de grands logements et de propriétaires occupants	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. À Saint-Cloud, des déplacements domicile-travail concentrés sur l'ouest de la métropole.....	16
5.2. Une accessibilité métropolitaine améliorée au sud et au nord-est	17
5.3. Un usage de la voiture important pour les actifs du quartier	18
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité malgré des contraintes géographiques et urbaines.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de construction très modéré	20
6.2. Un tissu existant en renouvellement	21
6.3. L'arrivée de la gare du GPE s'associe à une politique de renouvellement urbain et d'amélioration de l'accessibilité	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



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



Gare : Saint-Cloud

Ligne 15, horizon 2025.

Gare située dans la commune de Saint-Cloud.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Saint-Cloud et Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine). Saint-Cloud appartient à la Communauté d'agglomération Cœur de Seine et Boulogne-Billancourt appartient à la Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest.

PLU de Saint-Cloud approuvé le 5 juillet 2012.

PLU de Boulogne-Billancourt approuvé le 8 avril 2004.

Territoire du CDT « Grand Paris Seine Ouest » pour Boulogne-Billancourt.

Introduction

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

Observer l'évolution des quartiers des futures gares permettra de mieux appréhender les effets directs des politiques publiques – nationales, régionales ou locales – sur le terrain.

Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans une volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse dans le but de parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier en quoi et comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il permettra d'apprécier dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permettra de catégoriser les quartiers de gares du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou au contraire en fonction de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribuera à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constituera une aide à la décision.

Les partenaires

La **Société du Grand Paris (SGP)** a souhaité donner suite aux recommandations de son comité stratégique, et particulièrement du groupe de travail chargé de l'environnement des gares, en prenant l'initiative de la création de l'observatoire des quartiers de gare, validée lors de la session de décembre 2013. Pour la SGP, l'observatoire est le moyen de disposer d'un diagnostic partagé sur chaque quartier et d'éléments comparatifs permettant de mieux insérer la gare dans son environnement.

Parallèlement, à la demande du préfet de Région et afin de pouvoir mesurer l'évolution des quartiers de gare, de rendre compte de la mise en œuvre des politiques publiques aux ministres concernés, la **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)** avait engagé l'élaboration d'un observatoire et développé des outils qu'elle se propose de mettre à disposition pour construire cet observatoire partenarial.

L'**Atelier parisien d'urbanisme (Apur)** qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

La méthode

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est déroulée en deux temps : **une première phase de préfiguration en 2013** sur un nombre limité de gares pour définir le contenu de l'observatoire **et une généralisation de la démarche** à l'ensemble des gares en 2014 et 2015.

L'observation des quartiers de gare est conduite à deux échelles :

- **Volet 1 : Analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare** test qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

Les indicateurs

Les indicateurs ont été sélectionnés pour suivre les évolutions portant sur 6 grandes thématiques :

- 1 – **Les densités** dans les quartiers, ce qui permet d'apprécier le niveau de mixité fonctionnelle.
- 2 – **Les centralités**, leur nature locale, métropolitaine avant et après l'arrivée de la gare.
- 3 – **Le cadre urbain** et paysager des quartiers.
- 4 – **Les évolutions démographiques**, familiales et sociales. Qui habite le quartier ?
- 5 – **La mobilité**, l'évolution des modes de déplacements et les espaces publics aux abords des gares.
- 6 – **Les dynamiques de construction** et les projets urbains dans ces quartiers.

L'observatoire est ainsi :

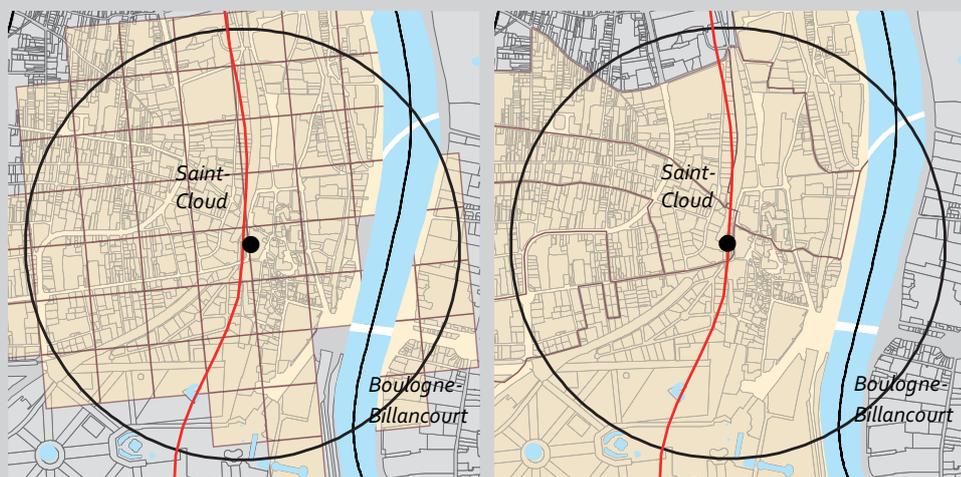
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

Le quartier de gare RGPE ou périmètre d'étude retenu dans chaque monographie correspond au territoire compris dans un rayon de **800 m** autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à **10 minutes à pied**. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 m autour de la gare.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur deux communes (Saint-Cloud et Boulogne-Billancourt), seule la commune de Saint-Cloud 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 GARE RGPE DE SAINT-CLOUD



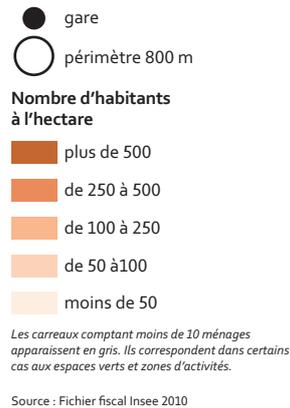
Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m * Découpage du quartier à l'IRIS

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

1. Un quartier de faible densité

Environ 12 600 personnes résident dans le périmètre de 800 m autour de la future gare RGPE de Saint-Cloud, soit une densité de population faible de moins de 30 habitants à l'hectare. Cela correspond à la densité brute (c'est-à-dire au nombre d'habitants rapporté à la surface du périmètre d'étude y compris celle correspondant au Parc de Saint-Cloud et à la Seine). La densité nette est plus élevée, elle atteint 46 hab. à l'ha. C'est une densité de population supérieure à celle de la commune de Saint-Cloud (39 habitants à l'ha), mais inférieure à celle observée en petite couronne (67 habitants à l'ha). De même la densité d'emplois dans le quartier de gare est faible (23 emplois à l'hectare contre 31 en petite couronne – calcul de densité brut, soit 37 emplois à l'ha en densité nette). Cela se traduit par un taux d'emploi favorable (1,60 contre 0,91 en petite couronne). Dans le centre ancien de Saint-Cloud et dans le secteur d'habitat collectif qui se trouve à Boulogne-Billancourt, les densités de populations sont légèrement plus élevées que dans le reste du quartier de gare.

Densité de population

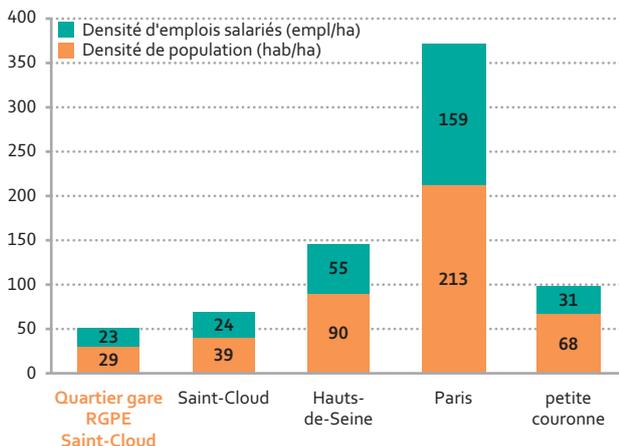


Population et emplois dans le quartier de gare de Saint-Cloud

Quartier gare RGPE Saint-Cloud	Population	Emplois
Quartier	12 613	13 437
2 km	96 735	80 159
4 km	378 538	249 852

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

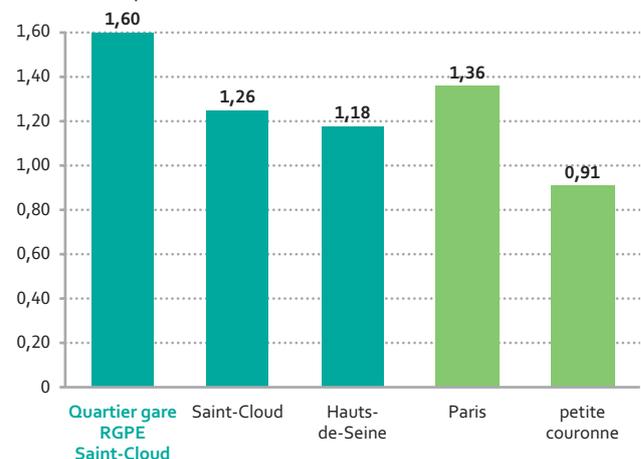
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

Taux d'emploi

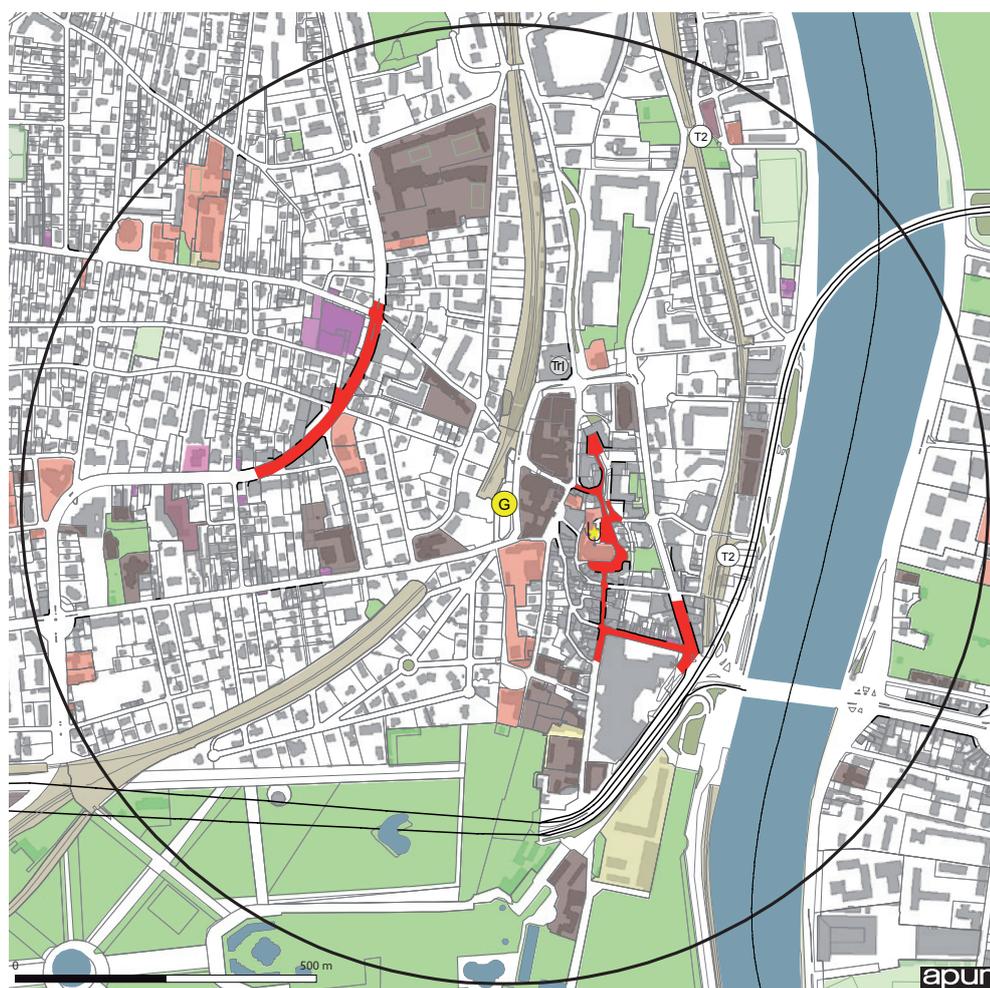
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

2. Un centre ancien

Construit sur une colline, le centre-ville de Saint-Cloud, constitué autour de l'église Saint-Cloud et de la mairie, se situe au cœur du périmètre d'étude et en constitue la principale centralité. Sur les hauteurs de Saint-Cloud, le boulevard de la République héberge, sur l'une de ses séquences, une autre centralité locale forte. Le centre-ville de Saint-Cloud est aujourd'hui desservi par le Transilien qui le traverse du nord au sud le long d'une ligne de crête. La gare actuelle du Transilien, qui sera reliée à celle du RGPE, est localisée juste au-dessus du centre et fait face au centre hospitalier René Huguenin. Le tramway T2, qui lui longe le lit de la Seine, dessert aussi le quartier grâce à 2 gares dont l'une se trouve en contrebas du centre ancien, sous l'emprise aérienne de l'A13, et l'autre se trouve en limite nord du quartier. Le terminus de la ligne 10 du métro se trouve en dehors du quartier de gare, à Boulogne-Billancourt à l'est, juste avant le Pont de Saint-Cloud.



Source : Apur avril 2015



Rue d'Orléans, Saint-Cloud



Centre hospitalier des Quatre Villes, Saint-Cloud

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier à dominante résidentielle

Le périmètre de 800 m autour de la future gare RGPE de Saint-Cloud est essentiellement résidentiel. Le tissu continu et dense du centre ancien accueille la majeure partie des commerces de quartier, situé au rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation. À l'est de la voie ferrée, à flanc de coteau et sur la rive boulonnaise de larges parcelles d'habitat collectif discontinu composent le paysage. Le front bâti des bords de Seine, enserré entre l'emprise ferroviaire du tramway et le tracé aérien de l'A13 concentre l'essentiel de l'activité tertiaire du quartier. À l'ouest, le tissu pavillonnaire s'étend sur les hauteurs de la ville. Les pentes plus douces offrent de superbes belvédères, occupées par des parcelles et des villas de plus en plus vastes à mesure que l'on se rapproche du parc. L'avenue de la République et la rue Gounod, axes structurants des hauts de Saint-Cloud, desservent les principaux équipements de quartiers et de larges parcelles plantées d'habitations collectives.

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

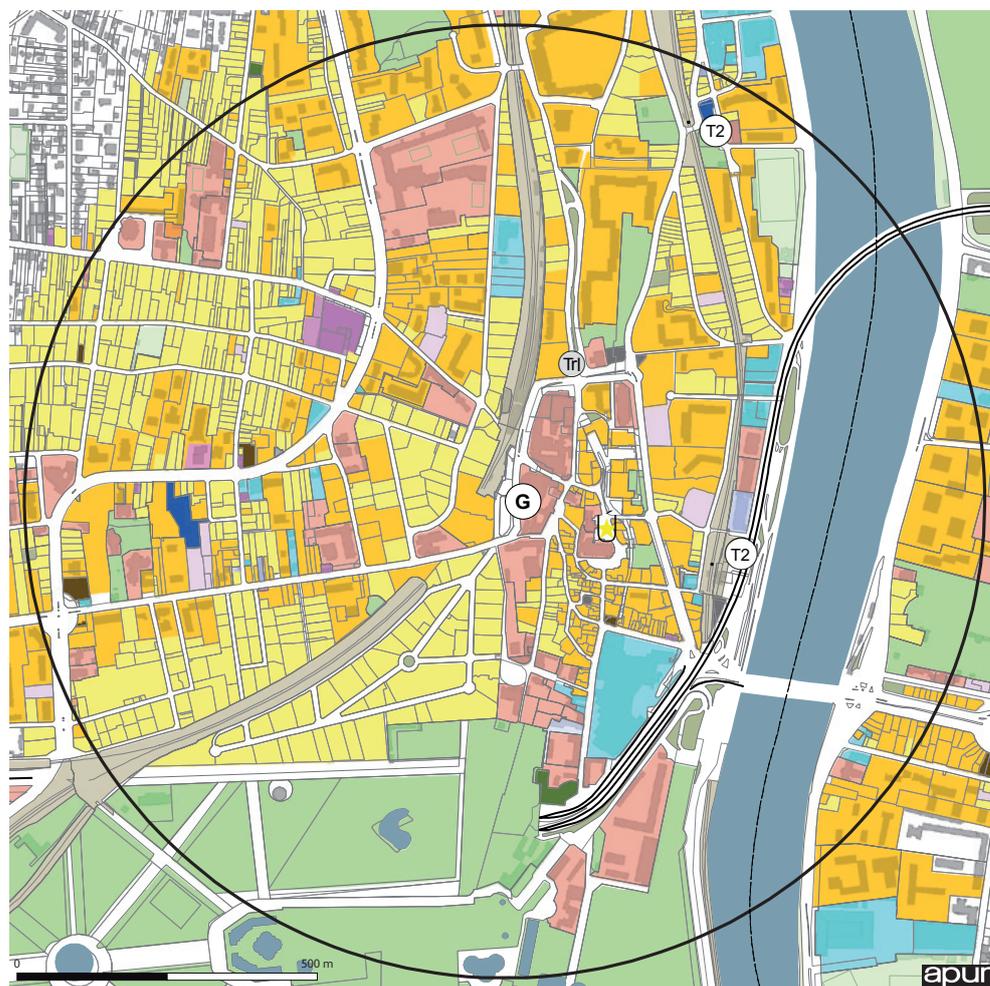
- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

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 avril 2015



Rue Preschez, Saint-Cloud



Bureaux de la Colline, Saint-Cloud

3.2. Aux abords immédiats de la gare, une majorité de bâtiments de plus de 15 mètres

Le périmètre d'étude comporte une grande majorité de surfaces bâties appartenant à des édifices de moins de 15 m de hauteur (76 %), surtout dans la moitié ouest du quartier. Les hauteurs de bâti les plus élevées correspondent principalement aux constructions du centre de Saint-Cloud, comme les Bureaux de la Colline ou les immeubles du sud du « quartier des coteaux » dépassant souvent les 25 m de hauteur.

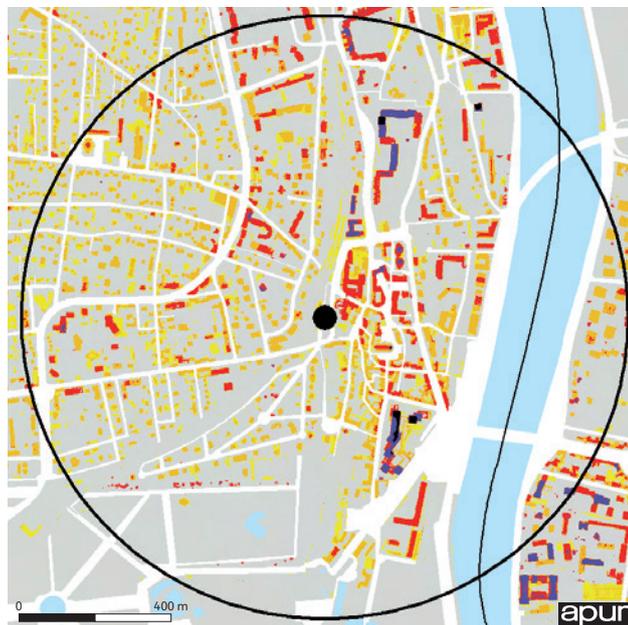
Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare RGPE de Saint-Cloud



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

3.3. Des densités bâties élevées dans le centre ancien

Les densités bâties dans le périmètre d'étude sont liées à l'importance du tissu pavillonnaire. Le centre-ville de Saint-Cloud se distingue du reste du périmètre d'étude par des densités bâties plus élevées comprises entre 2 et 3, tout comme les grands ensembles d'habitat collectifs au sud des bords de Seine coté Boulogne-Billancourt. Une part importante du quartier est non bâtie, occupée par le Parc de Saint-Cloud, la Seine ou le parc du musée Albert Kahn.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

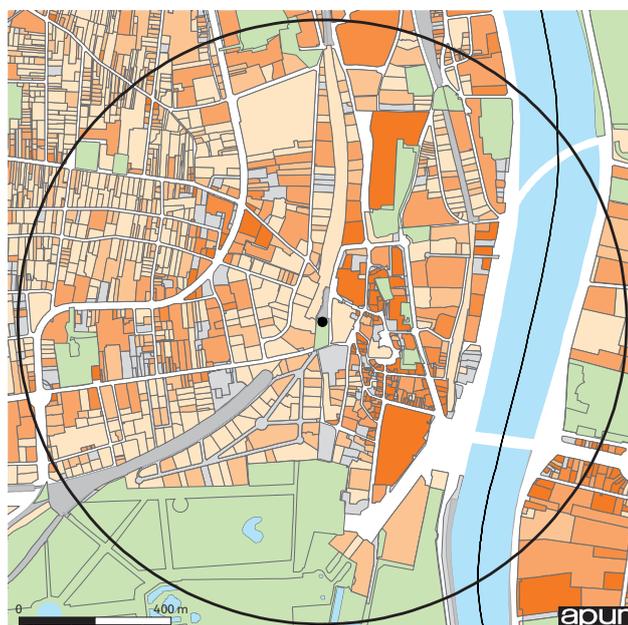
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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. Des tissus hétérogènes

À l'ouest, le quartier est composé pour une part d'immeubles d'habitat collectif et en s'éloignant de la gare de pavillons et de villas aux dimensions parfois imposantes, structuré par le boulevard de la République et une trame viaire bien développée et parfois fermée (parc de Montretout par exemple). À l'est, à flanc de coteau se trouve principalement un bâti d'habitat collectif suivant la trame du noyau historique ou en plan libre au milieu d'espaces verts.



Rue Royale, Saint-Cloud



Rue de Crillon, Saint-Cloud



Rue de la Libération, Saint-Cloud



Centre-ville, Saint-Cloud, vu depuis Boulogne-B.

3.5. Structure de la propriété foncière

En dehors des espaces verts et des voies ferrées, dans le périmètre de 800 m autour de la future gare RGPE de Saint-Cloud le foncier appartient en très grande majorité à des propriétaires privés. Plusieurs grandes parcelles publiques forment cependant les abords immédiats de la gare Saint-Cloud. Quelques vastes parcelles appartenant aux villes ou aux bailleurs sociaux viennent aussi compléter ce tableau de la propriété foncière.

Propriété foncière

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

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



3.6. Au cœur du centre historique de Saint-Cloud

Le périmètre de 800 m autour de la future gare RGPE de Saint-Cloud comprend plusieurs secteurs déjà plus ou moins urbanisés avant 1949 : le centre historique de Saint-Cloud sur le coteau à l'est de la gare, le parc de Montretout (milieu du XIX^e siècle), le plateau de Montretout, le secteur Pasteur-Magenta. Entre 1949 et 1975, le quartier s'est développé sur le coteau avec plusieurs résidences de logements collectifs comme entre les deux voies ferrées (la Résidence du Béarn dont la construction débuta en 1967 par exemple), l'ensemble de bureaux de la Colline (début des années 1970) ou encore le collège Émile Verhaeren ou le lycée Alexandre Dumas. Puis à partir de 1976, l'A13 s'est posée entre la Seine et la ville et le centre-ville s'est massivement rénové dans les années 1980. Depuis 2000, des opérations ont eu lieu de manière diffuse dans le quartier.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

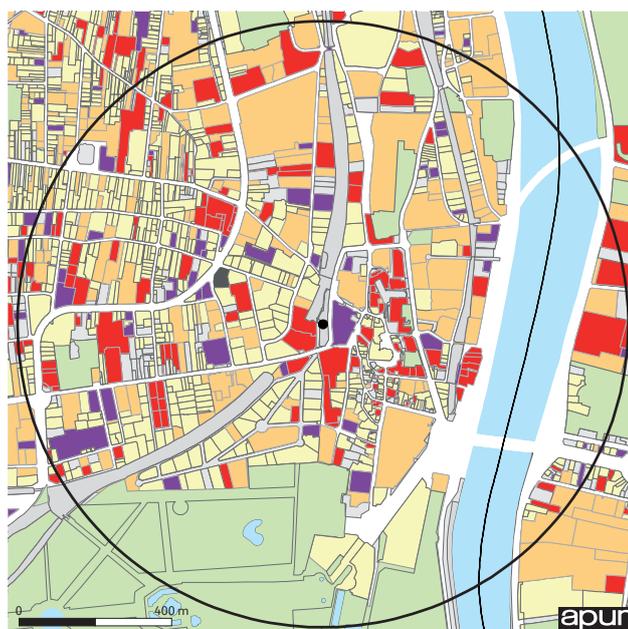
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

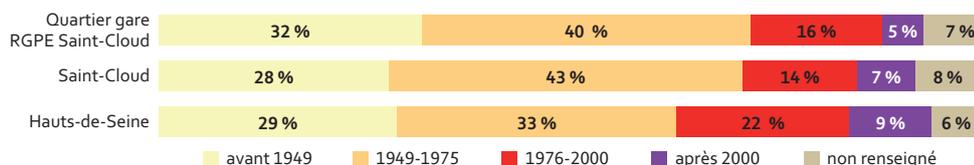
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

Source : DGFI 01/01/2013
 Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFI (au 01/01/2013)

3.7. Un cadre végétal exceptionnel

Le périmètre de 800 m autour de la future gare RGPE de Saint-Cloud possède un cadre végétal exceptionnel (45 % de couvert végétal dans le quartier), qui constitue le « poumon vert » du SCOT du Val-de-Seine. On y trouve le remarquable parc de Saint-Cloud en marge sud du quartier, mais surtout de nombreux jardins au sein des parcelles d'habitat individuel autant que collectif. Des parcs publics plus modestes à flanc de coteau et donnant vue sur Paris viennent agrémenter le centre (jardin des Gatines, les squares Sainte-Clotilde et Gounod), et à l'ouest le jardin des Avelines.

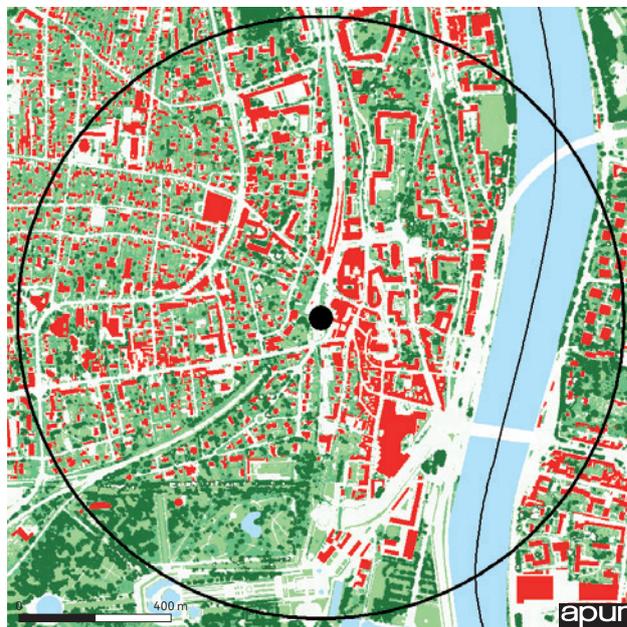
Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

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

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



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

- gare
- périmètre 800m

Espaces privés

Hauteurs de la végétation

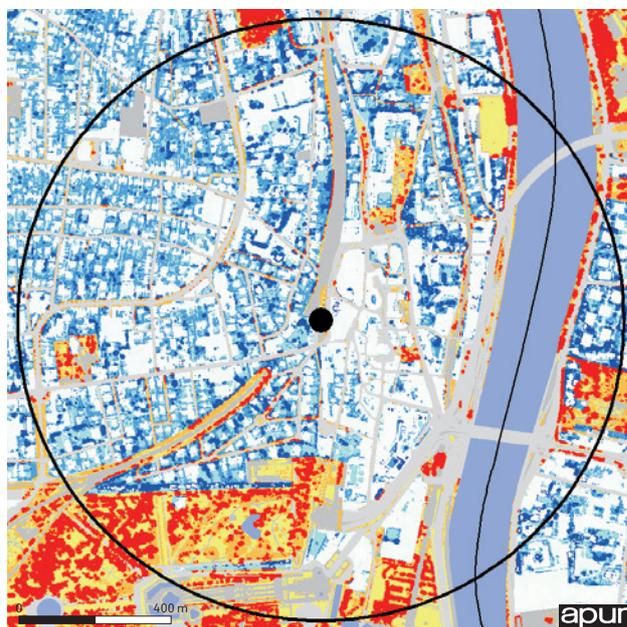
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

Domaine public

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

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

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



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

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur dans les secteurs plus minéraux du périmètre d'étude, tels que le secteur central ou autour de l'A13 vers le Parc de Saint-Cloud. À l'inverse, les espaces très végétalisés comme le parc de Saint-Cloud ou le parc de Montretout, de même que la Seine, jouent un rôle de régulateur thermique à l'échelle du quartier. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés et parfois anciens comme par exemple dans le secteur central et plus généralement sur les bas cotéaux et ponctuellement dans la moitié ouest du quartier.

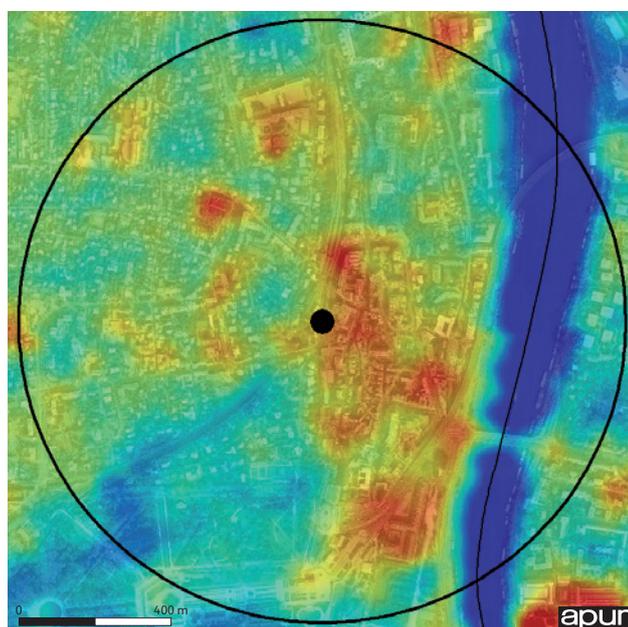
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que d'autres technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier.

Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les bâtiments possédant une vaste toiture plate ou bien orientée, tels que les grands immeubles de bureau ou de logements ou même le centre commercial Monoprix présentent un potentiel non négligeable, de

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



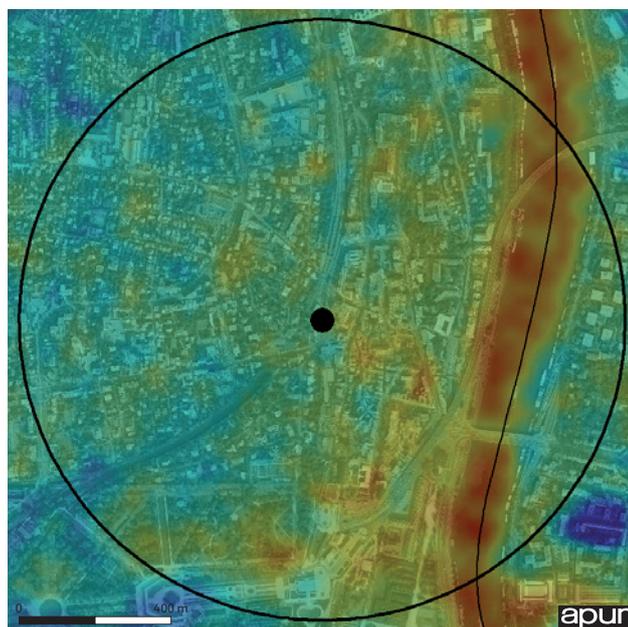
Source : LANDSAT - 2010



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



Source : LANDSAT - 2012



même que les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les pavillons, qui peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition. Ces derniers sont d'ailleurs nombreux dans le quartier.

Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour des parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le périmètre d'étude, les parcelles identifiées sont nombreuses et concernent quasiment l'ensemble des parcelles accueillant des pavillons, grâce notamment à la taille du jardin.

Des ensembles de logements collectifs du quartier parmi lesquels la Résidence du Béarn ou celle de l'avenue Eugénie par exemple, sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %.

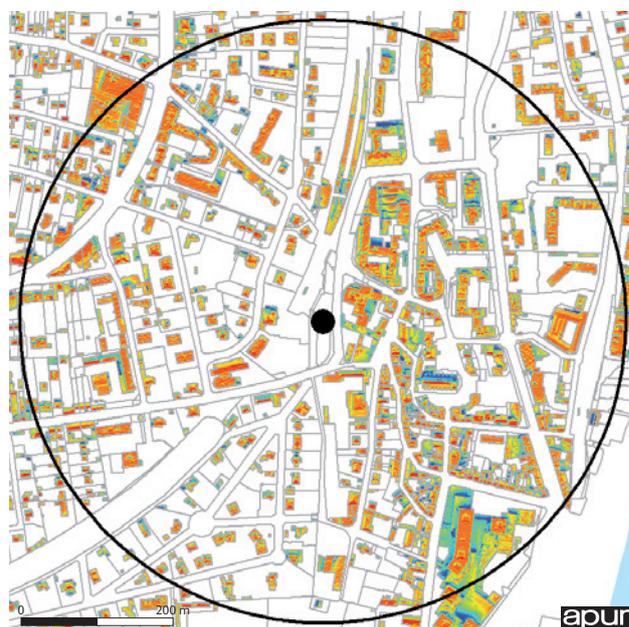
Le réseau d'eaux usées du SIAPP s'étend jusqu'au centre-ville de Saint-Cloud en passant le long de la Seine par le domaine de Saint-Cloud et à proximité des Bureaux de la Colline. Un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié dans un rayon de 200 m autour de celui-ci (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée) et qui pourrait bénéficier aux bâtiments situés dans ce rayon (en jaune pâle), en alimentant leur système de chauffage central.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



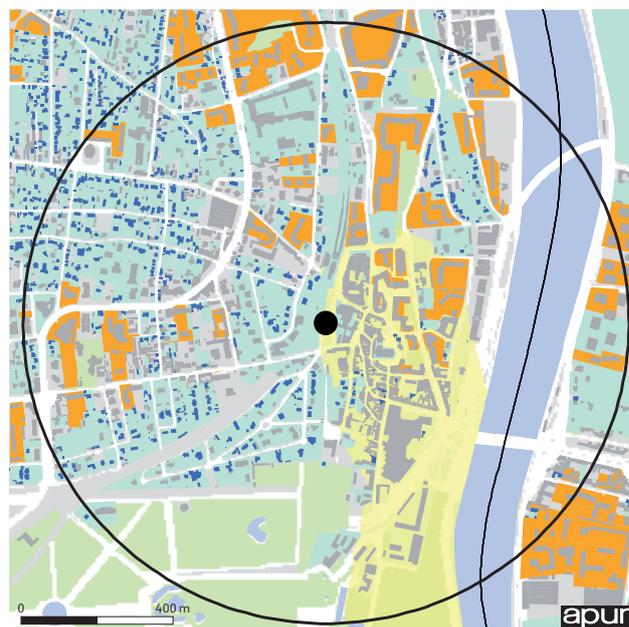
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

- gare
- périmètre 800 m
- parcelles potentiellement éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau SIAAP (300 m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200 m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

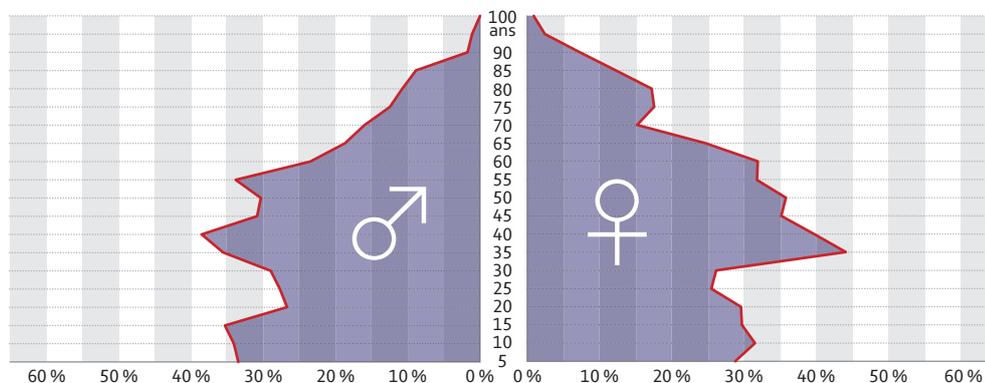
4.1. Un quartier stable sur le plan démographique

Le périmètre de 800 m autour de la future gare RGPE de Saint-Cloud compte 12 500 habitants et a peu évolué entre 1999 et 2010 (+ 4 % contre + 10 % en petite couronne). Dans le quartier de gare, comme dans la commune de Saint-Cloud, les jeunes de moins de 18 ans sont un peu moins présents que dans le reste du département et de la petite couronne. À l'inverse les personnes âgées de 65 ans ou plus y sont plus nombreuses en proportion. Parmi les 13 500 actifs qui résident dans le quartier de gare de Saint-Cloud la moitié occupe un emploi de cadres, ce qui est sensiblement plus que leur poids dans le reste du département et de la petite couronne. Le taux de chômage est bas (7 %) parmi les actifs du quartier.

	Quartier gare Saint-Cloud	Saint-Cloud	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	12 613	28 883	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 3,5 %	+ 3,7 %	+ 10,7 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %
Part des moins de 18 ans (2010)	22,7 %	24,3 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	16,4 %	16,0 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2011)	13 437	29 204	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2011)	50,8 %	52,5 %	36,3 %	43,1 %	24,7 %
Employés et ouvriers (2011)	22,7 %	20,5 %	33,9 %	28,4 %	45,3 %
Taux d'emploi (2011)	1,60	1,26	1,18	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	9,9 %	8,6 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage (2011)	7,0 %	6,9 %	10,2 %	11,4 %	13,1 %

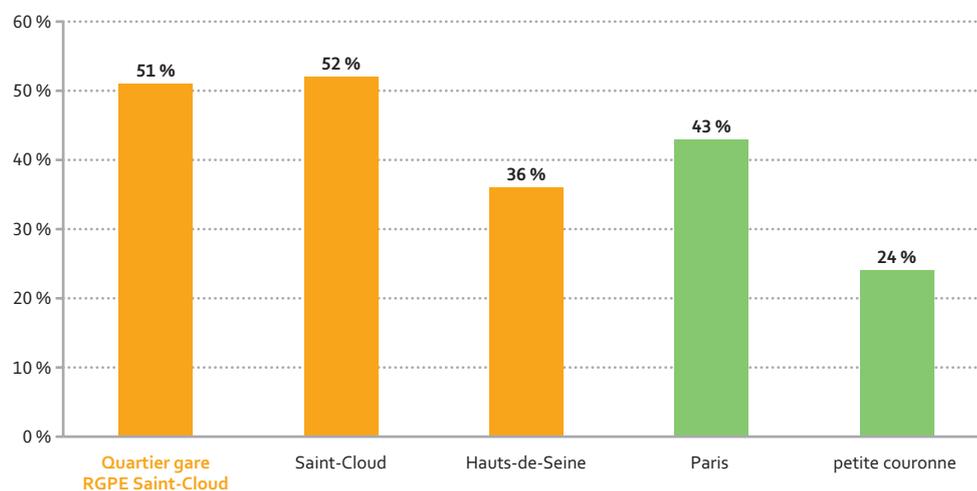
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare RGPE de Saint-Cloud (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

Part des cadres dans la population active

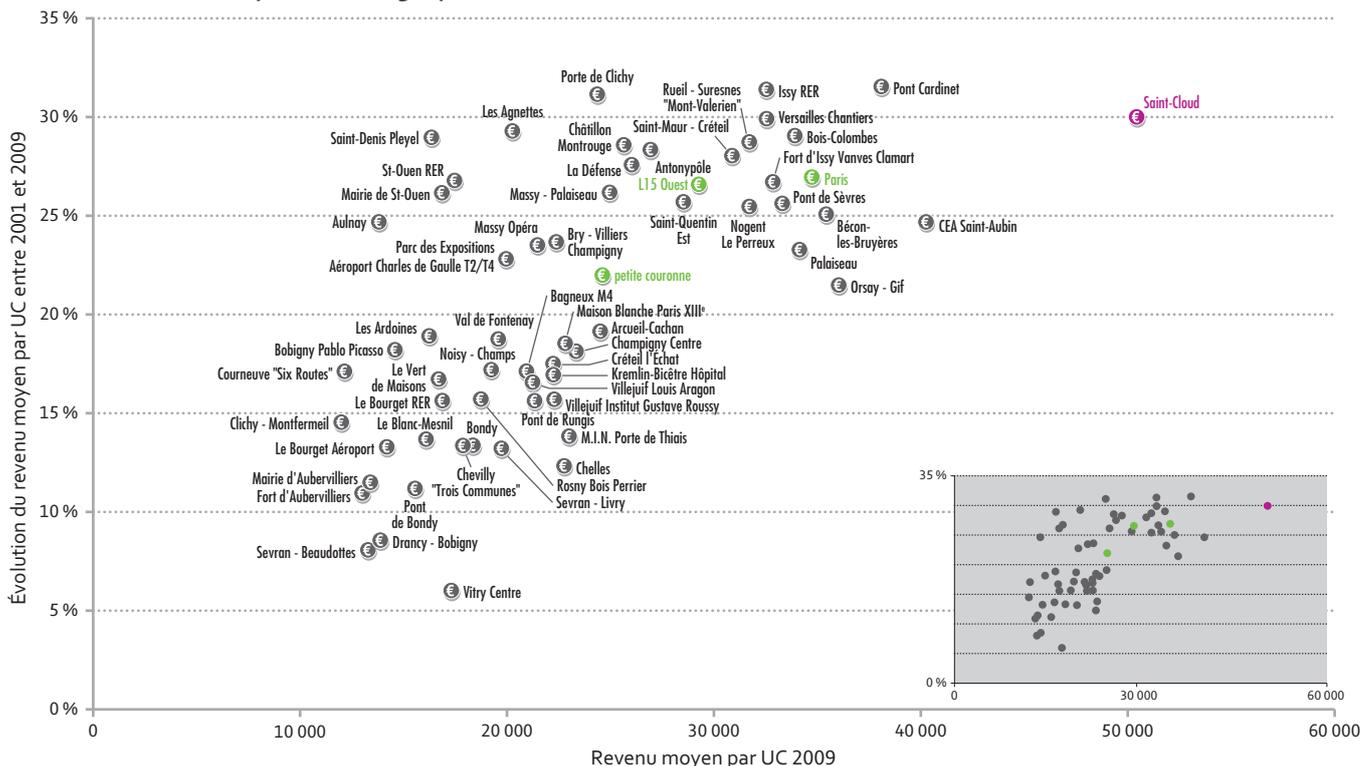


Source : Insee Recensement 2011

4.2. Des ménages aux revenus élevés et en progression

Parmi l'ensemble des quartiers de gare du RGPE, c'est dans le quartier RGPE de Saint-Cloud que les ménages ont le revenu moyen le plus élevé. Le revenu moyen des ménages par an et par unité de consommation dépasse 50 000 €, notamment en raison de la présence dans le périmètre d'étude de ménages fortunés. C'est presque le double du revenu moyen des ménages de la petite couronne (24 688 €) et légèrement plus que celui de l'ensemble de la commune de Saint-Cloud (48 291 €). Entre 2001 et 2009 le revenu des ménages du quartier et de la commune de Saint-Cloud a fortement progressé (+ 30 % dans le quartier de gare et +27 % dans la commune). 10 % seulement des ménages résidant dans le quartier de gare ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est deux fois moins qu'en petite couronne.

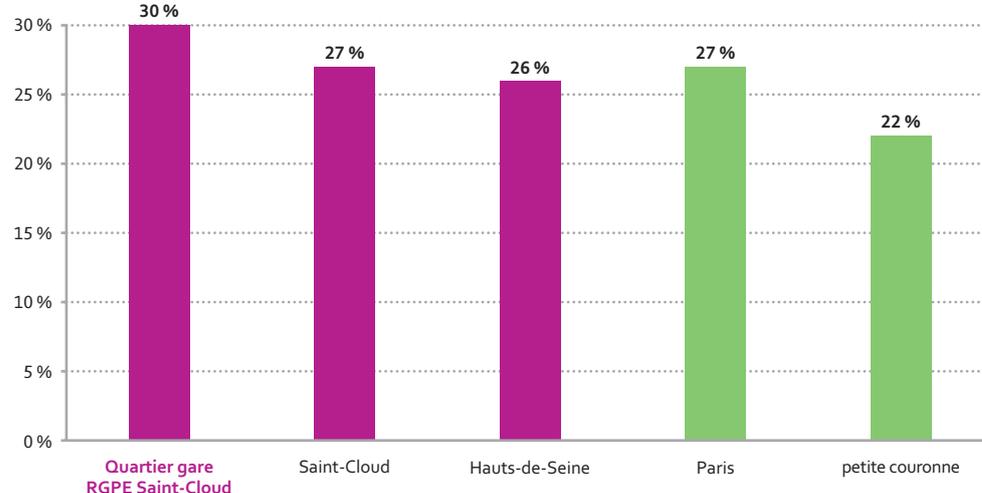
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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 : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Les IRIS ayant été modifiés entre 2001 et 2009, il n'a pas été possible de calculer l'évolution de revenus pour le quartier de gare de Nanterre La Boule et Nanterre La Folie. Calcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

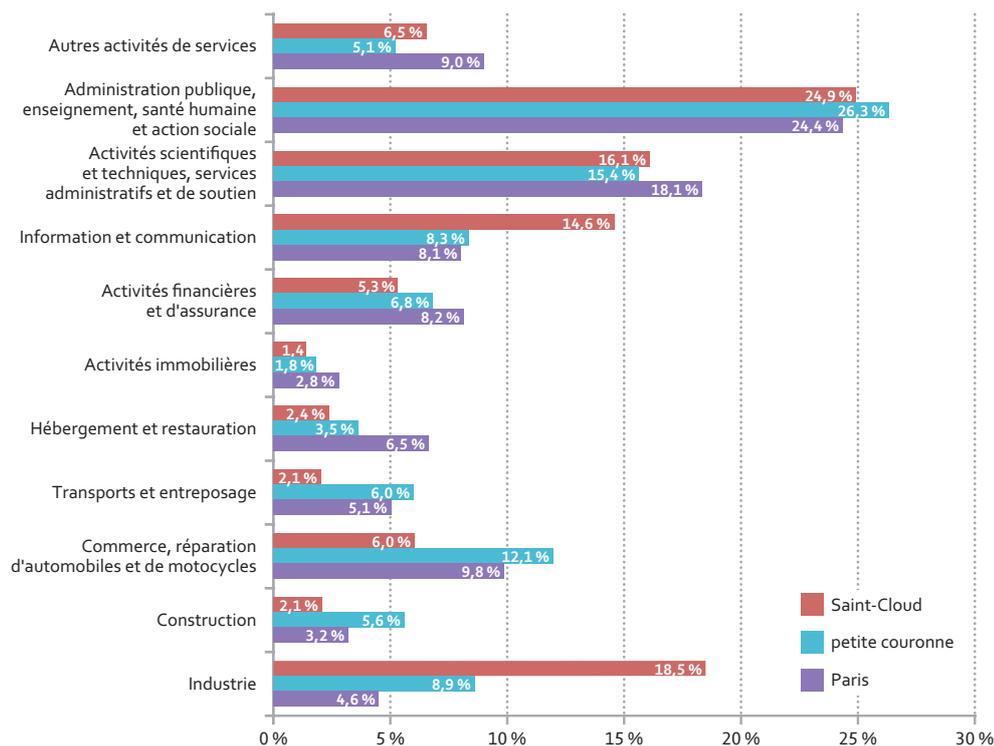


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Le poids important du secteur de l'industrie à Saint-Cloud

Si le secteur de l'administration, enseignement et santé comprend un quart des emplois dans la commune de Saint-Cloud, celui de l'industrie apparaît très important (18 % des emplois salariés), en raison notamment de la présence de Dassault Aviation sur le territoire. Les activités scientifiques et techniques comptent ensuite pour 16 % des emplois et le secteur de l'information et de la communication pour 15 %. Dans le périmètre d'étude, on soulignera la présence plus importante des emplois tertiaires en lien avec les bureaux de la Colline ainsi que des services administratifs de la ville de Saint-Cloud ainsi que de l'important Centre Hospitalier des Quatre Villes comme principaux employeurs.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de Saint-Cloud

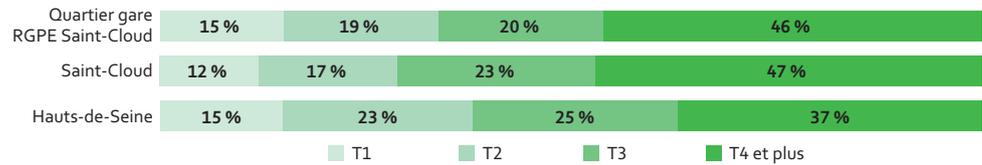


Source : Insee Recensement 2011

4.4. Une moitié de grands logements et de propriétaires occupants

Le périmètre de 800 m autour de la future gare de Saint-Cloud compte 6 600 logements qui se répartissent entre une petite moitié de grands logements (46 % de T4 et plus), un tiers de petits logements (T1 + T2) et un dernier quart de T3. À l'image du parc de logements de la commune de Saint-Cloud et des Hauts-de-Seine, dans le quartier 9 logements sur 10 appartiennent à des ensembles d'habitat collectifs. La part des ménages du périmètre d'étude qui sont propriétaires du logement qu'ils occupent est élevée : 52 %, soit 10 points de plus que dans les Hauts-de-Seine en moyenne. 12 % des ménages sont locataires d'un logement social.

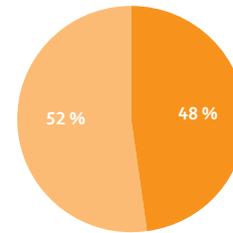
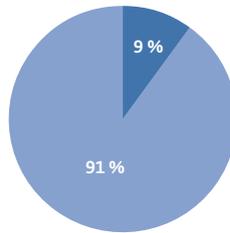
Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFiP (au 01/01/2013)

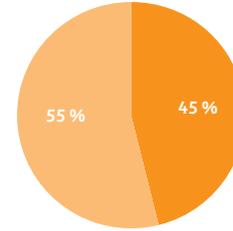
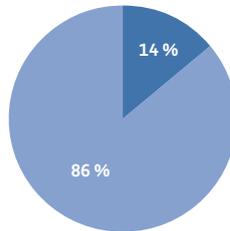
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

Quartier gare RGPE Saint-Cloud

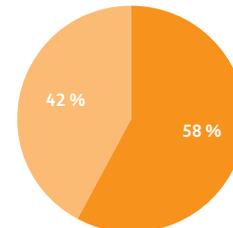
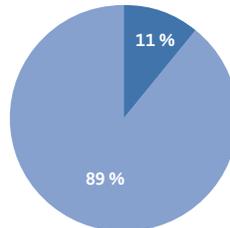


- logement collectif
- logement individuel
- propriétaires
- locataires

Saint-Cloud



Hauts-de-Seine

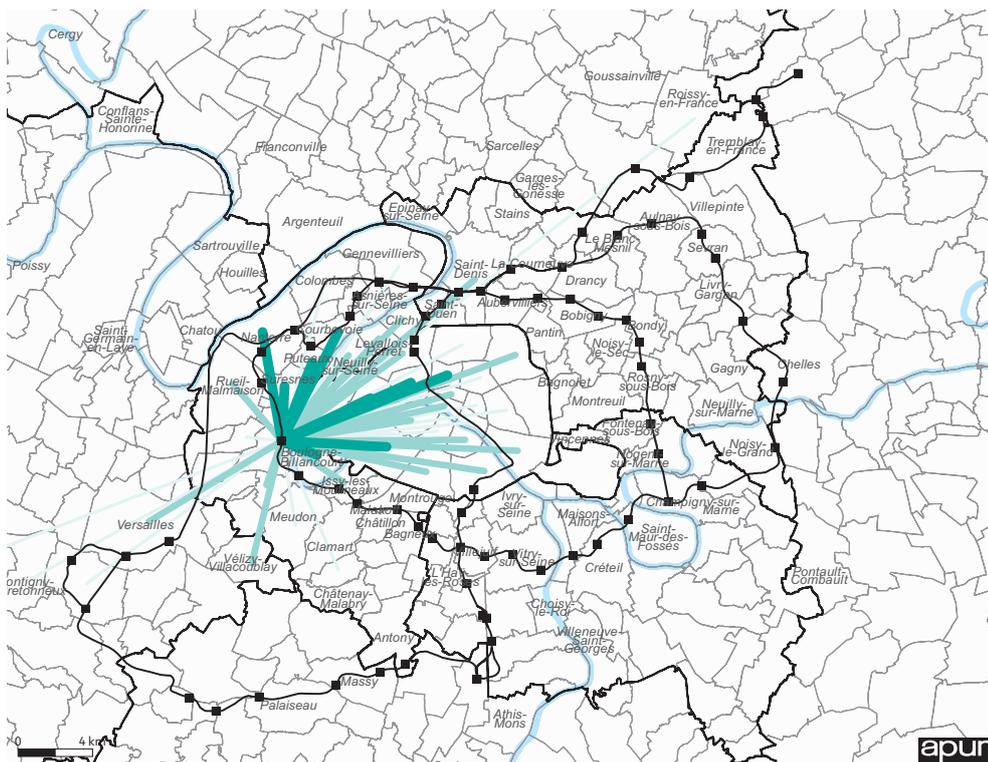


Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. À Saint-Cloud, des déplacements domicile-travail concentrés sur l'ouest de la métropole

Si près d'un actif sur 4 réside et travaille à Saint-Cloud (23,4 %), les oursins mettent en évidence que les autres actifs se rendent principalement à Paris, Boulogne-Billancourt ou dans les communes du bassin d'emplois de la Défense pour y travailler. En lien avec le taux d'emploi élevé de la commune (1,26), l'oursin montrant les communes d'origine des actifs venant travailler à Saint-Cloud révèle également une relative proximité, ces dernières, outre Paris, étant concentrées principalement dans l'ouest parisien. On citera par exemple Rueil-Malmaison, Nanterre, Garches ou Boulogne-Billancourt.



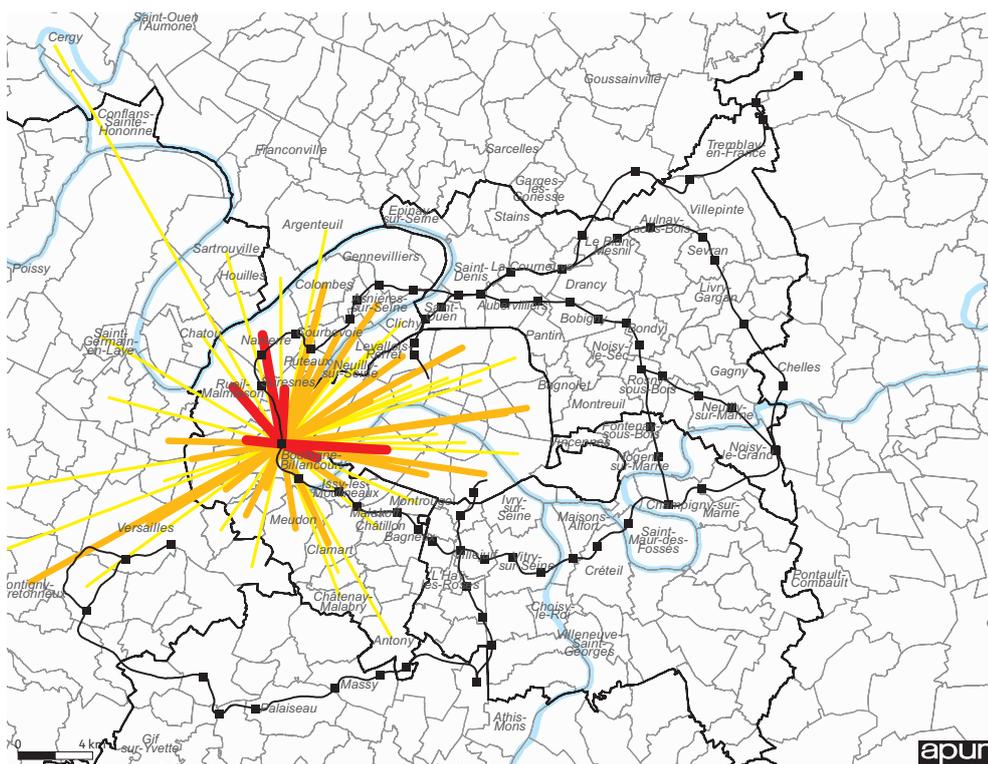
Où travaillent les actifs habitant à Saint-Cloud

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee Recensement 2011



Où habitent les actifs travaillant à Saint-Cloud

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee Recensement 2011

3 114 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Saint-Cloud. Ils représentent **23,4 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité métropolitaine améliorée au sud et au nord-est

Le quartier de gare RGPE de Saint-Cloud dispose actuellement d'une double desserte en transports lourds avec le Transilien L et U à l'endroit de la future gare RGPE et le tramway en bas du coteau. Aussi, l'accessibilité à la métropole depuis l'endroit de la future gare et via un trajet en transports en commun de 45 minutes est étendue actuellement à l'ouest de la métropole et au-delà, ainsi qu'à Paris et Saint-Denis. À l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du RGPE sera construit, une même durée de trajet en transports en commun permettra d'atteindre le sud de la métropole et une plus grande partie de la Seine-Saint-Denis.

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

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

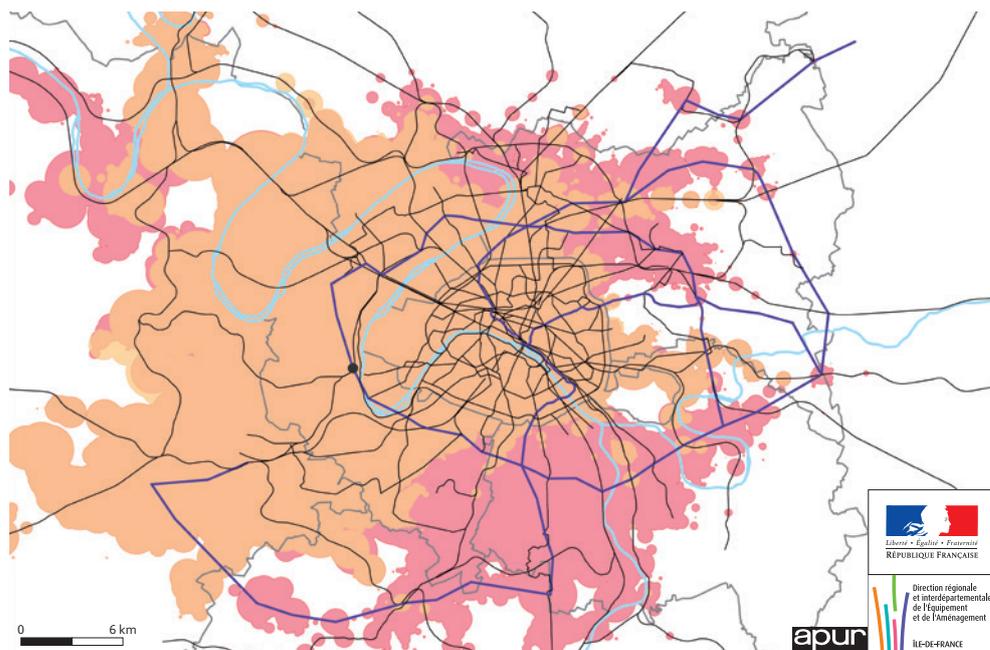
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

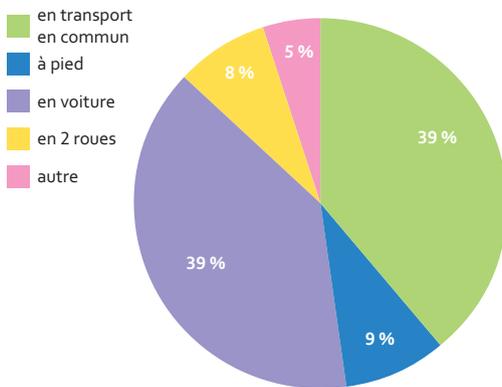
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Saint-Cloud pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
 Territoire : + 47 %
 Emplois : + 27 %



5.3. Un usage de la voiture important pour les actifs du quartier

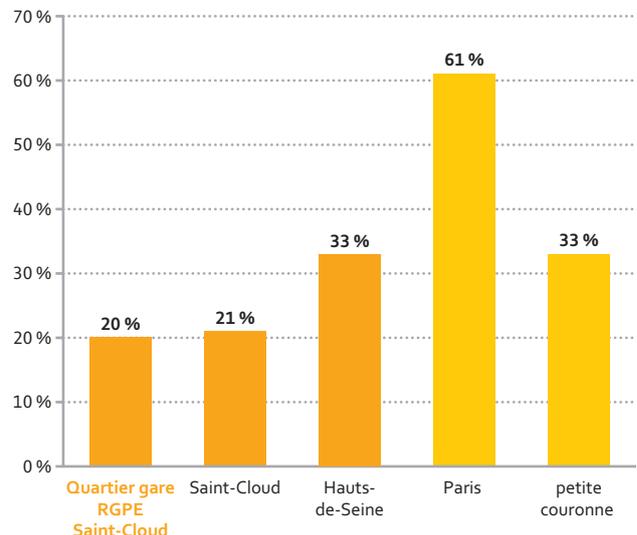
Dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, les actifs dans le périmètre d'étude utilisent la voiture personnelle ou les transports en commun à parts égales mais importantes (39 %). La proportion de ménages sans voiture est très faible dans le quartier de gare RGPE comme à Saint-Cloud (autour de 20 %) : 1 ménage sur 5 alors que dans les Hauts-de-Seine, 1 tiers des ménages ne sont pas équipés de voiture.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

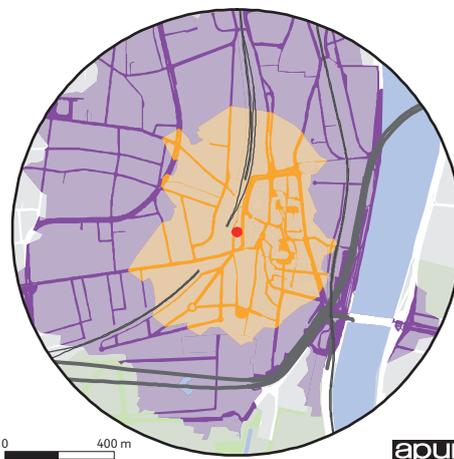
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité malgré des contraintes géographiques et urbaines

En dépit des contraintes liées au relief et aux coupures urbaines générées par les infrastructures ferroviaires et la Seine, le périmètre d'étude présente une bonne accessibilité à la future gare. En effet, la trame viaire existante et les multiples franchissements des coupures (à l'exception de la Seine) permettent d'accéder à la quasi-totalité du quartier depuis la gare via un trajet à pied de 1 000 m maximum (soit 10 à 15 minutes de marche). À noter que les contraintes de relief sont par endroits atténuées grâce à la présence d'escalators.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



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

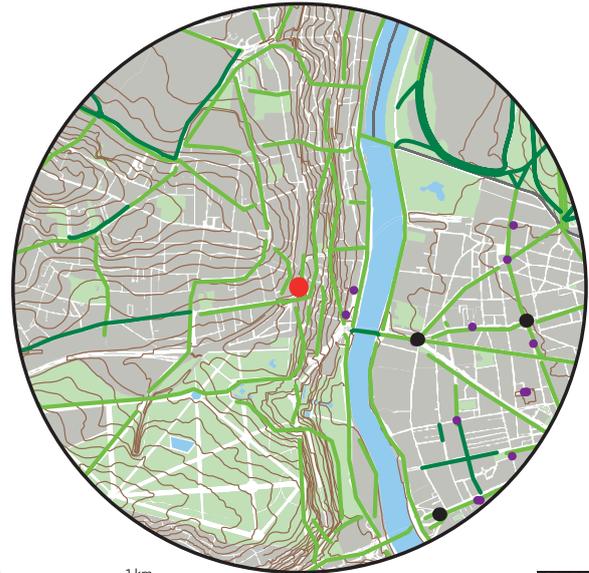
Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10-15 minutes

Dans les 2 km autour de la future gare, le réseau cyclable apparaît assez peu développé, particulièrement aux abords de la gare. Le quartier présente une contrainte importante liée au relief rendant le rabattement difficile, en particulier à l'est de la gare : le coteau est abrupt entre les bords de Seine et l'entrée est de l'actuelle gare Transilien. Dans la moitié ouest du quartier, un aménagement cyclable existe notamment rue Pasteur (Saint-Cloud) et boulevard du Général de Gaulle (Garches) et constitue une amorce pour le rabattement à vélo vers la gare depuis Garches. Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, le réseau de bus apparaît peu fourni en termes de desserte du territoire, en raison notamment des contraintes de relief et la trame viaire induite et du faible nombre de franchissements de la Seine. Néanmoins, les axes principaux et structurants sont desservis par les bus, à des fréquences parfois élevées voire très élevées, comme sur le pont de Saint-Cloud puis rue Dailly et rue Gounod, permettant ici le rabattement à l'actuelle gare Transilien et emplacement de la future gare du RGPE.

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

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

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92 2013



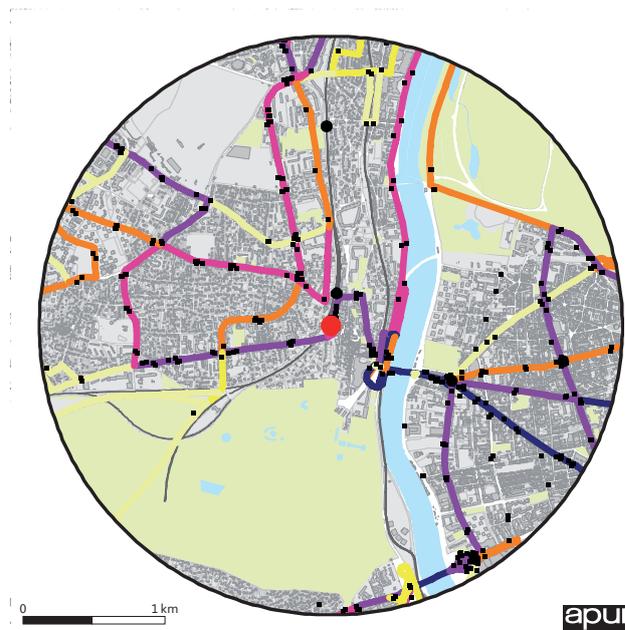
apur

Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens

- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



apur

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

6.1. Un rythme de construction très modéré

De 2000 à 2013 44 logements seulement ont été autorisés en moyenne chaque année dans le périmètre de 800 m autour de la future gare de Saint-Cloud. 2011 constitue un pic en termes de nombre de logements autorisés à la construction, cela tient en grande partie à la construction d'un immeuble de 150 logements situé rue Gounod. Sur l'ensemble de la période les logements sociaux représentent environ 15 % des surfaces créées. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont elles aussi assez peu importantes (37 800 m²). Dans ce quartier à dominante résidentielle, les locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics prédominent, représentant 72 % des surfaces d'activités nouvelles, puis viennent les bureaux (16 %) et les commerces (11 %) et les commerces (11 %) et les commerces (11 %).

Construction (2000-2013)	Quartier gare RGPE Saint-Cloud	Saint-Cloud
Surface de logements autorisés (m ²)	55 130	99 076
dont m ² logements sociaux (en %)	15 %	11 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	44	76
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	54	64
Taux de construction	11 %	9 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	37 800	65 323

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

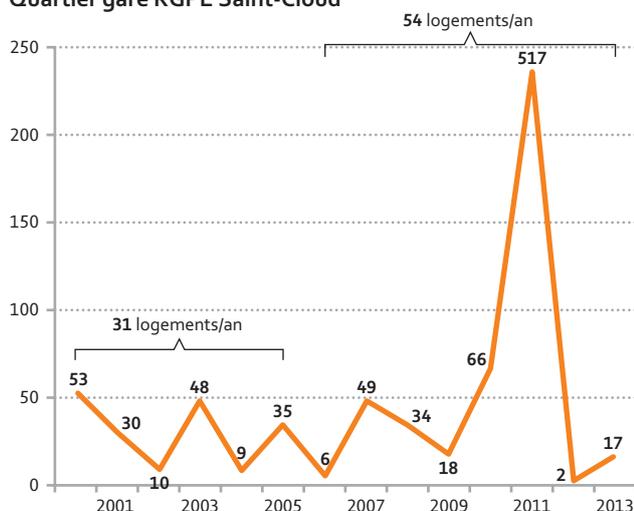
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare RGPE de Saint-Cloud (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

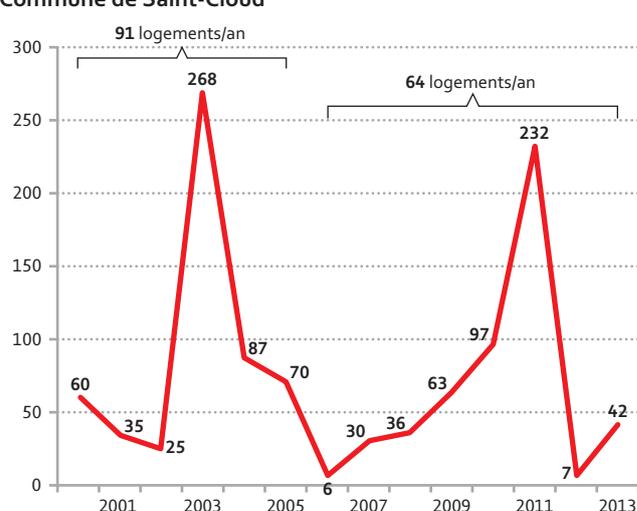
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier gare RGPE Saint-Cloud



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Commune de Saint-Cloud



Source : DRIEA, SITADEL 2015

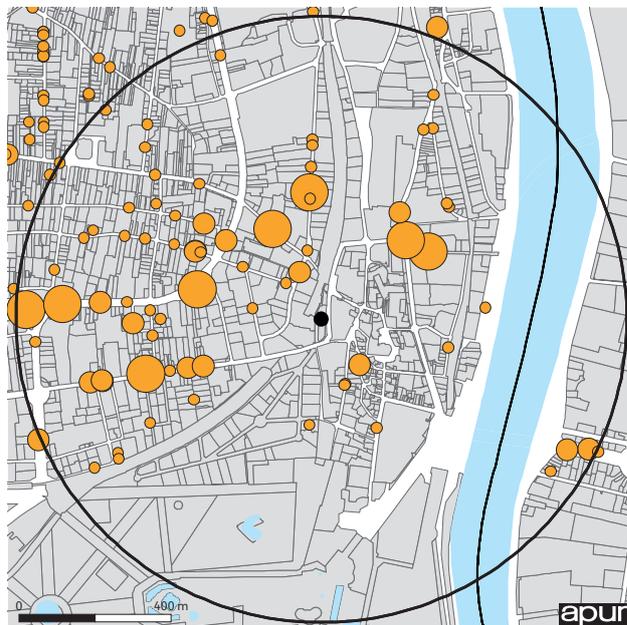
6.2. Un tissu existant en renouvellement

La carte représentant les permis autorisés de 2000 à 2013 pour le logement fait apparaître qu'il y a peu d'opérations de grande taille. Celles-ci sont concentrées principalement le long de 4 axes: boulevard de la République, rue Armengaud, rue Gounod et avenue Eugénie. La plupart des autres permis sont localisés dans les quartiers pavillonnaires: le plus souvent ils autorisent l'extension de pavillons existants. Les surfaces nouvelles d'activités se créent via des opérations de plus de 2000 m². La moitié environ se concentre le long de la Seine.

Logements autorisés (2000-2013)

- gare
 - périmètre 800m
- m² de logements autorisés de 2000 à 2013
- de 1 à 500 m²
 - de 500 à 2 000 m²
 - 2 000 m² et plus

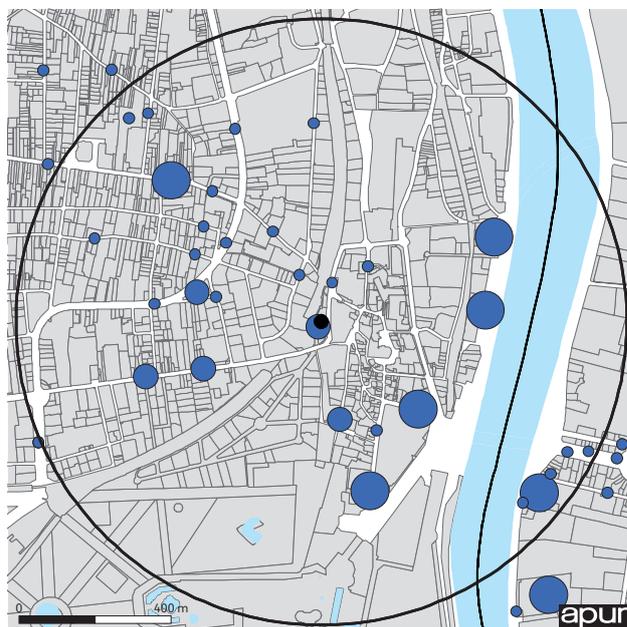
Sources : DRIEA, SITADEL 2015



Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
 - périmètre 800m
- m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013
- de 1 à 500 m²
 - de 500 à 2 000 m²
 - 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

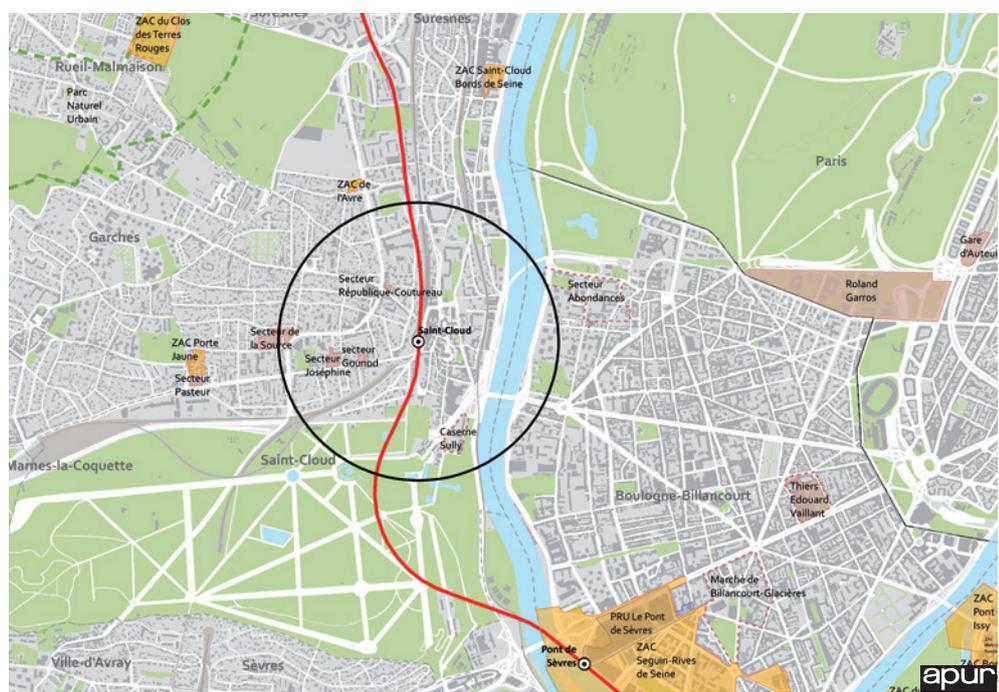


6.3. L'arrivée de la gare du GPE s'associe à une politique de renouvellement urbain et d'amélioration de l'accessibilité

La gare de Saint-Cloud s'inscrit dans un quartier résidentiel à proximité du Centre René Huguenin et du Centre hospitalier des Quatre-villes. Située le long du faisceau des voies de l'actuelle gare Transilien, elle sépare le centre ancien des quartiers Montretout, Coutureau et Pasteur.

La nouvelle gare, implantée en centre-ville, s'insère dans le tissu existant en proposant de multiples accès. Contraint par la topographie, le projet de gare du GPE n'implique pas la construction d'un nouvel édifice. Il s'appuie sur un réseau de passages souterrains, situé sous la place Joffre, dont l'entrée principale s'effectuera depuis le parvis de l'ancienne gare. Un accès permettra de desservir la ville haute depuis la rue de Dailly, en empruntant les escaliers mécaniques et le passage sous les voies du réseau Transilien. Un troisième accès, au croisement de la rue Dailly et la rue Charles Lauer, reliera la ville basse et le centre.

Ce maillage souterrain permettra les correspondances entre la gare du GPE et l'actuelle gare Transilien – lignes L et U, vers Paris, la Défense et les Yvelines. Le lien avec la ligne T2 du tramway et la ligne 10 du métro parisien s'effectuera par liaisons douces, à pieds, en vélo ou en bus grâce à la mise en place du TCSP Val de Seine (transports en commun en site propre) inscrit au SDRIF, à l'horizon 2030.



Secteurs d'aménagement

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

Source : Apur avril 2015

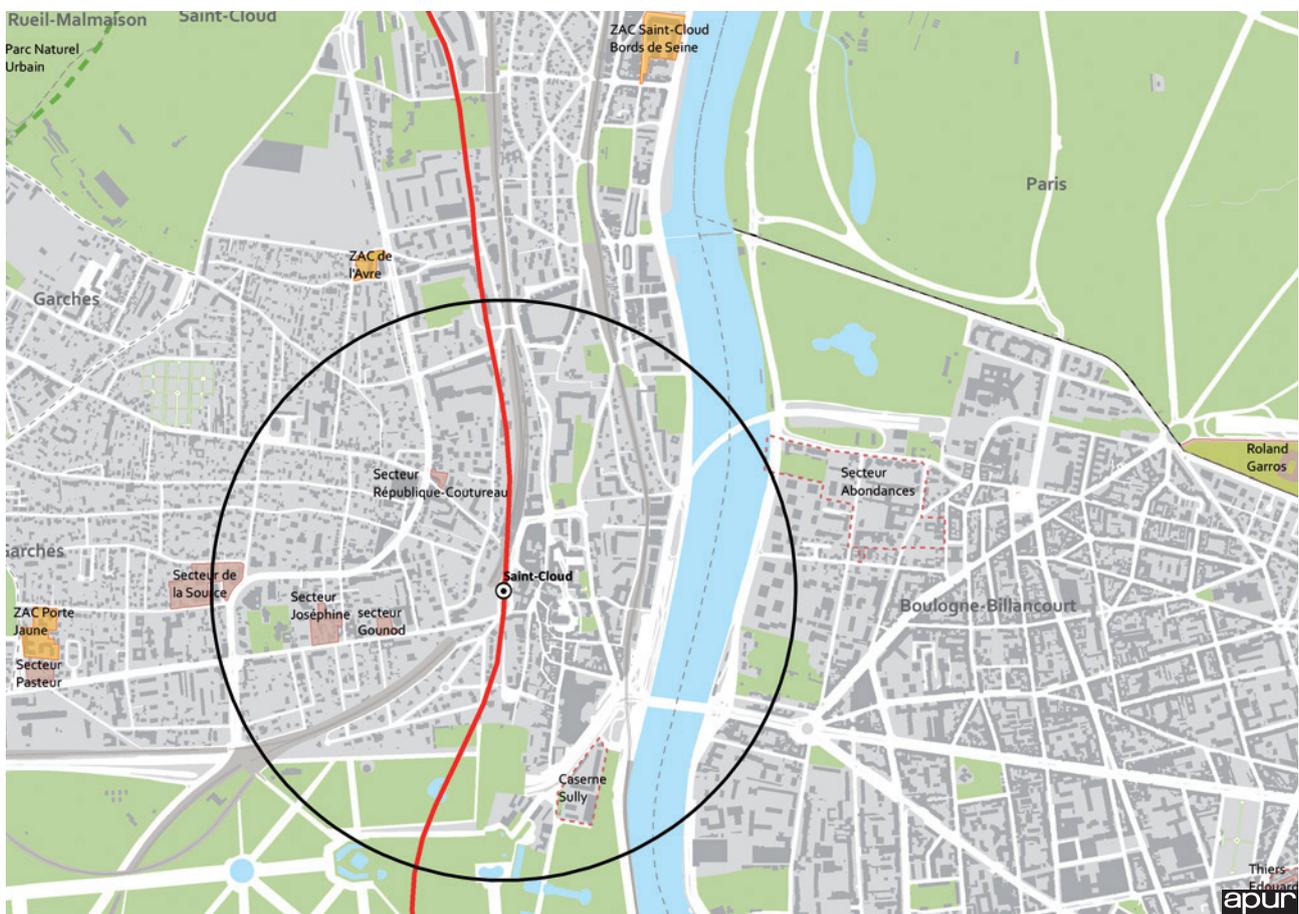
Éléments des opérations d'aménagement

	Secteur de la Source	Secteur Pasteur-Porte Jaune	Secteur Joséphine Gounod
Commune	Saint-Cloud	Saint-Cloud	Saint-Cloud
Date d'achèvement (prévision)			
Nombre de logements (estimation)			
Logement (m ²)	100	100	150
dont logements sociaux (m ²)			
Bureaux (m ²)			
Activités (m ²)			
Équipements (m ²)			
Commerces (m ²)			
Surface totale (m ²)			
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur			
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur			

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

L'amélioration de l'accessibilité de la gare Transilien et de la liaison entre ville haute et ville basse, notamment pour les personnes à mobilité réduite, feront partie intégrante du nouveau projet de gare. En parallèle, un projet de réaménagement de la Place Georges Clémenceau, articulant l'entrée du Domaine du parc de Saint-Cloud, le pont de Saint-Cloud, et l'accès à la ville haute par les rues Dailly et Royale, prévoit la création d'un pôle multimodal. Dans le cadre du projet de la Vallée Rive Gauche de Seine, l'aménagement de la départementale 7 en un boulevard urbain tend à mettre en valeur les berges de la ville basse, en privilégiant les circulations douces.

Au cours des années 2000, la ville de Saint-Cloud engage une politique de modernisation et de renouvellement urbain de certains quartiers, notamment autour de voies structurantes : le boulevard de la République et la rue Pasteur. Le manque de disponibilité foncière a conduit la municipalité à repenser la ville sur elle-même, afin de proposer une offre résidentielle diversifiée, de nouveaux services et l'extension ou la création d'équipements publics. La ville a délimité différents secteurs d'étude, en association avec l'Établissement Foncier des Hauts-de-Seine (EPF 92). Le projet « La Source » prévoit la création de 195 habitations dont 90 logements sociaux, l'extension de l'école maternelle Louis Pasteur et à la réhabilitation de la Poste. Le secteur « Porte Jaune » accueillera de 50 à 100 nouveaux logements, 25 seront créés dans le secteur « République-Coutureau » et les secteurs Joséphine-Gounod en compteront 150 supplémentaires.



Projets d'aménagement et de transport



Sources : Apur 2014, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

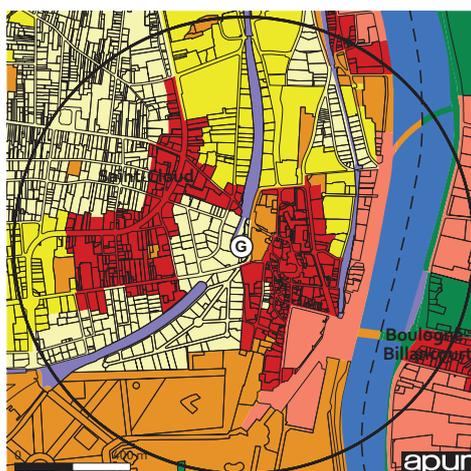
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le périmètre de 800 m autour de la future gare de Saint-Cloud est principalement réglementé par le PLU de Saint-Cloud approuvé le 5 juillet 2012 (en cours de modification). Se dégagent deux secteurs principaux : d'un côté un secteur incluant le centre-ville, les bords de Seine et une zone le long du boulevard de la République et des rues Alexandre Coutureau et Gounod pour lequel une certaine densité et mixité sont permises, de l'autre, une zone moins dense et plus ou moins élevée selon qu'il s'agisse d'une zone pavillonnaire ou de collectif discontinu.

Récolement des zonages des PLU

	zone urbaine verte		équipement public ou collectif
	zone naturelle et forestière		zone d'activité
	zone agricole		zone à urbaniser
	zone mixte dense		PSMV
	zone semi dense		secteur non couverts par le POS (ZAC)
	habitat collectif discontinu		station du RGPE
	habitat à dominante pavillonnaire		

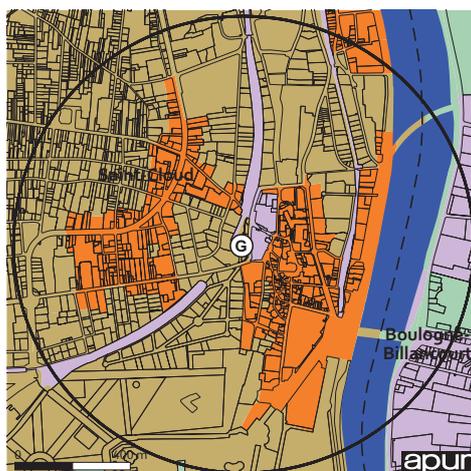
Sources : Apur avril 2015, d'après le PLU de Saint-Cloud approuvé le 5 juillet 2012 et le PLU de Boulogne-Billancourt approuvé le 8 avril 2004.



Récolement des densités des PLU

	COS ≤ 1
	1 < COS < 3
	2 < COS < 3
	COS > 3
	sans COS
	surface de plancher définie selon plan masse
	zone naturelle ou agricole
	PSMV
	secteur non couverts par le POS (ZAC)
	station du RGPE

Sources : Apur avril 2015, d'après le PLU de Saint-Cloud approuvé le 5 juillet 2012 et le PLU de Boulogne-Billancourt approuvé le 8 avril 2004.



Récolement des hauteurs maximales des PLU

	< ou égal à 9m		selon hauteur des bâtiments existants ou voisins
	hauteur de 10 à 15m		hauteur définie selon plan masse
	hauteur de 16 à 24m		hauteur non réglementée
	hauteur de 25m et +		zone naturelle
	Paris hauteur plafond : 31m		secteur non couverts par le POS (ZAC)
	Paris hauteur plafond : 37m et +		station du RGPE
	quartier de La Défense		

Sources : Apur avril 2015, d'après le PLU de Saint-Cloud approuvé le 5 juillet 2012 et le PLU de Boulogne-Billancourt approuvé le 8 avril 2004.



	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2013
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2013
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2011
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2011
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2011
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 01/01/2013
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2013
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2011
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 2011
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2011, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2014
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2015

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ENR	Énergies Renouvelables
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme local de l'habitat
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
UC	Unité de consommation
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare RGPE de Saint-Cloud — Ligne 15 ouest

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 permet d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

La mise en œuvre de l'observatoire est le résultat d'échanges entre la Société du Grand Paris, la DRIEA Ile-de-France, l'Apur et les collectivités locales concernées par l'arrivée prochaine d'une gare. En 2013 un travail de préfiguration a consisté à établir une sélection parmi tous les indicateurs statistiques disponibles, à en limiter le nombre pour ne conserver que les plus pertinents. Cette étape de préfiguration a permis d'aboutir à une liste d'une cinquantaine d'indicateurs organisés en 6 thématiques : les densités, les centralités, le cadre urbain et paysager, les caractéristiques démographiques et sociales des habitants des quartiers de gare, la mobilité et les espaces publics et les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- Une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare, considérés ligne par ligne, permettant de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres.
- Des monographies détaillant les caractéristiques de chaque quartier de gare et le restituant dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la Petite couronne.

Les monographies des quartiers de gare des lignes 14, 15 sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces trois lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 15 ouest, dont Saint-Cloud fait partie.