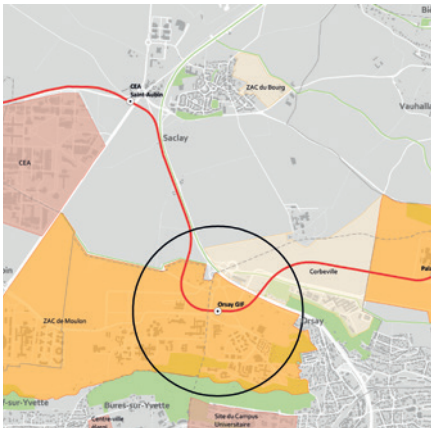
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Orsay-Gif Ligne 18



Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE

AVRIL 2017

Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Camille Bourguignon, Julien Gicquel, Sandra Roger
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

2016V2.7.1.

Sommaire

Introduction 1

1. Plus d'emplois que d'habitants 3

2. Un quartier en profonde transformation 4

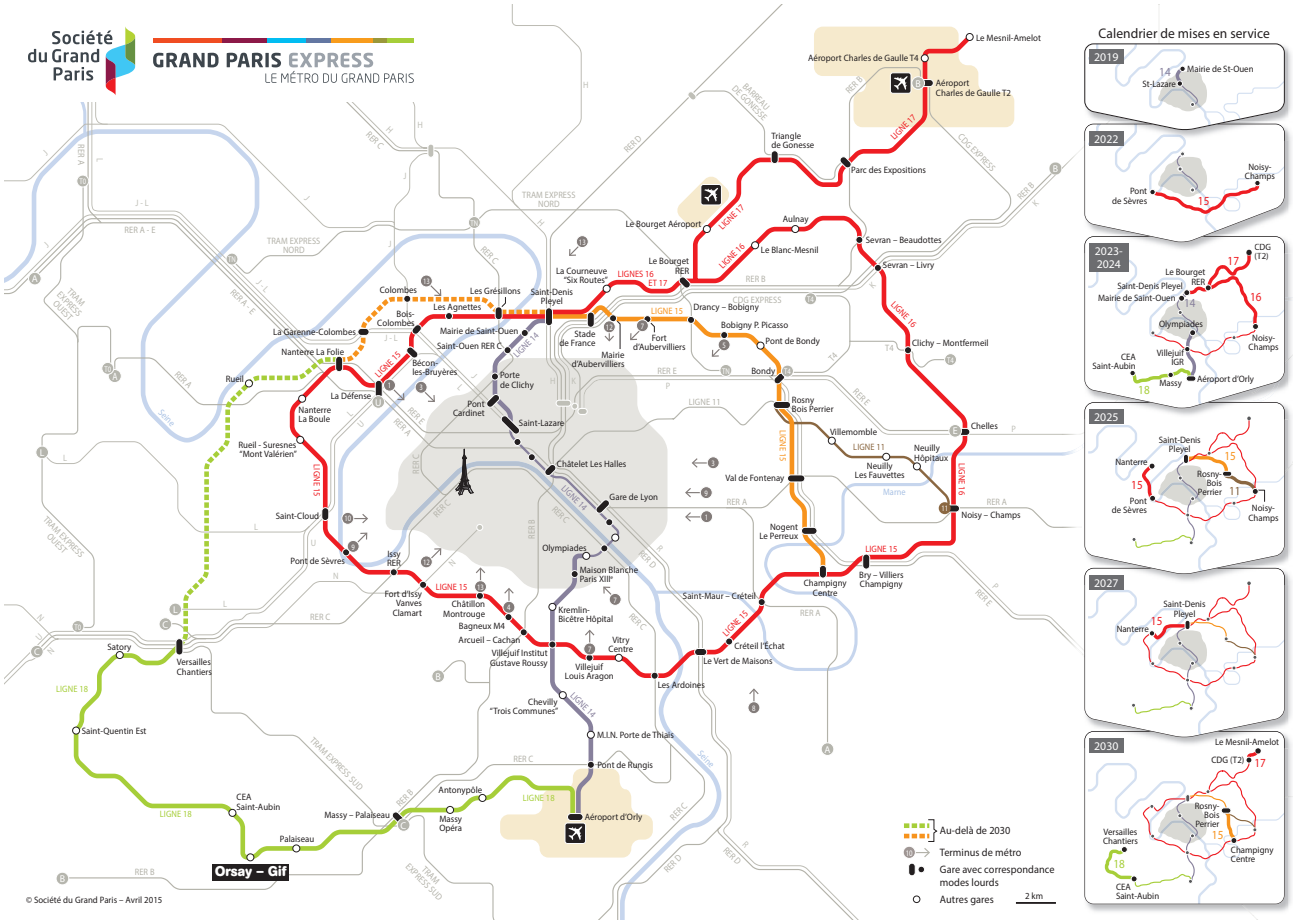
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 5
3.1. Un quartier en plein essor dans les domaines de la formation, de la recherche et du développement scientifique et industriel 5
3.2. Des hauteurs de bâti faibles ou moyennes 6
3.3. Un quartier qui se densifie au rythme des nouvelles constructions 6
3.4. Un tissu urbain redessiné 7
3.5. Un développement urbain du quartier qui s'accélère depuis les années 2000 8
3.6. Un cadre végétal très développé 9
3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 10

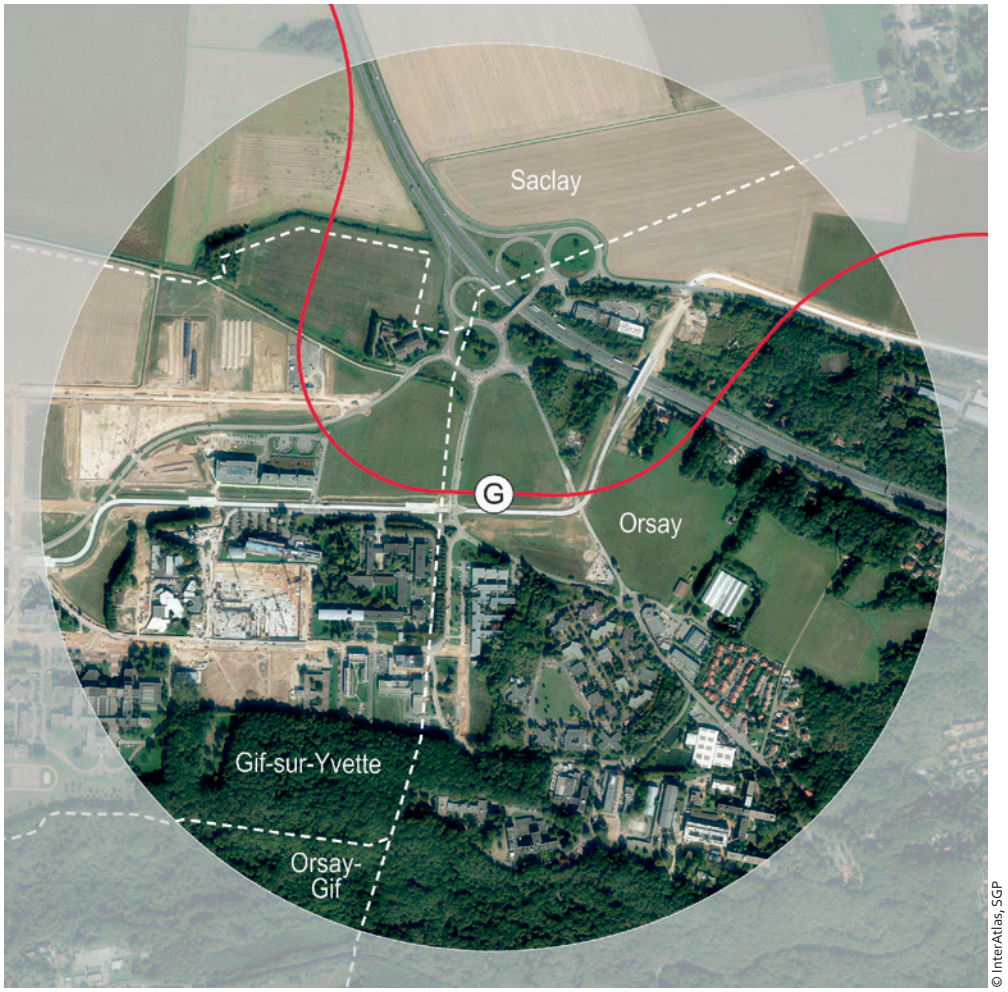
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 12
4.1. Une majorité de ménages de cadres 12
4.2. Un niveau de revenus des ménages élevés et peu de ménages à bas revenus 13
4.3. La moitié des emplois liés aux services publics dans le quartier 14
4.4. Une offre de logement caractérisée par la présence de résidences étudiantes 15

5. La mobilité et les espaces publics 16
5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés dans le sud-ouest de la métropole 16
5.2. L'accès à l'emploi et à la métropole renforcés à l'horizon 2030 17
5.3. La majorité des déplacements domicile-travail effectués en voiture 18
5.4. Des difficultés d'accessibilité depuis le sud 18

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 20
6.1. Des constructions de nouvelles surfaces d'activités principalement 20
6.2. De grandes opérations de construction 21
6.3. Le quartier de gare au cœur de l'opération d'aménagement du plateau de Saclay 22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS





© InterAtlas, SGP

Gare : Orsay-Gif

Ligne 18, horizon 2024.

Gare située dans la commune d'Orsay.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes d'Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay et Bures-sur-Yvette.

Les quatre communes font partie de la communauté d'agglomération Paris Saclay.

PLU d'Orsay approuvé le 6 novembre 2010, en cours de révision.

PLU de Gif-sur-Yvette approuvé le 9 mai 2007, modifié le 22 juin 2010.

PLU de Saclay approuvé le 3 septembre 2013 et révisé le 16 Novembre 2015.

PLU de Bures-sur-Yvette approuvé le 30 mars 2011.

Quartier de gare concerné par le CDT Paris-Saclay Territoire Sud.

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 depuis 2014.

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 d'Orsay-Gif, réalisée en liaison avec les services de la ville d'Orsay.

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

Un quartier de gare 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, lorsque cela est possible, 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 quatre communes (Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay et Bures-sur-Yvette), seules les communes d'Orsay et de Gif-sur-Yvette ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER D'ORSAY-GIF

Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m *

Découpage du quartier à l'IRIS

Note de lecture :

Le quartier de gare de Palaiseau est en profonde mutation avec la réalisation en cours du cluster dédié aux sciences et à l'industrie sur le plateau de Saclay. Ces transformations provoquent l'obsolescence rapide des données statistiques recueillies pour décrire les caractéristiques de ce quartier de gare. De ce fait, certaines cartes et graphiques donnant des indications sur les espaces publics et les bâtiments présents dans le quartier notamment, ne tiennent pas toujours compte des toutes dernières évolutions liées à la mise en œuvre des projets.

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

1. Plus d'emplois que d'habitants

Le quartier de la future gare d'Orsay-Gif compte moins de 500 habitants aujourd'hui regroupés autour de lotissements pavillonnaires et d'ensemble d'habitat collectif situés dans la moitié est du quartier, de part et d'autre de la départementale 446 et à proximité du parc d'activité Orsay université. La densité de population est donc très faible (2 habitants à l'hectare). La densité d'emplois est trois fois plus élevée (6 emplois à l'hectare). Le taux d'emploi qui en résulte, c'est-à-dire le nombre d'emplois par actifs résidents en âge de travailler, est quant à lui très exceptionnel, même s'il faut garder à l'esprit qu'il porte sur de petits effectifs.

Densité de population

gare

périmètre 800 m

Nombre d'habitants à l'hectare

plus de 500

de 250 à 500

de 100 à 250

de 50 à100

moins de 50

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris

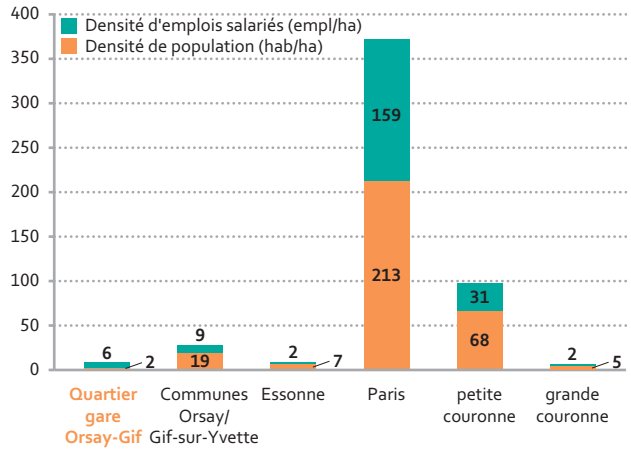
Source : Fichier fiscal Insee 2010

Population et emplois dans le quartier de gare Orsay-Gif

Quartier gare GPE Orsay-Gif	Population	Emplois
Quartier	421	1 297
2 km	11 221	15 547
4 km	74 981	32 319

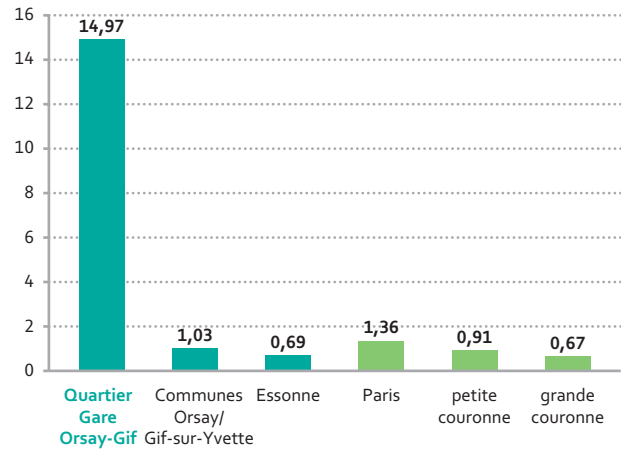
Sources : Insee CLAP 2012, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

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



Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

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



Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

2. Un quartier en profonde transformation

Situé au cœur du périmètre de l'Opération d'Intérêt National de Paris-Saclay, qui vise à la création d'un cluster dédié à l'innovation dans les domaines de la science et de l'industrie, le quartier de gare d'Orsay-Gif est en profonde transformation. Les nombreux chantiers de construction ou de rénovation dominent aujourd'hui un paysage où les espaces publics sont souvent eux aussi en travaux. Le quartier est faiblement fréquenté. La présence de quelques habitations, d'une gendarmerie et d'un complexe sportif au sud-est du quartier (rue Nicolas Appert) constituent les éléments d'une petite centralité locale.

Éléments de centralités

Centralités
- locale
- mixte
- globale

Équipement
- local
- global
- mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

Commerce et animation
- linéaire commercial
- emprise commerciale
- marché

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

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

Source : Apur octobre 2016

ZAC de Moulon, secteur ouest, Orsay

D128 et N118, Orsay

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier en plein essor dans les domaines de la formation, de la recherche et du développement scientifique et industriel

Les fonctions urbaines présentes aujourd'hui dans le quartier de gare sont principalement liées à la formation et à la recherche (université Paris-Sud, Supélec, campus d'Orsay), à l'activité économique (parc d'affaires Orsay Université). Elles constituent un noyau autour duquel viendront prochainement s'ajouter de nouveaux sièges sociaux, grandes écoles et universités (École Centrale, Université Paris-Saclay), centres de recherche, ainsi que des logements et résidences pour les étudiants. Les bâtiments de la plupart de ces projets sont aujourd'hui en construction. De grandes exploitations agricoles occupent actuellement une surface importante du quartier de gare, principalement dans sa partie nord autour de l'échangeur entre les routes N118 et D128.

Fonctions dominantes

Logement
- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

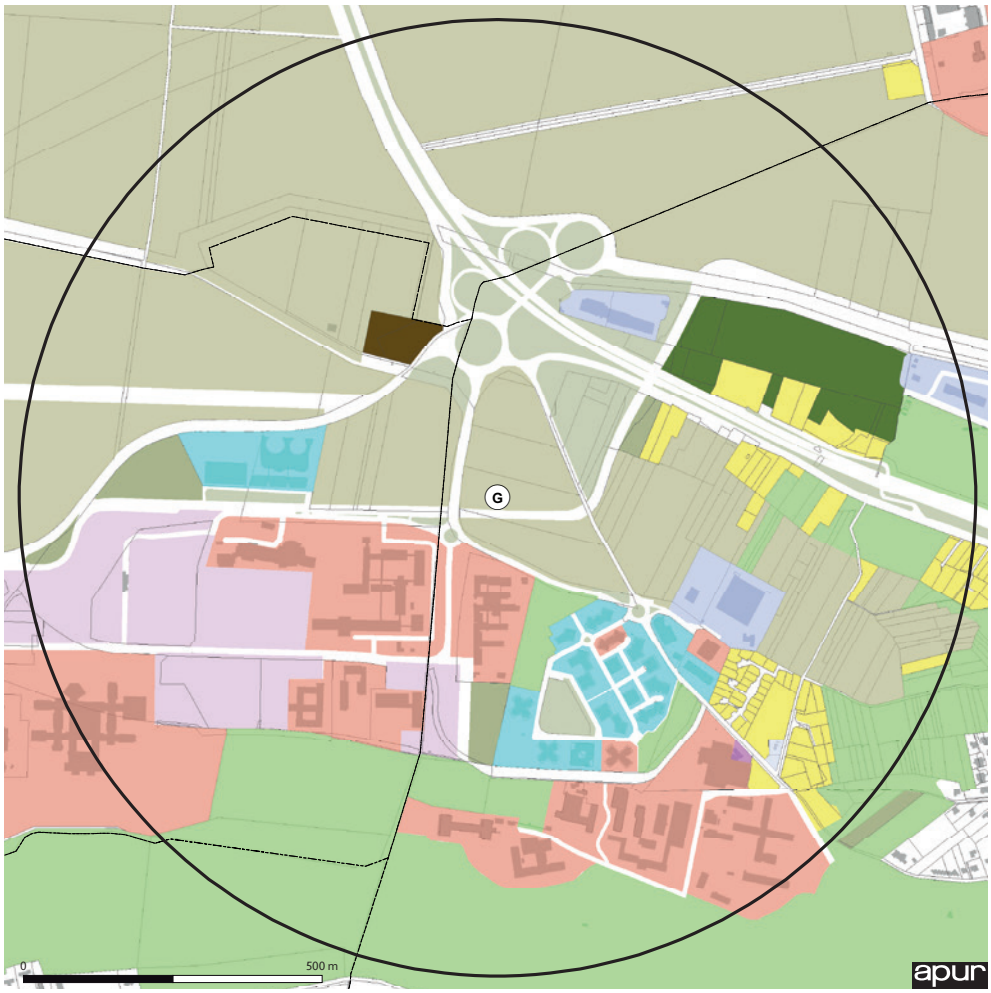
Équipement
- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- Ⓒ station RER, métro et/ou tramway existante
- Ⓖ station du RGPE
- parking / local technique

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 octobre 2016



Rue Noetzlin, Gif-sur-Yvette

Rue Louis de Broglie, Orsay

3.2. Des hauteurs de bâti faibles ou moyennes

Près de la moitié (47 %) des surfaces bâties du quartier de gare se trouvent dans des bâtiments de moins de 7 mètres. De même, 47 % se trouvent dans un gabarit de hauteur compris entre 7 et 15 mètres. Seuls quelques bâtiments de l'université Paris Sud et du centre scientifique d'Orsay ont des hauteurs comprises entre 15 et 25 mètres.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

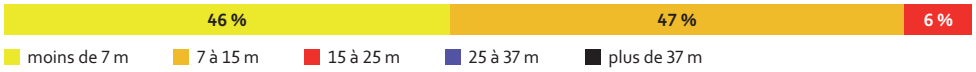
- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

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

Note de lecture :

Les hauteurs et les statistiques associés sont calculés à partir d'une photo aérienne de 2012, ne prenant par conséquent pas en compte les très récentes opérations immobilières et créations de voirie.

Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare de Orsay-Gif



Sources : Apur 2013, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas juin 2013

3.3. Un quartier qui se densifie au rythme des nouvelles constructions

Avec de nombreux bâtiments en rénovation ou en construction, les densités bâties dans le quartier de gare d'Orsay-Gif sont appelées à augmenter au cours des mois et années à venir. Aujourd'hui, les parties urbanisées du quartier ont des densités peu élevées qui ne passent pas la valeur 1.

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
- 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 : MAJIC DGFIP 2013, BD Parcellaire ® © IGN 2013

Note de lecture :

Les données datant de 2013, elles ne prennent pas en compte les récentes opérations immobilières et créations de voirie dans le quartier de gare.

3.4. Un tissu urbain redessiné

Le vaste carrefour entre la N118 et la D128 s'insère dans un continuum de terrains agricoles au nord du quartier de gare. Ce dernier présente dans son ensemble des parcelles de grandes dimensions, liées à une exploitation agricole dont l'usage perdure ou a périclité au profit de l'urbanisation du secteur. Autour de la future gare, la réalisation en cours du campus urbain de Paris-Saclay appelle une restructuration du réseau viaire qui inclut le parcours en site propre du bus express 91-06. Cette nouvelle trame viaire sert de support à la construction des nombreux édifices tournés vers les sciences et l'industrie. Ces derniers sont pour la plupart actuellement en cours d'édification.

Vue sur site propre BHNS, Orsay

Rue Joliot Curie, Gif-sur-Yvette

Parc d'affaires Orsay Université, Orsay

Allée Archimède, Orsay

3.5. Un développement urbain du quartier qui s'accélère depuis les années 2000

Dès la fin de la Seconde Guerre Mondiale, l'exploitation agricole sur Plateau de Saclay au niveau du quartier de gare d'Orsay-Gif diminue en faveur d'une urbanisation du secteur, avec l'arrivée des locaux de l'université Paris-Sud et la création du campus scientifique d'Orsay. L'école Supélec rejoint le quartier dès 1975. Dans le courant des années 80, le parc d'affaires d'Orsay Université s'implante dans le même secteur le long de la rue Nicolas Appert. À la même période, un lotissement pavillonnaire est réalisé de l'autre côté de la même rue.

Le développement du secteur s'accélère depuis les années 2000 autour du projet de campus urbain pour le quartier de Moulon, visant à donner une envergure globale au pôle technologique du plateau de Saclay. Autour de la future gare du réseau GPE, on assiste à la création de nouvelles voies organisées selon une trame orthogonale, le long desquelles les nouveaux bâtiments du campus sont en cours de réalisation ou ont été récemment livrés. Le quartier se destine à accueillir un pôle de formation et de recherche autour de l'Université Paris-Saclay (créée en 2014) qui regroupera deux universités (Paris-Sud et Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines), dix grandes écoles (dont l'École Centrale et AgroParisTech) et sept organismes de recherche. Le projet s'inscrit dans le Triangle de la Physique qui relie les communes de Palaiseau, Orsay et Saclay.

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

- espace vert
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

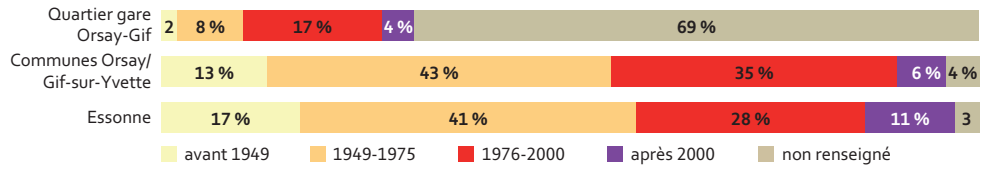
** définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité*

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

Note de lecture :

Les données datant de 2013, elles ne prennent pas en compte les récentes opérations immobilières et créations de voirie dans le quartier de gare.

Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFIP au 01/01/2011

3.6. Un cadre végétal très développé

Le quartier de gare d'Orsay-Gif comprend une partie du bois de la Guyonnerie dans sa partie sud, ainsi que de nombreux terrains agricoles en direction du nord. Le couvert végétal de 74 % y est exceptionnel. Les jardins privés des pavillons situés au sud-est du quartier ainsi que les espaces végétalisés au sein des emprises de l'université Paris Sud et du parc d'affaires Orsay université participent de cette forte couverture végétale.

Note de lecture :

Les végétations et les statistiques associés sont calculés à partir d'une photo aérienne de 2012, ne prenant par conséquent pas en compte les très récentes opérations immobilières et créations de voirie.

Les bâtiments et la végétation

gare

périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

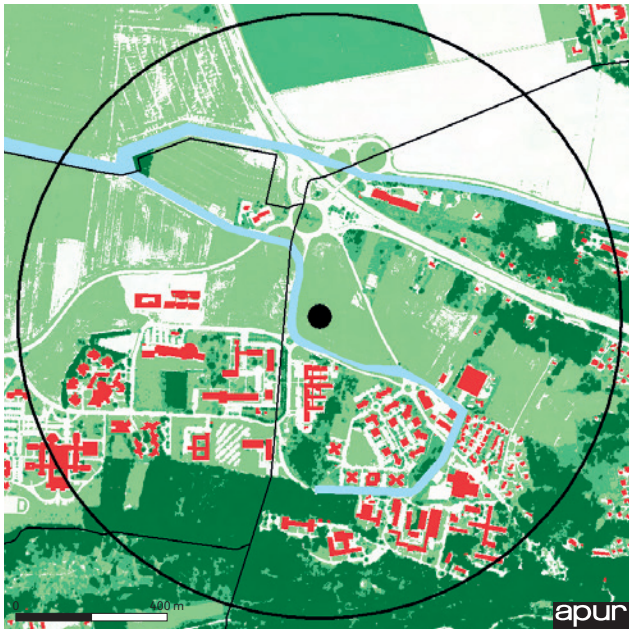
moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

bâtiments

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



Vue sur site propre BHNS, Orsay

Rue Nicolas Appert, Orsay

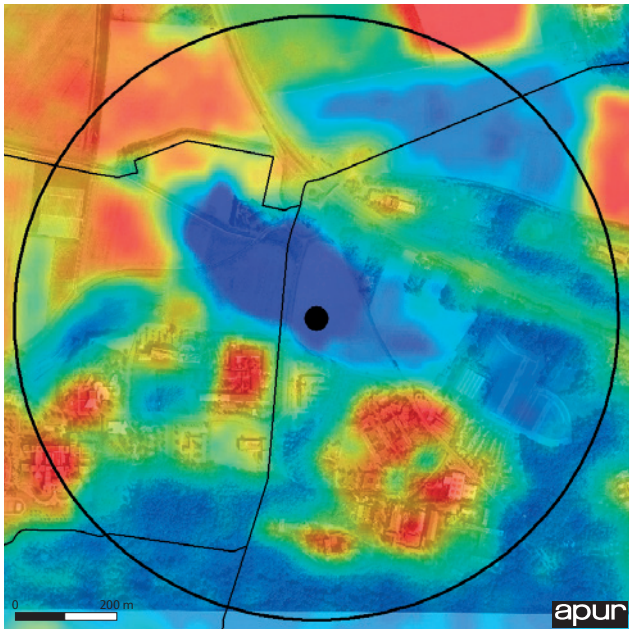
3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur importants au-dessus de la plupart des bâtiments présents dans le quartier. Ce phénomène concerne particulièrement l'université Paris Sud et le parc d'affaires Orsay Université. Une imperméabilisation du sol importante y contrarie le rafraîchissement naturel de l'air. Certaines emprises agricoles sont également concernées par des îlots de chaleur. D'autres terrains agricoles et espaces verts non urbanisés apportent en revanche de la fraîcheur durant les mois d'étés et jouent de ce fait un rôle de régulateur thermique pour le quartier.
Des relevés thermographiques d'hiver permettent d'identifier des bâtiments mal isolés repérables par des déperditions de chaleur. Ici encore, on observe quelques déperditions de chaleur au-dessus de des bâtiments de l'université Paris Sud, du centre d'affaires Orsay Université ainsi que des pavillons individuels situés au sud-est du quartier.

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

38 °C 25 °C 15 °C

Source : LANDSAT 2010



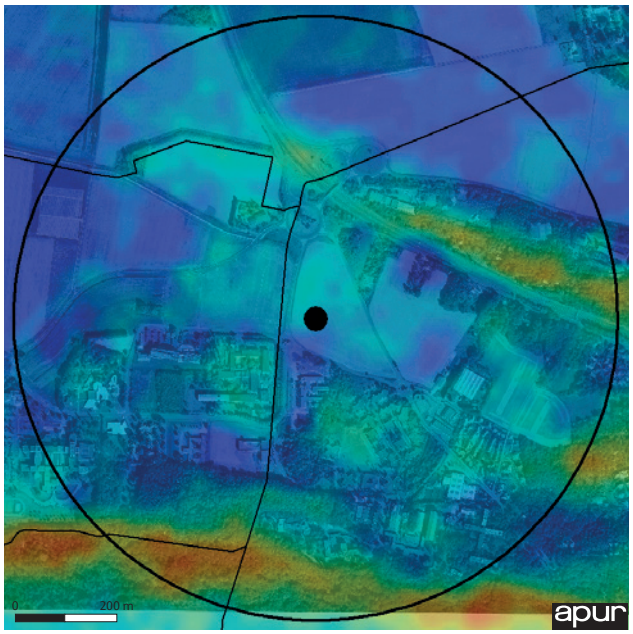
Note de lecture :

Les thermographies sont issues d'un traitement d'une photo aérienne de 2012 et ne peut donc prendre en compte les récentes opérations immobilières et création de voirie.

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

9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANDSAT 2012



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. Cet outil a pour vocation d'amorcer une première réflexion concernant la transition énergétique du quartier et d'identifier au préalable des leviers d'action. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que des technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier. Les bâtiments possédant une vaste toiture horizontale ou bien orientée, présentent un potentiel non négligeable. En cela, les toitures de certains bâtiments du campus Paris Sud et du centre d'affaires Orsay Université pourraient devenir le support de ces exploitations.

Note de lecture :

Le cadastre solaire est issu d'un traitement d'une photo aérienne de 2012 et ne peut donc prendre en compte les récentes opérations immobilières et création de voirie.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an

1 200 0

Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas

4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

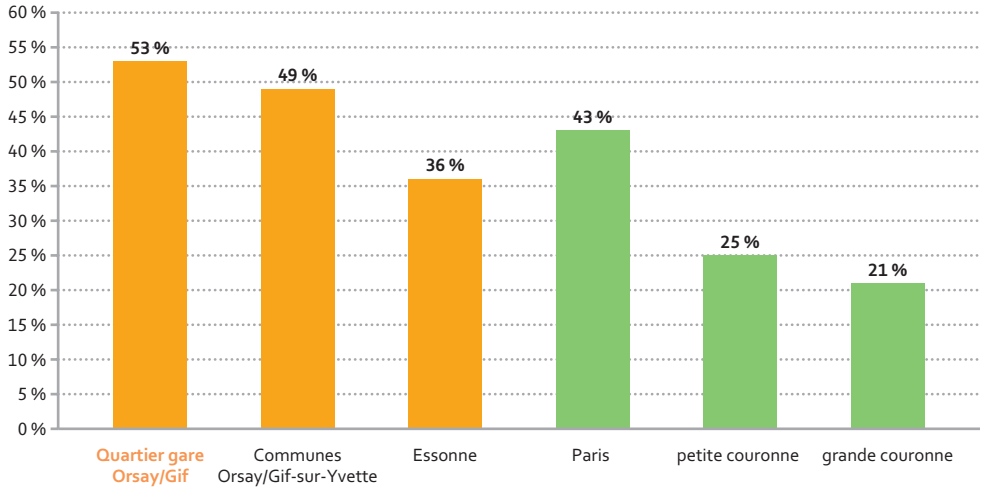
4.1. Une majorité de ménages de cadres

Le quartier de gare d'Orsay-Gif compte un petit nombre d'habitant, qui est resté stable entre 1999 et 2011. La répartition par grands groupes d'âge de la population, avec un quart de jeunes de moins de 18 ans et 10 % environ de 65 ans ou plus, est assez proche de celle observée dans les deux communes de rattachement de la gare et en Essonne. Comme à Orsay et Gif-sur-Yvette, la part des actifs cadres qui résident dans le quartier est prédominante et sensiblement plus élevée que dans le reste du département de l'Essonne. Le taux de chômage parmi les actifs du quartier est quant à lui très bas (7 %).

	Quartier gare Orsay-Gif	Communes Orsay/Gif-sur-Y.	Essonne	Paris	petite couronne	grande couronne
Nombre d'habitants	421	35 529	1 228 375	2 173 491	4 426 512	5 187 061
Évolution de la population 1999-2011	+ 0,2 %	- 2,8 %	+ 8,0 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %	+ 7,7 %
Part des moins de 18 ans	24,1 %	22,6 %	25,3 %	18,9 %	25,1 %	25,5 %
Part des plus de 65 ans	8,8 %	15,5 %	12,3 %	14,8 %	12,2 %	11,9 %
Nombre d'emplois salariés	1 297	17 618	419 798	1 679 557	2 028 148	1 717 953
Cadres	52,7 %	48,9 %	21,2 %	43,1 %	24,7 %	21 %
Employés et ouvriers	17,9 %	23,3 %	45,7 %	28,4 %	45,3 %	46,1 %
Taux d'emploi	14,97	1,03	0,69	1,36	0,91	0,67
Ménages à bas revenus	9,2 %	6,6 %	13,6 %	18,3 %	19,7 %	14 %
Chômage	7,3 %	7,1 %	9,9 %	11,4 %	13,1 %	10,4 %

Sources : Insee recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011, CLAP 2012

Part des cadres dans la population active

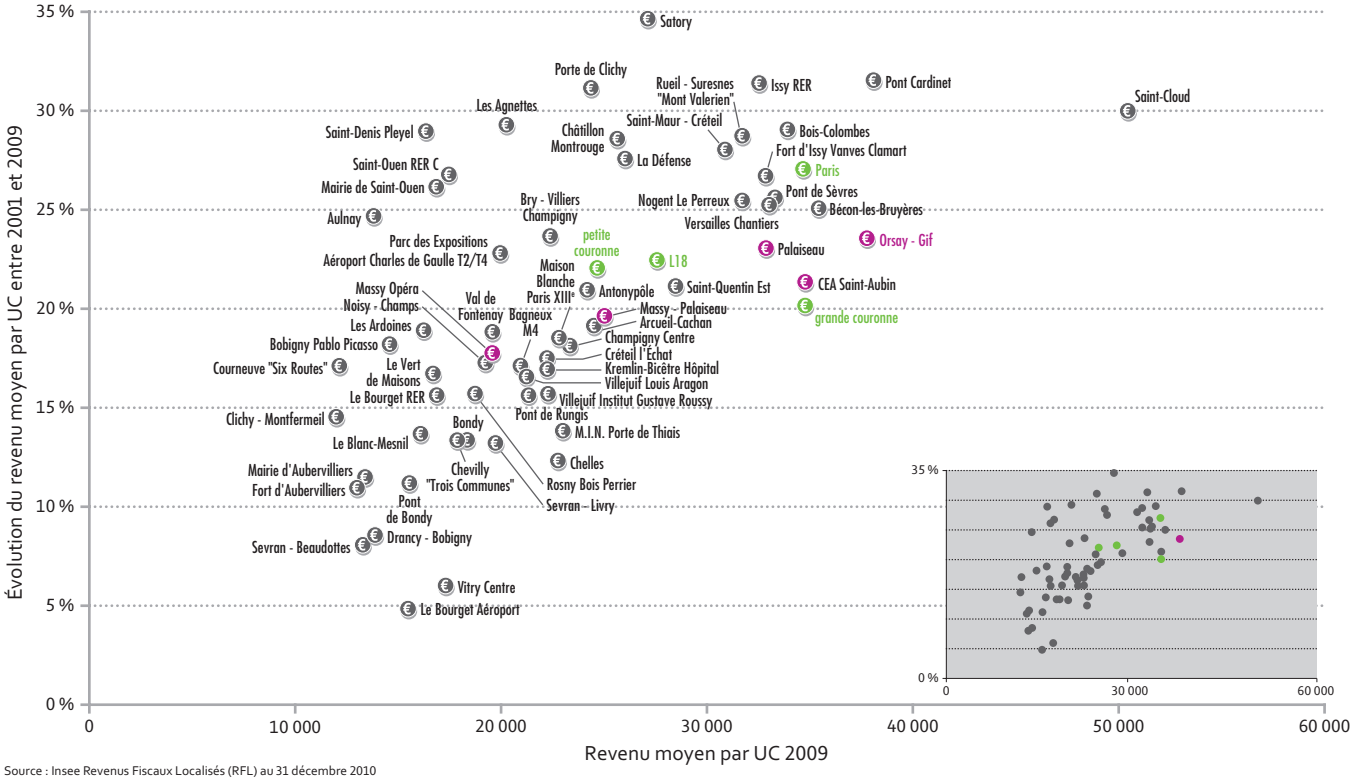


Source : Insee recensement 2011

4.2. Un niveau de revenus des ménages élevés et peu de ménages à bas revenus

Le revenu moyen des ménages d'Orsay-Gif est parmi les plus élevés des quartiers de gare de la ligne 18. Il est de 37 800 € par an et par unité de consommation en 2009 contre 24 800 € en moyenne en grande couronne. Il a progressé de 24 % entre 2001 et 2009. Les ménages du quartier de gare se caractérisent donc par un niveau de revenu proche de ceux observé pour les ménages résidant à Gif-sur-Yvette (37 100 €) et dans une moindre mesure à Orsay (34 400 €). Le nombre et la part des ménages ayant de bas revenus sont limités dans ce quartier de gare.

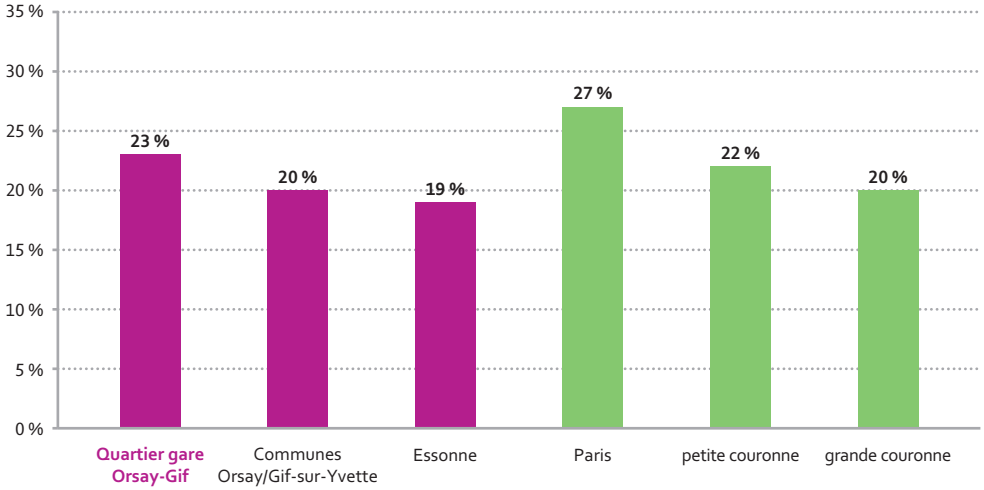
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

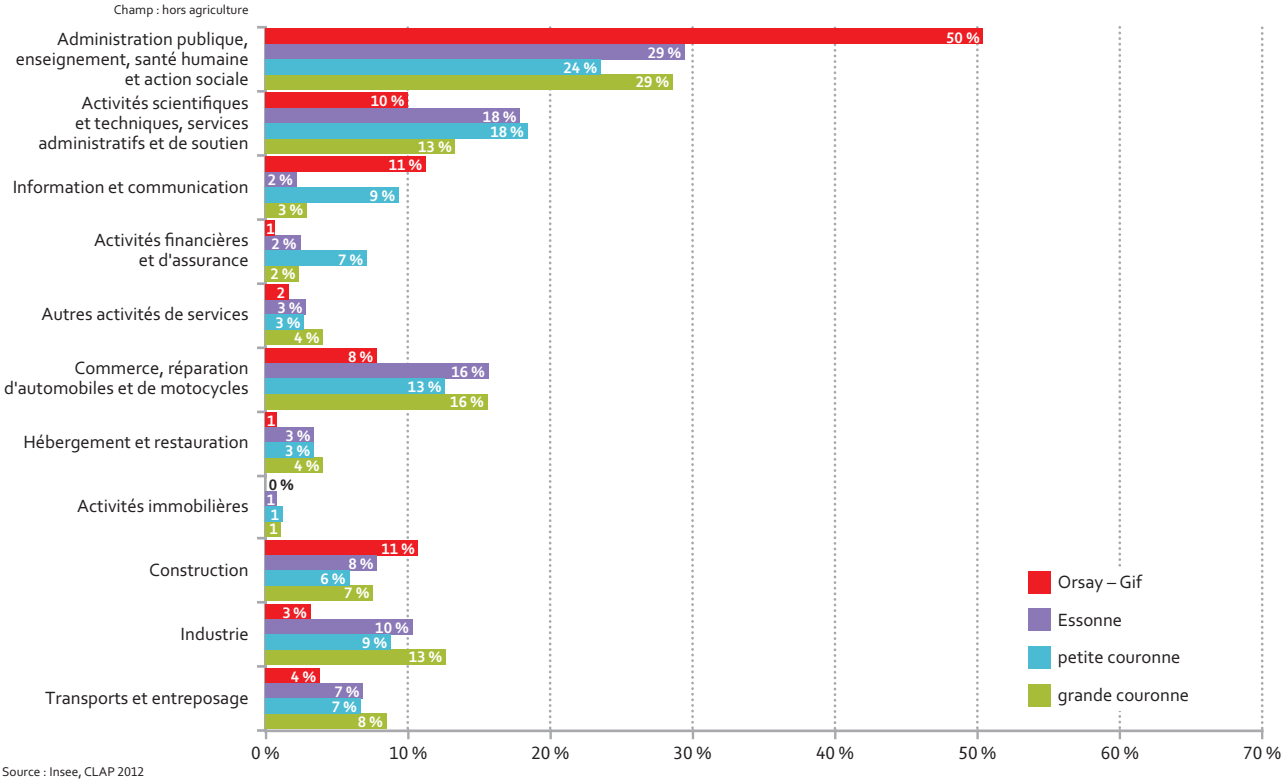


Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. La moitié des emplois liés aux services publics dans le quartier

Le quartier de gare d'Orsay-Gif accueille 130 établissements et 1 300 salariés, soit une densité d'emploi faible de 6,5 emplois à l'hectare. La future gare viendra s'insérer entre forêts et zone agricole dans un cadre essentiellement végétal, ce qui explique un taux d'emploi particulièrement élevé (14,4 emplois pour un actif).
Concentrées au sud dans le parc d'activités Orsay Université, les activités sont majoritairement liées aux services publics (50 % des emplois), en particulier dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche (Université Paris 11-Paris Sud, École supérieure d'Électricité). La part consacrée au numérique et multimédia, ainsi qu'aux activités spécialisées, scientifiques et techniques, montrent la forte valeur créative des établissements du secteur (laboratoires, incubateur IncubAlliance).

Emplois par secteur d'activité dans le quartier de gare de Orsay – Gif

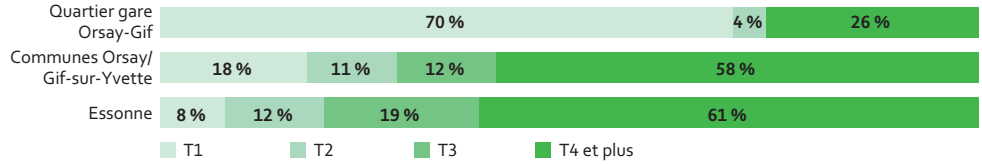


Source : Insee, CLAP 2012

4.4. Une offre de logement caractérisée par la présence de résidences étudiantes

Du fait de la présence de résidences universitaires, la part des petits logements de 1 pièce est prédominante (70 % des logements) tout comme l'habitat collectifs (74 % des logements). À noter que les logements sociaux représentent 20 % des résidences principales à Gif-sur-Yvette et 14 % à Orsay.

Répartition des types de logements

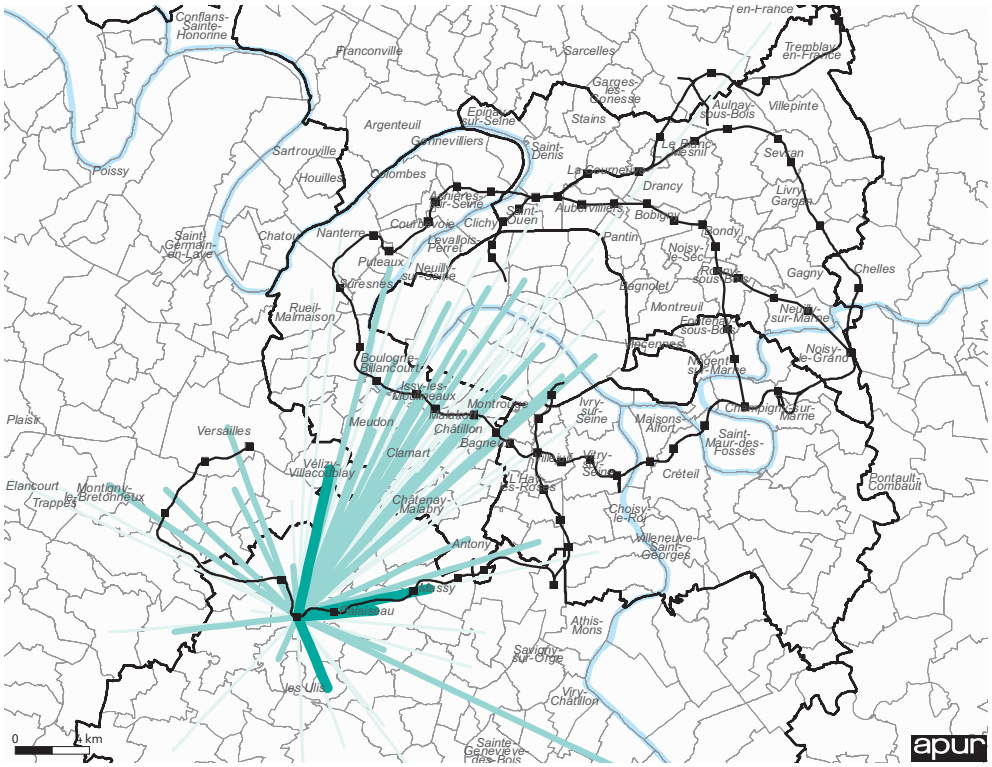


Sources : DRIEA, DGFIP au 01/01/2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés dans le sud-ouest de la métropole

22 % des actifs résidant à Orsay ou à Gif-sur-Yvette travaillent également dans ces communes. Pour les autres résidents, les déplacements domicile-travail s'effectuent principalement vers des communes proches de Vélizy-Villacoublay, Massy, Palaiseau mais aussi en direction du nord-est de la métropole à Paris ou en petite couronne. Parmi les actifs franciliens travaillant dans les communes de référence, beaucoup résident à Paris, Antony, Massy, Palaiseau et les Ulis.



Où travaillent les actifs habitant à Orsay et Gif-sur-Yvette

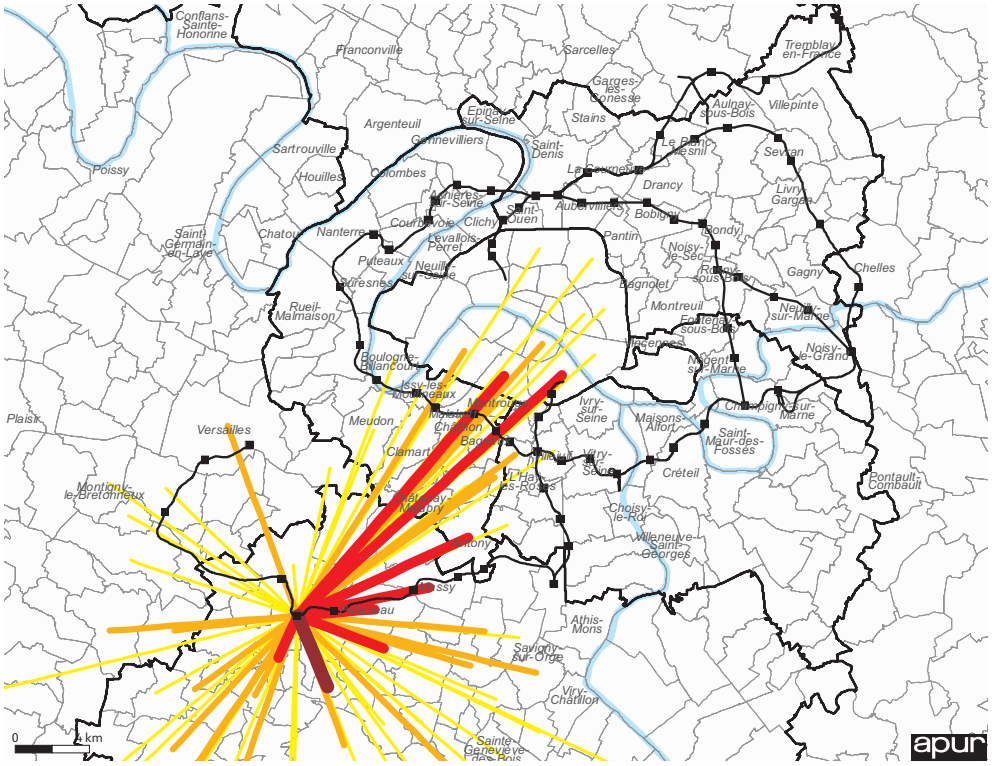
- gare RGPE

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 de la population 2011



Où habitent les actifs travaillant à Orsay et Gif-sur-Yvette

- gare RGPE

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 de la population 2011

4 566 des actifs d'Orsay et de Gif-sur-Yvette travaillent dans leur commune de résidence et représentent 29 % de la population active de ces deux communes. Cette donnée n'apparaît pas sur les cartes ci-contre.

5.2. L'accès à l'emploi et à la métropole renforcés à l'horizon 2030

Un trajet de 45 minutes effectué aujourd'hui en transports en commun au départ de l'emplacement de la future gare ne permet qu'un accès très limité à la métropole et en grande couronne. Un même temps de trajet à l'horizon 2030 permettra d'accéder à de nouveaux territoires et pôles d'emploi, notamment le sud de Paris ou Issy-les-Moulineaux tout en augmentant le confort de déplacement dans les zones actuellement desservies. De nouvelles alternatives de déplacements ainsi qu'un temps de trajet revu à la baisse pourront être envisagés.

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

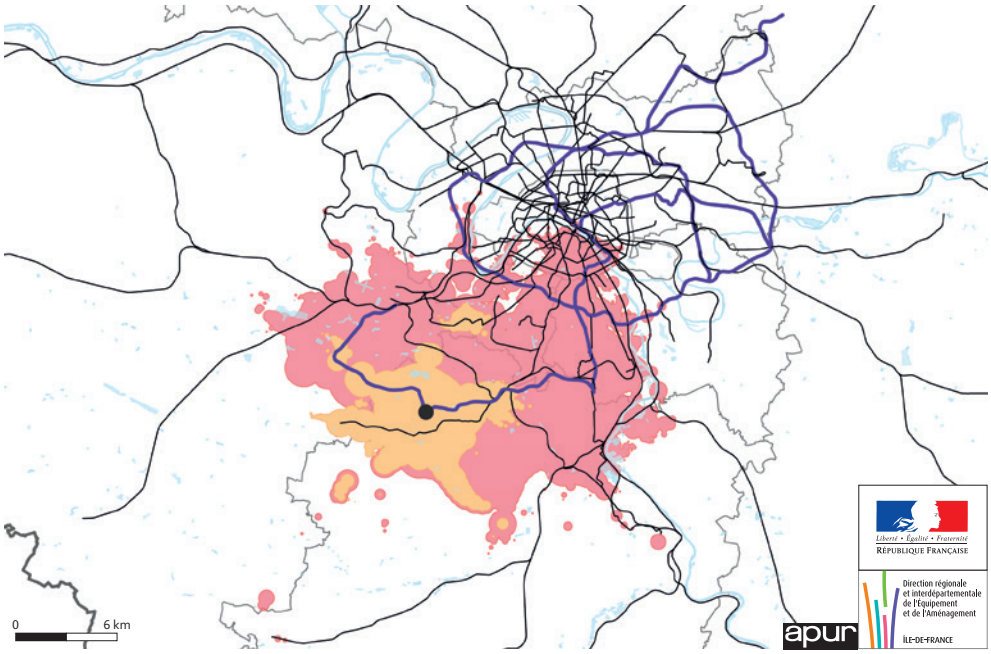
2013

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

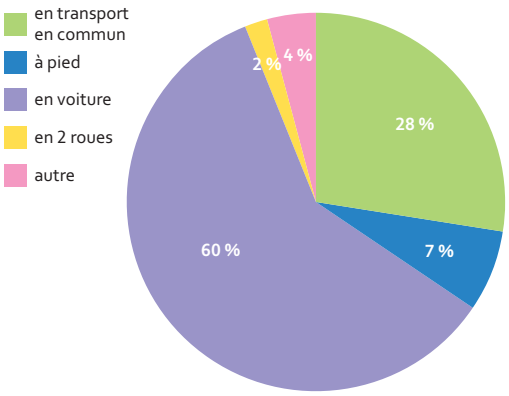
Évolution de l'accessibilité depuis la gare Orsay-Gif pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 290 %
Emplois : + 504 %



5.3. La majorité des déplacements domicile-travail effectués en voiture

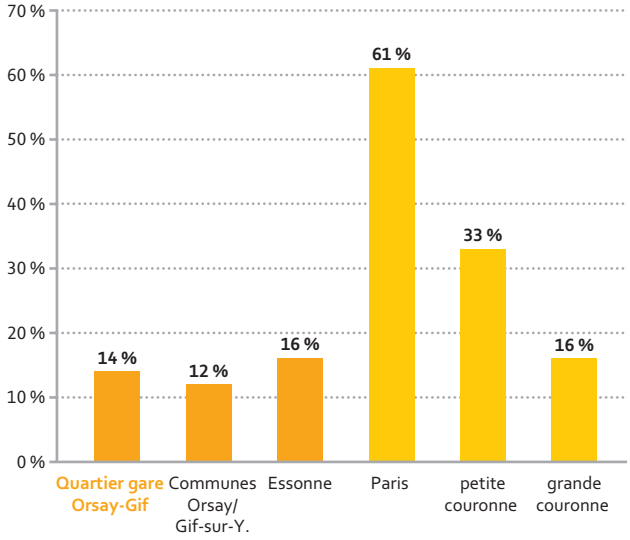
Les transports en commun représentent seulement 28 % des déplacements domicile-travail des actifs du quartier de gare d'Orsay-Gif. L'automobile reste le mode de transport privilégié (60 % des déplacements domicile-travail). Le quartier de gare et les communes de références ont des taux de ménages sans voiture légèrement inférieurs à la moyenne en Essonne (16 %), elle-même très en-deçà des résultats en petite couronne et à Paris.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee recensement 2011

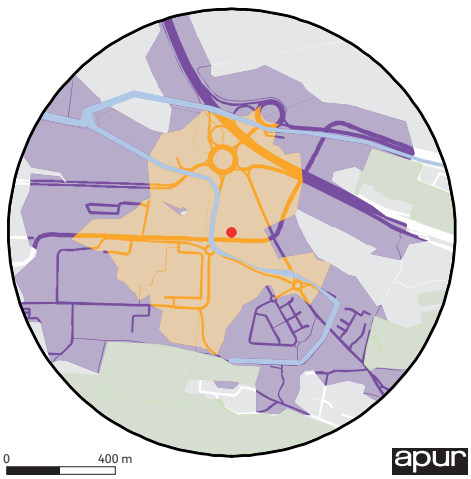
5.4. Des difficultés d'accessibilité depuis le sud

Le quartier de gare d'Orsay-Gif présente une accessibilité piétonne correcte pour ce qui concerne les secteurs urbanisés du quartier. En effet, à l'exception de certains bâtiments du Centre Scientifique d'Orsay à l'extrémité sud-est du quartier, l'ensemble de ces secteurs sont accessibles depuis l'endroit de la future gare via un parcours de 1 000 m à pied en suivant la trame viaire existante. Le quartier étant en développement, la trame viaire a fortement évolué ces derniers mois, dans le cadre de la ZAC de Moulon notamment, à l'ouest du quartier de gare. Des sentiers à travers le campus devraient également permettre de raccourcir les distances, en particulier depuis le sud-ouest et Centrale-Supélec par exemple.
En termes d'accessibilité cyclable, de grands axes aménagés pour le vélo permettent de rejoindre la future gare depuis Saclay et le quartier de gare de CEA Saint-Aubin, via une piste cyclable

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 2016



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

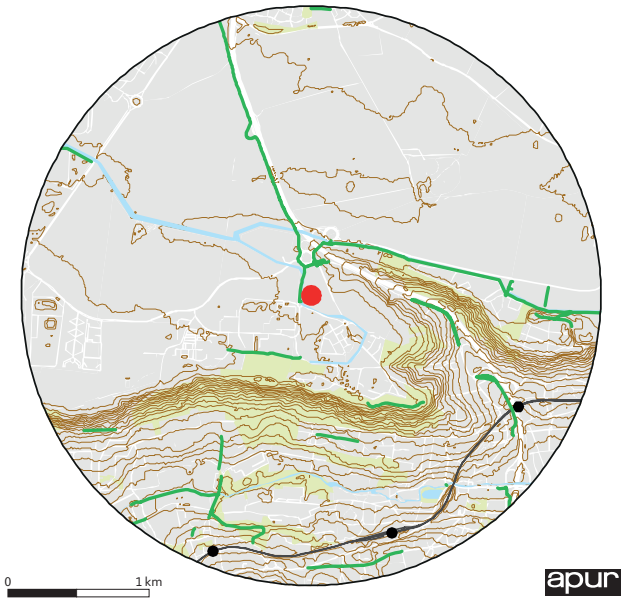
longeant la N118, ainsi que depuis Palaiseau et l'École Polytechnique via l'avenue de la Vauve. Les espaces publics au sein de la ZAC de Moulon et le Campus d'Orsay-Gif sont actuellement en restructuration mais devraient présenter des conditions favorables pour la pratique du vélo. Obstacle majeur cependant dans le rayon de 2 km autour de la future gare et dans une perspective de rabattement vers celle-ci, le relief très fortement marqué au sud et à l'est de la gare, côté Orsay, Bures-sur-Yvette et Gif-sur-Yvette. Il risque de sérieusement limiter l'incitation à rejoindre la gare à vélo depuis ces communes.

Dans ce même rayon de 2 km autour de la future gare d'Orsay-Gif, les transports en communs lourds sont présents au sud, mais ne permettent pas de rejoindre aisément le secteur du Campus d'Orsay. Le réseau de bus prend donc le relais sur ce territoire mais ne présente pas des fréquences de passage élevées aux heures de pointe. Le secteur est ainsi desservi par le réseau Albatrans et les lignes express 91-06/91-10 en liaison à l'ouest avec le CEA Saint-Aubin, Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines, à l'est avec Palaiseau et Massy, ainsi que la ligne 9 du réseau Mobicaps entre les Ulis et la gare de Jouy-en-Josas. En réponse au relief difficile, la ligne 7 du réseau Mobicaps permet de relier la gare d'Orsay-Ville au rond-point de Corbeville. L'arrivée de la ligne 18 impliquera nécessairement une restructuration du réseau de bus depuis les communes autour de la gare d'Orsay-Gif et en particulier celles situées au sud de celle-ci.

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)
- gare existante (RER, métro)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

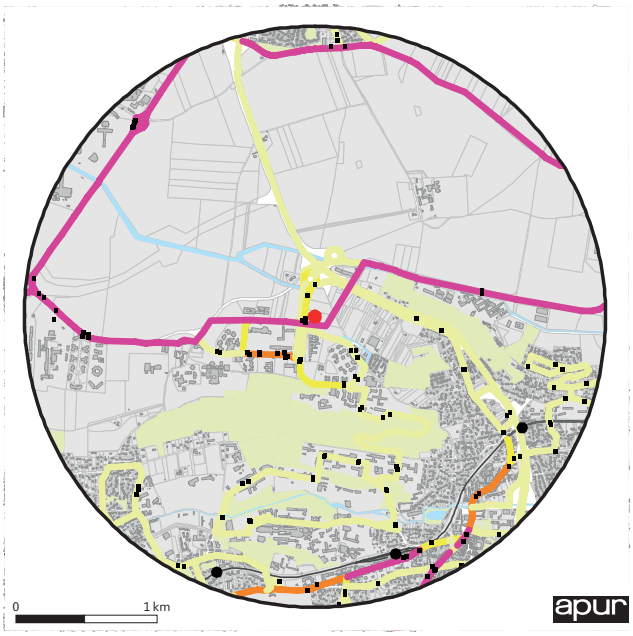
Source : Apur, CG 78 2013



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

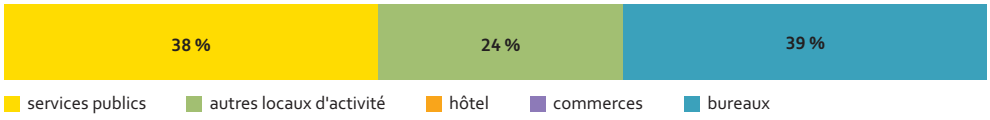
6.1. Des constructions de nouvelles surfaces d'activités principalement

En dehors de quelques permis portant sur des agrandissements de pavillons, la construction de nouvelles surfaces de logement s'est limitée entre 2000 et 2013 à deux opérations visant un public étudiant dans l'enceinte de l'École Supélec et dans la ZAC de Moulon. Les surfaces d'activités, qui comprennent les équipements publics dans le champ de l'enseignement, ont été plus nombreuses entre 2000 et 2013 et ont permis la création de 60 000 m² environ. Ces nouvelles surfaces se répartissent entre les services publics (38 %), les bureaux (37 %) et de nouveaux locaux dédiés à des activités industrielles (19 %).

Construction (2000-2013)	Quartier gare Orsay-Gif	Communes Orsay/Gif-sur-Yvette
Surface de logements autorisés (m²)	8 343	**99 194**
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	23	96
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	26	131
Taux de construction	76 %	4 %
Surface de locaux d'activité (m²)	60 230	105 142

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.

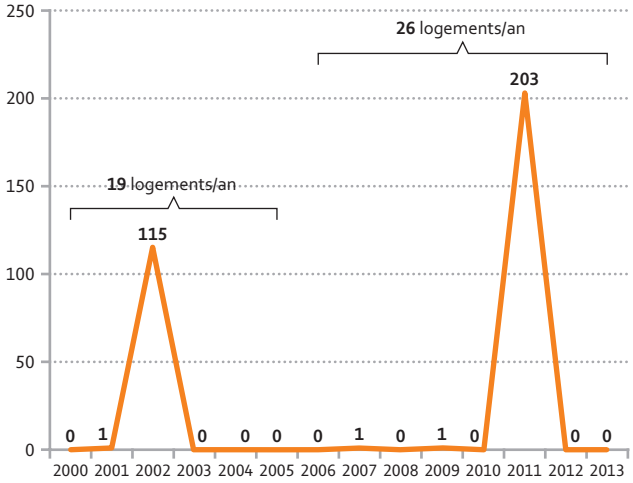
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Orsay-Gif (2000-2013)



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

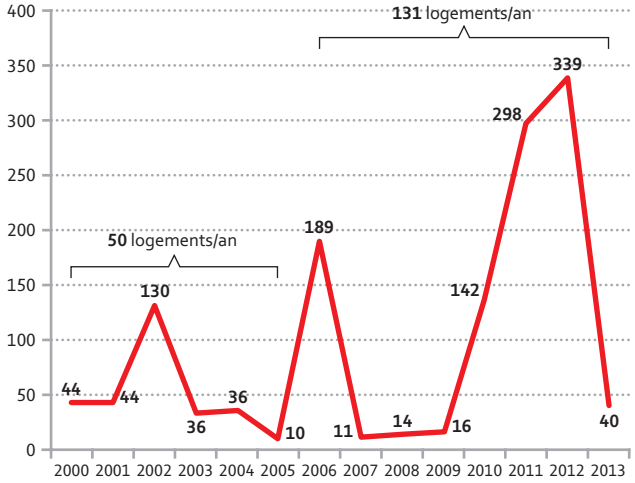
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare de Orsay-Gif



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Communes de Orsay et Gif-sur-Yvette



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. De grandes opérations de construction

Les cartes représentant la localisation des permis de construire autorisés entre 2000 et 2013 reflètent mal la dynamique de construction actuellement à l'œuvre dans ce quartier en pleine transformation avec la mise en œuvre de la ZAC de Moulon. Elles renseignent en revanche sur le fait que les opérations nouvelles sont de grande dimension sur de vastes parcelles.

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 2000-2013

Note de lecture :

Les surfaces de logement autorisées ne comprennent pas les surfaces créées suite à des travaux sur constructions existantes.

Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

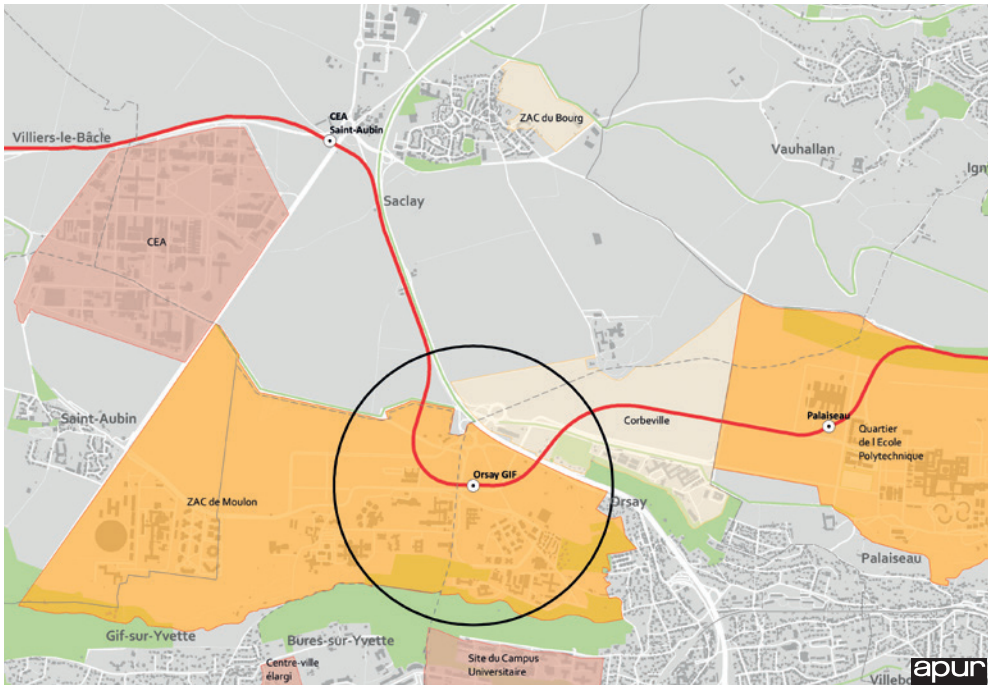
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013

6.3. Le quartier de gare au cœur de l'opération d'aménagement du plateau de Saclay

Autour de la future gare, la ZAC de Moulon est actuellement en cours de réalisation. La programmation de 870 000 m² prévoit plus de 350 000 m² dédiés à l'enseignement supérieur et à la recherche, 200 000 m² au développement économique, 180 000 m² de logements familiaux, 90 000 m² de logements étudiants et 50 000 m² pour des services, commerces et équipements publics. À noter le réaménagement des locaux de l'université Paris-Sud (qui intègre la nouvelle université Paris-Saclay créée en 2014) et l'implantation des locaux de l'École Centrale au voisinage de Supélec (prévue en 2019).



Secteurs d'aménagement

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

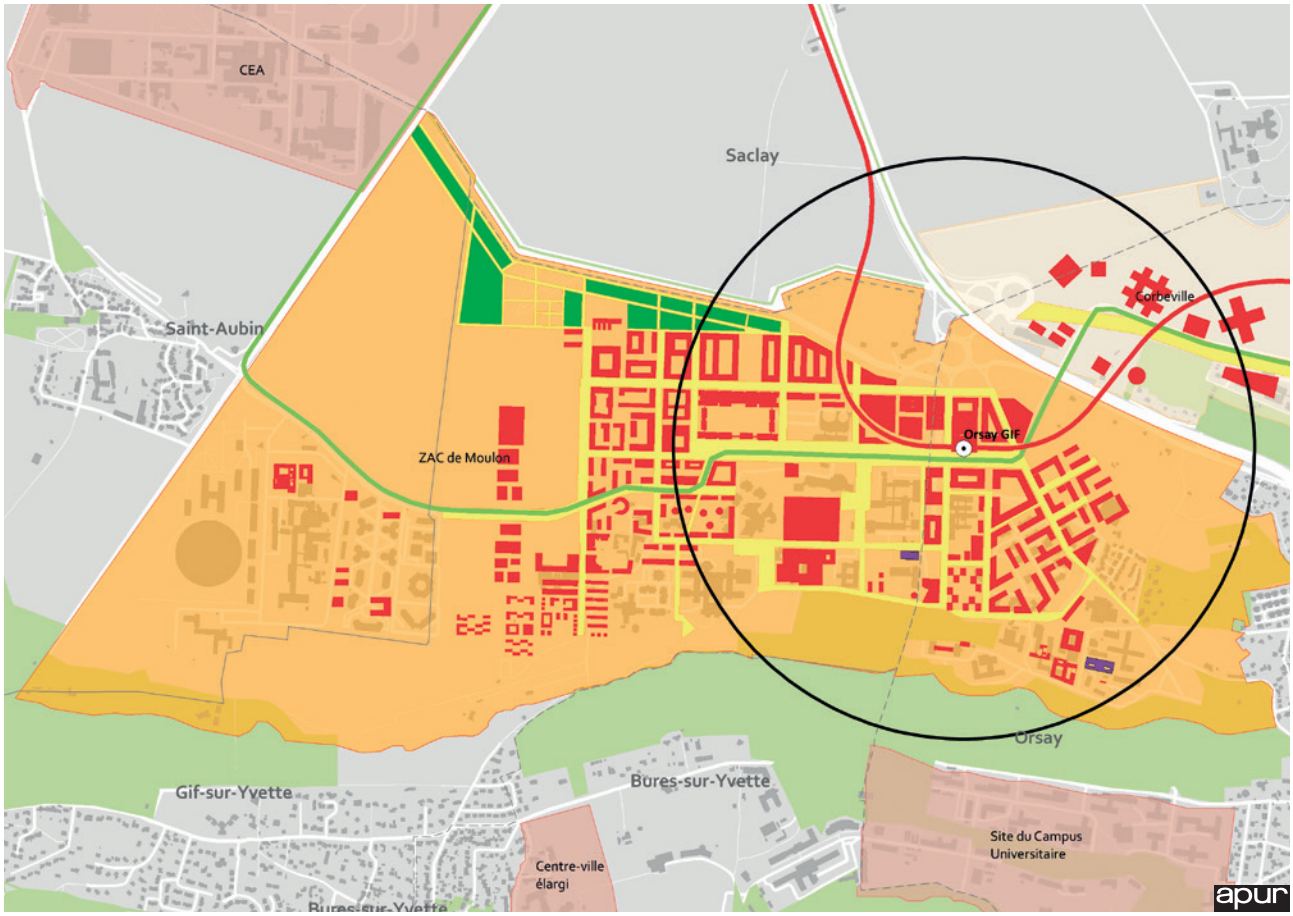
Source : Apur septembre 2016

Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC de l'École Polytechnique	ZAC de Moulon	Projet Exposition Universelle France 2025
Commune	Palaiseau	Orsay/Gif-sur-Yvette	Orsay/Saclay
Date d'achèvement (prévision)	2024	2024	2025
Nombre de logements (estimation)			
Logement (m²) (estimation)	278 000 dont 78 000m² de logements étudiants	270 000	
dont logements sociaux (m²) (estimation)			
Bureaux (m²) (estimation)			
Activités (m²) (estimation)	360 000	200 000	
Équipements (m²) (estimation)	196 000	350 000	
Commerces (m²) (estimation)	36 000	50 000	
Surface totale (m²)	**870 000**	**870 000**	
Maîtrise d'ouvrage	EPAPS	EPAPS	
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur			

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, septembre 2016

Le quartier de Moulon est partie intégrante du futur campus urbain du plateau de Saclay, dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à l'EPA Paris-Saclay, dans le cadre du CDT Paris-Saclay Territoire Sud. Le campus urbain regroupe la ZAC de Moulon, la ZAC de l'École Polytechnique à l'est, toutes deux en cours de réalisation et séparées par le secteur de Corbeville aujourd'hui à l'étude. La ZAC de l'École Polytechnique prévoir l'aménagement de 870 000 m² dont une part importante (360 000 m²) est dédiée au développement économique.
Pour l'ensemble, le projet du campus urbain est lié à la réalisation d'un nouveau réseau de voies basé sur une trame orthogonale raccordée à l'existant. Le secteur est traversé par les voies du bus en site propre 91-06 reliant l'École Polytechnique à la future gare du CEA Saint-Aubin. La mise en service de la ligne 18 renforcera donc, entre autres, les connexions entre les unités présentes au sein du campus urbain.



Projets d'aménagement et de transport

périmètre 800m
TCSP, TZen : chantier - étude
Tramway : chantier - étude
Métro : chantier - étude
RER : étude
RGPE : étude
Tangentielle
Tram Sud Express (T12)

Projets en cours

bâti en projet
bâti requalifié
bâti réalisé
création d'espace public
requalification de l'espace public
espace vert en projet
espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement

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

Sources : Apur 2016, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

	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 1er 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 CLAP 2009 et recensement 2011
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidants	Insee CLAP 2009 et recensement 2011
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Photo 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	Photo 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	Photo 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 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m² pour chauffer 100 m²	DGFIP 2011
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 2010
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 moyens 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 1er janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee recensement 2010, DGFIP au 01/01/2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP au 01/01/2011
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)	Insee recensement 2011
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee recensements 1999 et 2011
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 m² et nb. de logements — permis autorisés	SITADEL 2016
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2016

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CA	Communauté d'Agglomération
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
SIAAP	Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne
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 Orsay-Gif — Ligne 18

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 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 Ouest, 15 Sud, 15 Est et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers des lignes 17 et 18, dont Orsay-Gif fait partie.