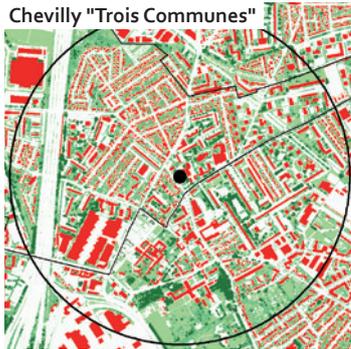
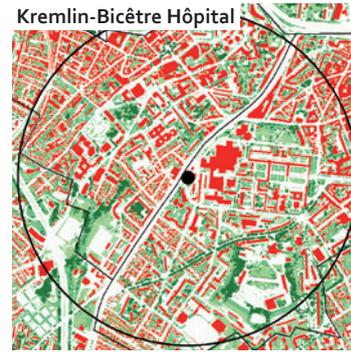
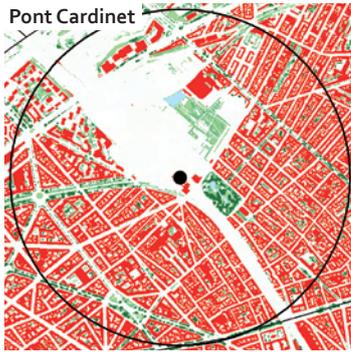
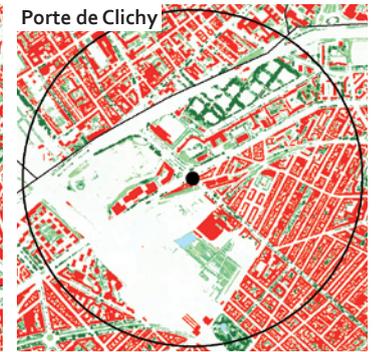
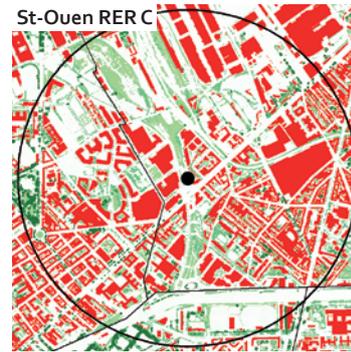
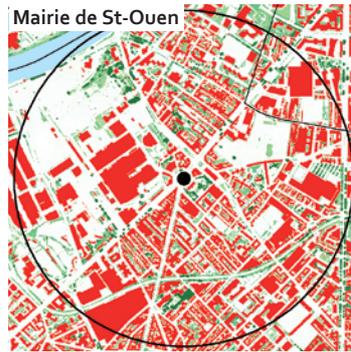


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 14



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte ; avec le concours de Julien Gicquel, Sandra Roger

Sous la direction de : Patricia Pelloux

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Eugénio Dragoni, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

Avec la participation de : Catherine Barbé pour la SGP et Véronique Lehideux pour la DRIEA

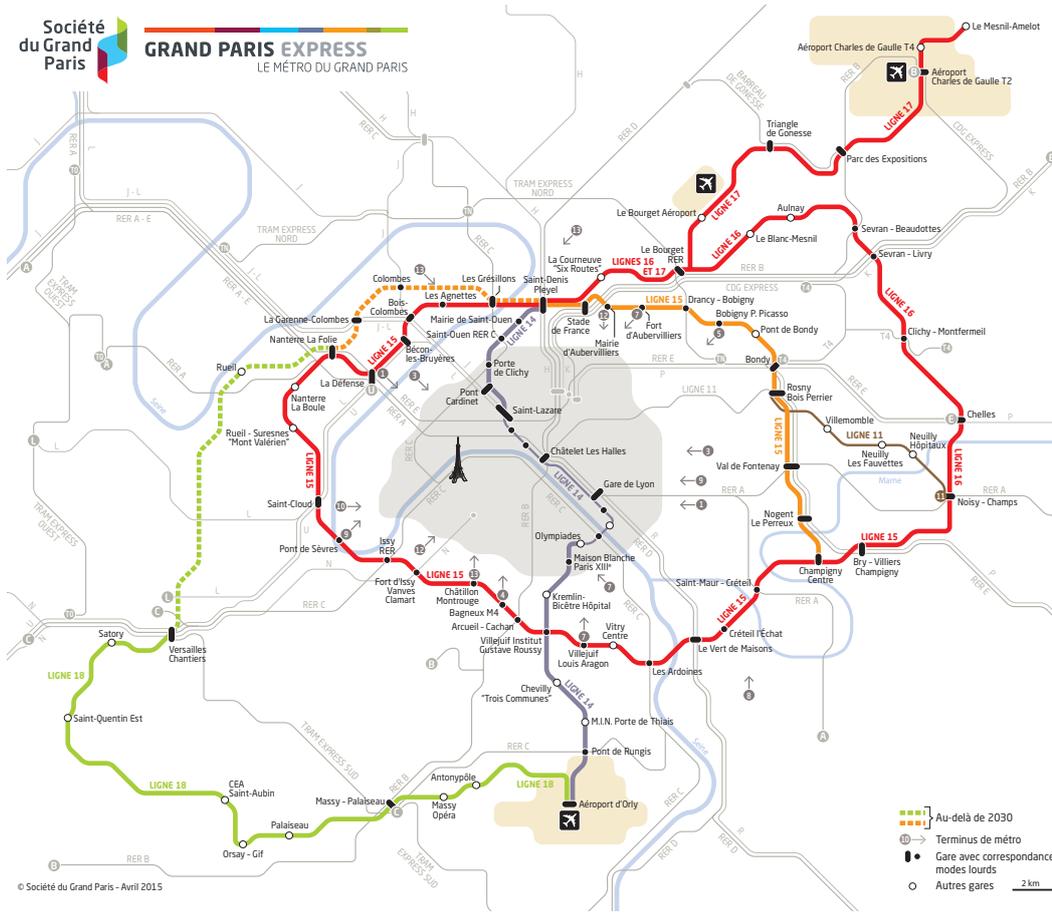
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2015V2.7.1.1

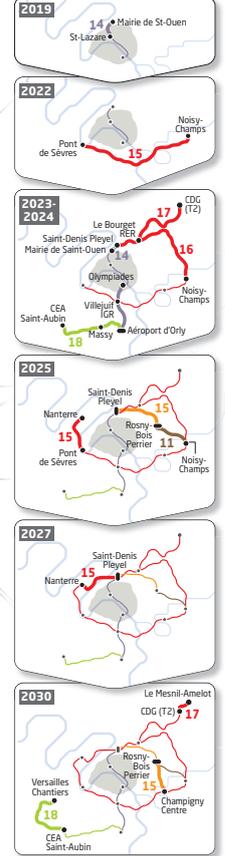
# Sommaire

|   |           |
|---|-----------|
| Préambule.....  | 5         |
| Introduction.....   | 6         |
| <b>1. Les densités dans les quartiers de gare.....</b>  | <b>8</b>  |
| 1.1. Les densités de population.....  | 8         |
| 1.2. Les densités d'emploi dans et autour des quartiers de gares.....                                     | 10        |
| 1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers.....  | 11        |
| <b>2. Les centralités aux abords des futures gares.....</b>   | <b>12</b> |
| 2.1. La polycentralité de la métropole.....   | 12        |
| 2.2. Les centralités autour des futures gares.....  | 13        |
| <b>3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare.....</b>  | <b>18</b> |
| 3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare.....   | 18        |
| 3.2. Les hauteurs du bâti.....  | 22        |
| 3.3. Le rapport emprises bâties/espaces ouverts.....  | 24        |
| <b>4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales.....</b>                                      | <b>26</b> |
| 4.1. L'évolution démographique des quartiers.....   | 26        |
| 4.2. La structure de la population.....   | 28        |
| 4.3. Les catégories socio-professionnelles.....   | 29        |
| 4.4. Les revenus des ménages et leur évolution.....   | 30        |
| 4.5. Le parc de logements.....  | 32        |
| <b>5. La mobilité et les espaces publics.....</b>   | <b>36</b> |
| 5.1. Les déplacements domicile-travail.....   | 36        |
| 5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare.....                                     | 37        |
| 5.3. L'accessibilité à pied aux gares.....  | 44        |
| 5.4. L'accessibilité en transports en commun.....   | 46        |
| 5.5. L'accessibilité à vélo aux gares.....  | 47        |
| <b>6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....</b>                              | <b>50</b> |
| 6.1. Les dynamiques de construction récentes.....   | 50        |
| 6.2. Les dynamiques de projets urbains dans la métropole<br>et l'articulation avec les futures gares..... | 54        |
| Synthèse.....   | 57        |
| Annexes.....  | 58        |

# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



## Calendrier de mises en service



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

© Société du Grand Paris - Avril 2015

# Préambule

## Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une profonde mutation engagée depuis quelques années avec la mise en service de plusieurs lignes de tramway, la modernisation des RER, la prolongation des lignes de métro et la création de lignes nouvelles. L'offre de services de transports collectifs s'améliore et favorise la réalisation des objectifs de rénovation et de construction de logements ainsi que le renouvellement du parc immobilier d'entreprises. Les contrats de développement territorial et le schéma directeur de la région Ile-de-France éclairent les perspectives territoriales. Pour autant, l'évaluation des développements urbains autour des gares n'est que partiellement appréhendée.

Il est donc apparu nécessaire, au sein du comité stratégique de la Société du Grand Paris qui associe des parlementaires et des élus régionaux ou locaux aux services de l'État, de mettre en place un dispositif permettant d'appréhender la situation des quartiers de chacune des futures gares du réseau du Grand Paris Express afin que les acteurs économiques et sociaux puissent s'en saisir.

L'observation des quartiers de gares et de leur évolution donne à voir et permet l'évaluation des effets directs ou indirects des politiques publiques, nationales, régionales ou locales, sur le terrain.

## Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans la triple volonté de la SGP, DRIEA et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse pour parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération et suivre leur évolution. Cet outil permet d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître ces quartiers, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

L'observatoire offre une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par mises à jour successives, il permet de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier 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 montrera dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permet de catégoriser les quartiers de gare du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribue à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constitue 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. 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.

**La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA)** d'Ile-de-France est impliquée dans le pilotage et le fonctionnement de nombreux observatoires partenariaux en Ile-de-France, notamment dans les domaines de la mobilité (OMNIL), du foncier (ORF), de l'immobilier d'entreprises (ORIE), ou de projets opérationnels comme celui des quartiers de gare du Grand Paris. La DRIEA s'implique fortement dans ces observatoires qui sont des lieux stratégiques d'échange, d'animation et de production de doctrines et de connaissance, dont bénéficient l'Etat ainsi que l'ensemble de la collectivité des aménageurs et des acteurs économiques. Pour l'observatoire des quartiers de gare, la DRIEA met notamment à disposition des données issues de ses systèmes d'information et de ses outils de modélisation, notamment en matière de déplacements et d'accessibilité.

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

# Introduction

## La méthode

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est construit progressivement : **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, 2015 et 2016.

**La préfiguration de l'observatoire a ainsi été réalisée sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne, donnant un aperçu de la diversité des quartiers de gare :** Rueil-Suresnes "Mont Valérien", Les Agnettes dans les Hauts-de-Seine, Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis et Les Ardoines et Vitry Centre dans le Val-de-Marne.

En 2014, l'observatoire a concerné les quartiers de gare des lignes 15 sud et 16. En 2015, l'observatoire est mis en place sur les lignes 14, 15 est et 15. Et début 2016, sur les lignes 15 ouest, 17 et 18.

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

- **une analyse croisée par ligne** qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres ;
- **des monographies par quartier** 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 l'analyse croisée de l'ensemble des 12 quartiers de gare de la ligne 14**, dont le tronçon nord entre Saint-Lazare et Mairie de St-Ouen sera mis en service dès 2019, les autres gares étant prévues pour 2023/2024.

Il est accompagné de 12 monographies réalisées sur ces 12 quartiers de gare. Les données mobilisées ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier. Ce rayon de 800 m correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied environ. Dans la plupart des cas, ce rayon intercepte le territoire de plusieurs communes.

Un arrêté inter-préfectoral des préfetures de Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine et de Paris en date du 4 octobre 2012 a déclaré d'utilité publique le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (enquête publique du 16 janvier au 17 février 2012).

Le prolongement vers le nord de la ligne 14, de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, a été intégré dans le cadre du deuxième tronçon du réseau de transport du Grand Paris Express (qui inclut également la ligne 16 reliant les gares de Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs, et également un tronc commun avec la future ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER). L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014. La commission d'enquête a remis, le 9 février 2015, un avis favorable. La déclaration d'utilité publique est en préparation.

Du 1<sup>er</sup> juin au 9 juillet 2015, est organisée l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de prolongement vers le sud de l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro dans Paris entre la gare d'Olympiades et le site de maintenance et de remisage en arrière-garde d'Aéroport d'Orly (mise en service à l'horizon 2027).

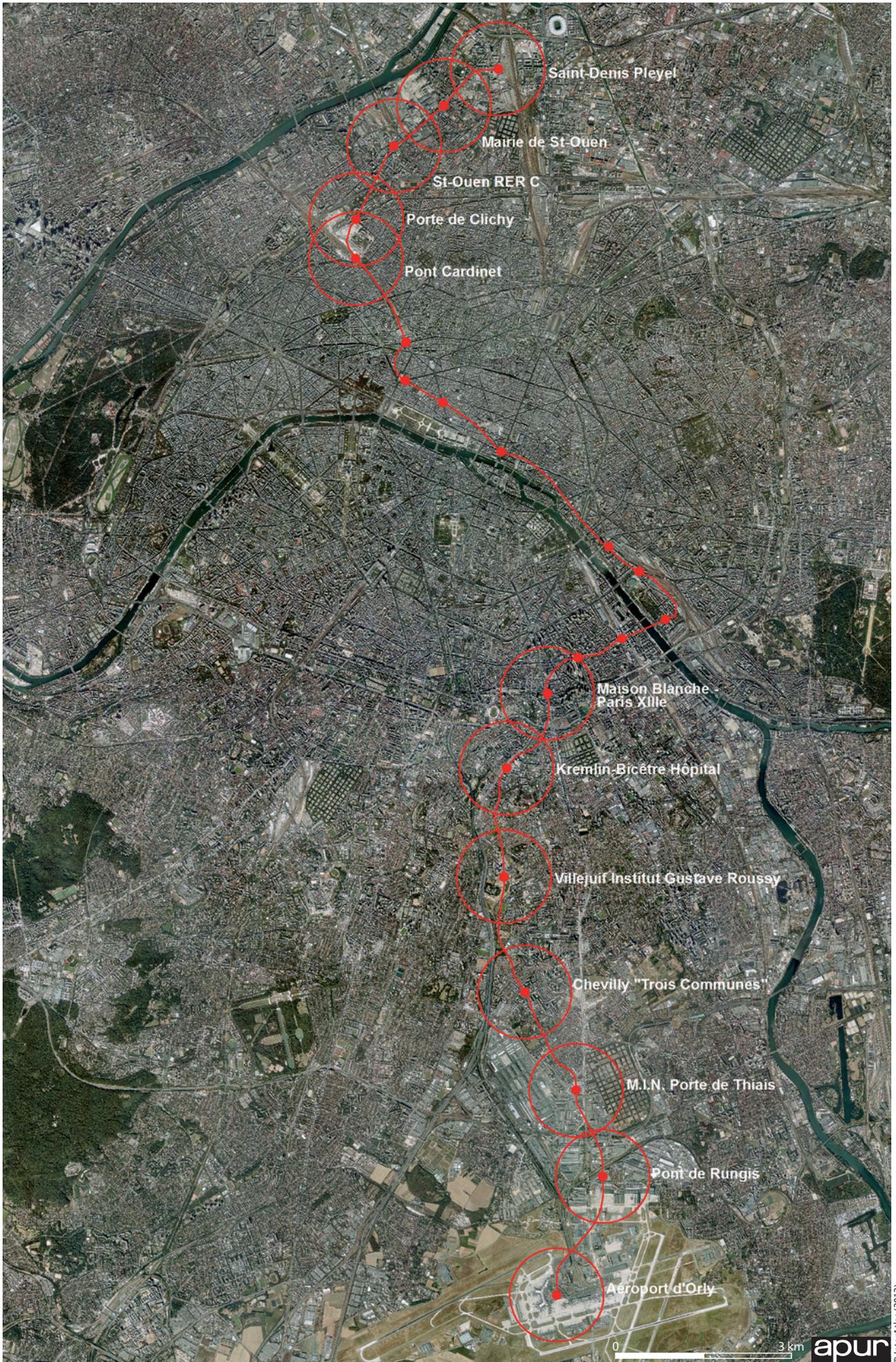
## Les indicateurs

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

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

**L'observatoire est ainsi :**

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



# 1. Les densités dans les quartiers de gare

## 1.1. Les densités de population

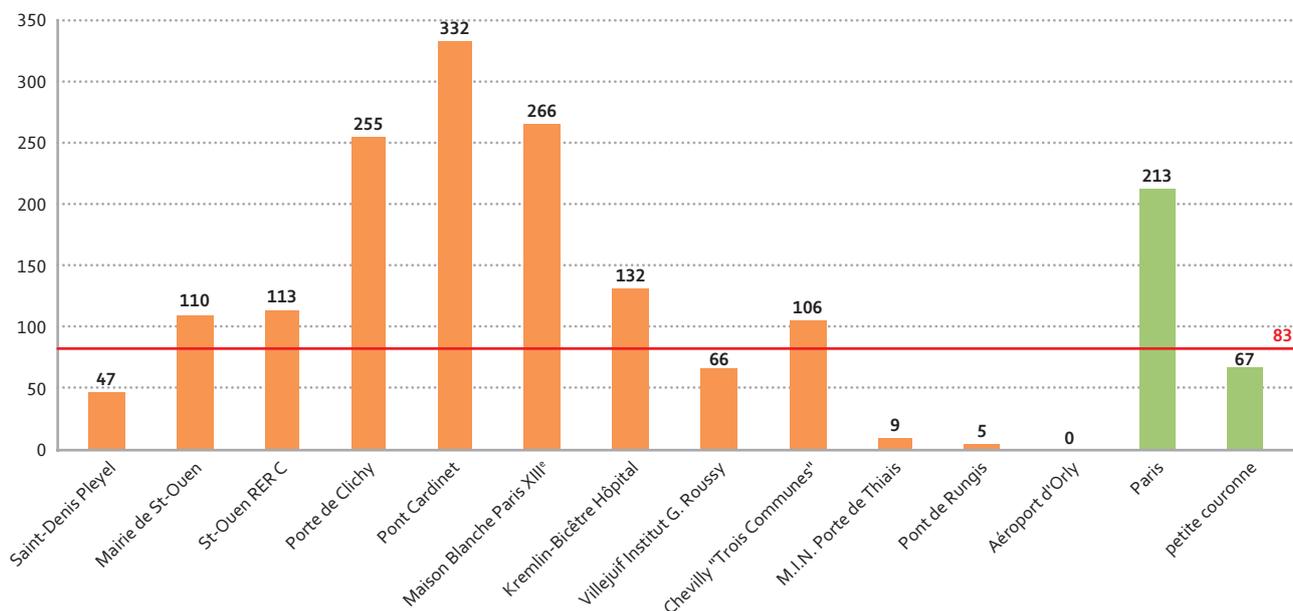
Le cœur de l'agglomération se caractérise par de fortes densités de population (213 habitants à l'hectare à Paris), qui décroissent à mesure que l'on s'éloigne (67 habitants à l'hectare en moyenne en petite couronne). La ligne 14, qui traverse l'agglomération du nord au sud, témoigne de ces différences de densité de population. Les densités les plus fortes sont atteintes dans Paris, avec 332 habitants à l'hectare dans le quartier de Pont Cardinet, alors même qu'il n'y a pas d'habitants dans le quartier d'Aéroport d'Orly ou très peu dans les quartiers de M.I.N. Porte de Thiais et Pont de Rungis. La densité de population moyenne dans les 12 quartiers de gare de la ligne 14 est de 83 habitants à l'hectare contre 67 habitants à l'hectare en petite couronne.

Ainsi, la ligne 14 comporte 4 types de quartiers :

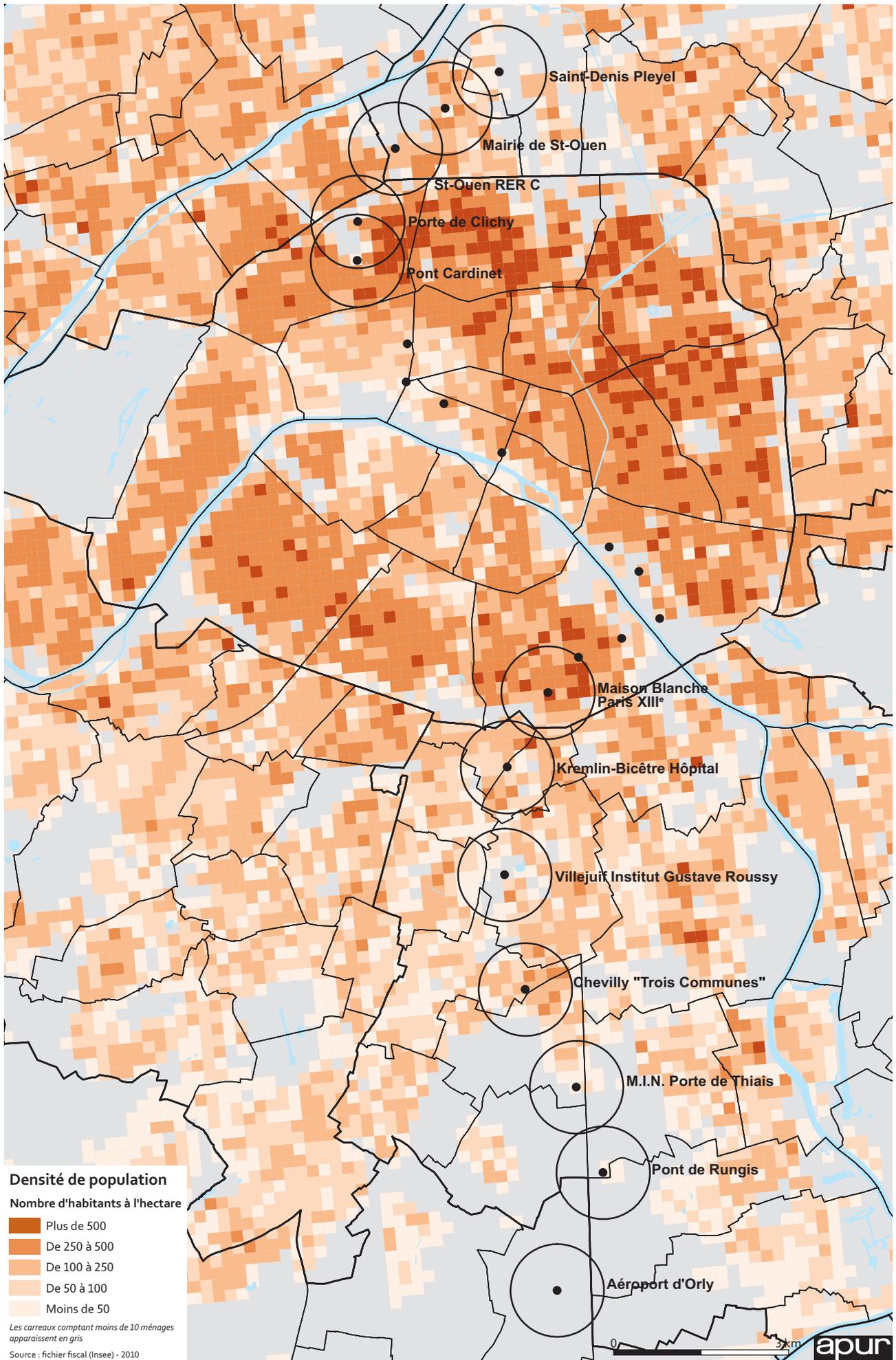
- à l'extrémité sud de la ligne, 3 quartiers d'activités très peu peuplés présentent une densité de population inférieure à 10 habitants à l'hectare : M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly ;
- 2 quartiers, assez peu peuplés, ont actuellement une densité de population inférieure à celle de la petite couronne (67 hab. à l'ha) : Saint-Denis Pleyel et Villejuif Institut Gustave Roussy ;
- et 4 quartiers se distinguent d'ores et déjà par une densité de population élevée, sensiblement supérieure à celle de la petite couronne, comprise entre 100 et 130 habitants à l'hectare : Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C, Kremlin-Bicêtre Hôpital et Chevilly « Trois Communes » ;
- enfin les 3 quartiers parisiens de Porte de Clichy, Pont Cardinet et Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> se caractérisent par une densité de population très élevée, supérieure à 250 habitants à l'hectare.

La carte représentant les densités de population selon un carroyage de 200 m par 200 m fait apparaître un fort contraste de densités entre la partie nord de l'agglomération traversée par le tronçon nord de la ligne 14 et le sud, moins densément peuplé, d'autant que de vastes secteurs entièrement dédiés aux activités se succèdent à partir du M.I.N. de Rungis et jusqu'à l'aéroport d'Orly.

Densité de population dans les quartiers de gare (nombre d'habitants par hectare)



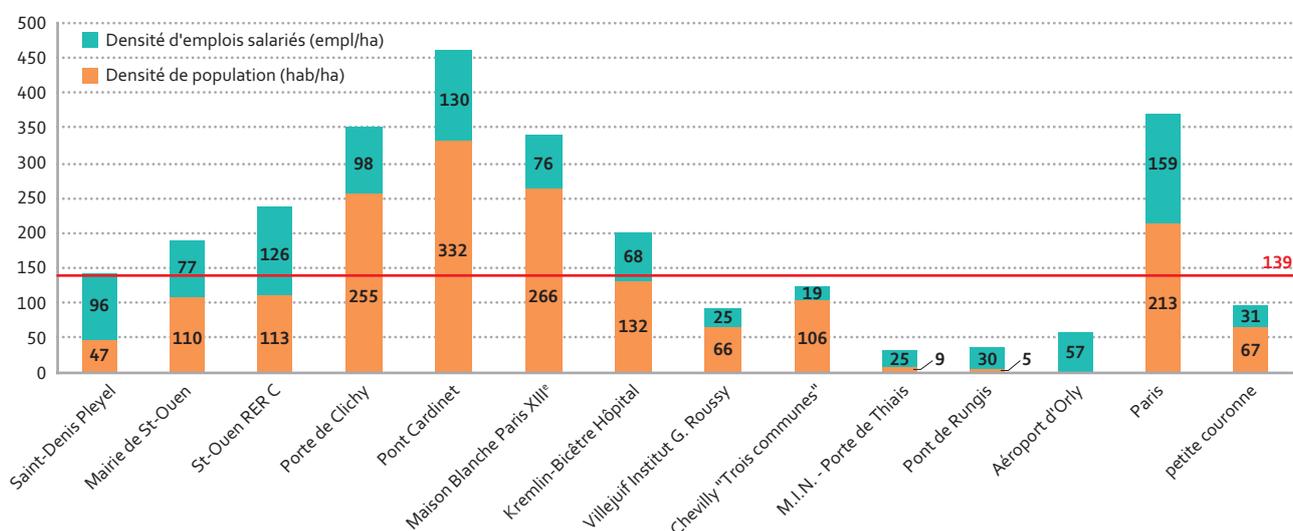
Source : Insee, recensement 2010



## 1.2. Les densités d'emploi dans les quartiers de gare

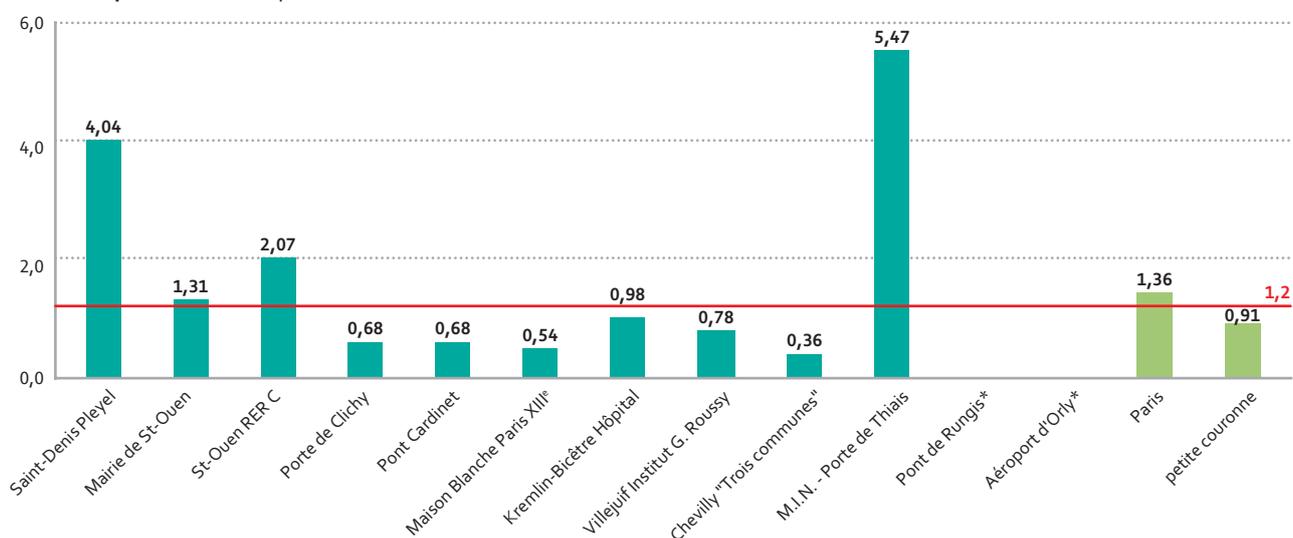
Les densités d'emplois dans les quartiers de gare de la ligne 14 sont elles aussi contrastées, variant dans un rapport de 1 à 6,5. Le tronçon nord et parisien de la ligne, de Saint-Denis Pleyel à Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, se caractérise par des densités d'emplois élevées (supérieures à 75 emplois à l'hectare), voire très élevées dans le cas de St-Ouen RER C et Pont Cardinet (supérieures à 125 emplois à l'hectare). Au sud de la ligne, entre Kremlin-Bicêtre Hôpital et Pont de Rungis, les densités d'emplois sont sensiblement plus basses, plus proches de la moyenne de la petite couronne (31 emplois à l'hectare). Enfin, le dernier quartier au sud de la ligne correspond au pôle aéroportuaire d'Orly qui présente une densité d'emploi deux fois plus importante (57 emplois par hectare).

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



Source : Insee, Recensement 2010, Clap 2009

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



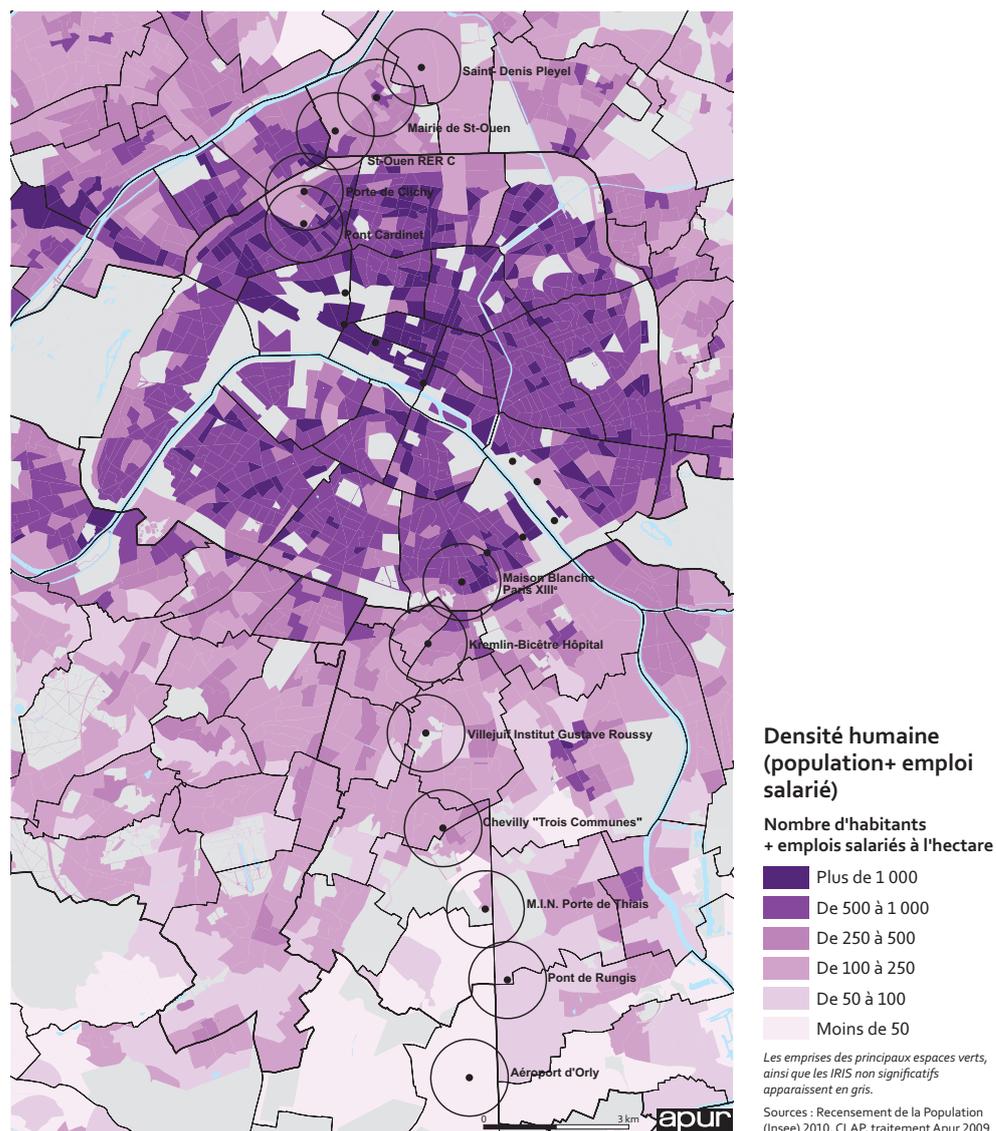
Source : Insee, Recensement 2010

\* La moyenne a été calculée en intégrant le nombre d'emplois et d'actifs résidant dans les 12 quartiers de gare mais les taux d'emplois de Pont de Rungis et d'Aéroport d'Orly ne figurent pas sur le graphique car ils ne sont pas significatifs à l'échelle de ces quartiers peu ou pas habités.

## 1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare

Le rapport entre les densités de population et d'emplois dans les quartiers de gare permet d'appréhender la question de la mixité fonctionnelle des quartiers. La ligne 14 comporte à la fois des quartiers de grande mixité, où habitants et emplois font jeu égal, et des quartiers peu mixtes car presque entièrement tournés vers l'activité. Le taux d'emplois moyen des 12 quartiers de gare de la ligne 14 est de 1,2, soit une valeur intermédiaire entre le taux d'emploi de Paris et celui de la petite couronne.

- **4 quartiers se caractérisent par une nette prédominance de l'activité sur l'habitat**, ce qui se traduit par un taux d'emploi exceptionnel : Aéroport d'Orly (26 000 emplois et aucun actif résidant), Pont de Rungis (13 emplois par actif résidant), M.I.N. Porte de Thiais (taux d'emploi de 5,5) et Saint-Denis Pleyel (taux d'emploi de 4) ;
- **3 quartiers se distinguent par des densités humaines plus élevées et un taux d'emploi supérieur à 1** : Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C et le Kremlin-Bicêtre Hôpital ;
- **5 quartiers ont un taux d'emploi plus faible, inférieur au taux d'emploi moyen de la petite couronne**, témoignant de la prédominance de la fonction résidentielle : Porte de Clichy, Pont Cardinet, Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, Villejuif Institut Gustave Roussy et Chevilly « Trois Communes », ce dernier quartier ayant le taux d'emplois le plus faible (0,36).



## 2. Les centralités aux abords des futures gares

### 2.1. La polycentralité de la métropole

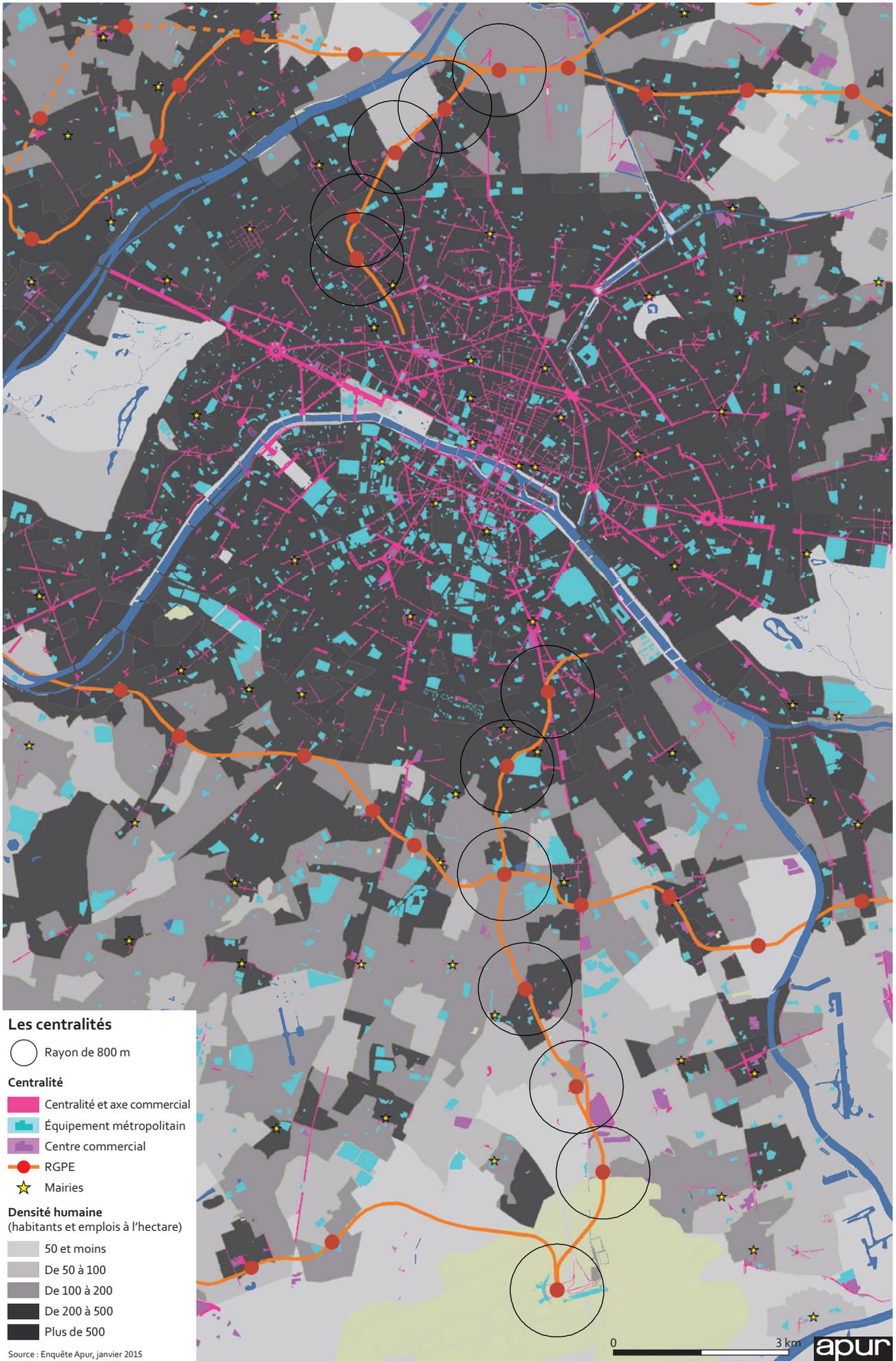
La polycentralité du cœur de l'agglomération parisienne est mise en évidence par un étalement progressif, autour de Paris, de pôles de densités élevés de population et d'emplois sur lesquels sont venus se greffer des axes commerçants, ainsi que de grands équipements universitaires, hospitaliers, sportifs et culturels dont le rayonnement est métropolitain. La mise en service du Réseau du Grand Paris Express (RGPE) devrait accompagner le mouvement poly-centrique amorcé de la métropole. Saint-Denis Pleyel par exemple sera demain le point de convergences des lignes 14, 15, 16 et 17 du futur métro (la ligne 13 et le RER D étant accessibles en correspondance piétonne) et sera un nouveau centre de la métropole.

**Au nord et à l'ouest de la métropole, les continuités d'intensité urbaine apparaissent entre Paris et les communes limitrophes** (Neuilly, Levallois, Clichy, Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas et Bagnolet) autour des centres-bourgs anciens et le long des grands axes ou des grandes voies radiales, comme l'ex RN7 qui relie Paris à Orly, l'ex RN305, l'ex RN13 qui relie Paris à Neuilly ou encore la RN2 et la RN3 vers le nord. Mais la carte montre aussi **une très nette différence d'intensité entre Paris et les communes limitrophes d'une part et les territoires un peu plus éloignés comme ceux qui correspondent au tronçon sud de la ligne 14 après la gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital**. Toutefois, la présence de l'aéroport d'Orly, du marché d'intérêt national (M.I.N.) de Rungis ou bien encore de grands hôpitaux tel que l'Institut Gustave Roussy à Villejuif créent des polarités tout au long de la ligne 14, même si les densités de population et d'emplois y sont actuellement plus faibles qu'au cœur de l'agglomération.

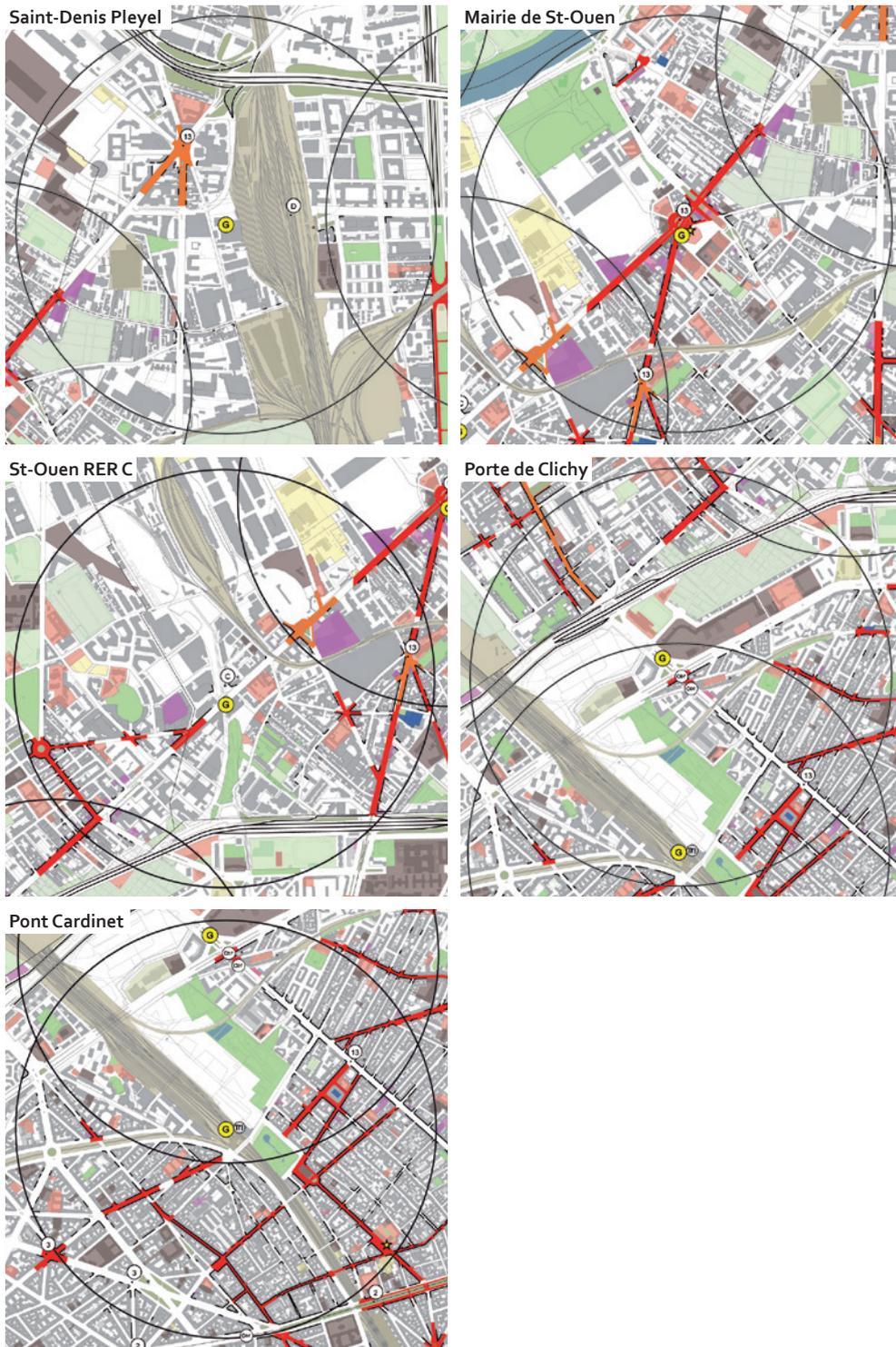
### 2.2. Les centralités autour des futures gares

L'arrivée d'une gare du Grand Paris est une opportunité pour renforcer les centralités qui existent d'ores et déjà dans les quartiers de gare ou en créer de nouvelles. Les cartes qui décrivent les centralités dans le rayon de 800 m autour des futures gares sont issues de relevés de terrain. Elles permettent d'identifier finement les éléments de centralités et d'apprécier leur rayonnement, local, mixte ou métropolitain. Ces cartes font ressortir 4 types de situation.

- **6 quartiers sont d'ores déjà des polarités** d'échelle métropolitaine que l'arrivée de la ligne 14 viendra renforcer : le quartier de Saint-Denis Pleyel avec le pôle d'emploi du Landy et la Cité du Cinéma notamment, Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> et ses centres universitaires et concentrations commerciales et Villejuif Institut Gustave Roussy et ses équipements de santé. Les quartiers de M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly sont très différents, mais la présence du Marché d'Intérêt National de Rungis d'une part et de l'aéroport international d'Orly d'autre part fait de ces quartiers des centralités uniques à l'échelle de la métropole ;
- **1 quartier, Kremlin-Bicêtre Hôpital, dispose aux abords immédiats de la gare d'un hôpital d'échelle intercommunale dont l'accessibilité sera transformée ;**
- **4 quartiers comportent des centralités locales fortes** comme Mairie de St-Ouen et Pont Cardinet ou sont à proximité de centralités locales comme à Porte de Clichy et St-Ouen RER C, où la future gare pose donc la question d'un éventuel prolongement des centralités existantes ;
- **1 quartier, Chevilly « Trois Communes », se caractérise par des centralités très locales aujourd'hui.**



Source : Enquête Apur, janvier 2015



### Éléments de centralités

○ Rayon de 800 m

#### Centralités

- Locale
- Mixte
- Globale

#### Équipement

- Local (de proximité)
- Global (métropolitain)
- ★ Mairie, hôtel de ville
- Station RER et métro
- Nouvelle gare
- Gare RATP et SNCF

#### Commerce et animation

- Linéaire commercial
- Grande entreprise 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

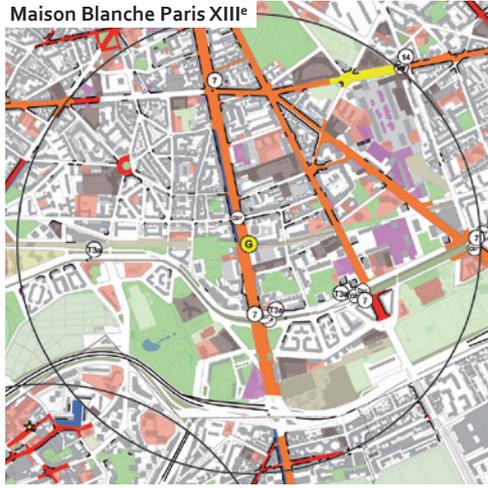
Source : Apur, janvier 2015



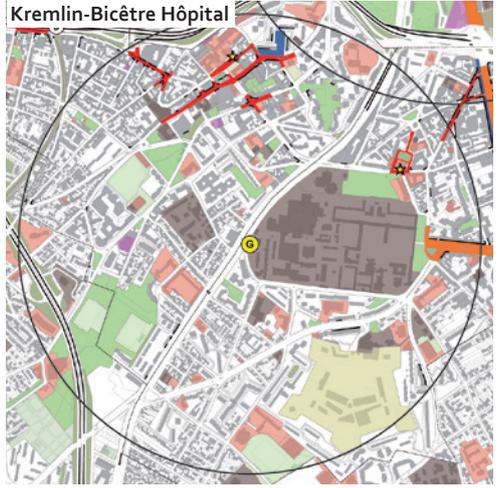
#### Quatre types de situation :

- 6 quartiers sont d'ores déjà des polarités d'échelle métropolitaine que l'arrivée de la ligne 14 viendra renforcer : le quartier de Saint-Denis Pleyel, Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> et Villejuif Institut Gustave Roussy, et aussi avec des caractéristiques très différentes, les quartiers de M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly ;
- 1 quartier, Kremlin-Bicêtre Hôpital, dispose aux abords immédiats de la gare d'un hôpital d'échelle intercommunale dont l'accessibilité sera transformée ;
- 4 quartiers comportent des centralités locales fortes comme Mairie de St-Ouen et Pont Cardinet ou sont à proximité de centralités locales comme à Porte de Clichy et St-Ouen RER C, où la future gare pose donc la question d'un éventuel prolongement des centralités existantes ;
- 1 quartier, Chevilly « Trois Communes », se caractérise par des centralités très locales et assez faibles aujourd'hui.

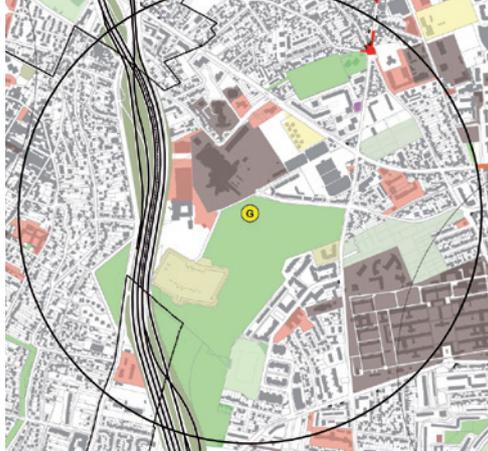
Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>



Kremlin-Bicêtre Hôpital



Villejuif Institut Gustave Roussy



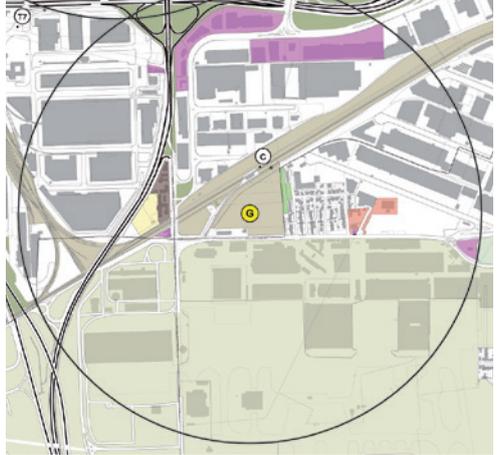
Chevilly "Trois Communes"



M.I.N. Porte de Thiais



Pont de Rungis



Aéroport d'Orly



## Les centralités



Saint-Denis Pleyel — boulevard Anatole France, Saint-Denis



Mairie de St-Ouen — rue Gabriel Péri, Saint-Ouen



St-Ouen RERC — boulevard Victor Hugo, Clichy-la-Garenne



Kremlin-Bicêtre Hôpital — CHU de Bicêtre, avenue Eugène Thomas, Le Kremlin-Bicêtre



Villejuif Institut Gustave Roussy — Villejuif



Chevilly "Trois Communes" — rue Paul Hochart, L'Haÿ-les-Roses

## Lieux d'implantation des futures gares



Saint-Denis Pleyel



Mairie de St-Ouen



St-Ouen RERC



Kremlin-Bicêtre Hôpital



Villejuif Institut Gustave Roussy



Chevilly "Trois Communes"

## Les tissus



Saint-Denis Pleyel — avenue des Fruitières, Saint-Denis



Mairie de St-Ouen — rue des Bateliers, Saint-Ouen



St-Ouen RERC — rue Arago, Saint-Ouen



Kremlin-Bicêtre Hôpital — rue d'Arcueil, Gentilly



Villejuif Institut Gustave Roussy — Villa des Bruyères, Villejuif



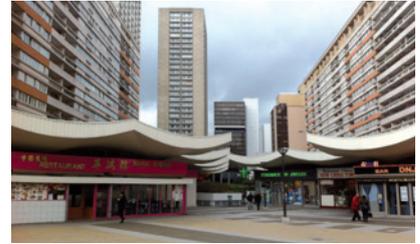
Chevilly "Trois Communes" — rue Béatrice, L'Haÿ-les-Roses



Porte de Clichy — rue de Paris, Clichy-la-Garenne



Pont Cardinet — rue des Dames, Paris



Maison Blanche Paris XIIIe — Les Olympiades, Paris



M.I.N. Porte de Thiais — Centre commercial Belle Épine, Thiais



Pont de Rungis — rue des Alouettes, Thiais



Aéroport d'Orly Terminal Sud



Porte de Clichy



Pont Cardinet



Maison Blanche Paris XIIIe



M.I.N. Porte de Thiais



Pont de Rungis



Aéroport d'Orly



Porte de Clichy — Les Hauts Maiesherbes, Paris



Pont Cardinet — rue Cardinet, Paris



Maison Blanche Paris XIIIe — boulevard Masséna, Paris



M.I.N. Porte de Thiais — Résidence les Castors, Chevilly-Larue



Pont de Rungis — rue de Hauts Flouviérs, Thiais



Aéroport d'Orly — avenue Ouest, Paray-Vieille-Poste

# 3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare

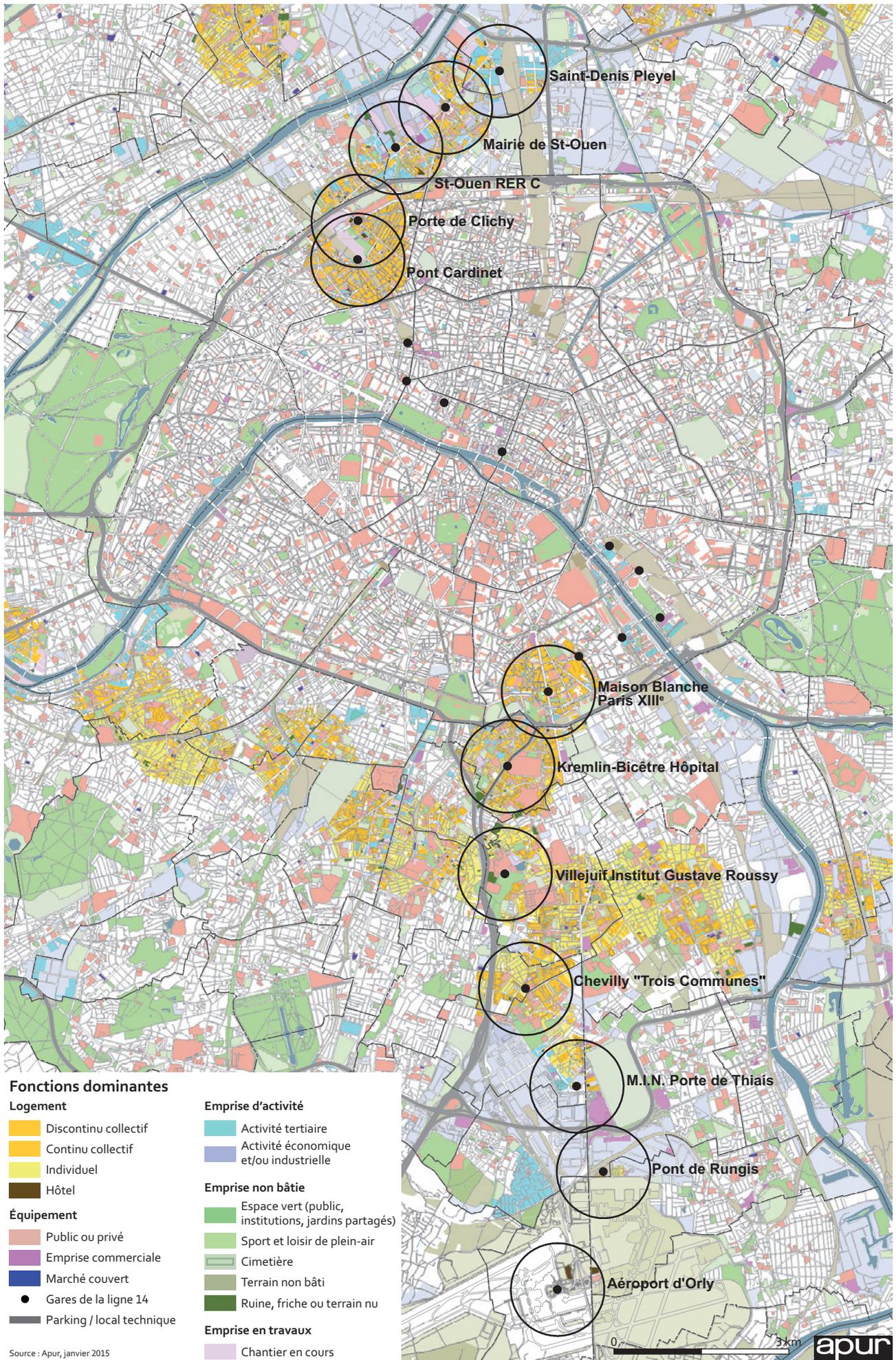
## 3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare

Les cartes de fonctions sont issues de relevés à la parcelle et permettent de caractériser finement les quartiers de gare selon qu'il s'y trouve des logements, des équipements, des activités économiques et commerciales, des bureaux et des infrastructures. Elles mettent en évidence la mixité fonctionnelle ou à l'inverse la mono-fonctionnalité de ces quartiers et apportent des éléments concrets pour l'analyse des besoins et les perspectives d'aménagement des quartiers en vue de l'arrivée des gares du Grand Paris.

À l'échelle de la ligne 14, les cartes des fonctions des quartiers montrent une grande diversité de situations. Le sud de la ligne est marqué par exemple par de grandes emprises dédiées aux activités industrielles, logistiques et commerciales, avec la présence de grands équipements comme l'aéroport d'Orly, le Marché d'Intérêt National de Rungis et les plateformes logistiques de la SOGARIS et de la SENIA. Les quartiers de gare parisiens ont aussi la particularité de paraître très résidentiels, alors qu'ils présentent comme souvent à Paris une grande mixité fonctionnelle, avec l'imbrication de logements, activités tertiaires et commerciales et services. Les quartiers à proximité de Paris, comme du côté de Gentilly ou de Saint-Ouen montrent quant à eux des réminiscences du tissu faubourien dans lesquels les fonctions sont également mixtes et où subsistent encore parfois des activités industrielles, techniques ou artisanales. Enfin, il existe aussi des quartiers résidentiels où prédominent les ensembles de logements collectifs.

Ainsi, même s'il est difficile de catégoriser certains de ces quartiers, on peut distinguer trois catégories principales :

- **4 quartiers actuellement à dominante résidentielle**, même s'ils peuvent disposer d'une offre de commerces et de services significative, comme c'est le cas à Paris : Porte de Clichy, Pont Cardinet, Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> et Chevilly « Trois Communes » ;
- **4 quartiers présentant une certaine mixité fonctionnelle, mêlant résidentiel et activités économiques industrielles et tertiaires** comme à Mairie de St-Ouen et St-Ouen RER C, ou résidentiel et de grands équipements structurants comme à Kremlin-Bicêtre Hôpital et Villejuif Institut Gustave Roussy ;
- **4 quartiers à dominante d'activités économiques et industrielles** : Saint-Denis Pleyel, M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly.



**Fonctions dominantes**

**Logement**

- Discontinu collectif
- Continu collectif
- Individuel
- Hôtel

**Équipement**

- Public ou privé
- Emprise commerciale
- Marché couvert
- Gares de la ligne 14
- Parking / local technique

**Emprise d'activité**

- Activité tertiaire
- Activité économique et/ou industrielle

**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, janvier 2015



**Fonctions dominantes**

○ Rayon de 800 m

**Logement**

- Discontinué 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, janvier 2015



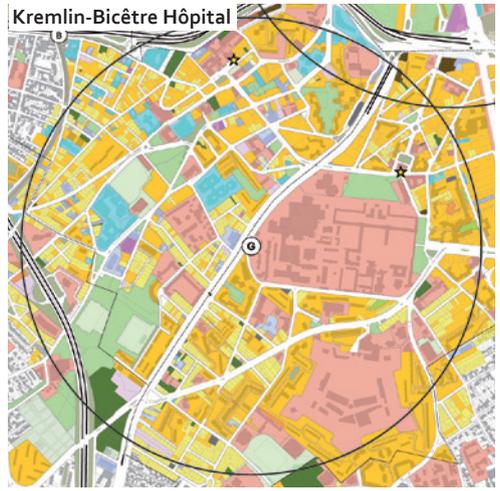
Trois catégories principales de quartiers de gare :

- 4 quartiers à dominante résidentielle, malgré une offre de commerces et de services significative : Porte de Clichy, Pont Cardinet, Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> et Chevilly « Trois Communes » ;
- 4 quartiers présentant une certaine mixité fonctionnelle, mêlant résidentiel et activités économiques industrielles et tertiaires comme à Mairie de St-Ouen et St-Ouen RER C, ou résidentiel et de grands équipements structurants comme à Kremlin-Bicêtre Hôpital et Villejuif Institut Gustave Roussy ;
- 4 quartiers à dominante d'activités économiques et industrielles : Saint-Denis Pleyel, M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly.

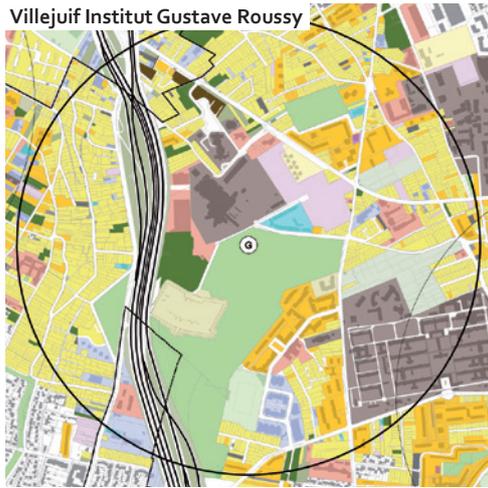
Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>



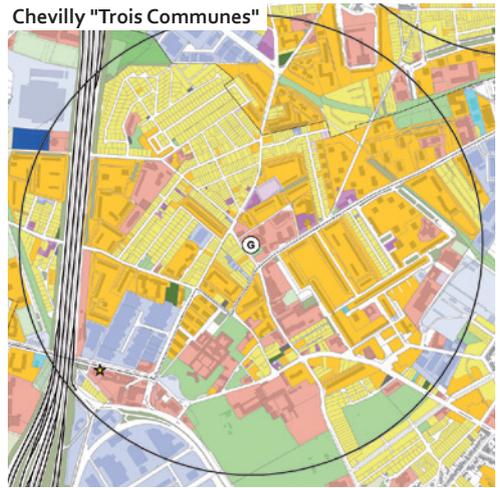
Kremlin-Bicêtre Hôpital



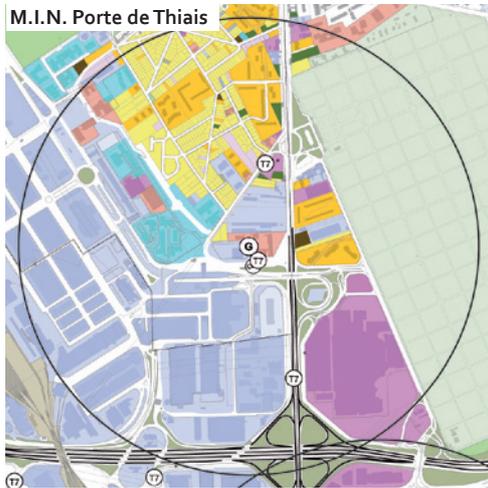
Villejuif Institut Gustave Roussy



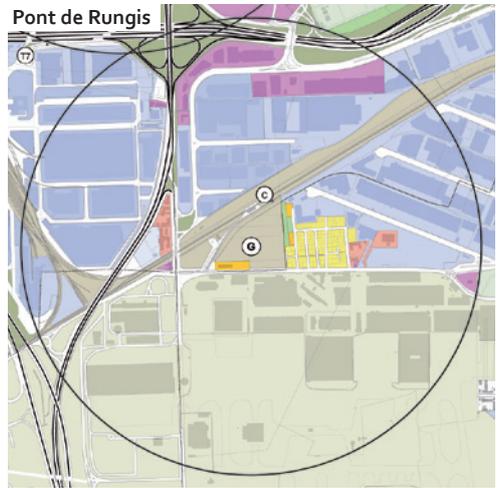
Chevilly "Trois Communes"



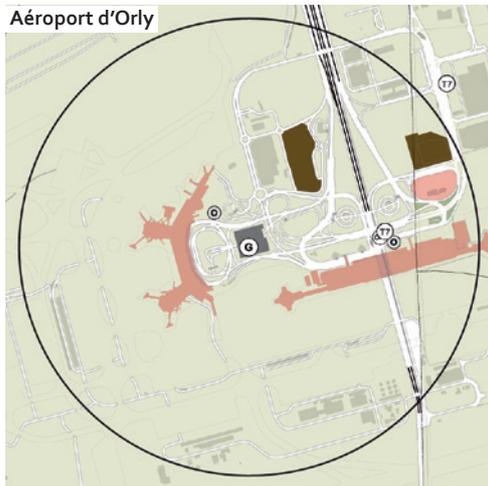
M.I.N. Porte de Thiais



Pont de Rungis



Aéroport d'Orly



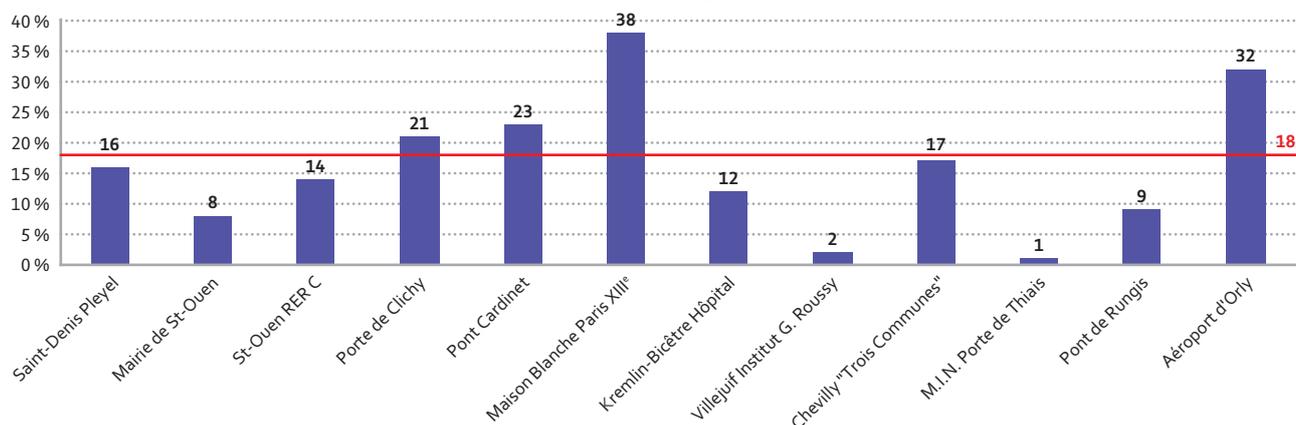
## 3.2. Les hauteurs du bâti

La carte des hauteurs du bâti renseigne sur la morphologie du cadre bâti des quartiers de gare. La forme urbaine se révèle ainsi à travers les hauteurs, mais également par les emprises et l'agencement des bâtiments dans la ville et leurs rapports à la rue et à la parcelle. Ces indications sont importantes pour caractériser le cadre urbain dans lequel les gares vont s'insérer.

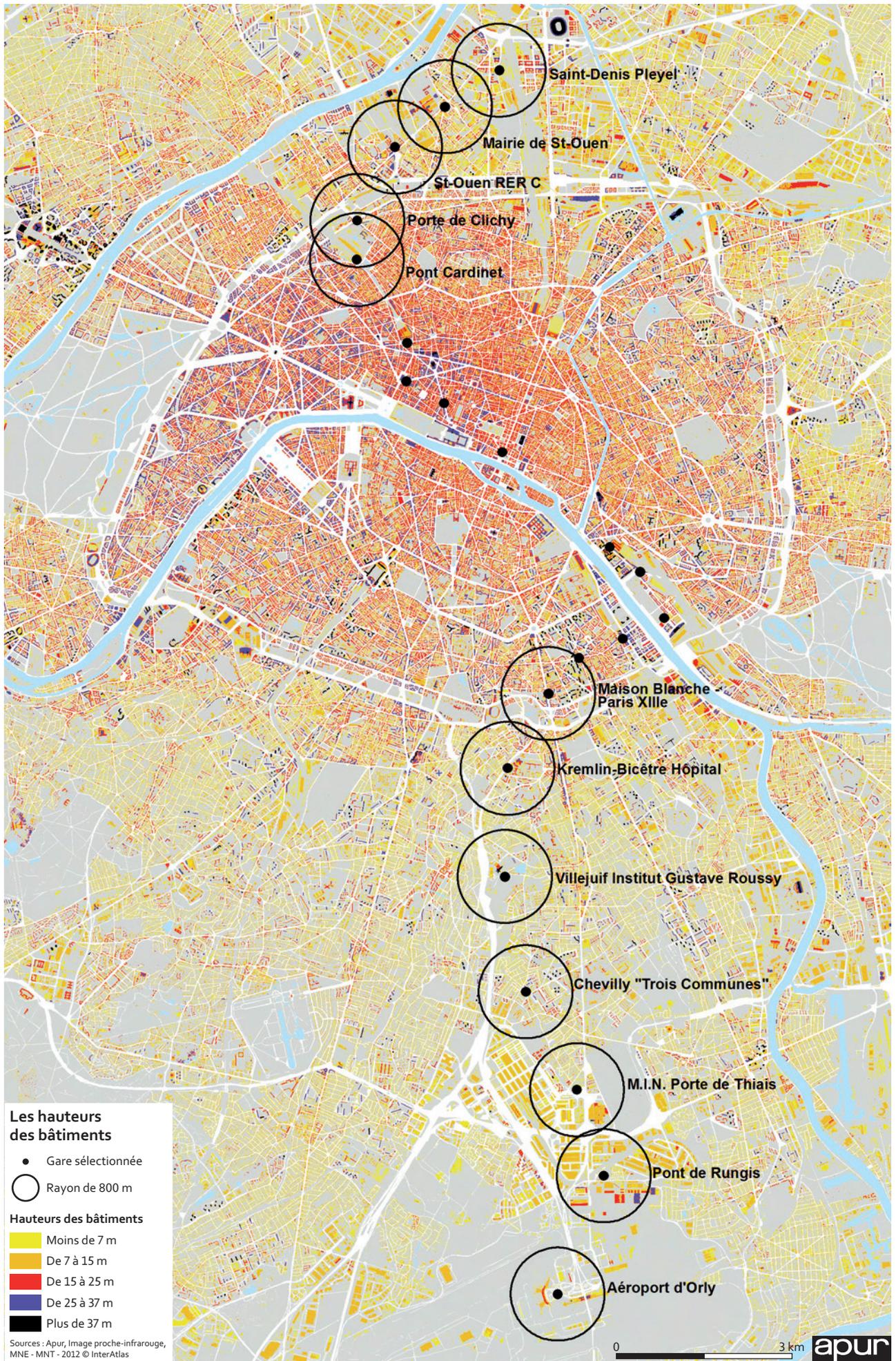
L'ensemble du bâti représenté en jaune met en évidence la forte présence de bâtiments de faible hauteur, principalement de type pavillonnaire. Les édifices orangés et dont l'emprise au sol est importante correspondent souvent aux bâtiments d'activités industrielles, logistiques et commerciales, comme dans les quartiers de gare de Pont de Rungis ou de M.I.N. Porte de Thiais. Plus le bâti est foncé, plus les hauteurs sont grandes, révélant notamment les hauts immeubles de logements collectifs ou de bureaux, à l'image des quartiers de gare de St-Ouen RER C ou de Kremlin-Bicêtre Hôpital. Le fond gris représente à la fois des espaces verts (parcs, jardins) mais aussi des emprises d'activités non bâties, des friches ou des emprises ferroviaires, tels que dans les quartiers de gare de Mairie de St-Ouen, de Pont Cardinet ou d'Aéroport d'Orly.

- **6 quartiers présentent des immeubles de grande hauteur** comptant pour une part significative des surfaces bâties du quartier. Parmi eux se trouvent les quartiers de gare où le tissu est dominé par des tours de grande hauteur tel qu'à Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, Chevilly « Trois Communes » ou dans une moindre mesure Saint-Denis Pleyel ou des quartiers de gare parisiens où le bâti dessine des tissus denses et continus comme à Porte de Clichy ou Pont Cardinet (environ 60 % de surfaces bâties entre 15 et 25 m). Bien que statistiquement « haut », le quartier d'Aéroport d'Orly est un cas singulier tant la quantité de bâtiments dans le périmètre est faible.
- **4 quartiers sont composés de bâtiments de hauteurs variées** mais comprises surtout entre 7 et 25 m : Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C, Kremlin-Bicêtre Hôpital, aux tissus mixtes et Pont de Rungis avec une dominante d'entrepôts dont la hauteur est inférieure à 15 m.
- **2 quartiers se caractérisent par une dominante de tissus de petite ou moyenne échelle (entre 0 et 15 m)**, ponctués par quelques ensembles de bâtiments hauts (plus de 90 % de surfaces bâties de moins de 15 m) : Villejuif Institut Gustave Roussy, M.I.N. Porte de Thiais.

Part des surfaces bâties dans les bâtiments de plus de 25 m (7/8 étages)



Sources : Apur 2014 à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 ©InterAtlas juin 2013



### 3.3. Le rapport emprises bâties/espaces ouverts

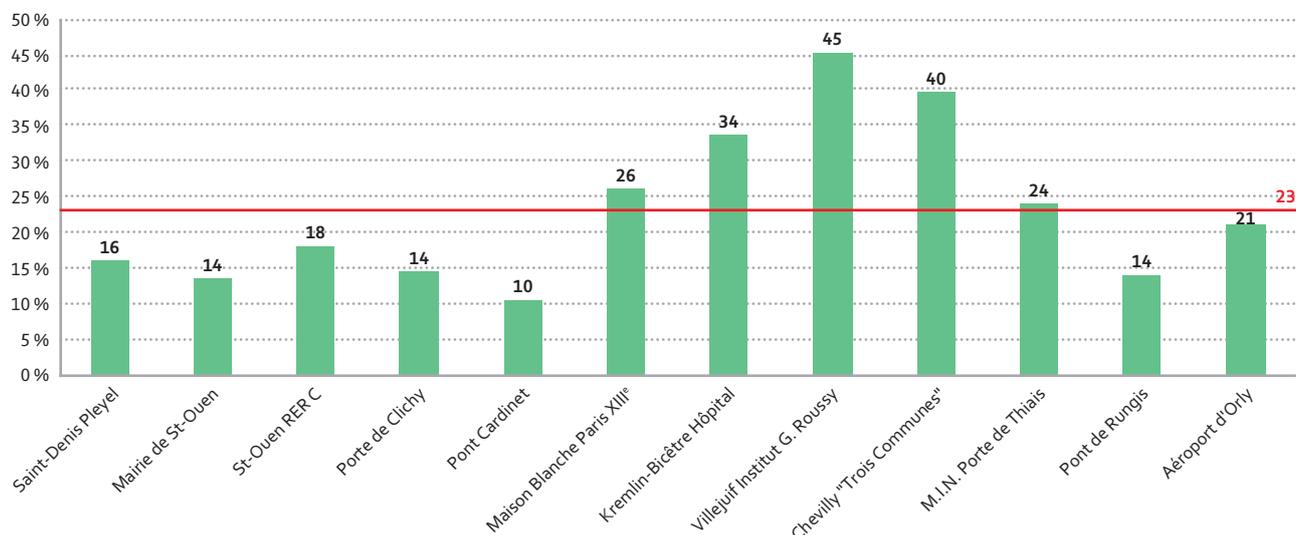
La carte des emprises bâties et de la végétation met en évidence l'importance du bâti (en rouge) dans chaque quartier, en comparaison avec les espaces ouverts constitués par les espaces verts et les infrastructures de transport routiers et ferroviaires (en blanc).

L'étude du rapport entre emprises bâties et espaces ouverts dans les quartiers de gare de la ligne 14 montre une forte présence de sols artificialisés (bâti ou goudronnés) dus par exemple à la forte densité bâtie des quartiers parisiens, des emprises d'activités entre Rungis et Orly ou d'infrastructures de transports comme tel que l'aéroport d'Orly. À l'inverse, on constate peu de grands espaces végétalisés, à l'exception du Parc des Hautes Bruyères à Villejuif, du Grand Parc des Docks à Saint-Ouen (non visible à la date de la photo aérienne) et du parc Martin Luther King à Paris. Ainsi se distinguent le long de la ligne 14 :

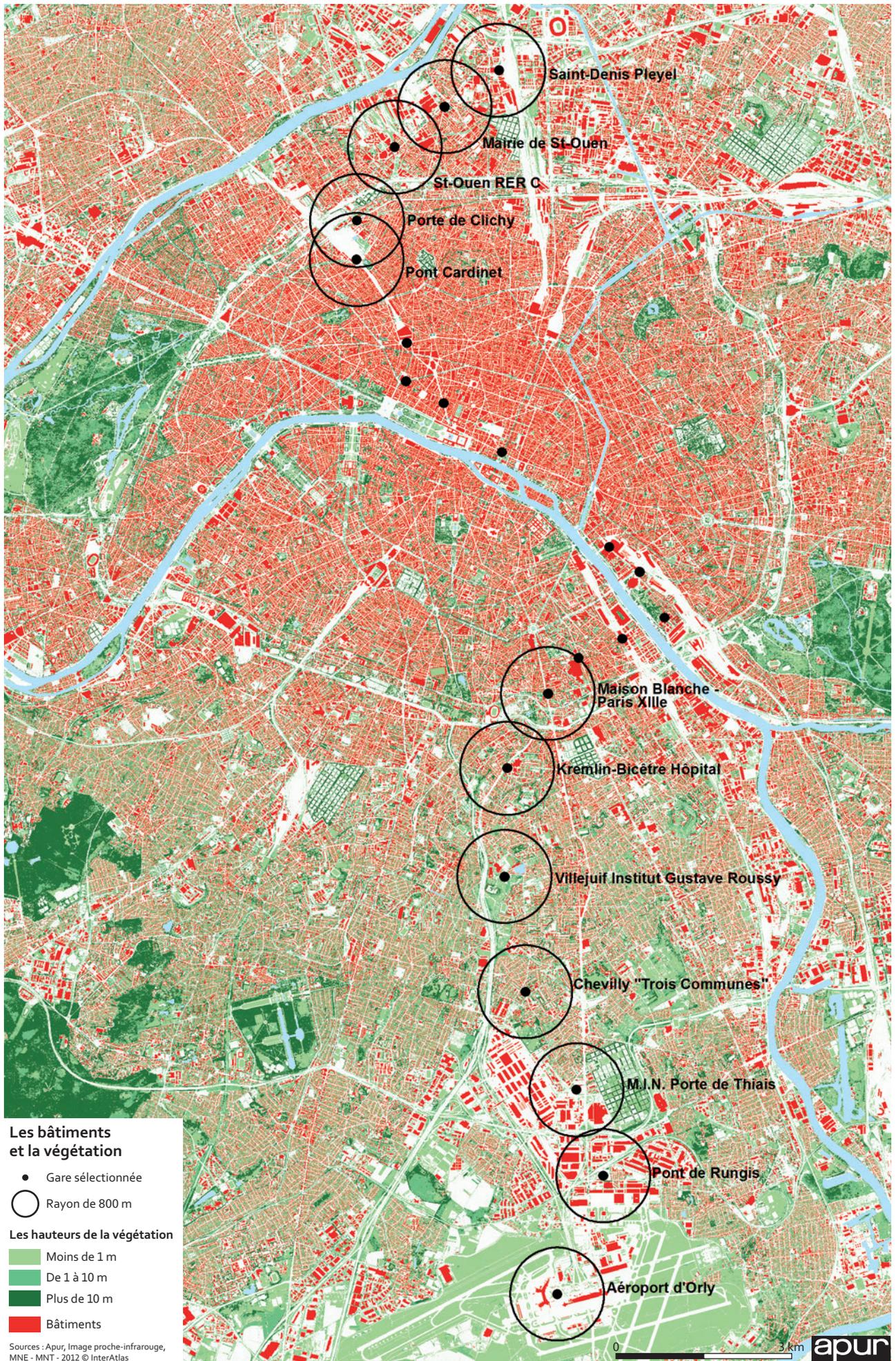
- **7 quartiers dont l'artificialisation des sols est très marquée (moins de 20 % de couvert végétal) :** Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C, Porte de Clichy, Pont Cardinet (avant l'extension du Parc Martin Luther King), Pont de Rungis, Aéroport d'Orly ;
- **2 quartiers disposant d'un couvert végétal significatif, grâce notamment à des espaces publics très végétalisés (parcs ou promenades) :** Villejuif Institut Gustave Roussy, Chevilly « Trois Communes » ;
- **3 quartiers aux situations intermédiaires, avec des espaces verts plus ou moins accessibles au public (ceinture verte parisienne, Fort de Bicêtre, délaissés d'infrastructures ou cimetière de Thiais par exemple) :** Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, Kremlin-Bicêtre Hôpital, M.I.N. Porte de Thiais.

À noter que la perception du cadre végétal d'un quartier et les usages qui s'y pratiquent diffèrent selon que la végétation se situe dans des espaces privés ou publics. Des cartes supplémentaires précisant cette distinction public/privé figurent dans chaque monographie de quartier de gare et permettent de mieux appréhender la question du cadre végétal.

Part du couvert végétalisé



Sources : Apur 2014 à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 ©InterAtlas juin 2013



# 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

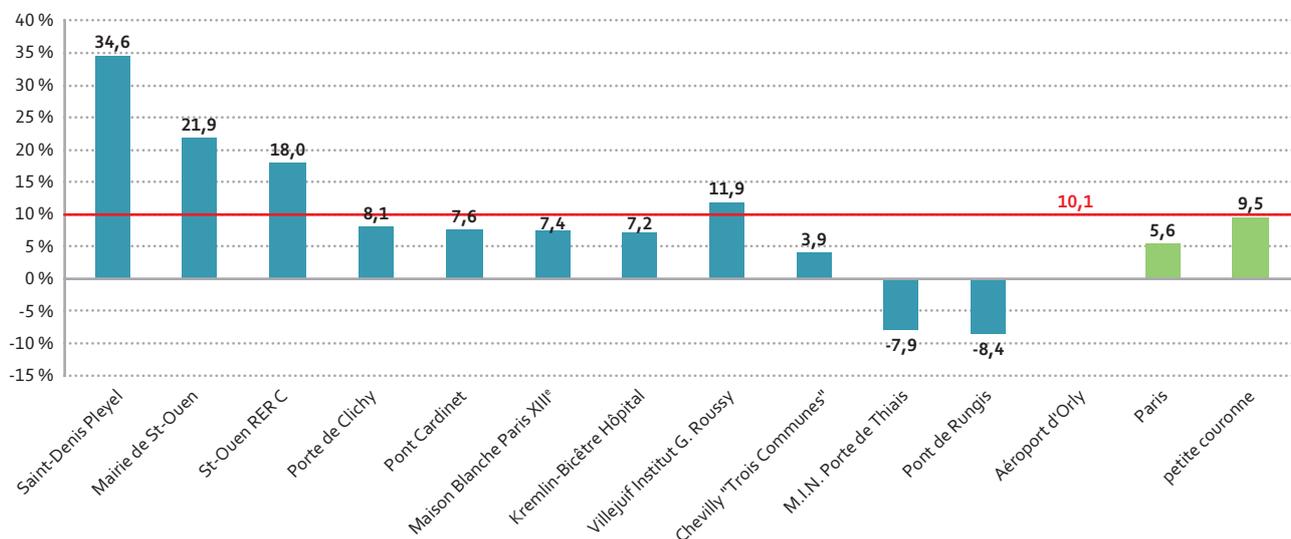
## 4.1. L'évolution démographique des quartiers

Les 12 quartiers de gare de la ligne 14 rassemblent plus de 400 000 habitants, soit presque autant que les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud et presque deux fois plus que ceux de la ligne 16. Les quartiers de gare de la ligne 14 ont des profils différents : plusieurs n'accueillent pas ou peu d'habitants aujourd'hui (Aéroport d'Orly et Pont de Rungis), alors que les quartiers parisiens de Pont Cardinet et Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> concentrent plus de 80 000 habitants chacun. Au final les quartiers de la ligne 14 regroupent en moyenne 33 000 habitants chacun.

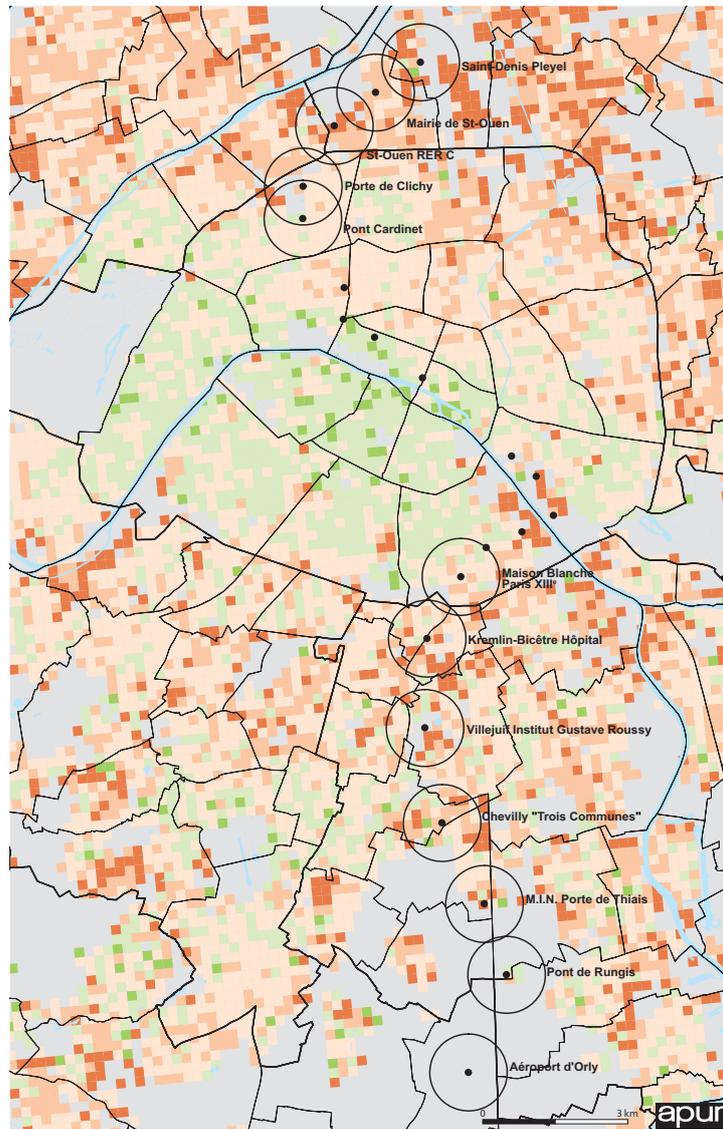
Sur la base de l'évolution de la population observée entre 1999 et 2010 dans ces quartiers, on distingue 3 profils de quartiers :

- au nord de la ligne, **3 quartiers ont vu leur population augmenter fortement** : Saint-Denis Pleyel (+34,6 %) qui était un quartier particulièrement peu résidentiel jusqu'à présent, Mairie de St-Ouen (+21,9 %) et St-Ouen RER C (+18,0 %);
- dans la partie centrale de la ligne, **5 quartiers où l'augmentation de la population a été moyenne** et, à l'exception de Villejuif Institut Gustave Roussy, ce sont aussi des quartiers très peuplés : Porte de Clichy, Pont Cardinet, Maison Blanche, Kremlin-Bicêtre et Villejuif Institut Gustave Roussy. Dans ces quartiers, la population a augmenté de 8 % à 10 %, ce qui correspond à l'évolution moyenne de la population en petite couronne entre 1999 et 2010;
- au sud de la ligne, **3 quartiers ont connu une progression de population faible ou négative, à l'exception de Chevilly « Trois Communes »**. Ce sont aussi des quartiers très peu peuplés : M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly.

Évolution de la population 1999-2010



Source : Insee, Recensements 1999 et 2010



### Indice de jeunesse

Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus

#### Dominante « jeunes »

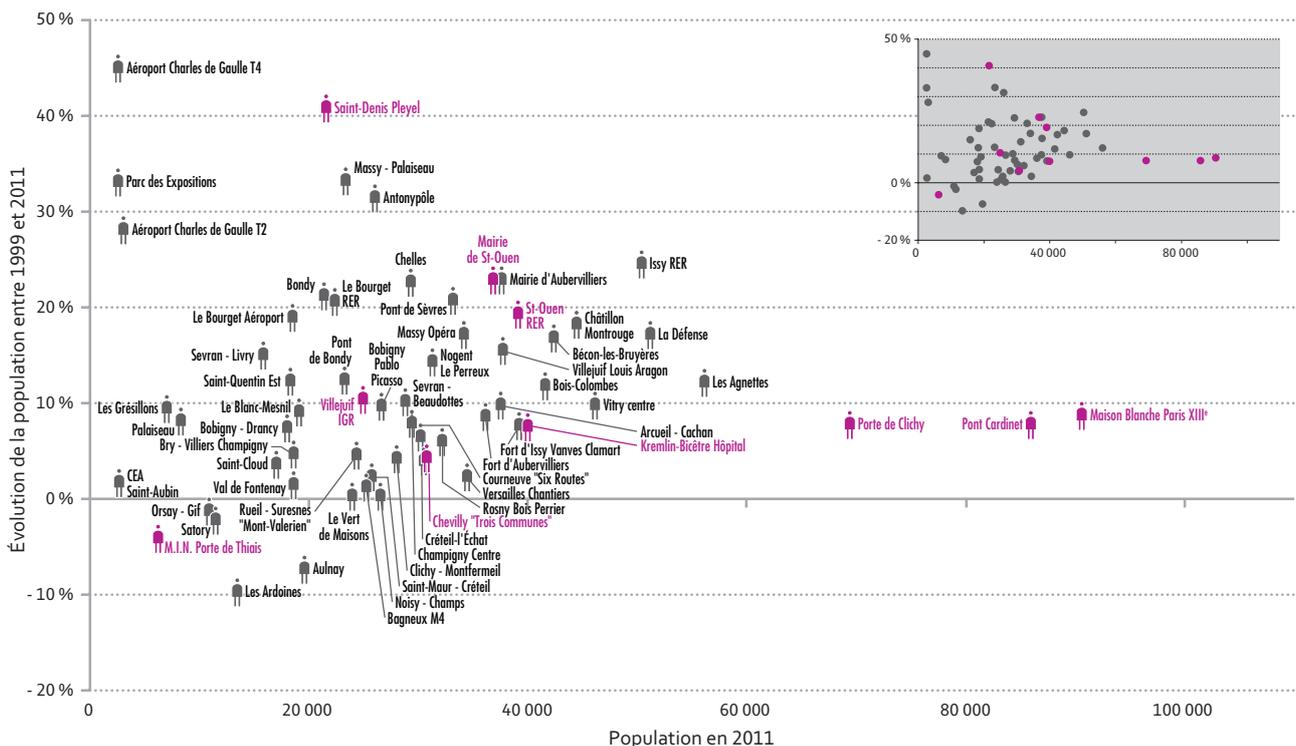
- Plus de 4 jeunes pour 1 senior
- De 2 à 4 jeunes pour 1 senior
- De 1 à 2 jeunes pour 1 senior

#### Dominante « seniors »

- Plus de 2 seniors pour 1 jeune
- De 1 à 2 seniors pour 1 jeune

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.  
Source : Fichier fiscal (Insee) 2010

### Population dans les quartiers de gare en 2011 et évolution entre 1999 et 2011



Source : Insee, Recensements 1999 et 2011

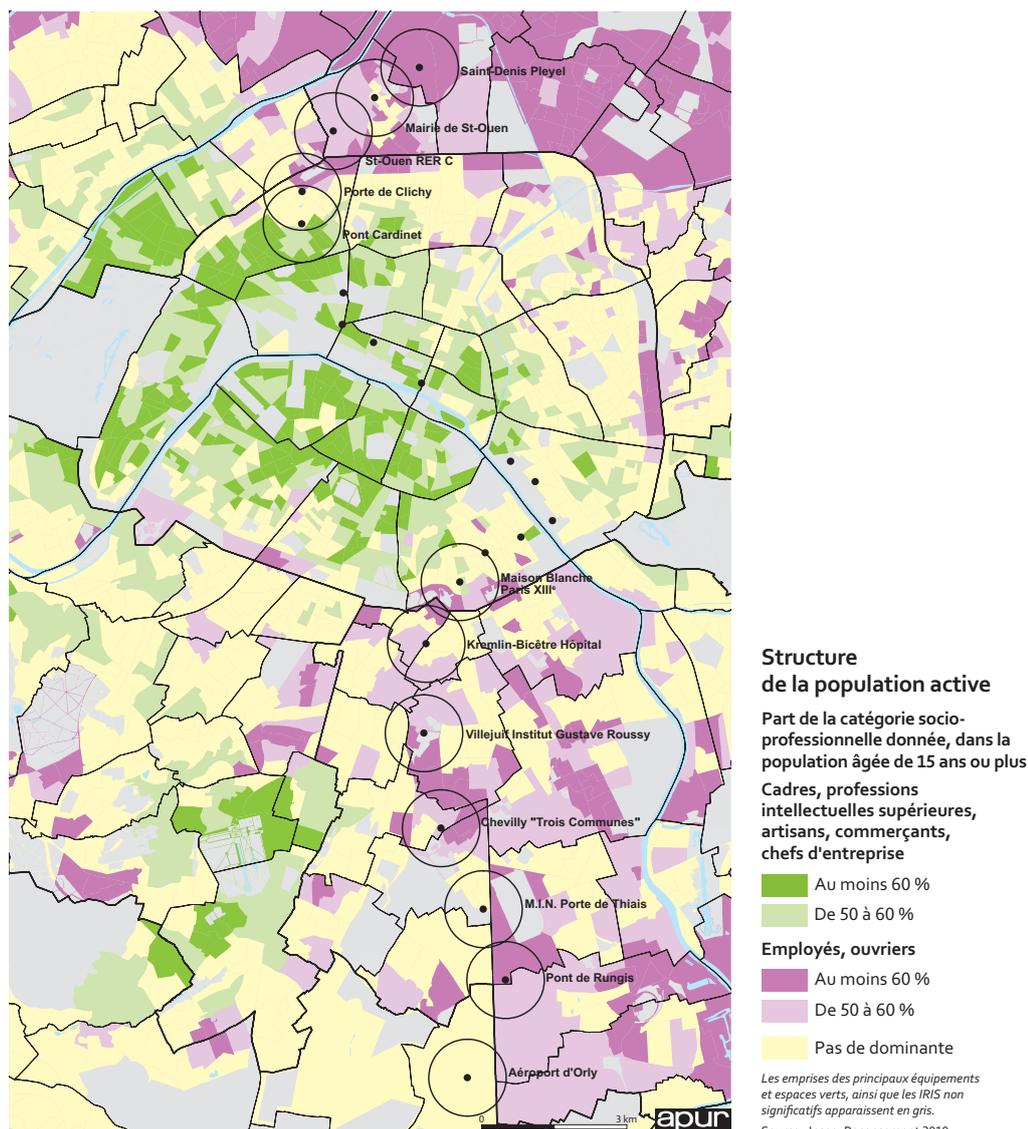
Note de lecture : les données n'étant pas significatives (IRIS trop peu peuplés ou avec des contours ayant fortement évolué entre les 2 dates) ou ayant évolué de manière trop atypique, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly et Pont de Rungis pour la ligne 14 et Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Stade de France et Triangle de Gonesse pour les autres lignes.

## 4.2. Répartition de la population par grands groupes d'âge

Dans le cadre de l'observatoire, plusieurs indicateurs permettant de décrire le profil des habitants des quartiers de gare ont été rassemblés dans l'idée de rendre possible la comparaison entre les quartiers et, à terme, des analyses sur l'évolution du profil des habitants de ces quartiers.

**En termes de répartition par grands groupes d'âge**, les quartiers de la ligne 14 présentent un profil assez semblable, **les écarts entre les quartiers sont assez peu importants en proportion**. Les jeunes de moins de 18 ans représentent entre 20 et 25 % de l'ensemble de la population dans 11 des 12 quartiers de la ligne 14 et les personnes âgées de 65 ans ou plus représentent 11 à 13 % de la population de ces quartiers. Seul le quartier de Saint-Denis Pleyel se distingue avec près d'un tiers de jeunes de moins de 18 ans (29 %) et 7 % seulement de personnes âgées de 65 ans ou plus.

**La carte de l'indice de jeunesse** (construite à partir du rapport entre les jeunes de moins de 18 ans et les personnes âgées de 65 ans ou plus) **témoigne de cette répartition relativement équilibrée de la population**. Si à Paris le poids des personnes âgées est sensiblement plus important que dans le reste de l'agglomération, ce n'est pas le cas de Pont Cardinet, Porte de Clichy ou Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, qui sont dans des quartiers périphériques, plus « jeunes » que les arrondissements du centre et de l'ouest de la capitale.



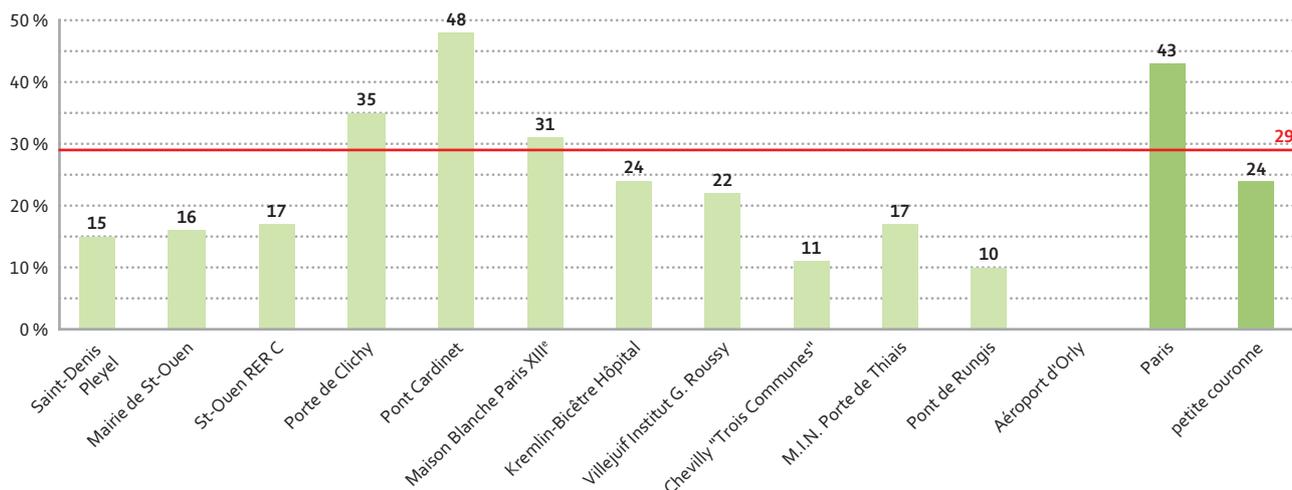
## 4.3. Les catégories socio-professionnelles des actifs résidant

En petite couronne, les cadres représentent un quart des actifs. La moitié des quartiers de la ligne 14 sont bien en deçà de cette moyenne et plusieurs autres quartiers sont très au-dessus. La valeur moyenne calculée pour l'ensemble des 12 quartiers de la ligne (29 %) reflète assez mal ces contrastes.

- **Dans 6 quartiers, situés aux deux extrémités de la ligne, les cadres représentent entre 10 et 17 % des actifs.** La majorité des actifs occupent des emplois d'ouvriers ou d'employés (Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C au nord et Chevilly « Trois Communes », M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis au sud, sachant qu'il n'y a pas d'actifs résidant dans le quartier de l'aéroport d'Orly).
- **Dans l'autre moitié des quartiers, situés au centre de la ligne et en particulier dans les quartiers parisiens, les actifs cadres sont sensiblement plus nombreux en proportion.** C'est le cas à Porte de Clichy et Villejuif Institut Gustave Roussy. À Pont Cardinet, la part des cadres atteint 48 % des actifs.

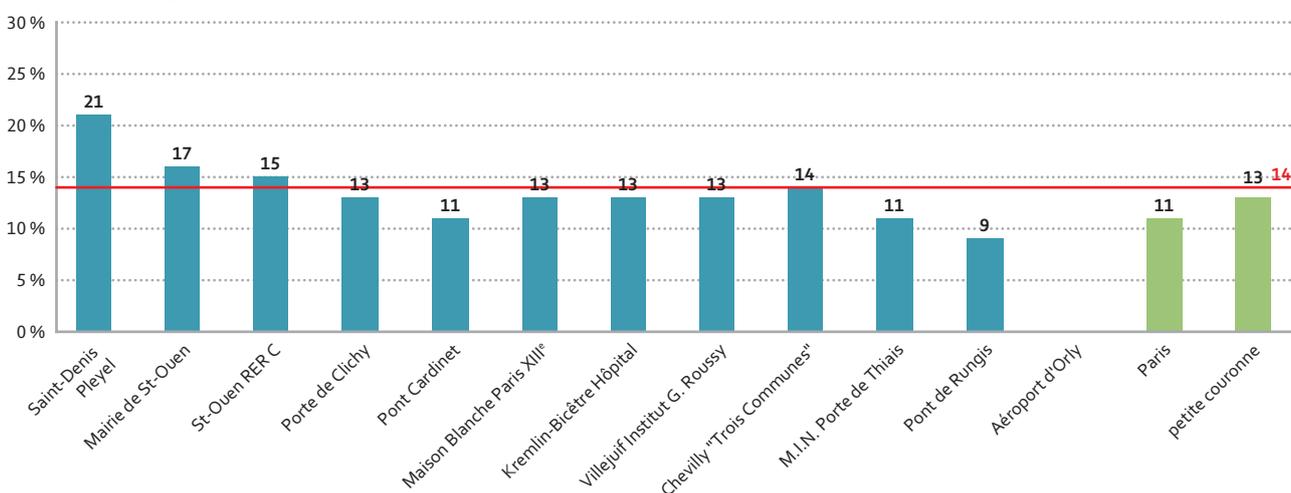
**Le taux de chômage dans la plupart des quartiers de gare de la ligne 14 est proche de celui de la petite couronne (13 %) ou de Paris (11 %).** Cependant, dans les 3 quartiers du nord de la ligne, le taux de chômage est élevé (atteignant même 21 % dans le quartier de Saint-Denis Pleyel). À l'inverse, il est un peu moins fort à Paris dans le quartier de Pont Cardinet par exemple où 11 % des actifs sont au chômage.

Part des cadres dans la population active



Source : Insee, recensement 2010

Taux de chômage



Source : Insee, recensement 2010

## 4.4. Les revenus des ménages et leur évolution

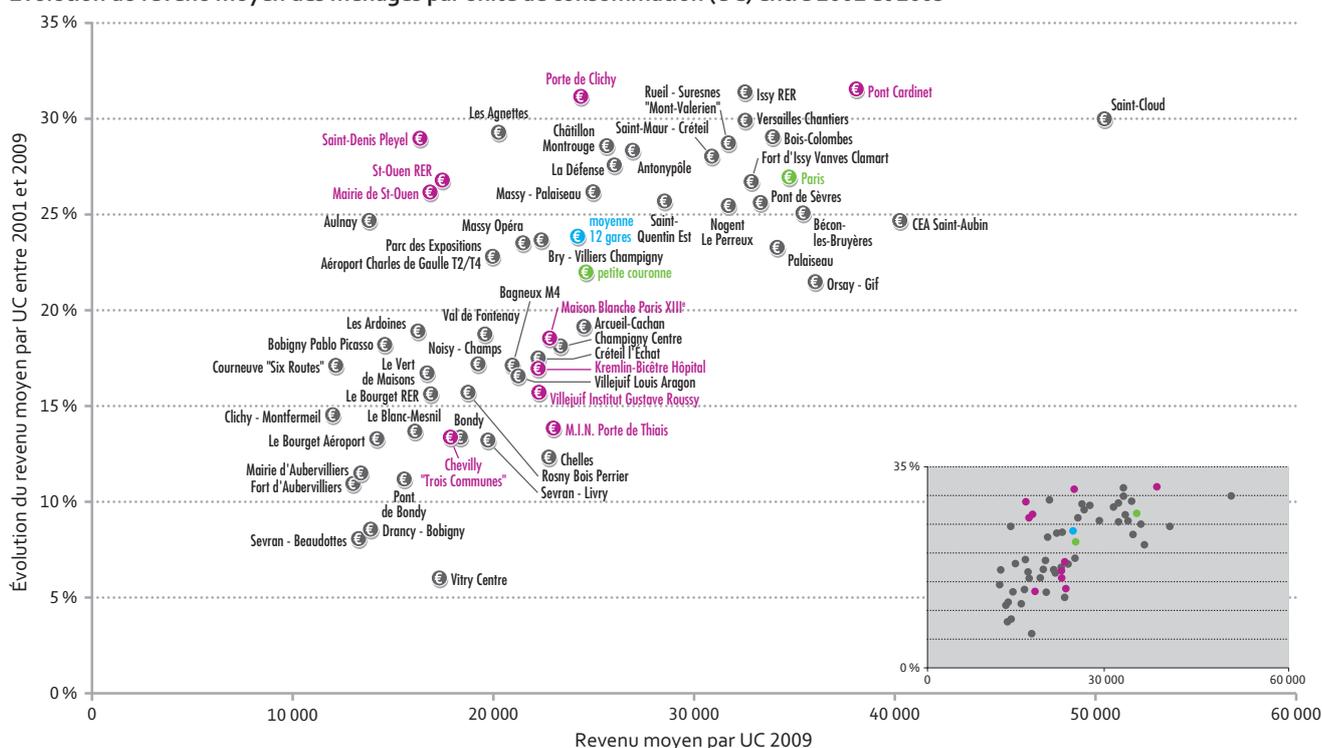
Le revenu moyen des ménages (par an et par unité de consommation-UC) varie beaucoup d'un quartier à l'autre tout au long de la ligne 14 : c'est à Saint-Denis Pleyel qu'il est le plus faible (16 100 € par an et par UC) et à Pont Cardinet qu'il est le plus élevé (38 000 € par an et par UC). Les écarts de situation entre les quartiers sont aussi importants en termes de niveau de revenus qu'en évolution : à Porte de Clichy le revenu moyen des ménages a progressé de 31 % entre 2001 et 2009, soit une progression deux fois plus importante qu'à Chevilly « Trois Communes » (+13 %). La moyenne calculée pour l'ensemble des quartiers de la ligne est très proche de celle de la petite couronne dans son ensemble : 25 000 par an et par unité de consommation de revenu moyen pour les quartiers de la ligne 14, avec une progression de 24 % entre 2001 et 2009.

En croisant l'analyse du niveau de revenu moyen des ménages et son évolution, on peut distinguer trois types de situations :

- 3 quartiers du nord de la ligne où les ménages ont des revenus modestes mais avec une progression marquée entre 2001 et 2009, en lien notamment avec l'arrivée de nouveaux ménages dans les logements récents (Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen et St-Ouen RER C) ;
- les quartiers du tronçon sud de la ligne où les ménages ont des revenus modestes avec une progression très modérée, voire faible par rapport au reste des quartiers de gare et à la petite couronne (de Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> à Pont de Rungis, sachant que le quartier de l'aéroport d'Orly qui ne compte pas d'habitant n'est pas concerné) ;
- enfin, 2 quartiers ont des profils différents : à Porte de Clichy où les revenus des ménages sont comparables en niveau et en évolution à ceux de la petite couronne et à Pont Cardinet où ils sont particulièrement élevés et en forte progression.

Comme pour les autres indicateurs socio-économiques, la part des ménages à bas revenus fait ressortir les 3 quartiers du nord de la ligne 14 en raison de leur population modeste, dont une part importante rencontre des difficultés économiques. À Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen et St-Ouen RER C, presque 30 % des ménages ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus (c'est-à-dire des revenus inférieurs à 11 250 € par an et par unité de consommation) alors que 20 % des ménages de petite couronne sont dans cette situation. Dans les autres quartiers de la ligne la part des ménages à bas revenus est proche, à quelques points près de la moyenne de la petite couronne (19,7 %). Dans les quartiers de M.I.N. Porte de Thiais et de Pont de Rungis, elle est un peu plus basse mais le petit nombre de ménages résidant dans ces quartiers incite à commenter les données sur les caractéristiques des ménages avec prudence.

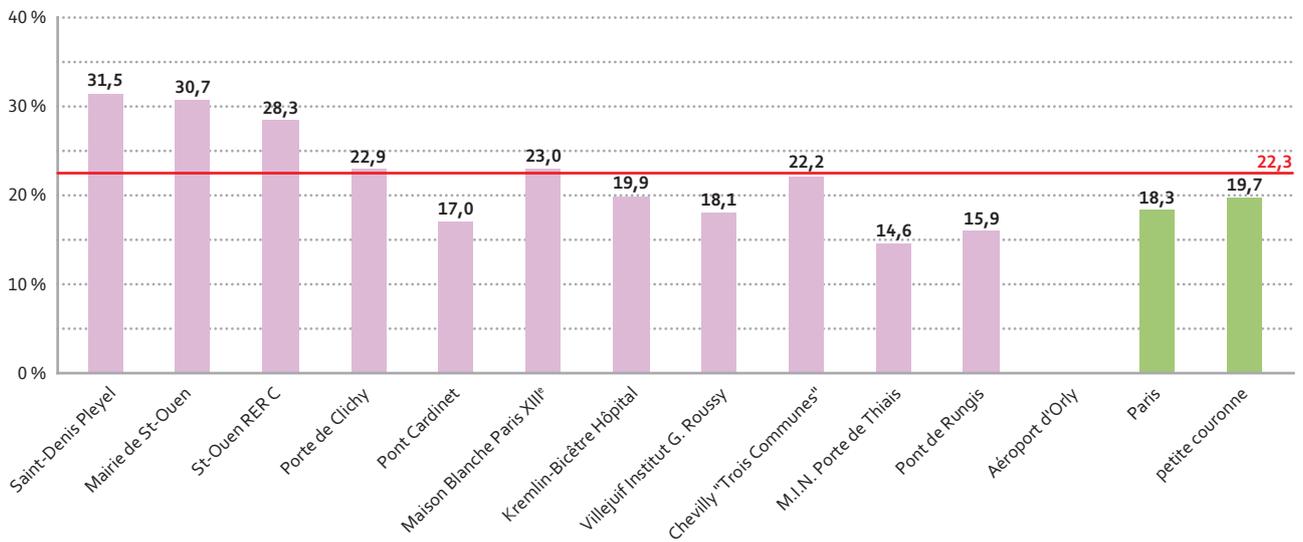
### Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



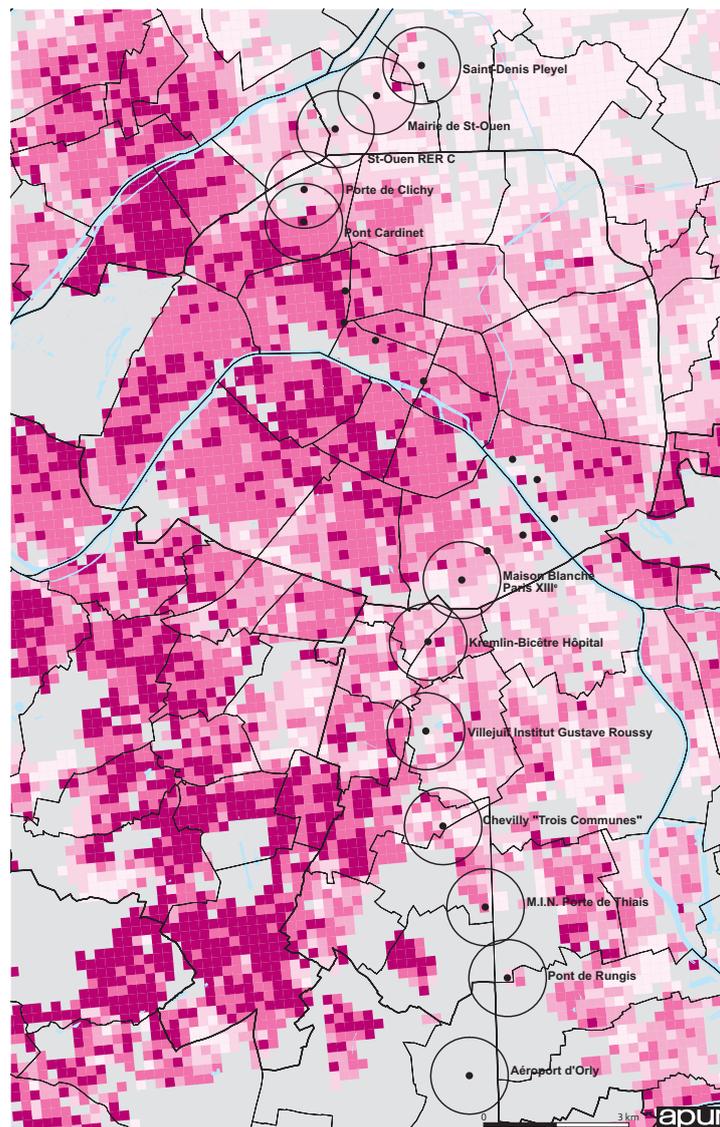
Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly et Pont de Rungis pour la ligne 14 et Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse pour les autres lignes. 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.

## Part des ménages à bas revenus



Source : Insee, sources fiscales au 31 décembre 2010



## 4.5. Le parc de logements

Le parc de logement dans les quartiers de gare de la ligne 14 est presque tout entier composé d'habitat collectif (95 % contre 82 % en petite couronne). Le tissu pavillonnaire est peu étendu tout au long de cette ligne sauf dans le quartier de Villejuif Institut Gustave Roussy (30 % d'habitat individuel) et dans une moindre mesure au Kremlin-Bicêtre Hôpital (9 %). À Pont de Rungis, le parc est constitué, pour près de la moitié, de logements "individuels" appartenant à la cité-jardin du Nouveau Logis.

Le parc de logements n'est pas le même tout au long de la ligne 14, ce que montre l'analyse du statut d'occupation des logements.

En moyenne, **la part des ménages qui sont propriétaires du logement qu'ils occupent est faible (30 %) sur la ligne 14 par rapport à la petite couronne (43 %) et proche de la situation parisienne (33 %)**. Cette moyenne masque un contraste de situation entre les quartiers du nord de la ligne où la part des propriétaires occupants est très limitée (entre 20 et 25 % des ménages) et les quartiers du sud où près de la moitié des ménages sont propriétaires de leur logement. Les quartiers situés entre Porte de Clichy et Kremlin-Bicêtre Hôpital sont dans une situation intermédiaire (avec entre 25 et 35 % de ménages propriétaires).

Les autres ménages sont locataires. Le parc social est développé dans la plupart des quartiers de gare de la ligne 14, comme le montre la carte du poids du parc social dans les résidences principales. Il accueille entre 30 et 50 % des ménages dans 7 des 12 quartiers.

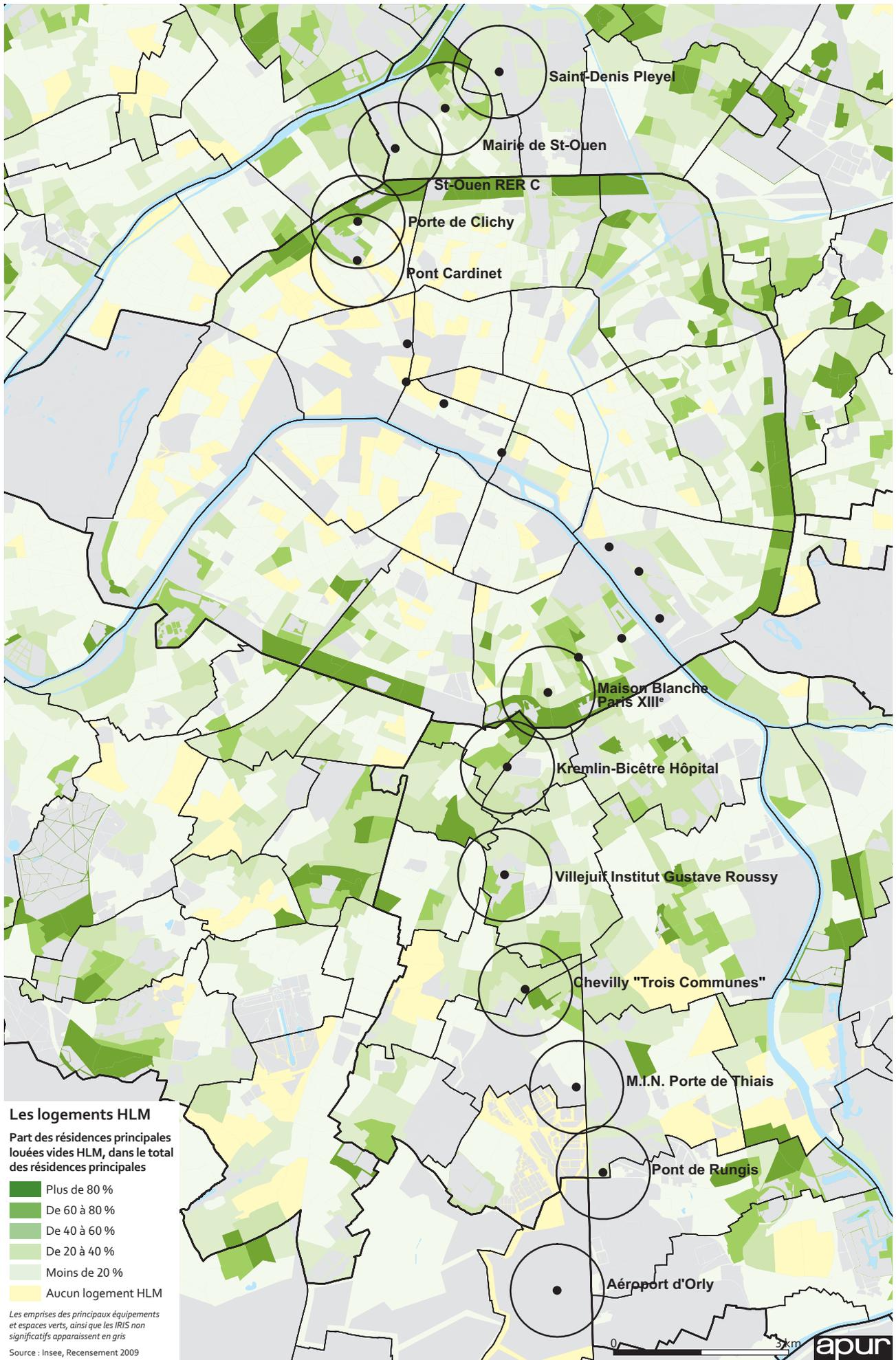
**Ces constats permettent de classer les quartiers en fonction de leur parc de logements :**

- **5 quartiers où les logements sociaux représentent entre le tiers et la moitié du parc de logements** (Chevilly « Trois Communes » et Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> tout d'abord mais aussi Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C) ;
- **3 quartiers où la moitié des logements sont occupés par leur propriétaire** (Villejuif Institut Gustave Roussy, M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis), avec une place plus limitée au parc social, sauf à Villejuif Institut Gustave Roussy où près de la moitié des ménages sont propriétaires et 30 % sont locataires du parc social ;
- **dans les 3 quartiers restant, le poids du parc locatif est moyen**. Dans les quartiers de Porte de Clichy et de Kremlin-Bicêtre Hôpital, propriétaires, locataires du parc social et locataires du parc privé font quasiment jeu égal. En revanche, à Pont Cardinet, les ménages locataires du parc social sont les plus nombreux en proportion, viennent ensuite les propriétaires (37 %) et le parc social y occupe aujourd'hui une place modeste logeant environ 10 % des ménages.

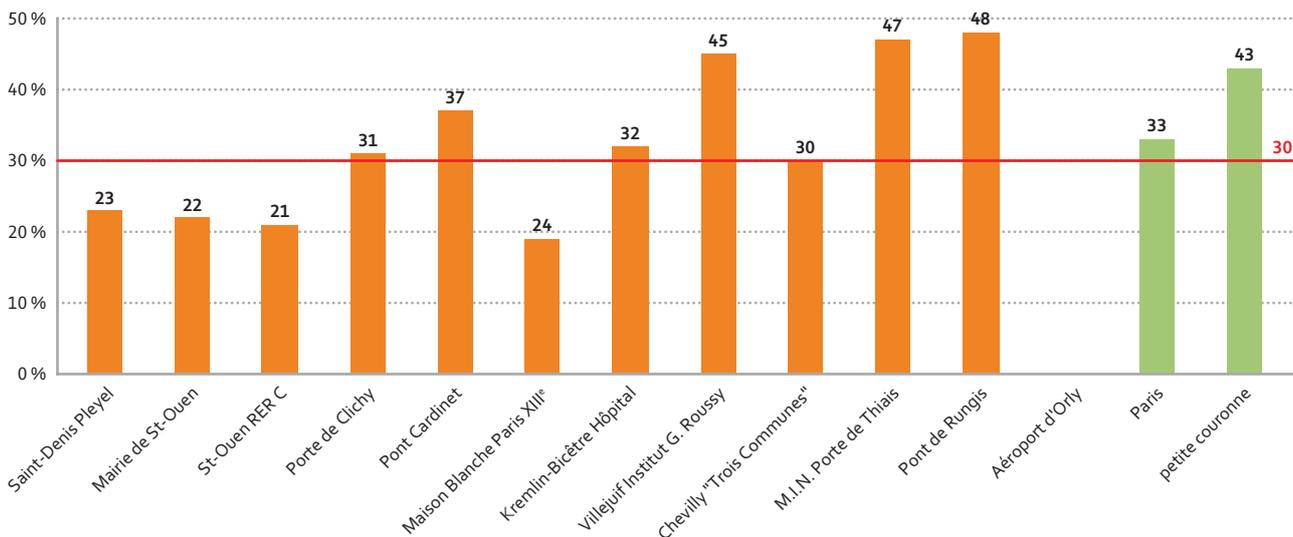
Décrire la structure du parc de logements existant peut servir à éclairer les choix de programmation dans les opérations de construction à venir. Contrairement à ce que l'on avait observé sur la ligne 16, les quartiers de la ligne 14 se caractérisent par le poids important des petits logements (la moitié des logements sont des T1 ou des T2) :

- **dans les 3 quartiers du nord de la ligne et les 3 quartiers de Paris, le parc de logements est marqué par une surreprésentation des petits logements**, avec un maximum atteint à Porte de Clichy et Pont Cardinet où près de 60 % des logements sont des T1 et T2 ;
- **les 4 quartiers du sud de la ligne**, de Villejuif Institut Gustave Roussy à Pont de Rungis, **se caractérisent par un parc de grands logements important** ;
- 2 quartiers ont un parc de logements répartis de manière assez équilibrée entre petits logements, 3 pièces et grands logements (Kremlin-Bicêtre Hôpital et M.I.N. Porte de Thiais).

La carte qui superpose les périmètres des nouveaux quartiers de la politique de la Ville (définis en décembre 2014 par l'État sur la base d'un critère unique : la faiblesse de revenu des ménages) et le RGPE montre que de nombreux quartiers de la politique seront mieux desservis lors de la mise en service de la ligne 14. De même, les habitants de ces quartiers bénéficieront d'un meilleur accès aux lieux d'enseignements et de formation, ainsi qu'aux pôles d'emplois.

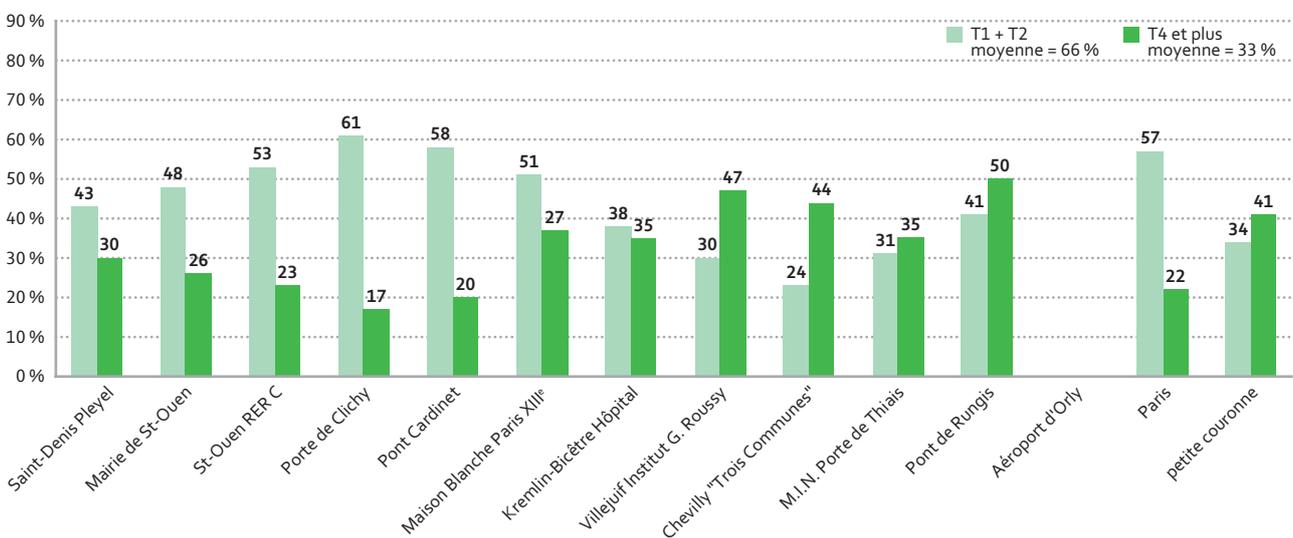


### Part des propriétaires occupants



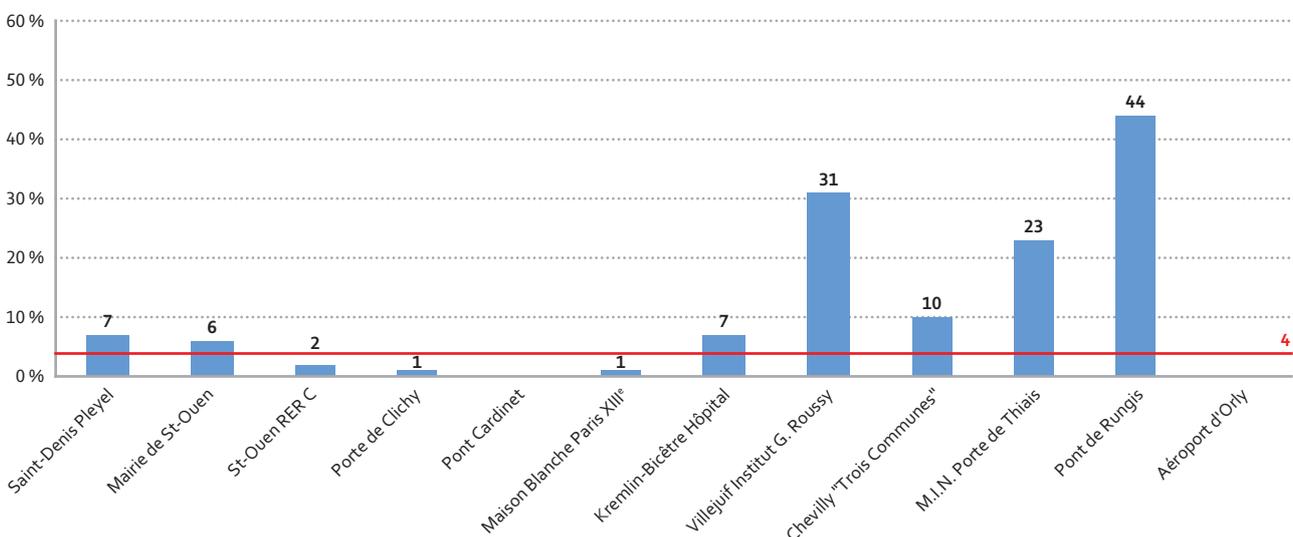
Source : Insee, Recensement 2010

### Part des petits et des grands logements dans le parc total de logements



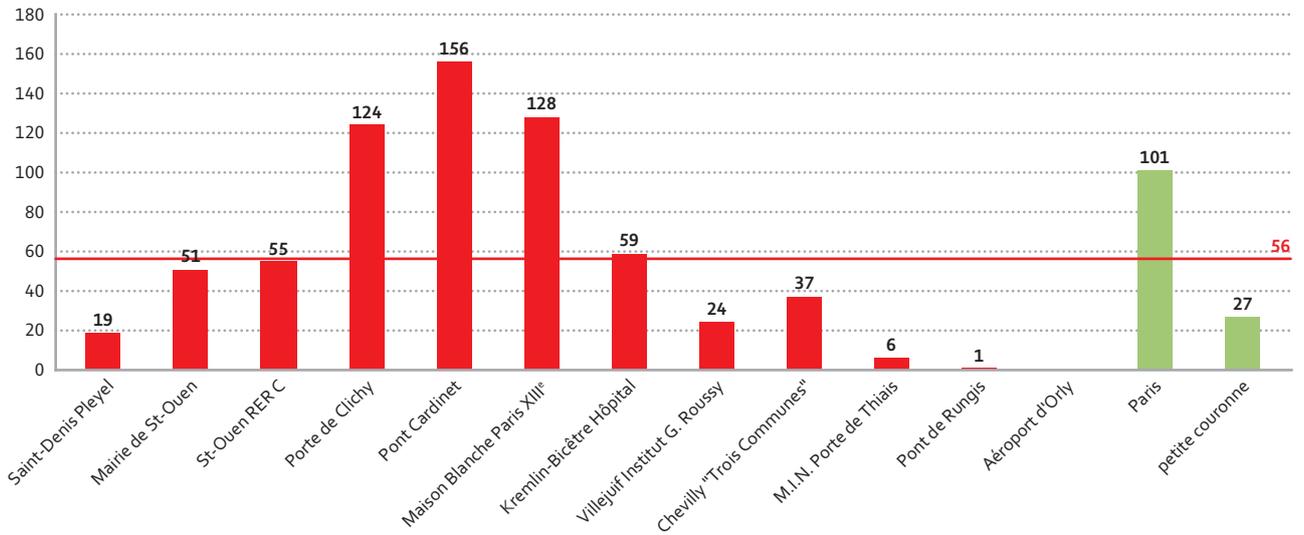
Sources : DRIEA, fichier des propriétés bâties et non bâties, DGI au 01/01/2011

### Part des logements individuels dans le parc total de logements

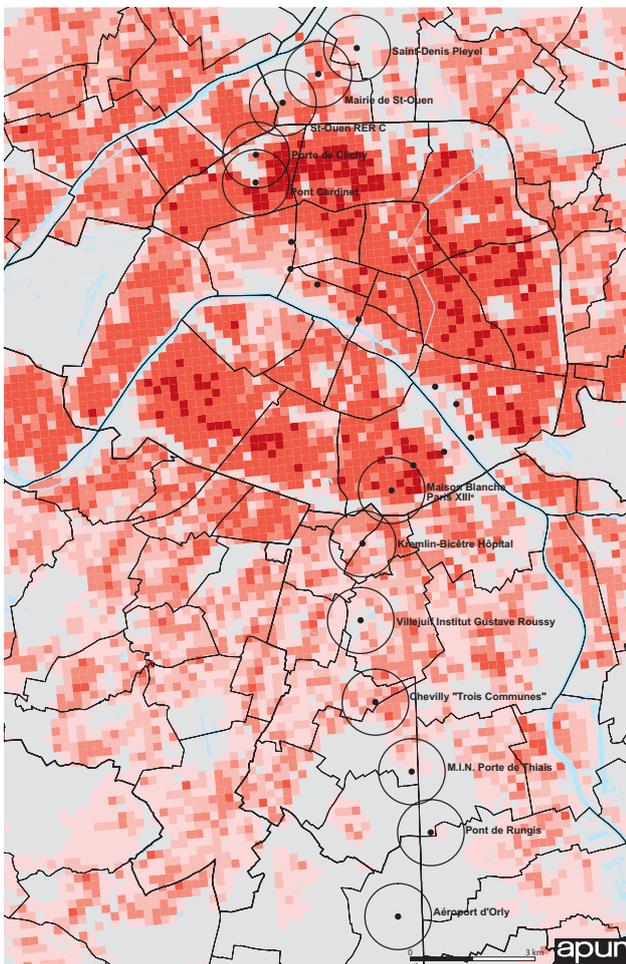


Sources : DRIEA, fichier des propriétés bâties et non bâties, DGI au 01/01/2011

## Densité de résidences principales à l'hectare

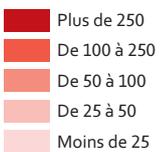


Source : Insee, données fiscales 2010



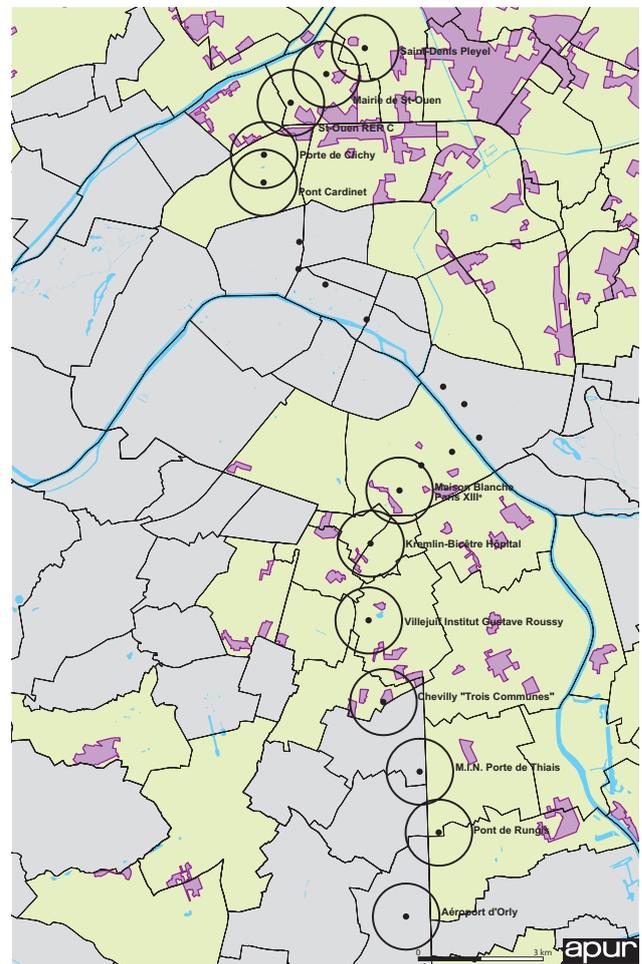
### Densité de résidences principales

#### Nombre de résidences principales à l'hectare

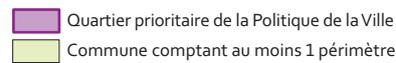


Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris

Source : Insee, fichier fiscal 2010



### Les nouveaux Quartiers de la Politique de la Ville



Source : Ministère de la Jeunesse et des Sports, décembre 2014

# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Les déplacements domicile-travail

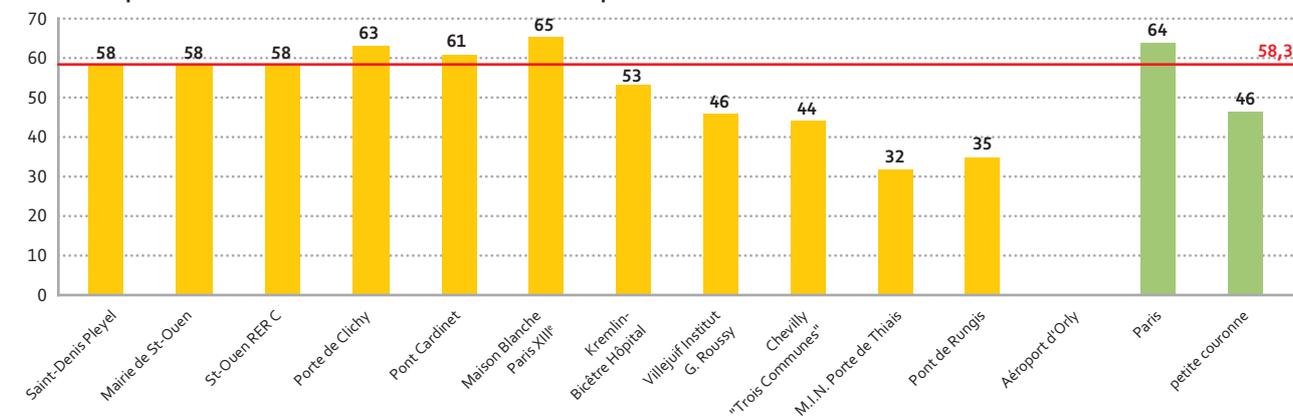
Les quartiers de gare de la ligne 14 se caractérisent par un usage des transports en commun d'ores et déjà très élevé pour les déplacements domicile-travail des actifs de ces quartiers (supérieur à 50 % dans 7 quartiers sur 11, Aéroport d'Orly n'étant pas inclus). Les quartiers de la portion nord de la ligne 14 et ceux situés à Paris sont d'ailleurs desservis par des transports en communs lourds. À noter que les statistiques datent d'avant la mise en service en 2013 du T7, entre Villejuif Louis Aragon et Athis-Mons.

**6 quartiers, dont la future gare du RGPE sera construite en interconnexion avec une ligne de transport en commun lourd (métro, RER, Transilien) déjà existante, ont déjà un fort taux d'usage des transports en commun (supérieur à 58 %) et plus d'un ménage sur deux est sans voiture :** Saint-Denis Pleyel (L13), Mairie de St-Ouen (L13), St-Ouen RER C (RER C), Porte de Clichy (L13, RER C), Pont Cardinet (Transilien L), Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> (L7).

3 quartiers connaissent des situations intermédiaires, avec un taux plutôt élevé d'usage des transports en commun dans les déplacements domicile-travail des actifs et un éloignement plus ou moins fort du quartier par rapport aux réseaux de transports lourds : Kremlin-Bicêtre Hôpital (L7 et RER B en marge du quartier), Chevilly « Trois Communes » et Villejuif Institut Gustave Roussy.

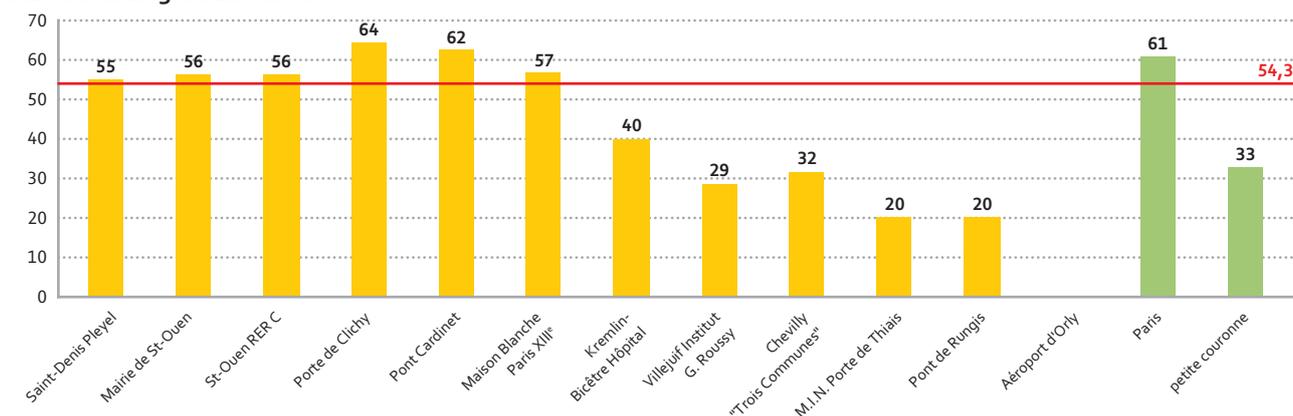
2 quartiers au faible usage des transports en commun : M.I.N. Porte de Thiais (avant la mise service du T7 en 2013) et Pont de Rungis (RER C mais dont la fréquence de passage reste faible). Ces quartiers ont la particularité d'être surtout des lieux d'emploi, à proximité notamment de l'auto-route. D'ailleurs, seul 1 ménage sur 5 ne dispose pas de voiture personnelle.

Part des déplacements domicile travail effectués en transports en commun



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

## 5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare

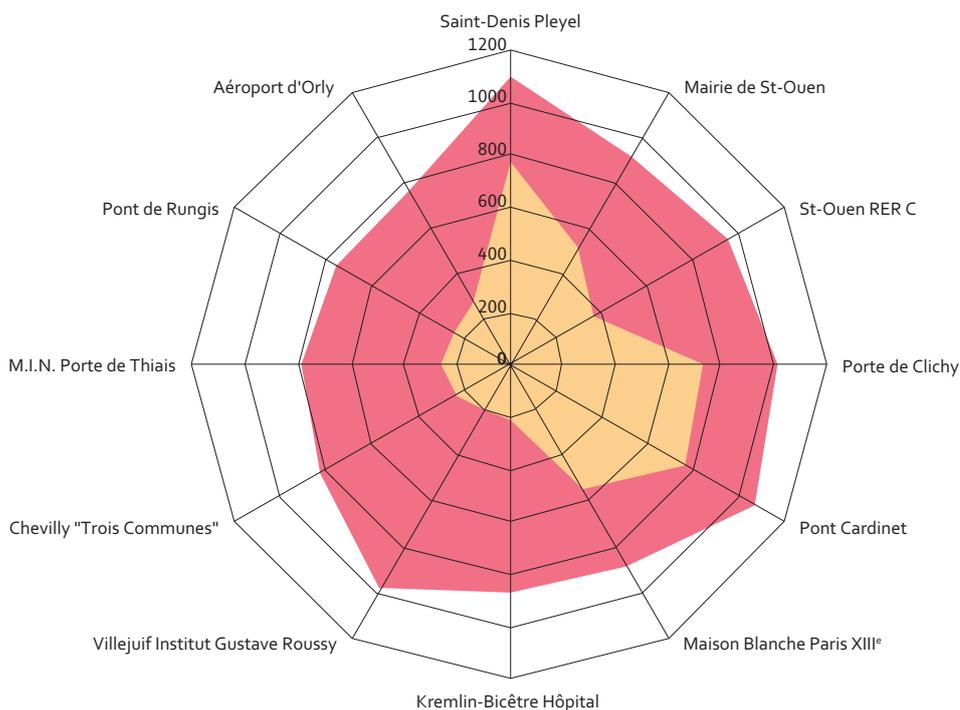
La création de nouvelles lignes de transport en commun (TC) vise à réduire les inégalités actuelles en termes d'accessibilité aux territoires et aux pôles d'emplois de la métropole. Les isochrones du territoire desservi par un trajet de 45 minutes en TC aujourd'hui et à l'horizon 2030, lorsque le Nouveau Grand Paris des Transports sera complètement mis en service, mettent évidence **de très nets progrès en termes d'accessibilité au territoire métropolitain à partir de l'ensemble des futures gares de la ligne 14**. Les améliorations sont particulièrement importantes à partir des quartiers encore non desservis par une ligne de RER, train, métro ou tramway (Villejuif Institut Gustave Roussy ou Kremlin-Bicêtre Hôpital), contrairement aux gares parisiennes dont l'amélioration de l'accessibilité à la métropole apparaît moins conséquente. Pour la plupart d'entre elles, le territoire métropolitain accessible en 45 minutes de trajet en TC devrait être 2 à 5 fois plus étendu et le bassin d'emploi parfois triplé (surtout depuis les gares de la ligne 14 sud) à l'horizon 2030. **Le plan de mobilisation pour les transports et la création des lignes nouvelles poursuit également le double objectif d'améliorer la qualité de vie des ménages en réduisant les temps de déplacement domicile-travail et de décongestionner les lignes existantes**, comme la ligne 13 du métro pour les gares de la ligne 14 nord (Pont Cardinet, Porte de Clichy, St-Ouen RER C, Mairie de St-Ouen, Saint-Denis Pleyel).

**La représentation des origines et destination des déplacements domicile-travail de commune à commune sous forme d'« oursins » met en évidence le rôle important que va jouer la ligne 14 étendue au nord et au sud dans le réseau de transports métropolitain**, en termes de desserte de grands bassins d'emplois de Saint-Denis et Clichy au nord à Rungis et Orly au sud, en passant bien évidemment par Paris, ainsi qu'en termes de gains de temps attendus pour les nombreux habitants des quartiers de gare de la ligne 14.

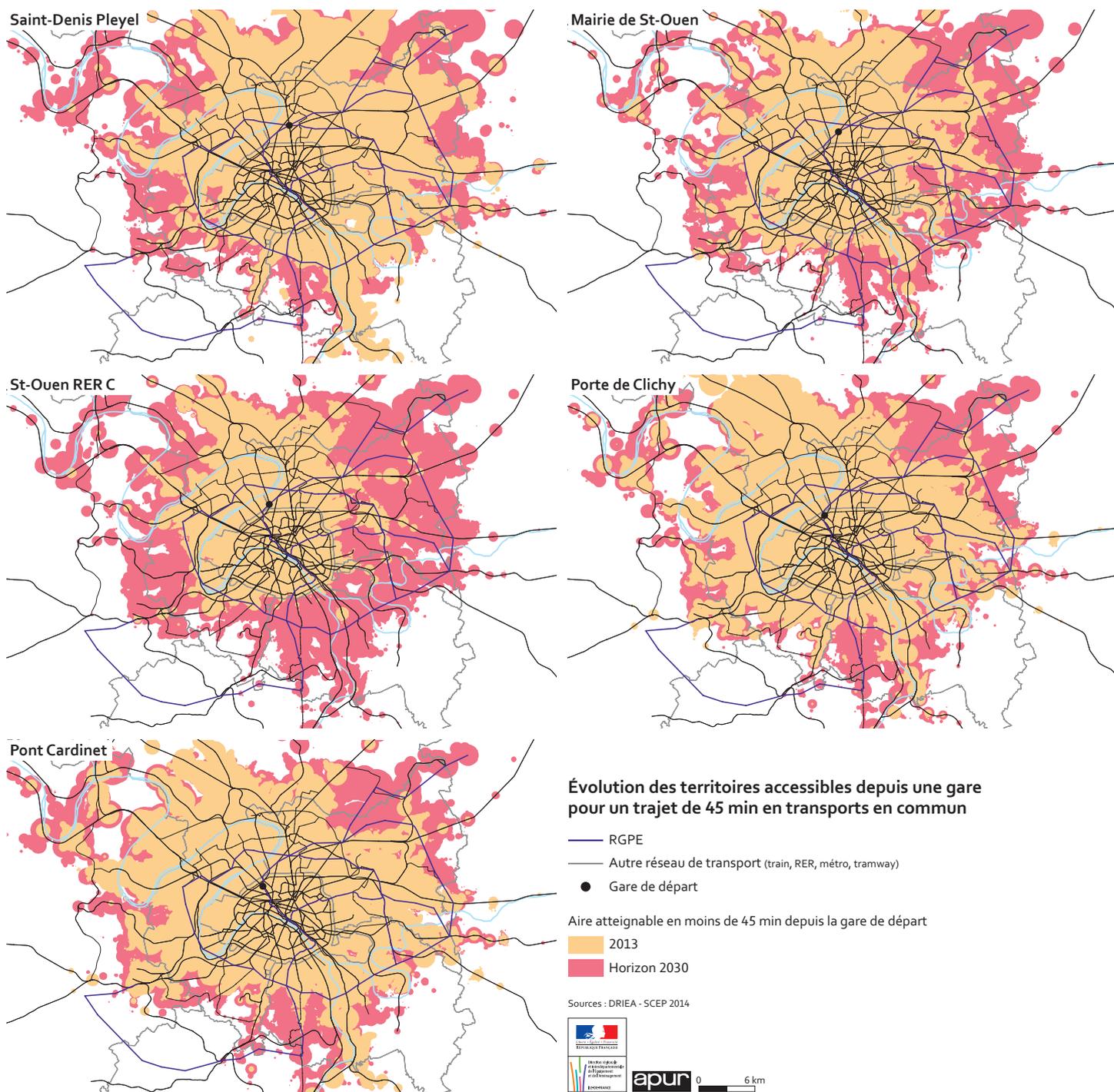
Les oursins indiquant les communes où travaillent les habitants des villes accueillant une gare de la ligne 14 montrent l'importance de Paris comme bassin d'emplois et le besoin de déplacements nord-sud. Il existe une corrélation entre ces déplacements et l'offre de transports en commun existante : par exemple les déplacements nord-sud via la ligne 13 du métro pour les quartiers de gare de la ligne 14 nord à Saint-Denis, Saint-Ouen, Clichy-la-Garenne et Paris (Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C, Porte de Clichy et Pont Cardinet).

De même en ce qui concerne les actifs se rendant dans les communes de rattachement des gares de la ligne 14, les cartes confirment que la ligne 14 traversera de grands bassins d'emplois à l'échelle de la métropole, Paris au premier rang, mais aussi Saint-Denis, Saint-Ouen/Clichy-la-Garenne et Rungis/Orly. Déjà aujourd'hui, les actifs y convergent de toute la métropole et la ligne 14 constituera à terme une ligne centrale pour les déplacements des actifs.

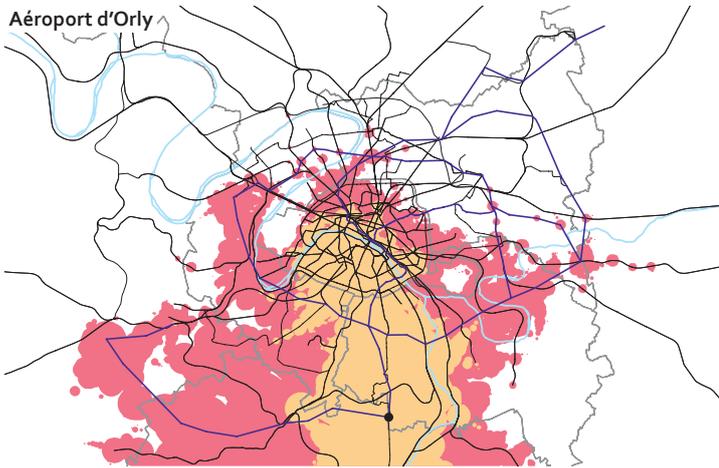
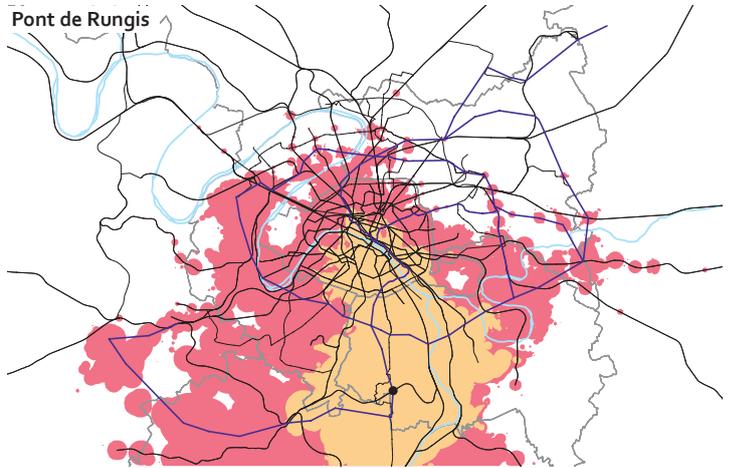
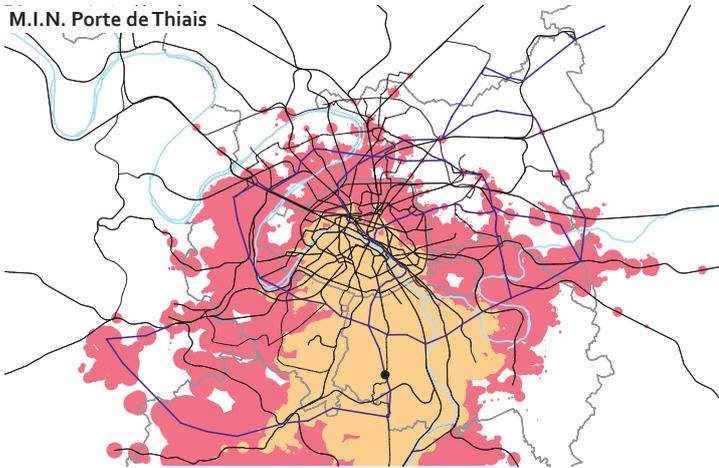
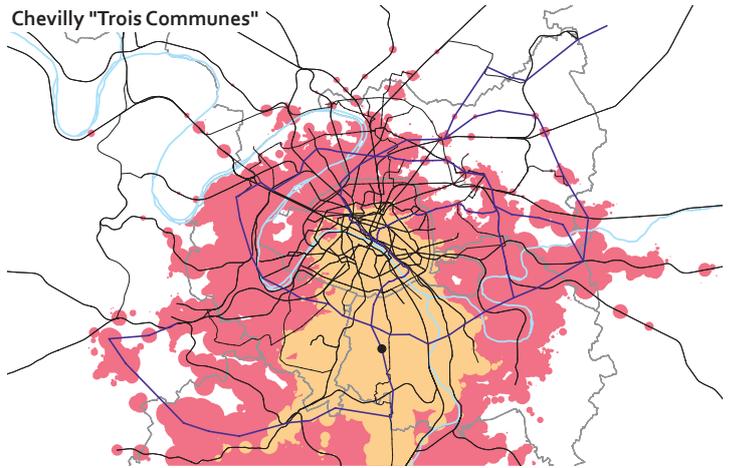
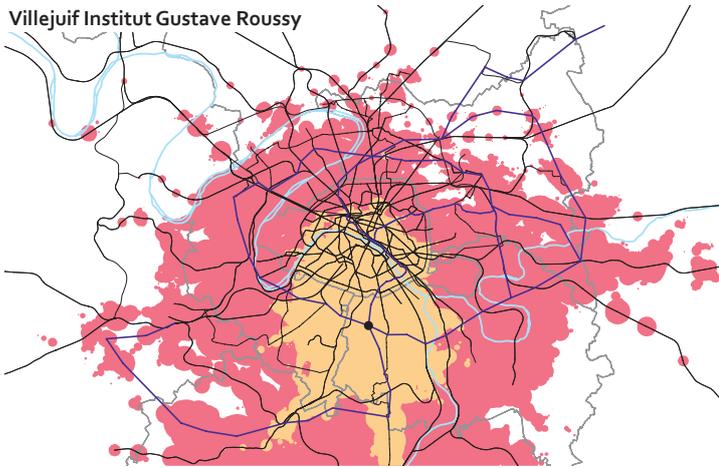
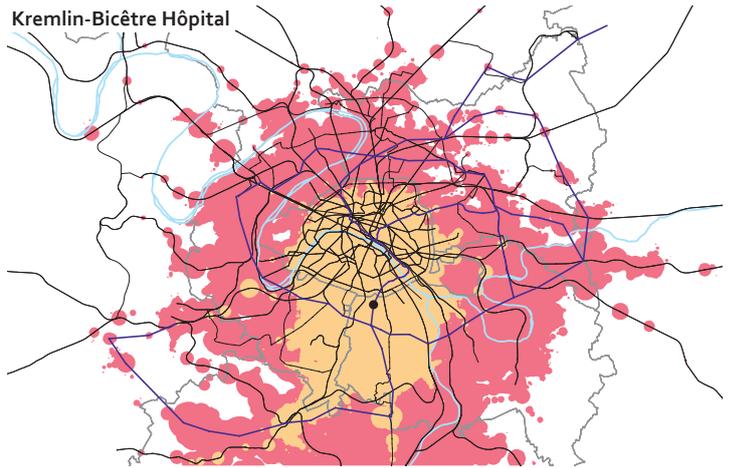
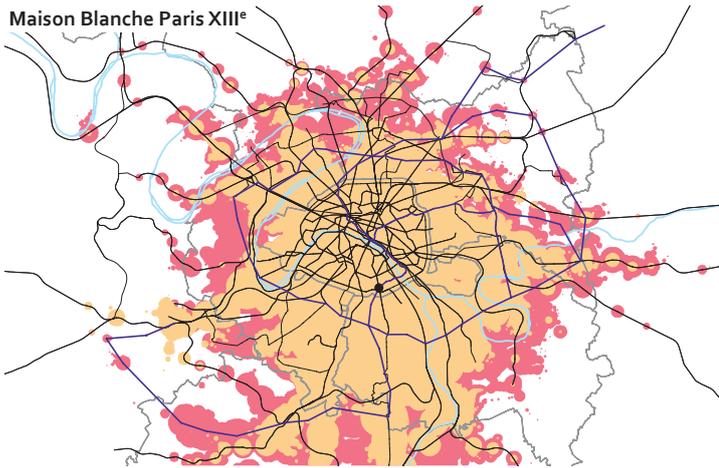
Aire accessible par un trajet en transport en commun de 45 min maximum (en km<sup>2</sup>)



## Évolution des territoires accessibles depuis une gare pour un trajet de 45 min en transports en commun



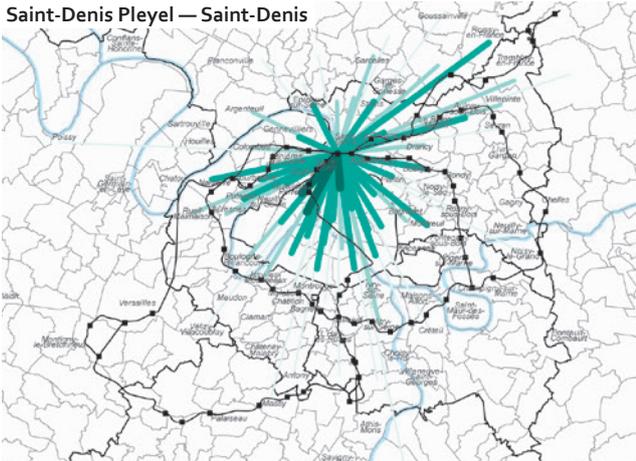
Note de lecture : Le calcul réalisé par la DRIEA prend en compte comme transports en commun le Transilien, le RER, le Métro, le Tramway et les principales lignes de bus et intègre une fin de parcours à pied, à une vitesse de 5 km/h, sans intégrer les éventuels effets de coupure pouvant exister localement dans les cheminements piétons. Lorsque certaines gares n'existent pas encore (Kremlin-Bicêtre Hôpital par exemple), l'isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.



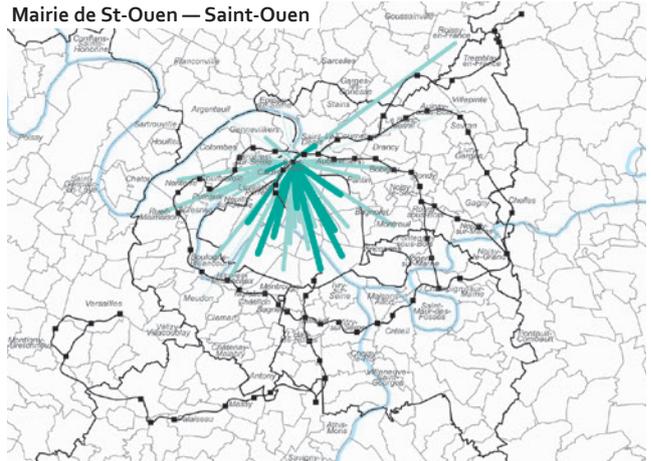
# Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

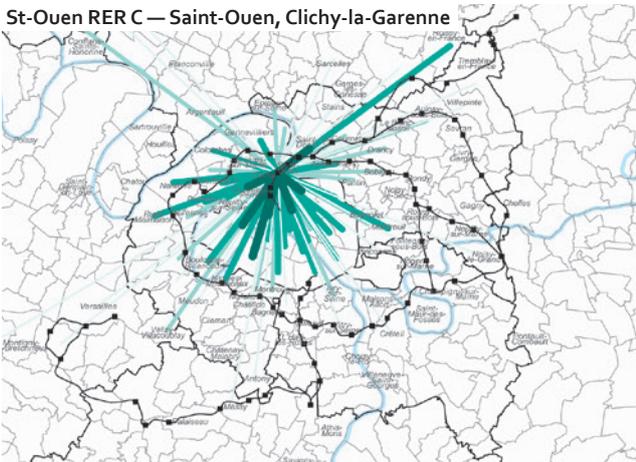
Saint-Denis Pleyel — Saint-Denis



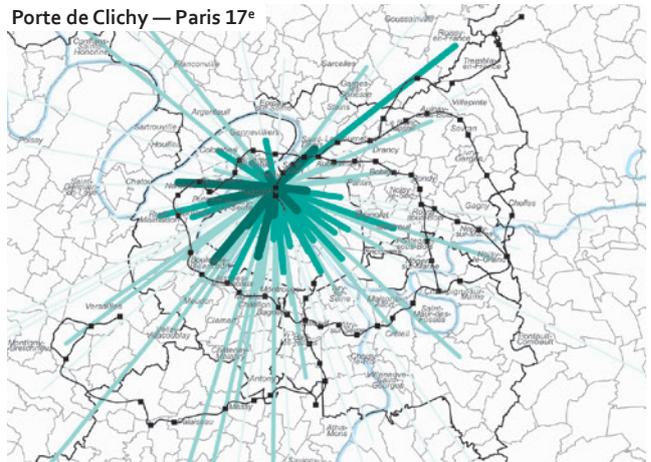
Mairie de St-Ouen — Saint-Ouen



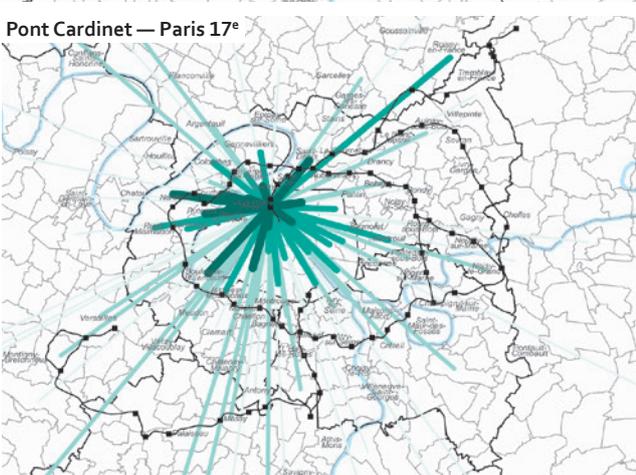
St-Ouen RER C — Saint-Ouen, Clichy-la-Garenne



Porte de Clichy — Paris 17<sup>e</sup>



Pont Cardinet — Paris 17<sup>e</sup>



## Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare

Nombre d'actifs

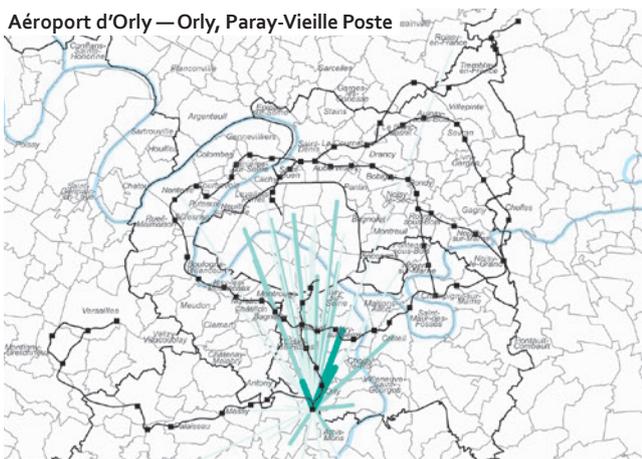
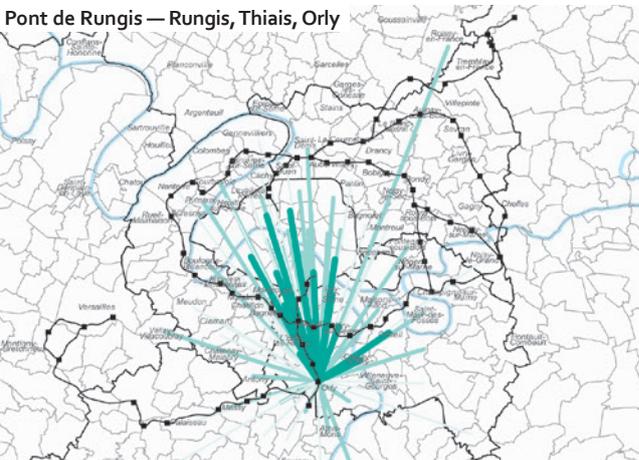
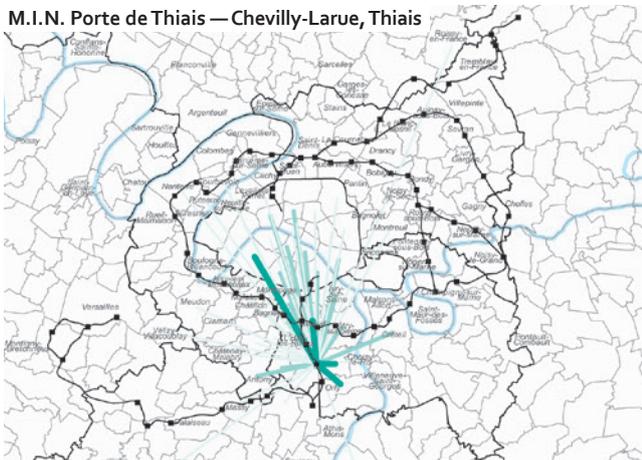
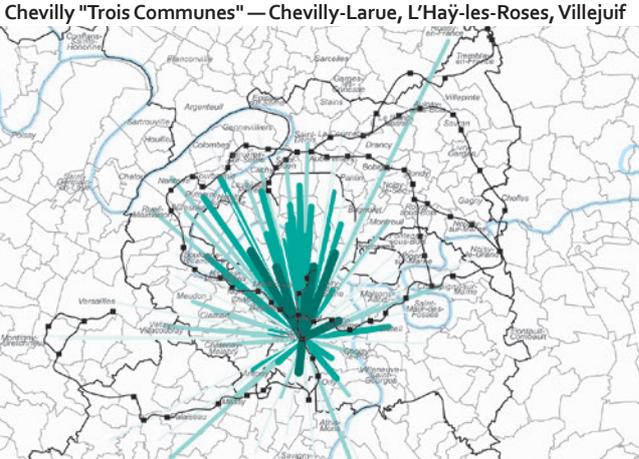
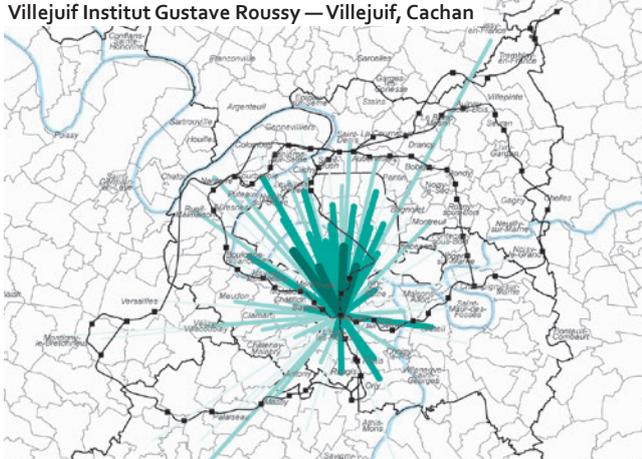
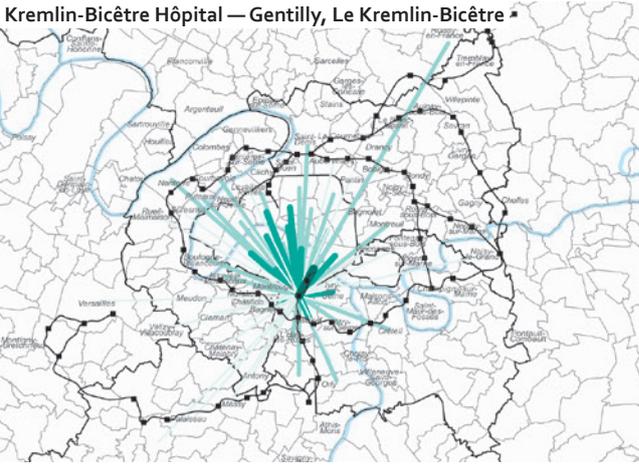
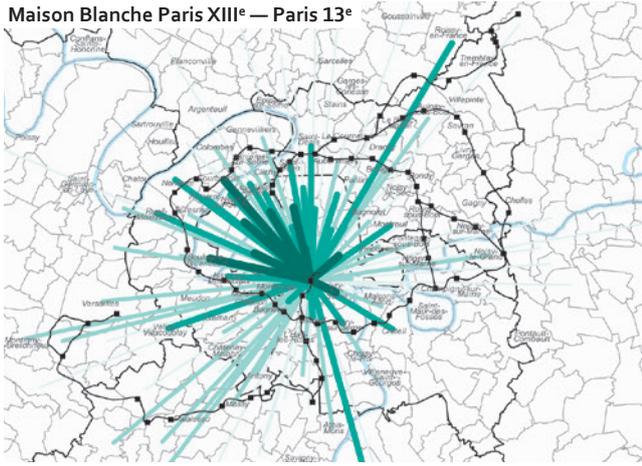
- Plus de 1 000
- De 300 à 1 000
- De 100 à 300
- De 50 à 100

*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 2010

apur 0 4 km

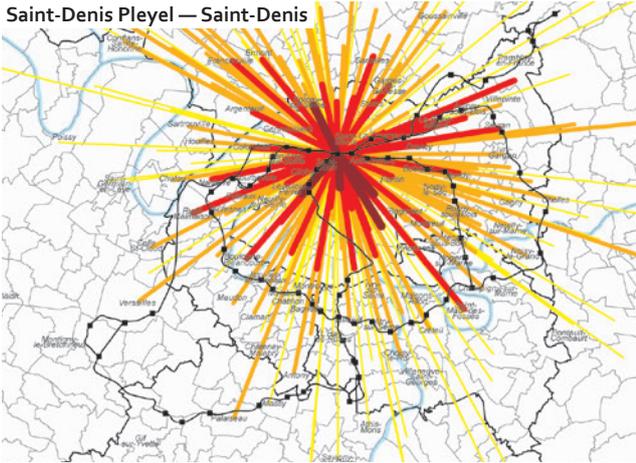
Note de lecture : Les "oursins" représentent les communes de destination des actifs résidant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.



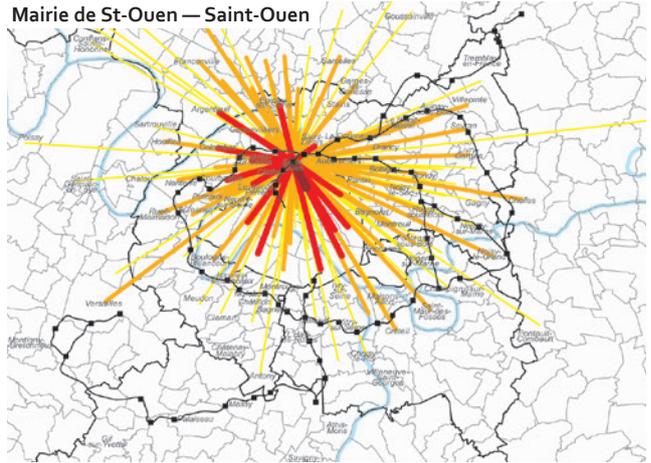
# Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

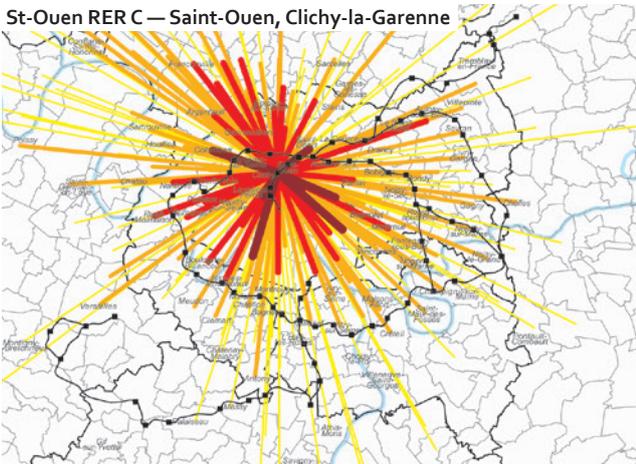
Saint-Denis Pleyel — Saint-Denis



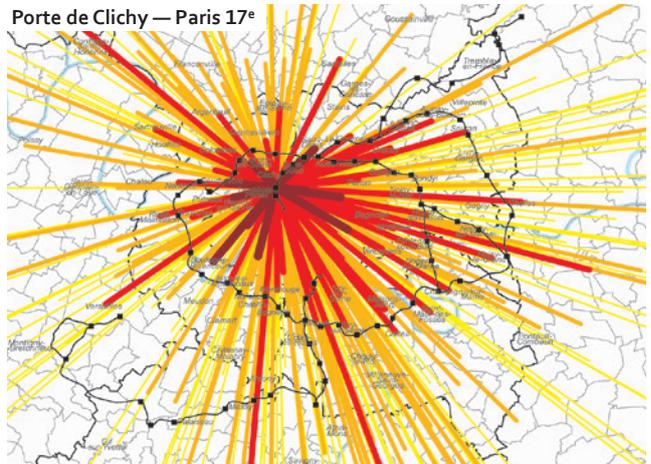
Mairie de St-Ouen — Saint-Ouen



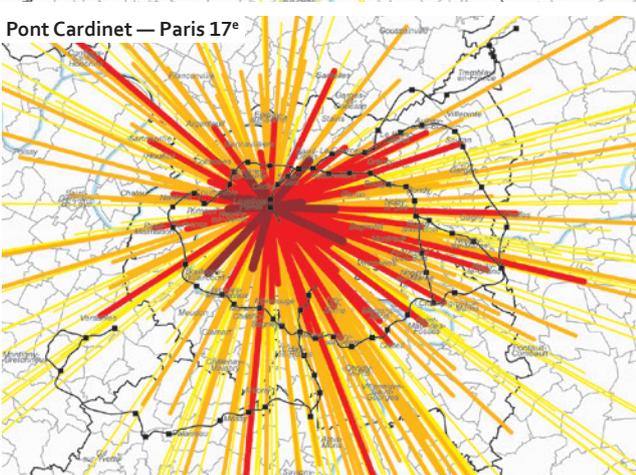
St-Ouen RER C — Saint-Ouen, Clichy-la-Garenne



Porte de Clichy — Paris 17<sup>e</sup>



Pont Cardinet — Paris 17<sup>e</sup>



## Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare

Nombre d'actifs

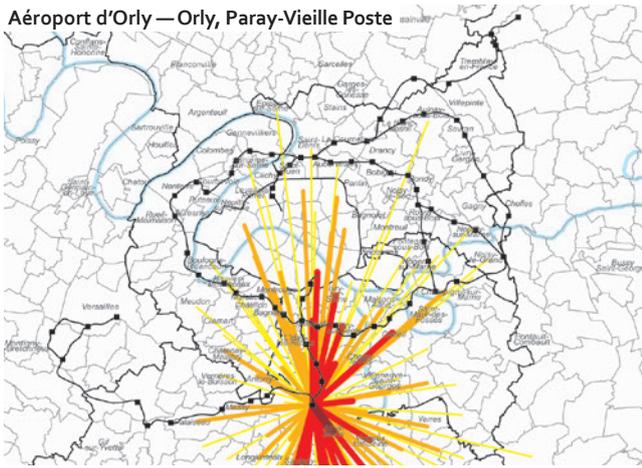
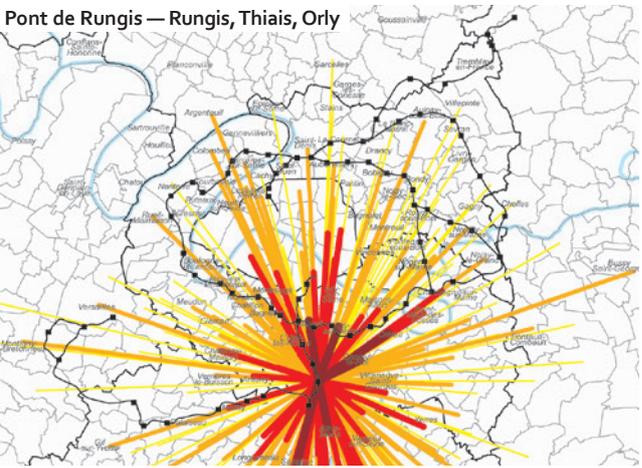
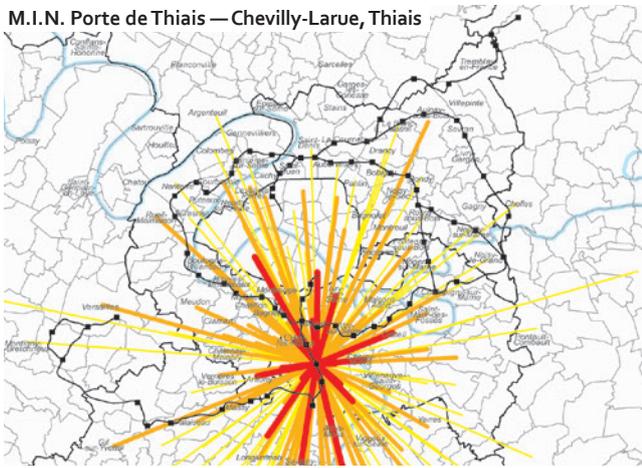
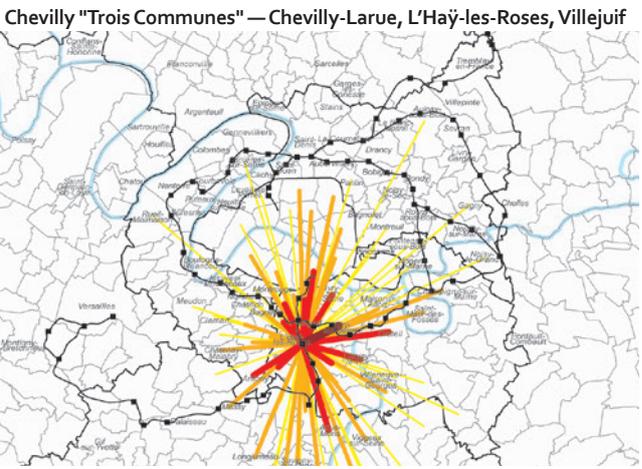
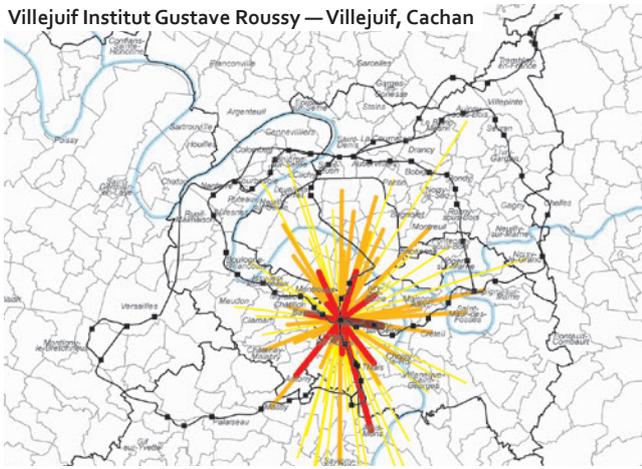
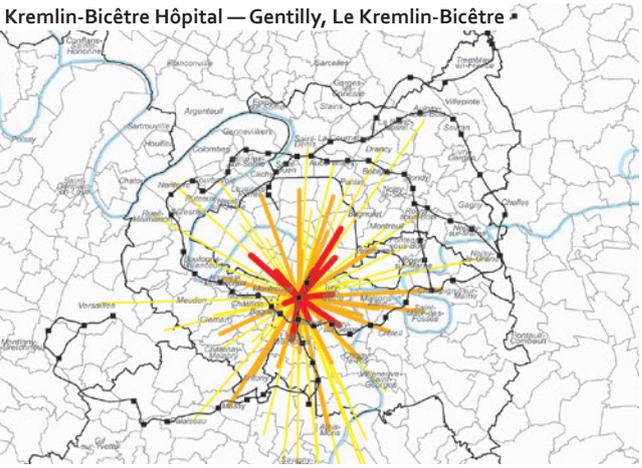
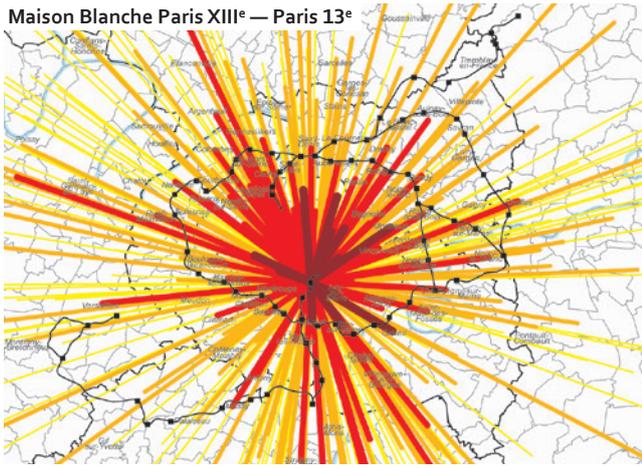
- Plus de 1 000
- De 300 à 1 000
- De 100 à 300
- De 50 à 100

*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 2010

apur 0 4 km

Note de lecture : Les "oursins" représentent les communes d'origine des actifs travaillant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.



## 5.3. L'accessibilité à pied aux gares

La carte d'accessibilité piétonne donne, pour chaque quartier de gare, le territoire accessible par un trajet à pied via la trame viaire existante de 500 m (soit 5 minutes environ) et de 1 000 m (soit 10-15 minutes environ).

**3 quartiers de gare de la ligne 14 disposent d'ores et déjà d'une accessibilité piétonne à la gare satisfaisante**, grâce à une trame viaire suffisamment développée dans le quartier et **malgré parfois la présence de coupures urbaines ou d'emprises d'équipements** (Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, Kremlin-Bicêtre Hôpital, Chevilly « Trois Communes »). L'arrivée de la gare est néanmoins l'occasion de réfléchir à des améliorations des espaces publics, en termes de confort pour les piétons notamment.

**4 quartiers de gare présentent à la fois une accessibilité piétonne à la gare satisfaisante dans la majeure partie du quartier et un déficit d'accessibilité sur un vaste secteur actuellement en projet.** Ainsi, pour Pont Cardinet et Porte de Clichy avec l'écoquartier Clichy-Batignolles et St-Ouen RER C, et Mairie de St-Ouen avec l'écoquartier des Docks de Saint-Ouen, l'accessibilité piétonne devrait être sensiblement améliorée dans les années à venir grâce à la création de voirie et d'espaces publics dans les secteurs de projet.

Enfin, **5 quartiers de gare connaissent d'importantes limitations en termes d'accessibilité piétonne à la gare, qui s'expliquent soit par une trame viaire incomplète à proximité de la gare, soit par des coupures urbaines significatives liées à de grandes emprises d'activités ou d'équipements ou aux infrastructures ferroviaires et routières** : Saint-Denis Pleyel, Villejuif Institut Gustave Roussy, M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis, Aéroport d'Orly. Saint-Denis Pleyel par exemple pâtit d'une trame viaire faiblement développée dans sa partie ouest, tandis que l'est du quartier est rendu difficilement accessible par les larges voies ferrées et le faible nombre de passages possibles. Un projet de franchissement de ces voies ferrées est à l'étude, en lien avec le projet de gare.

Cinq gares nécessitent un développement significatif des espaces publics

Saint-Denis Pleyel



Porte de Clichy



Villejuif Institut Gustave Roussy

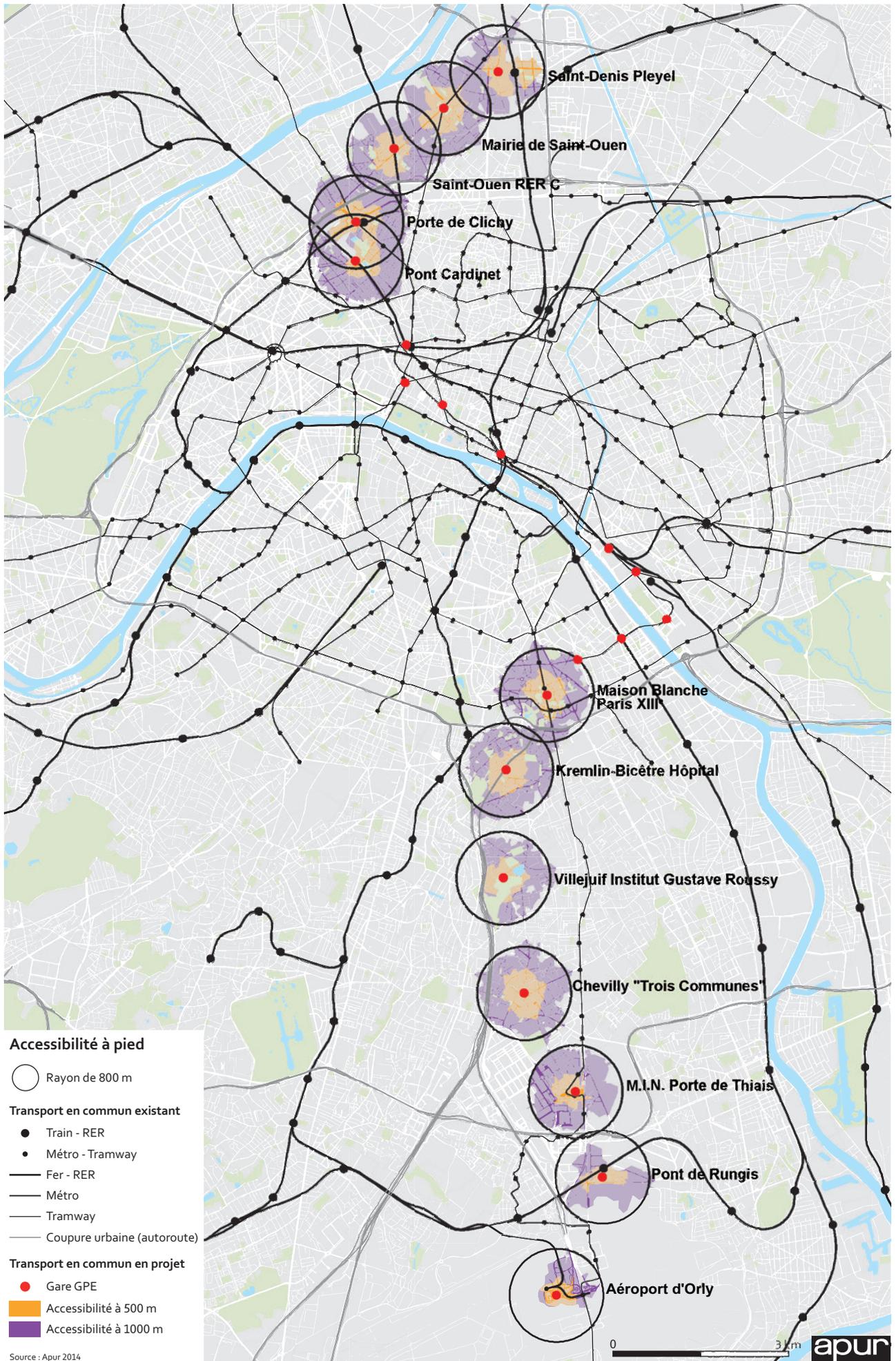


M.I.N. Porte de Thiais



Pont de Rungis

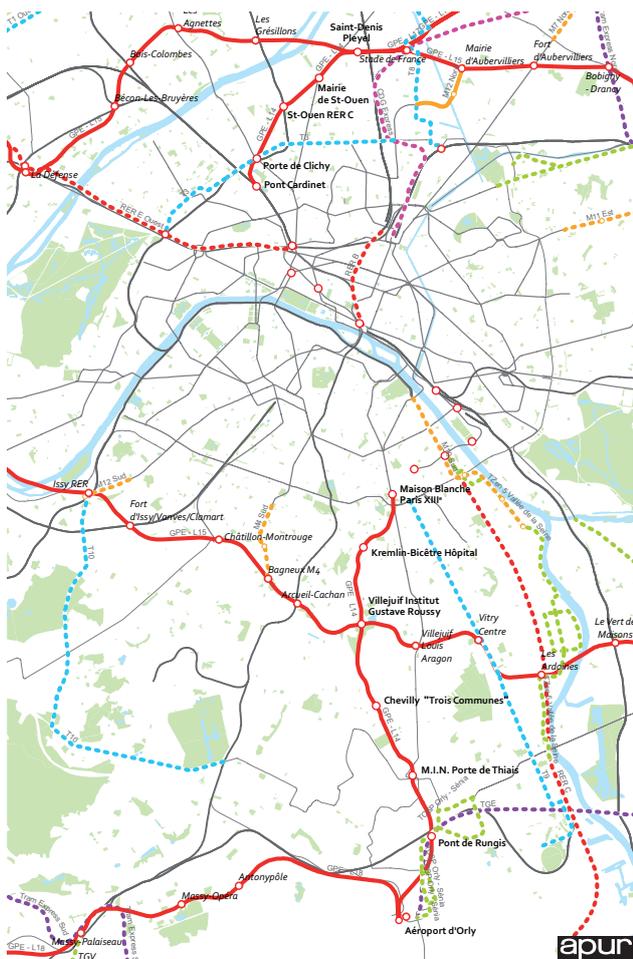




## 5.4. L'accessibilité en transports en commun

Les futures gares de la ligne 14 viendront mailler l'actuel réseau de transports en commun ferrés (métro, RER, transilien, tramway). Elle sera une véritable colonne vertébrale du réseau métropolitain, reliant Saint-Denis Pleyel, futur hub à l'Aéroport international d'Orly, et passant à travers la capitale. En plus de Paris, la ligne desservira de grands équipements métropolitains tels que l'Institut Gustave Roussy ou le CHU de Bicêtre ainsi que des secteurs d'activités majeurs à rayonnement national comme le Marché d'Intérêt National de Rungis.

- **7 gares de la ligne 14 deviendront des pôles de correspondance avec une ou plusieurs stations ou gare de métro, RER, Transilien, tramway déjà existantes :** Mairie de St-Ouen (L13), St-Ouen RER C (RER C), Porte de Clichy (RER C, L13), Pont Cardinet (Transilien L), Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> (L7), M.I.N. Porte de Thiais (Tramway T7), Pont de Rungis (RER C).
- **3 gares deviendront à terme des nouveaux pôles de correspondance majeurs une fois le RGPE mis en service :** Saint-Denis Pleyel, Villejuif Institut Gustave Roussy, Aéroport d'Orly. Saint-Denis Pleyel est amené à devenir un hub du nouveau réseau de transports métropolitain, puisque dans la gare convergeront les lignes 14, 15, 16 et 17 du futur métro, et la ligne 13 et le RER D seront accessibles en correspondance piétonne. Villejuif Institut Gustave Roussy entrera en correspondance avec la ligne 15 sud dont la mise en service est prévue dès 2020. Quant à la gare d'Aéroport d'Orly, elle permettra l'interconnexion directe avec la future ligne 18 en direction de Versailles Chantiers, ainsi qu'avec l'Orlyval et le Tramway T7 déjà en place.
- **2 quartiers verront leur accessibilité nettement transformée par l'arrivée d'une nouvelle gare du réseau du Grand Paris :** Kremlin-Bicêtre Hôpital et Chevilly « Trois Communes », pour lesquels les réseaux de transports lourds étaient accessibles en marge des quartiers (ligne 7 et RER B pour Kremlin-Bicêtre Hôpital et Tramway T7 pour Chevilly « Trois Communes »).



Les projets de transports collectifs à l'horizon 2030

- TCSP, TZen, Téléphérique\* : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- RER : étude
- Tangentielle : chantier - étude
- CDG Express : étude
- Réseau du Grand Paris : étude

\* TCSP inscrits au SDRIF dans le calendrier du Plan de mobilisation

Sources : Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole Etat Région (juillet 2013), Projet de PDUIF (janvier 2012), Projet de SDRIF (octobre 2013), STIF, EPA ORSA (TZen5)



Desserte des quartiers en bus

- Heure de pointe du matin 7h-9h
- 1 à 4 bus/heure/sens
  - 4 à 6 bus/heure/sens
  - 6 à 20 bus/heure/sens
  - 20 à plus de 40 bus/heure/sens
- Station de tramway

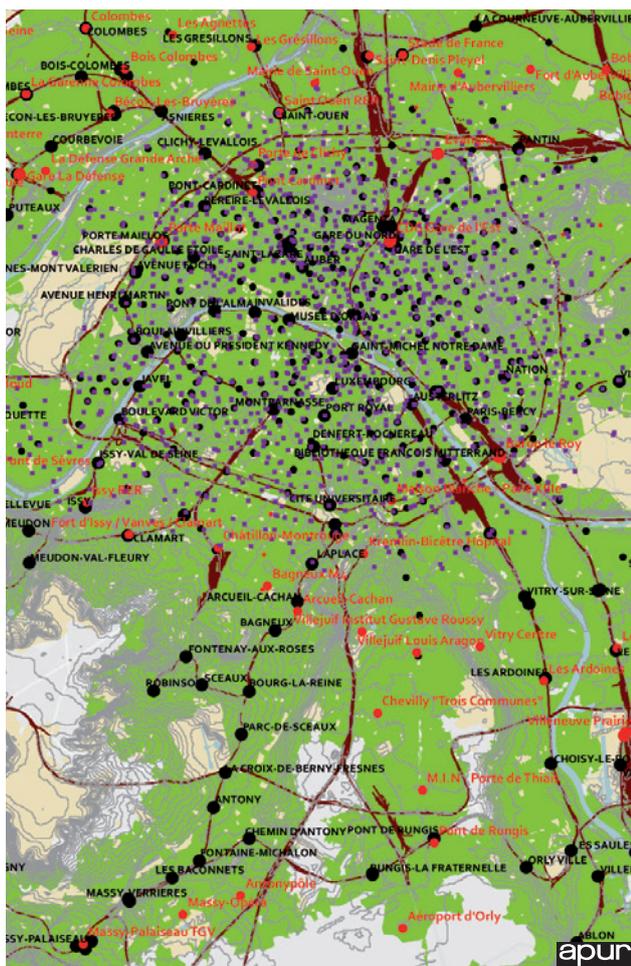
Source : STIF 2012

La capacité d'organisation du rabattement à la gare sera l'une des clefs de la réussite du projet. Le réseau de bus devra ainsi être restructuré en fonction de la desserte par la ligne 14, particulièrement pour les deux dernières catégories, pour lesquelles les gares seront soit complètement nouvelles, soit auront vocation à devenir de nouveaux grands pôles de correspondance. Pour les autres gares déjà desservies par des transports en communs lourds, le réseau de bus sera ajusté en conséquence.

## 5.5. L'accessibilité à vélo aux gares

La carte d'accessibilité des gares existantes et en projet dans un rayon de 2 km (soit l'équivalent d'un trajet de 10 minutes à vélo) montre le grand potentiel de développement du vélo dans la métropole. Les vélos en libre-service Vélib' (à Paris et dans les communes limitrophes comme Saint-Ouen ou Clichy), la densité du réseau et des aménagements cyclables jouent un rôle incitatif, facilitant les déplacements à vélo. Le développement de cette offre, de même que les services de stationnement vélos en gare permettraient ainsi de faciliter le rabattement vers les gares.

**Sur l'ensemble de la ligne 14, l'analyse des aménagements cyclables actuels et projetés fait apparaître des situations très variables.** Les trois quartiers de gare parisiens (Porte de Clichy, Pont Cardinet et Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>) ainsi que Kremlin-Bicêtre Hôpital montrent un réseau de pistes cyclables déjà développé, auquel s'ajoute l'accès aux bornes Vélib' et ainsi un rabattement cyclable facilité vers les gares. Pour cinq autres quartiers, le réseau cyclable est encore peu dense dans un rayon de 2 km autour de la future gare et les itinéraires de rabattement à vélo ne sont pas suffisamment ou pas encore aménagés (Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C, Villejuif Institut Gustave Roussy, Chevilly « Trois Communes », M.I.N. Porte de Thiais). Enfin, les deux quartiers de gare de Pont de Rungis et d'Aéroport d'Orly, malgré la présence de pistes cyclables, se situent dans des zones peu adaptées actuellement à la pratique du vélo.

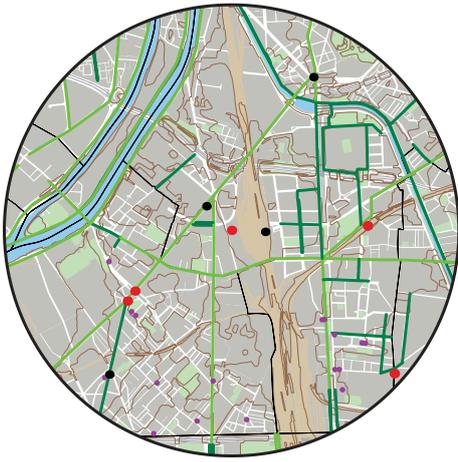


Sources : Stif 2012, BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEC

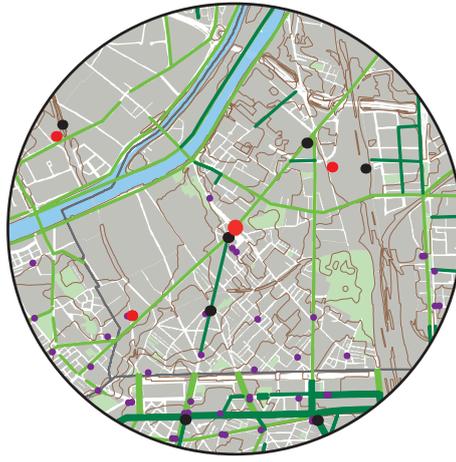


Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, CG 94

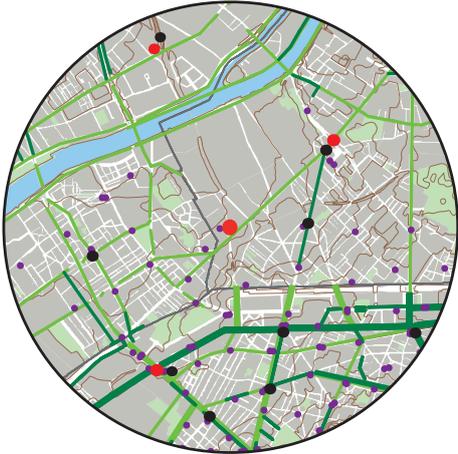
Saint-Denis Pleyel



Mairie de St-Ouen



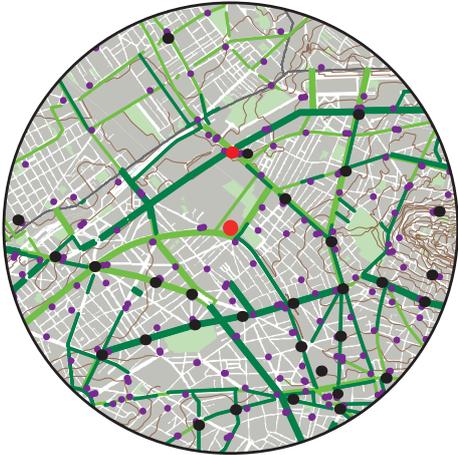
St-Ouen RER C



Porte de Clichy



Pont Cardinet



**Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC (rayon de 2 km)**

-  Rayon de 800 m
-  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)

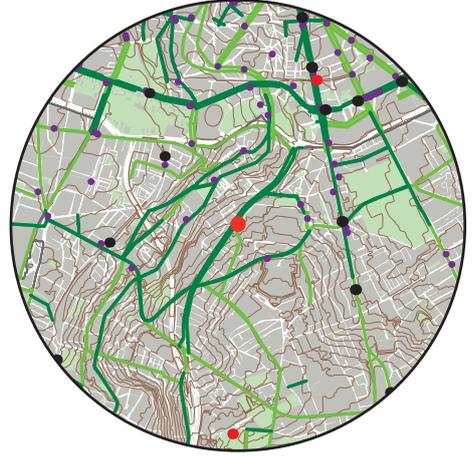
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, CG 94 - 2013



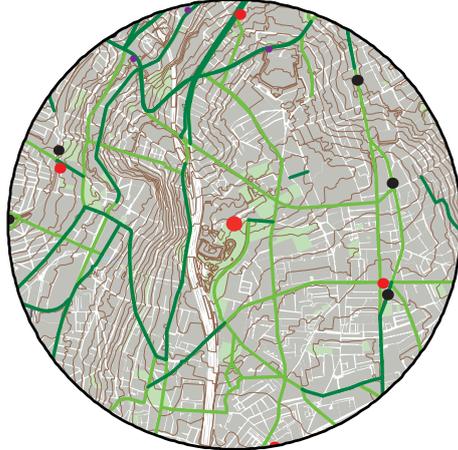
Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>



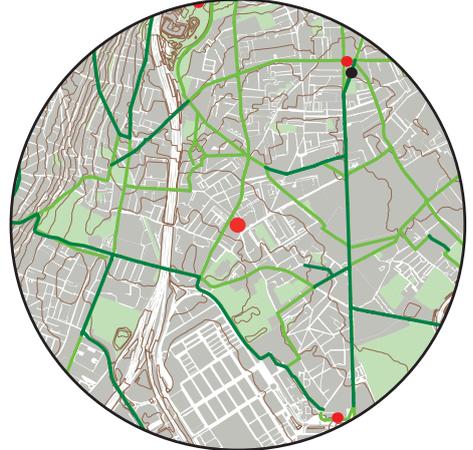
Kremlin-Bicêtre Hôpital



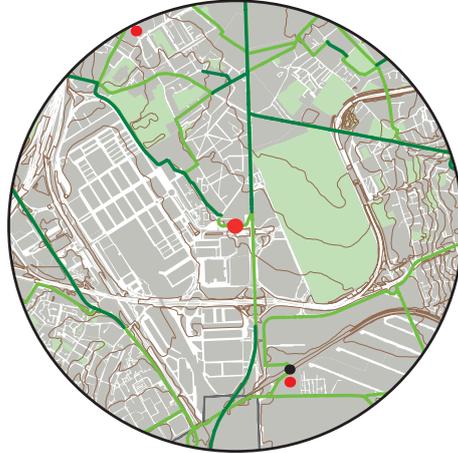
Villejuif Institut Gustave Roussy



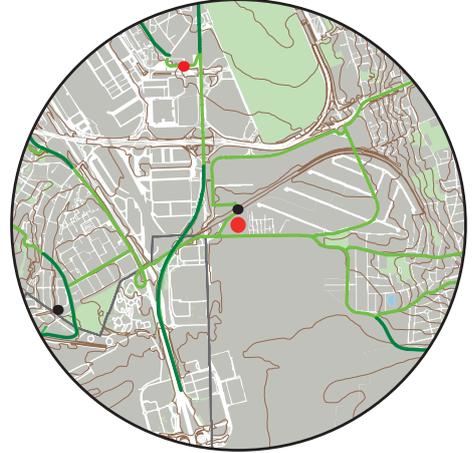
Chevilly "Trois Communes"



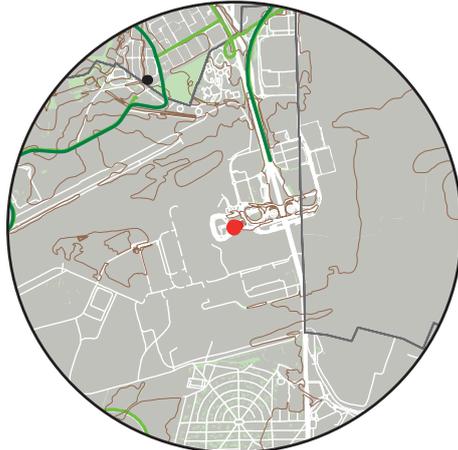
M.I.N. Porte de Thiais



Pont de Rungis



Aéroport d'Orly



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

## 6.1. Les dynamiques de construction récentes

L'analyse des permis de construire autorisés de 2000 à 2012 permet d'évaluer les dynamiques de construction de surfaces de logements ou d'activités qui sont à l'œuvre dans les quartiers de gare.

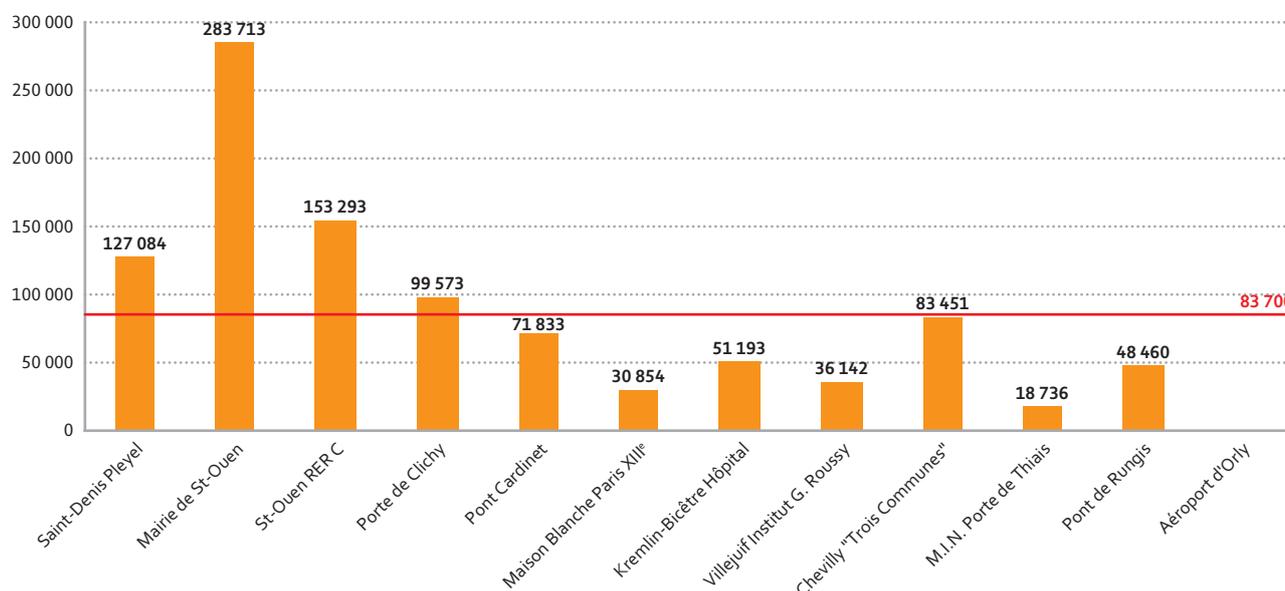
**84 000 m<sup>2</sup> de surface de logement ont été autorisés en moyenne entre 2000 et 2012 par quartier sur la ligne 14\***. Toutefois, la ligne 14 traverse du nord au sud des territoires aux dynamiques contrastées. Ce sont ainsi près de 130 000 m<sup>2</sup> de logement qui ont été autorisés dans les quartiers de Saint-Denis Pleyel ou St-Ouen RER C, et même 280 000 m<sup>2</sup> à Mairie de St-Ouen, contre 30 000 m<sup>2</sup> à Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> et moins de 20 000 m<sup>2</sup> à Pont de Rungis.

Cela correspond à une moyenne annuelle de 94 logements autorisés de 2000 à 2012 (et par quartier), ce qui témoigne d'un rythme de construction de logements moyen. À titre de comparaison, la moyenne est de 120 logements par an (et par quartier) dans les quartiers de la ligne 15 sud et seulement 64 logements dans ceux de la ligne 16.

- **4 quartiers se caractérisent par une construction de logements dynamique** : Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C. À proximité du quartier de gare de Mairie de St-Ouen, le rythme de la construction a été « dopé » par la mise en œuvre de la ZAC des Docks mais aussi par les mutations du tissu existant dans la moitié sud du quartier.
- **3 autres quartiers ont également développé leur parc de logements**, avec près de 100 logements autorisés en moyenne chaque année : Porte de Clichy, Pont Cardinet et au sud de la ligne Chevilly « Trois Communes ».
- **Dans les 5 autres quartiers, le rythme de la construction a été modéré** au cours des 12 dernières années, c'est le cas à Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> et Kremlin-Bicêtre Hôpital (entre 50 et 70 nouveaux logements autorisés par an) et surtout dans les quartiers à prédominance d'activités que sont Villejuif Institut Gustave Roussy, M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly (moins de 30 nouveaux logements autorisés par an).

\* Certaines gares étant rapprochées, les périmètres de 800 m définissant le quartier de gare se superposent, les statistiques de création de surface de logement ou d'activité ne peuvent donc pas être totalisées (elles comportent des doubles comptes).

Surfaces de logements autorisés de 2000 à 2012 (m<sup>2</sup>)



Sources : DRIEA, SITADEL - 2013

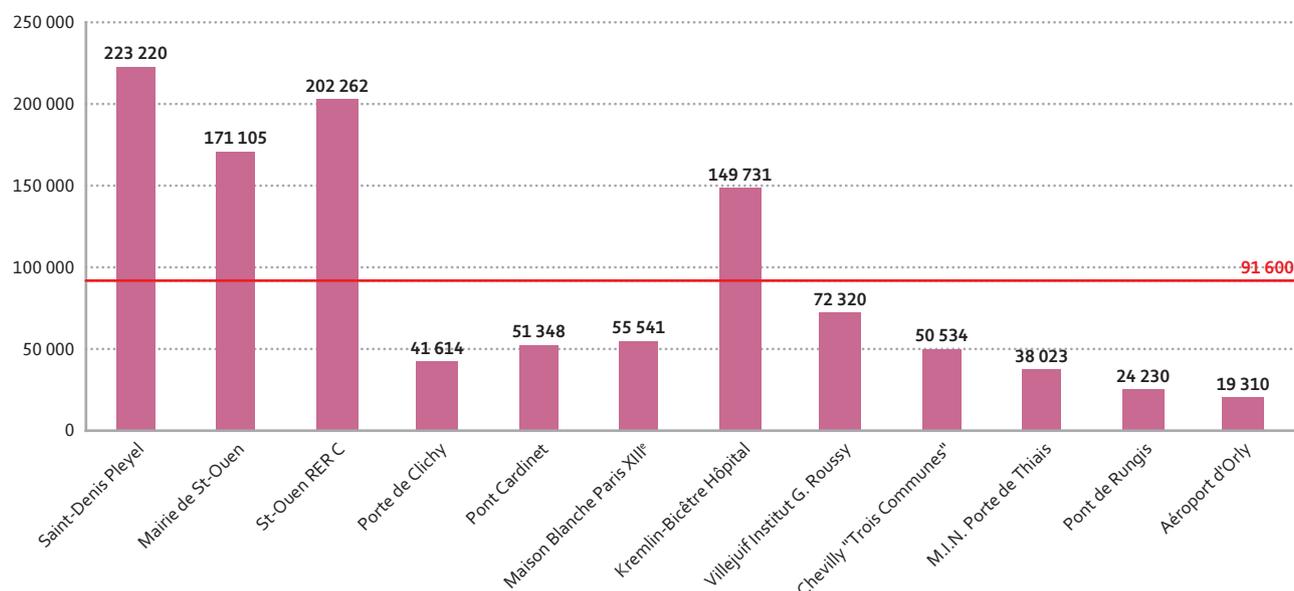
En lien avec l'importance des secteurs d'activité, anciens secteurs industriels reconvertis en zones tertiaires, dans les quartiers de gare de la ligne 14 les **créations de surfaces d'activités ont été supérieures entre 2000 et 2012 aux créations de surfaces de logement**. En moyenne, ce sont 92 000 m<sup>2</sup> d'activités qui ont été autorisés dans le 12 quartiers de gare de la ligne 14. Deux quartiers se distinguent par l'ampleur des surfaces créées : Saint-Denis Pleyel et St-Ouen RER C, où plus de 200 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'activités ont été autorisés entre 2000 et 2012, ce qui correspond à plus de 15 000 m<sup>2</sup> par an en moyenne.

**La décomposition des surfaces d'activités créées par destination montre que près des deux-tiers des surfaces nouvelles (63 %) correspondent à des immeubles de bureaux**, 20 % à des locaux destinés à l'accueil de services publics, les surfaces restantes se répartissent entre commerces, hôtels, locaux industriels et entrepôts. À titre de comparaison, les bureaux représentent un poids plus limité dans les quartiers de la ligne 15 sud (44 %) et seulement 13 % dans ceux de la ligne 16.

L'analyse des permis de construire concernant les surfaces d'activités permet de distinguer 3 types de quartiers :

- **4 quartiers dans lesquels les surfaces d'activités créées sont importantes** : Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C et au sud Kremlin-Bicêtre Hôpital. Dans ces quartiers ce sont les surfaces de bureaux qui prédominent ;
- **4 quartiers où les nouvelles surfaces d'activités ont été limitées mais significatives**, comprises entre 70 000 et 50 000 m<sup>2</sup> autorisés de 2000 à 2012 : Pont Cardinet, Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, Villejuif Institut Gustave Roussy, Chevilly « Trois Communes » ;
- **4 quartiers où la création de surfaces d'activités a été particulièrement faible**, inférieure à 50 000 m<sup>2</sup> en 13 ans, les nouvelles surfaces correspondant le plus souvent à des entrepôts et des locaux industriels (M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis, Aéroport d'Orly) et à des bureaux à Porte de Clichy.

Surfaces d'activités autorisées de 2000 à 2012 (m<sup>2</sup>)



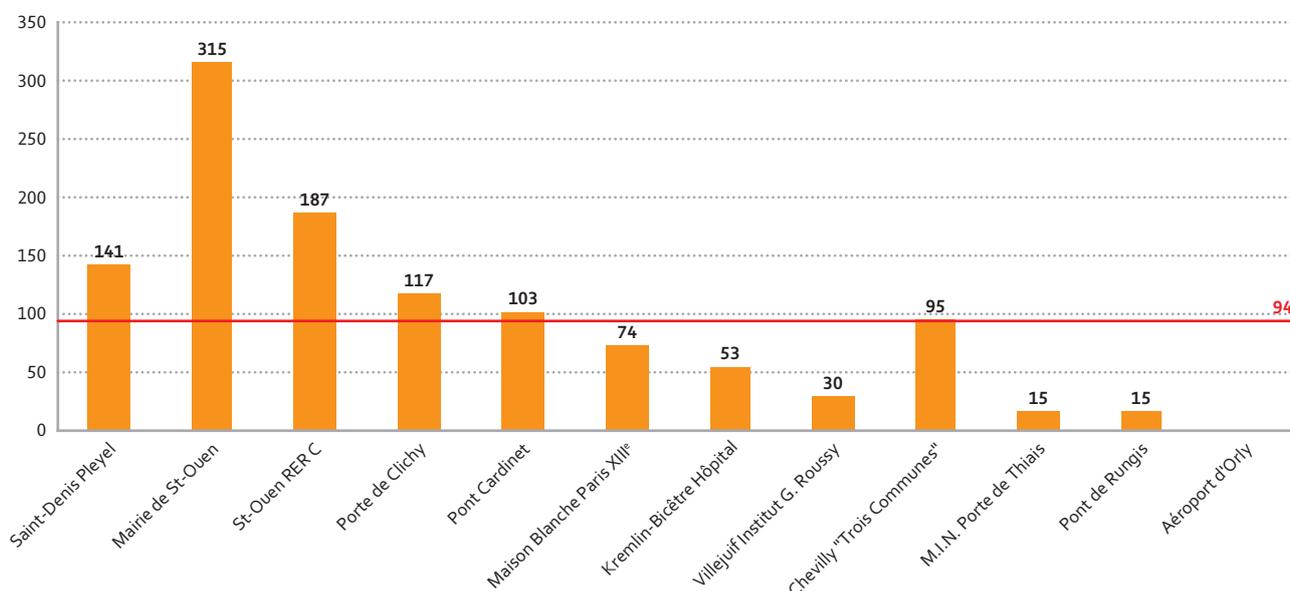
Sources : DRIEA, SITADEL - 2013

La carte qui localise les permis de construire autorisés de 2006 à 2012 ayant entraîné la création d'au moins 1 logement met en évidence les dynamiques de construction récentes et, dans le cas des territoires traversés par la ligne 14, les secteurs de grands projets.

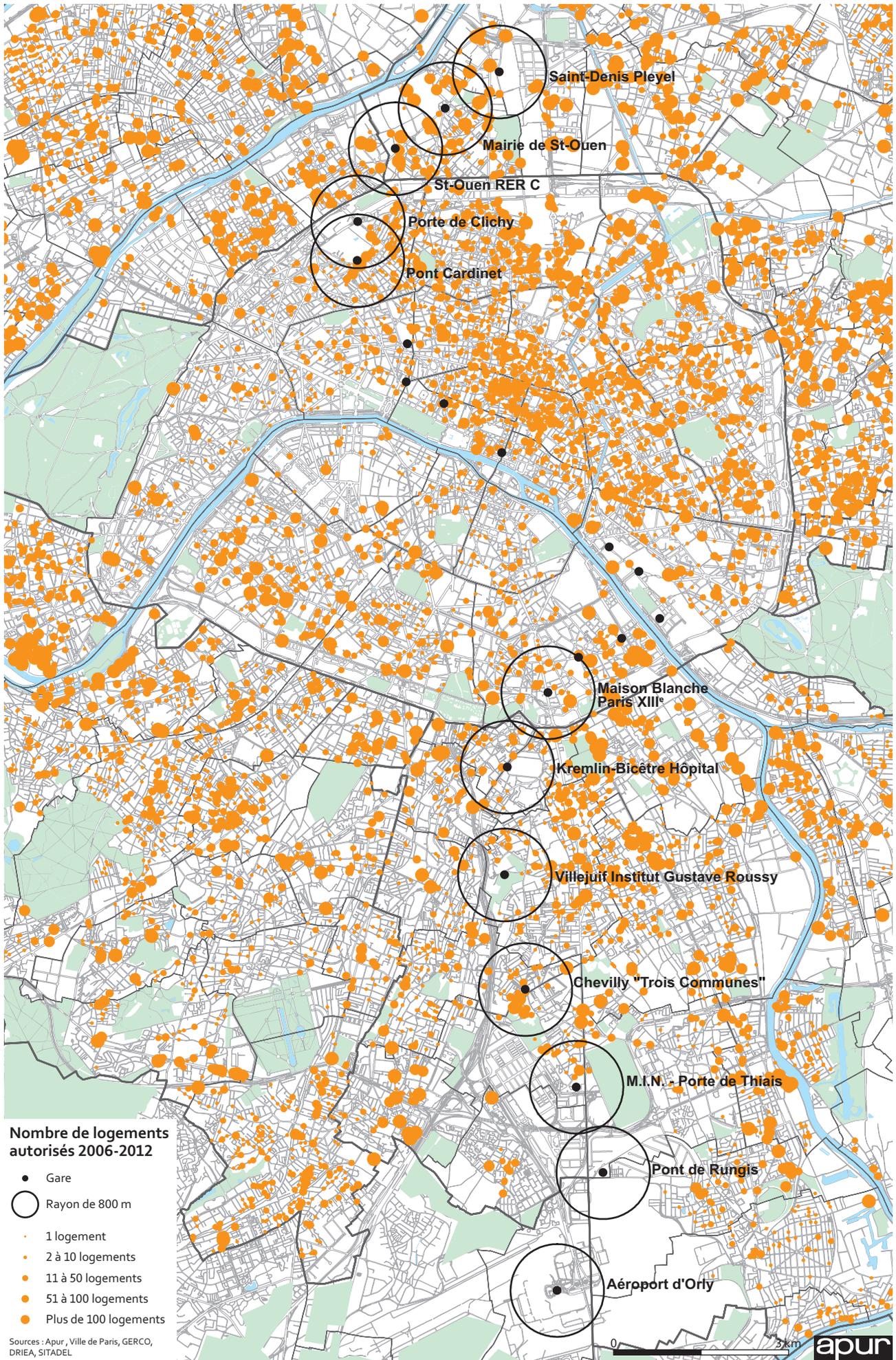
Les 5 quartiers de gare du nord de la ligne 14 participent du dynamisme qui caractérise les communes limitrophes ou proches de Paris. À Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen et St-Ouen RER C, les créations de logements se sont faites en grande partie via des opérations d'aménagement publiques, ce qui explique le nombre élevé d'opérations ayant permis la création de plus de 100 logements. Dans les quartiers de gare parisiens de Porte de Clichy et Pont Cardinet, en dehors de la ZAC Clichy-Batignolles, la carte montre un poids plus important des opérations de plus petite envergure, le plus souvent entraînant la création de moins de 50 logements, et du secteur diffus.

Au sud de la ligne 14, deux situations peuvent être distinguées. Dans le périmètre de 800 m autour de la station de Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, de Kremlin-Bicêtre Hôpital et de Chevilly « Trois Communes » près d'une centaine de logements ont été créés chaque année, ce qui est lié à un nombre significatif d'opérations (sans qu'il soit aussi important que dans les quartiers du nord de la ligne). Enfin dans les 5 autres quartiers, le nombre de logements créés a été assez faible, voire nul dans les 2 quartiers à prédominance d'activités de M.I.N. Porte de Thiais et d'aéroport d'Orly.

Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2012



Sources : DRIEA, SITADEL - 2013



## 6.2. Les dynamiques de projets urbains et l'articulation avec les futures gares

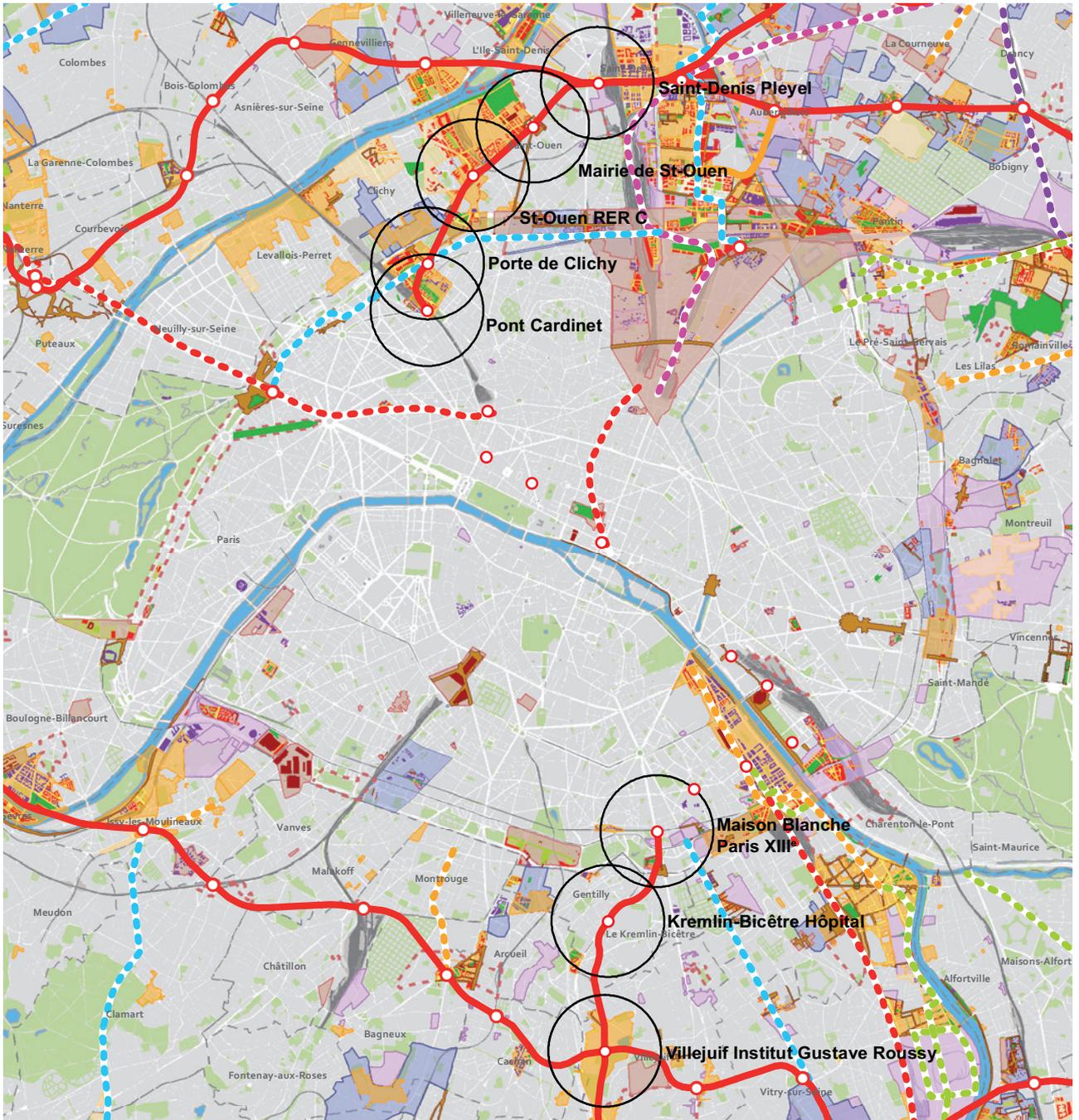
Les quartiers de gare de la ligne 14 s'insèrent dans des territoires en développement plus vastes, formalisés bien souvent à travers les Contrats de Développement Territorial (CDT). Le réseau du Grand Paris Express reliera ces différents territoires de projets entre eux et au reste de la métropole.

Plusieurs quartiers de gare sont ainsi concernés par des CDT. Dans la portion nord de la ligne 14, les quartiers de gare de Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen et St-Ouen RER C, par l'intermédiaire des communes de Saint-Denis et de Saint-Ouen, sont au cœur du Territoire de la Culture et de la Création, CDT signé en janvier 2014. Présents sur le territoire de la communauté d'agglomération de Val de Bièvre, les quartiers de gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital, Villejuif Institut Gustave Roussy et Chevilly « Trois Communes » appartiennent au CDT « Campus Sciences et Santé », signé en octobre 2013. Enfin, les trois quartiers de gare du sud de la ligne 14 (M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly) et dans une moindre mesure, celui de Chevilly « Trois Communes », font partie du CDT du Grand Orly dont l'accord-cadre a été signé en novembre 2013.

De plus, l'État a identifié en octobre 2014 des "territoires stratégiques" à fort potentiel de logements parmi lesquels s'insèrent plusieurs quartiers de gare de la ligne 14, à savoir Saint-Denis Pleyel, Villejuif Institut Gustave Roussy et la partie nord du quartier de Chevilly « Trois Communes » et le quartier Sénia autour de Pont de Rungis (à Orly et Thais).

Outre ces dynamiques de projets impulsées par l'État, des projets de plus ou moins grande envergure sont d'ores et déjà à l'œuvre dans les quartiers de gare de la ligne 14 :

- **3 quartiers accueillent des grands projets urbains à dimension métropolitaine :**
  - Saint-Denis Pleyel avec la création d'un hub majeur du réseau de transports du Grand Paris (lignes 13, 14, 15, 16 et 17 du métro et le RER D) et la perspective d'un projet urbain autour de la gare ;
  - Villejuif Institut Gustave Roussy avec l'interconnexion avec la ligne 15 sud et le secteur d'aménagement « Campus Grand Parc » incluant le développement des activités autour de l'Institut Gustave Roussy et un quartier mixte alentour ;
  - Aéroport d'Orly, au rayonnement international, avec notamment le secteur d'activité en fort développement du Cœur d'Orly.
- **4 quartiers en mutation autour de vastes projets d'aménagement en cours :**
  - Mairie de St-Ouen et St-Ouen RER C, avec le grand projet d'écoquartier des Docks de St-Ouen, proposant logements, bureaux, espaces verts et créant de fait un nouveau pan de ville tourné vers la Seine ;
  - Porte de Clichy et Pont Cardinet, avec l'écoquartier de Clichy-Batignolles, opération mixte de logements, bureaux, équipements et parc, qui fera à terme la jonction entre Paris et Clichy-la-Garenne.
- **3 quartiers dont l'arrivée de la gare du RGPE participera à leur requalification via des projets de renouvellement urbain, de petits secteurs de projet et d'espaces publics :**
  - Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, avec l'accompagnement des réflexions en cours autour de la requalification du secteur Italie 13 et la ceinture verte ;
  - Kremlin-Bicêtre Hôpital, où la rue Gabriel Péri et le CHU de Bicêtre sont amenés à recréer du lien entre les deux communes de Kremlin-Bicêtre et Gentilly ;
  - Chevilly « Trois Communes », dont plusieurs secteurs font l'objet de projets de renouvellement urbain en cours et sélectionnés dans le cadre de l'ANRU 2.
- **2 quartiers fortement dédiés actuellement aux activités industrielles, marqués par des grandes coupures urbaines liées aux infrastructures de transport et dont la mutation est à l'étude :**
  - M.I.N. Porte de Thiais avec la ZAC du Triangle des Meuniers, le projet de Cité Gastronomique et l'évolution du centre commercial Belle Épine ;
  - Pont de Rungis, aujourd'hui composé principalement de zones d'activités en partie destinées à muter (Quinze Arpents, SENIA, SOGARIS).



### Les projets d'aménagement et de transport

- Périmètre 800 m
- TCSP, TZen, Téléphérique\* : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- Tramway : chantier - étude
- CDG Express : étude
- Tangentielle : chantier - étude
- Réseau du Grand Paris : étude

\* TCSP inscrits au SDRIF dans le calendrier du Plan de mobilisation

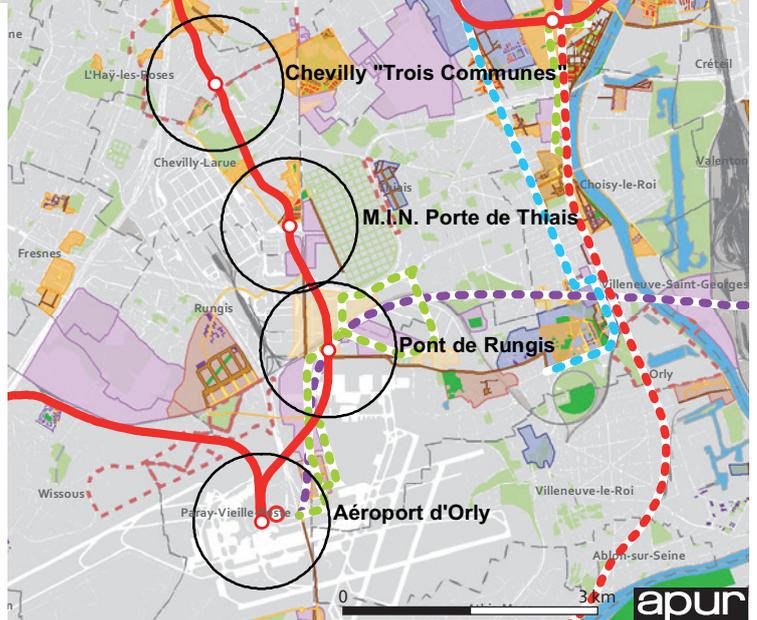
#### Projets en cours

- Bâti en projet
- Bâti requalifié
- Bâti réalisé
- Création de l'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 (2015), Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF



# Synthèse

L'observatoire développé sur les 12 nouveaux quartiers de gare de la ligne 14 met en évidence les particularités des territoires traversés par ces deux extensions de la ligne, au nord de Gare Saint-Lazare à Saint-Denis Pleyel et au sud d'Olympiades à Aéroport d'Orly. Une fois mise en service, la ligne 14 étendue constituera une véritable colonne vertébrale du Nouveau Grand Paris des Transports, d'une importance capitale en termes des déplacements des habitants, actifs et visiteurs de la Métropole, ainsi qu'en termes de liens entre des grands équipements et services nécessaires au fonctionnement de celle-ci. En effet, elle assurera la liaison entre les équipements métropolitains déjà existants dans les domaines des transports, de la santé, de la logistique ou du commerce comme l'aéroport d'Orly, le M.I.N. de Rungis, ou l'Institut Gustave Roussy et certains en projet, comme le Tribunal de Grande Instance de Paris. Elle desservira aussi des bassins d'emplois tels que celui de Saint-Denis, de Paris, ou de Rungis/Orly. Son terminus nord à Saint-Denis Pleyel, sera l'un des grands hubs du réseau de transports de la métropole, assurant la connexion avec 5 autres lignes de métro ainsi que le RER D. Au sud, les interconnexions seront également importantes avec le RER C, la future ligne 18 du RGPE et le réseau des tramways.

Les enjeux autour de l'évolution et de l'aménagement des quartiers de gare de la ligne 14 varient selon les fonctions qu'ils accueillent aujourd'hui, le profil socio-économique et les revenus de leurs habitants. La ligne 14 traversera des quartiers au tissu déjà très constitué comme à Paris et dans les communes limitrophes et où les densités sont d'ores et déjà très fortes, ou bien encore des quartiers en renouvellement urbain et au tissu plus lâche. Les quartiers de gare accueillant les grandes emprises dédiées aux services métropolitains sont souvent peu denses et mono-fonctionnels, et les infrastructures de transport y occupent une place parfois prépondérante. Elle accompagnera enfin le développement de grands projets urbains comme les Docks de Saint-Ouen, l'écoquartier Clichy-Batignolles, ou le Grand Campus autour de l'IGR à Villejuif, amenés à créer de la ville. Aussi, la réalisation de la ligne 14 est fondamentale en termes d'amélioration de l'accessibilité à la métropole et à ses bassins d'emplois pour les habitants des communes traversées, de desserte des grands services urbains de la métropole et d'accompagnement dans le développement de grands projets urbains. Les travaux de l'observatoire apportent ainsi une meilleure connaissance des territoires et de ceux qui les habitent, nécessaire pour les comprendre et accompagner leurs évolutions.

La réalisation des monographies est également l'occasion d'échanges entre les partenaires de l'observatoire, la Société du Grand Paris, les membres de son comité stratégique, en particulier le groupe "Environnement des gares", la DRIEA, l'Apur et les élus et équipes techniques de chaque collectivité.

## **L'observatoire produit ainsi des éléments pour alimenter les débats et répondre aux grandes questions posées par l'arrivée d'un réseau de transport métropolitain.**

- Qui habite aujourd'hui les quartiers de gare ? Comment la population de ces quartiers évolue-t-elle ? Y a-t-il un effet de gentrification spécifique dans les quartiers de gare ?
- Quelle est la densité actuelle dans les quartiers de gare ? Quelles sont les marges d'évolution possibles, au regard des documents d'urbanisme locaux ? Quelle est l'intensification adaptée à chaque situation ?
- Quelles sont les fonctions représentées dans les quartiers aujourd'hui ? Y a-t-il des actions à mener pour atteindre un équilibre différent, notamment entre logements et emplois ? La construction de la gare en lien avec l'aménagement de ses alentours constitue-t-elle un levier de développement économique ? Comment prendre en compte l'élargissement conséquent du bassin d'emploi ?
- Les gares constituent-elles de nouvelles centralités ou renforcent-elles des centralités pré-existantes ? L'arrivée de la gare est-elle l'occasion d'une recomposition de l'offre commerciale et de services ?
- Quel est l'impact de la création des lignes nouvelles sur le bassin d'emplois métropolitain ? Combien d'emplois seront accessibles demain grâce au nouveau réseau de transport ?
- Pour optimiser l'investissement lié à un nouveau réseau de transport, comment sont pris en compte les enjeux liés à l'inter-modalité ? Quelles sont les actions en termes de rabattement des bus, d'aménagements cyclables ou d'accessibilité piétonne ?
- Quelle bonne articulation établir entre l'arrivée de la gare et la réalisation de projets urbains qui se développent autour des gares ?

**L'observatoire mis en œuvre est ainsi une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers de gare et une boîte à outils pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du réseau du Nouveau Grand Paris.** À terme en 2016, l'observatoire portera sur 69 quartiers de gare et aura dressé un portrait complet des quartiers avant l'arrivée du réseau du Grand Paris, de manière à constituer un point de référence pour de futures comparaisons.

# Annexes

|  | Définition   | Source  |
|--|--|---|
| <b>1 – Densités</b>  |  |   |
| Densité de population  | Nb. d'hab./hectare   | Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 |
| Densité d'emploi salarié   | Nb. d'emplois salariés privés/hectare  | CLAP 2009   |
| Densité humaine  | Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare   | Insee Recensement 2010, CLAP 2009   |
| Taux d'emploi  | Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents   | Insee Recensement 2010, CLAP 2009   |
| <b>3 – Cadre urbain et paysager</b>  |  |   |
| Hauteur du bâti  | Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation   | Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012<br>© 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<br>© InterAtlas juin 2013   |
| <b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b> |  |   |
| Population   | Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009  | Insee Recensement 2010  |
| Indice de jeunesse   | Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus   | Fichier fiscal (Insee) 2010   |
| Structure de la population active  | Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)   | Insee Recensement 2010  |
| Chômage  | Part des chômeurs de catégorie A, dans la population active (personnes de 15-64 ans)   | Pôle Emploi, traitement Insee — 2010, Insee Recensement 2010  |
| Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009                             | Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation :<br>- 1 UC pour le premier adulte du ménage<br>- 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus<br>- 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans | Insee, RFL 2009   |
| Bas revenus  | Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français   | Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 |
| Type de logements  | Nombre de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales   | Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 |
| Taille des logements   | Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle  | DGFIP, au 01/01/2011  |
| Logement social  | Part des logements HLM dans le total des résidences principales  | Insee Recensement 2010  |
| Statut d'occupation des résidences principales   | Nombre de propriétaires occupants dans l'ensemble des résidences principales   | Insee Recensement 2010  |
| Densité de résidences principales  | Nombre de résidences principales en 2010 à l'hectare   | Fichier fiscal (Insee) 2010   |
| <b>5 – Mobilité et espaces publics</b>   |  |   |
| Déplacements domicile-travail  | Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche)  | Insee Recensement 2010  |
| Ménages non motorisés  | Nombre de ménages sans aucune voiture  | Insee Recensement 2010, 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  |
| Accessibilité cyclable à 2 000 m   | Aire accessible par un trajet à vélo autour des gares de transports lourds existantes et futures, en utilisant la trame viaire existante   | Stif 2012, BDTopo IGN<br>© 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ   |
| Réseau de bus  | Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage  | STIF  |
| <b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>                       |  |   |
| Construction   | Surface en m <sup>2</sup> et nb de logements — permis autorisés  | SITADEL 2000-2013   |
| Projets à l'étude, engagés   | Périmètre de projets, ZAC, de réflexion  | Aménageurs, collectivités, Apur 2014  |

## Liste des Sigles

|         |  |
|---------|--|
| ANRU    | Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine  |
| APUR    | Atelier parisien d'urbanisme   |
| CDT     | Contrat de Développement Territorial   |
| CDIT    | Contrat de Développement d'Intérêt Territorial   |
| CG      | Conseil Général  |
| CLAP    | Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee |
| CSP     | Catégorie socio-professionnelle  |
| CUCS    | Contrat Urbain de Cohésion Sociale   |
| DRIEA   | Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement                                   |
| EPF-IDF | Établissement Public Foncier d'Île-de-France   |
| HLM     | Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)                        |
| IGR     | Institut Gustave Roussy  |
| IRIS    | Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee                          |
| MIN     | Marché d'Intérêt National  |
| OMNIL   | Observatoire de la Mobilité en Île-de-France   |
| ORF     | Observatoire Régional du Foncier   |
| ORIE    | Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise   |
| PLH     | Programme local de l'habitat   |
| PADD    | Projet d'Aménagement et de Développement Durable   |
| PNRU    | Programme National de Rénovation Urbaine   |
| RD      | Route départementale   |
| RGPE    | Réseau Grand Paris Express   |
| SDIC    | Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables   |
| SDRIF   | Schéma Directeur de la Région Ile-de-France  |
| SEM     | Société d'Économie Mixte   |
| SGP     | Société du Grand Paris   |
| SMR     | Site de maintenance et de remisage   |
| STIF    | Syndicat des Transports d'Île-de-France  |
| TC      | Transport en commun  |
| TCSP    | Transport en commun en site propre   |
| TVM     | Trans Val-de-Marne   |
| UC      | Unité de consommation  |
| VDO     | Voie de desserte orientale   |
| VP      | Voiture particulière   |
| ZAC     | Zone d'aménagement concerté  |
| ZUP     | Zone à urbaniser en priorité   |



# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Analyse croisée des 12 quartiers de gares de la ligne 14

Saint-Denis Pleyel, Mairie de St-Ouen, St-Ouen RER C, Porte de Clichy, Pont Cardinet, Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, Kremlin-Bicêtre Hôpital, Villejuif Institut Gustave Roussy, Chevilly "Trois Communes", M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis, Aéroport d'Orly

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris se poursuit en 2015 et concerne les 12 quartiers de gares de la ligne 14. En 2014, l'analyse croisée et les monographies des 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud et des 10 quartiers de la ligne 16 ont d'ores et déjà été réalisées et publiées.

Six thématiques sont abordées dans l'observatoire : 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 enfin les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- 1 – une analyse croisée des 12 quartiers de gare qui permet de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres, objet de ce présent document ;**
- 2 – des monographies qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et le resituer dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la petite couronne. Elles sont mises en ligne sur le site de l'Apur au premier semestre 2015.**

Les travaux de l'observatoire contribuent à une meilleure connaissance de ces territoires. L'analyse croisée confirme la grande diversité de situations observées dans les quartiers de gare. Elle apporte les éléments nécessaires pour accompagner les évolutions et mutations engagées par l'arrivée du Réseau du Grand Paris Express (RGPE). Elle participe de l'aide à la décision pour les collectivités et les acteurs économiques et sociaux concernés par le RGPE.

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont et Paris Métropole.

