



OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

JUIN 2024

QUARTIER DE GARE DE CHEVILLY-LARUE

Mutations récentes et perspectives

LIGNE **14** SUD

La monographie du quartier de gare de Chevilly-Larue est réalisée dans le cadre de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express.

Elle est réalisée par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), la Société des grands projets (SGP), la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT), l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) et avec le concours de l'Institut Paris Région.

Directeur et directrice de la publication : **Alexandre LABASSE, Patricia PELLOUX**

Étude réalisée par : **Borha CHAUVET, Clémence ESTRADA, Martin WOLF**

Sous la direction de : **Stéphanie JANKEL**

Cartographie et traitement statistique : **Alain BEAUREGARD, Marie-Thérèse BESSE, Rémi FROGER, Julien GICQUEL, Morad KHALOUA, Chloé LANCHON, Sandra ROGER, Gabriel SENEGAS, Anne SERVAIS**

Avec le concours de :

• la Société des grands projets : **Audrey AVIAS, Pierre-Emmanuel BECHERAND, Lola FAUCONNET, Georgina MENDES, Julien PEYRON**

• la DRIEAT : **Hervé SCHMITT, Éric CHOMETON, Gilles INISAN**

• l'Insee : **Vincent BIAUSQUE, Marie ACS, David VEAL**

• l'Institut Paris Région : **Stefan BOVE, Cécile DIGUET**

• l'EPF Île-de-France : **Olivier DENERT avec Lina HAWI**

Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**

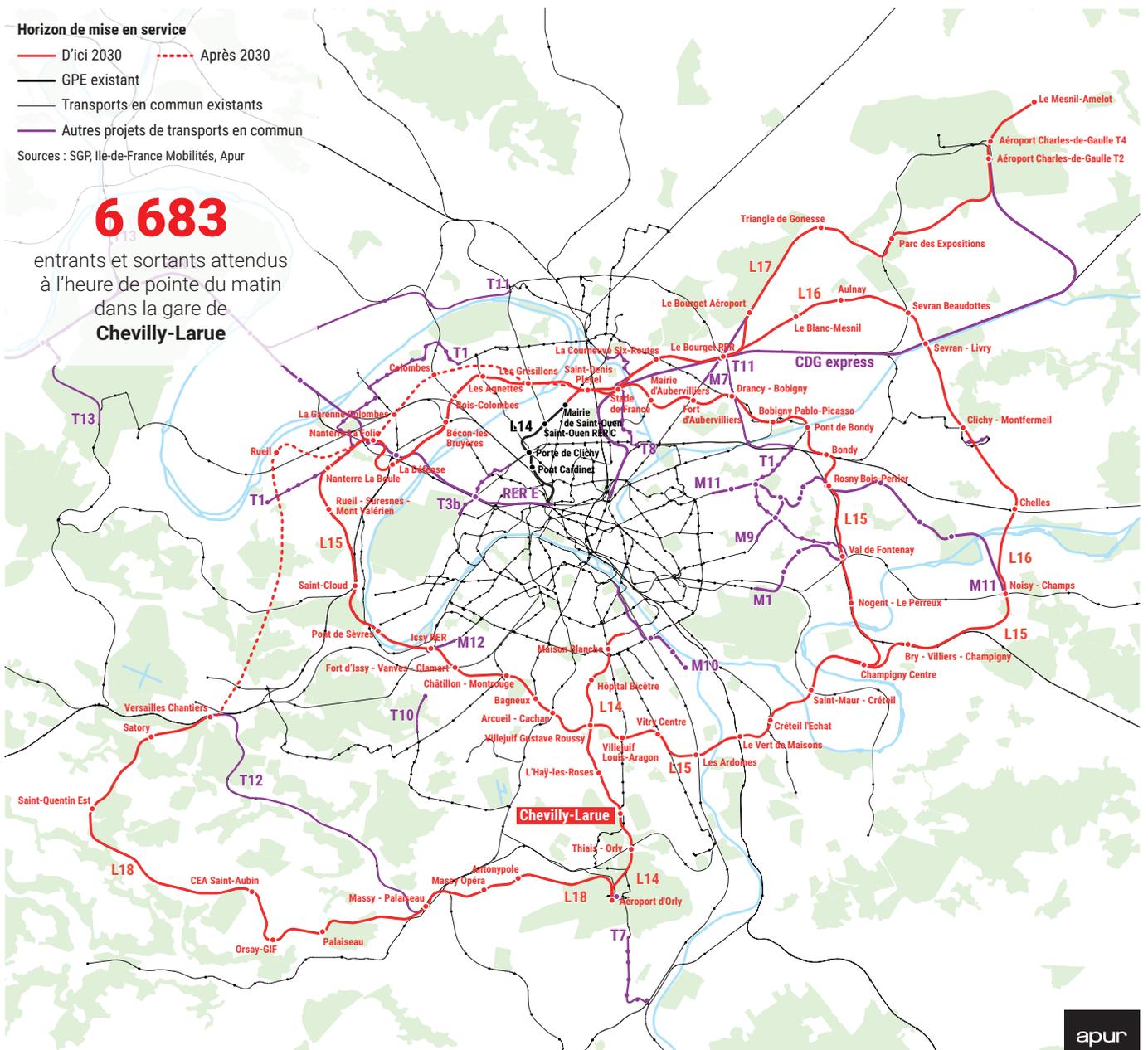
www.apur.org

24P020210

Sommaire

- Mutations urbaines en cours et à venir 6
- Cadre de vie 12
- Évolutions de la population et des emplois en 10 ans 14
- Diversité de l'offre de logements et prix 18
- Vie locale, usages et nouvelle centralité 20
- Accessibilité et mobilités 22
- Environnement 26
- Synthèse 32

→ LE GRAND PARIS EXPRESS

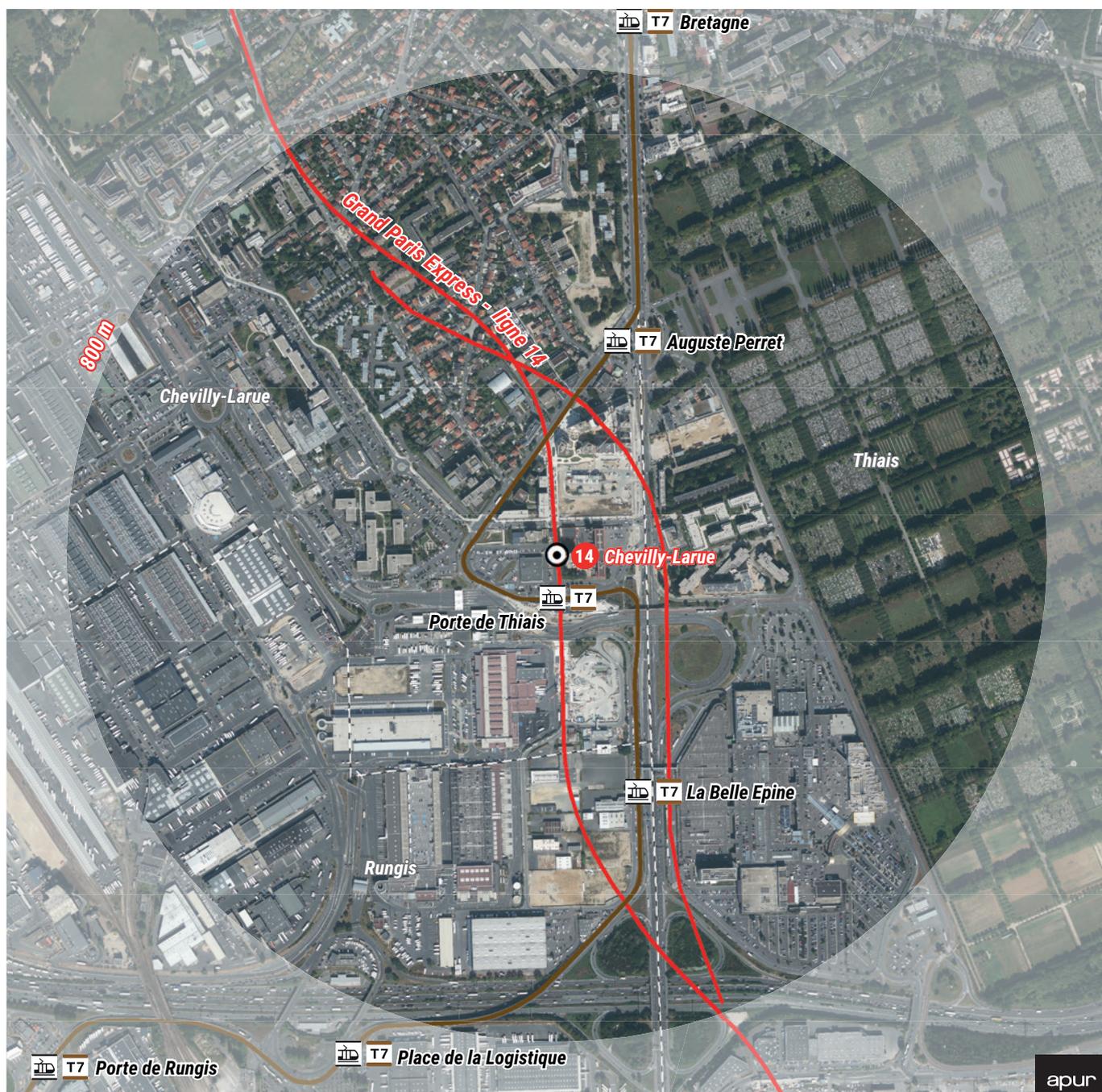


Chevilly-Larue

LIGNE **14 SUD** (mise en service : juin **2024**)

En interconnexion avec  **T7**

Le quartier de gare, défini par un rayon de 800 mètres à partir de l'emplacement de la future gare du Grand Paris Express (GPE), inclut principalement la commune de Chevilly-Larue mais compte aussi des secteurs de Thiais et de Rungis.



Sources : Apur, photo aérienne © IGN 2021

Avec la mise en service du Grand Paris Express, l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), la Société des grands projets (SGP), la Direction régionale et inter-départementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) engagent une nouvelle phase de l'observatoire des quartiers de gare. Initié en 2013, cet outil partenarial souhaite rendre compte des transformations urbaines et sociales liées à l'arrivée du métro à l'échelle des quartiers de gares, des lignes et du réseau.

Dix ans après le premier état des lieux, ces nouvelles études, réalisées en suivant le calendrier de mise en exploitation, se fondent sur le même périmètre autour de chaque gare, un rayon de 800 mètres correspondant à l'aire d'influence immédiate et 10-15 minutes de marche à pied. Elles reprennent également les principaux indicateurs afin de permettre une analyse comparative. Chaque monographie s'enrichit de nouvelles données répondant à de nouvelles attentes ou pratiques : piste cyclable, mètre carré d'espace vert ouvert aux publics par habitant, renaturation, économie d'énergie, intensité commerciale, ainsi que des données sociales inédites comme la mixité et la ségrégation, part des emplois de bureaux.

Sept thématiques permettent ainsi d'appréhender à une échelle fine les mutations urbaines en cours et à venir – Cadre



Perspective du parvis et de l'entrée de la gare

© Société des grands projets / Brunet Saunier Architecture

de vie – Population et emplois – Offre de logements et prix – Vie locale, usages et nouvelle centralité – Accessibilité et mobilités – Environnement. Elles détaillent les caractéristiques de chaque quartier de gare en le resituant dans leur environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare et rendent possible une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare d'une ligne. Elles s'accompagnent d'une data-visualisation simple, accessible à tous depuis le site internet de l'Apur et actualisée chaque année.



Projet artistique dans la gare : œuvre tandem de Gerda Steiner & Jörg Lenzlinger

© Gerda Steiner et Jörg Lenzlinger & Jérôme Brunet / Société des grands projets



Perspective du parvis et d'une autre entrée de la gare

© Société des grands projets / Brunet Saunier Architecture

Mutations urbaines en cours et à venir

→ DEPUIS 2014, LES TRANSFORMATIONS URBAINES MAJEURES SE CONCENTRENT LE LONG DE LA RD7 ET AUTOUR DE LA LIGNE DU TRAMWAY T7

Transformations urbaines depuis 2014

- Bâti réhabilité / requalifié
- Bâti créé
- Parcelle ayant fait l'objet d'un permis de construire entre 2010 et 2021
- Emprises de chantier en 2023

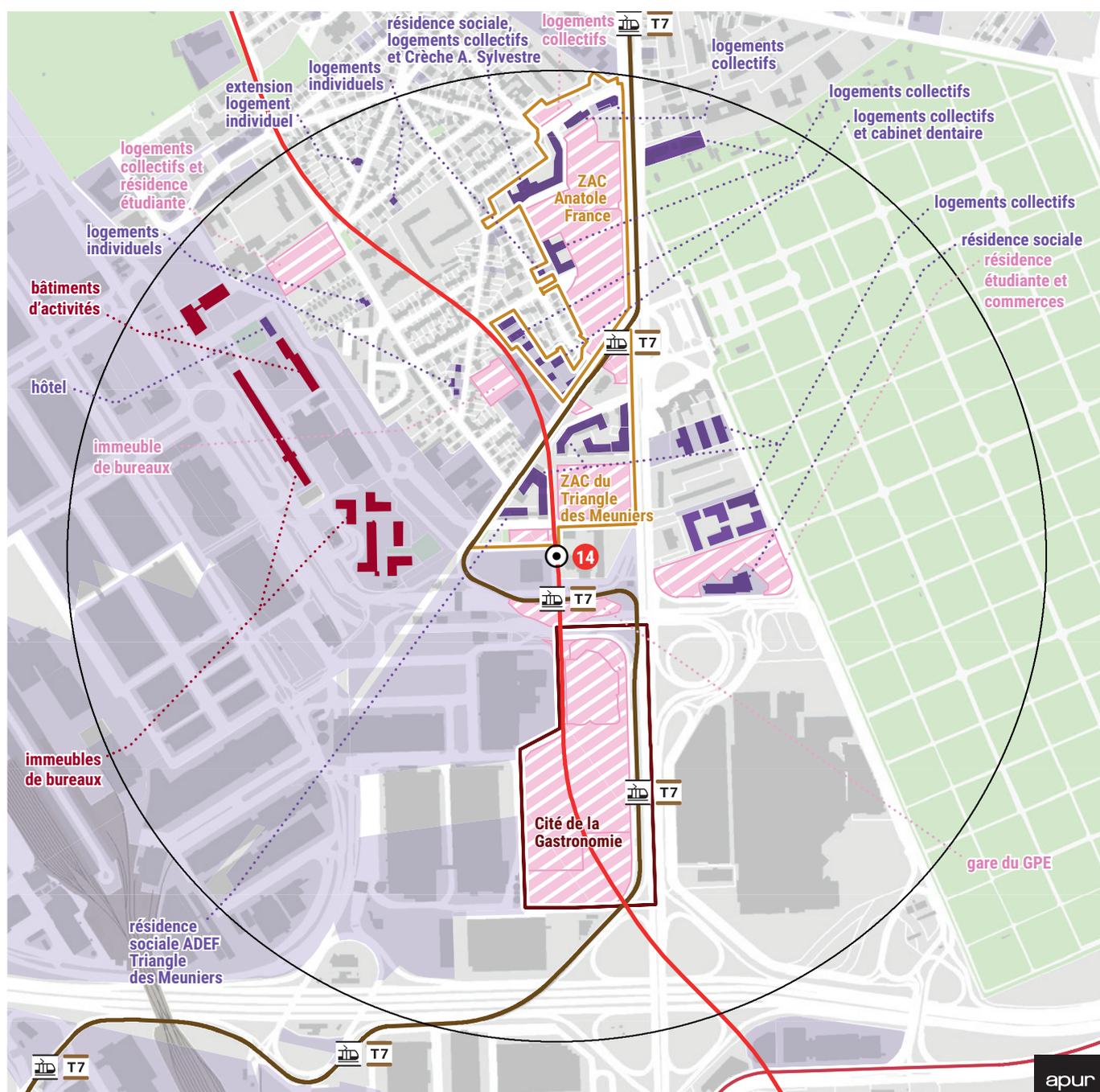
Source : Apur - février 2024

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)

3

projets d'aménagement
totalisant 198 301 m² de surface
de plancher totale
dont 74 % reste à livrer



115 812 m²

de **logements autorisés**
à la construction entre 2010 et 2021

49 096 m²

d'**activités autorisés**
à la construction entre 2010 et 2021

ACTIONS DE L'EPFIF



Le rayon de 800 mètres autour de la future gare de Chevilly-Larue est implanté à la limite des communes de Chevilly-Larue, Thiais et Rungis. L'Epifif intervient pour le compte de :

- ➔ La commune de Thiais, d'Orly, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et l'EPA ORSA, à travers une convention d'intervention foncière (CIF) sur la période 2021/2028. Cette CIF instaure un secteur de veille foncière en dehors du rayon des 800 mètres autour de la future gare ;
- ➔ La commune de Thiais, d'Orly, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et la SEMMARIS, à travers une convention d'intervention foncière (CIF) sur la période 2022/2026. Cette CIF instaure un secteur de veille foncière en dehors du rayon des 800 mètres autour de la future gare ;
- ➔ La commune de Rungis, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et l'EPA ORSA, à travers une convention d'intervention foncière (CIF) sur la période 2018/2026. Cette CIF instaure un secteur de veille foncière en dehors du rayon des 800 mètres autour de la future gare ;
- ➔ l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, à travers une convention stratégique signée le 31/05/2021.

Le chantier lié à l'arrivée de la ligne 14 du Grand Paris Express a démarré en 2018, pour une mise en service à l'été 2024. En surface, cette station de la ligne 14 est en interconnexion avec la ligne 7 du tramway, qui dessert le quartier depuis 2013.

Les transformations urbaines du quartier, issues d'opérations d'aménagement ou de projets ponctuels, concernent tant le bâti que l'espace public. Autour de la gare, **3 opérations d'aménagement couvrent 20 hectares, soit 10 % de la surface totale du quartier de gare** : au nord de la future gare, la ZAC Anatole France et la ZAC du Triangle des Meuniers et au sud, la Cité de la Gastronomie. La surface de plancher totale programmée dans ces 3 opérations représente 198 301 m².

La ZAC Anatole France, principalement résidentielle, et la ZAC du Triangle des Meuniers à dominante tertiaire forment ensemble l'Écoquartier des Portes d'Orly. Situé dans un secteur stratégique de l'opération d'intérêt national Orly Rungis – Seine Amont, il contribue au développement économique du pôle Orly-Rungis. La Cité de la Gastronomie, projet d'envergure métropolitaine, est emblématique pour le territoire de Grand-Orly Seine

Bièvre. Située aux portes du MIN de Rungis et dédiée à la pratique sociale de la gastronomie et à la valorisation de l'alimentation durable, elle comprend la construction d'une halle, de l'équipement culturel, touristique et éducatif de la « Cité de la gastronomie » et d'un quartier de la gastronomie.

L'analyse des permis de construire montre que les transformations dans le quartier correspondent majoritairement à des constructions neuves. Entre 2013 et 2021, **84 % des surfaces de logements ont été créées par construction neuve et 16 % à partir de la transformation de l'existant, en particulier des bâtiments d'activités du MIN de Rungis.**

Concernant l'espace public, l'aménagement du futur pôle gare s'inscrit dans la prolongation des transformations urbaines déjà initiées par l'arrivée du tramway T7 dès 2013 et la requalification de la RD7. Les six nouvelles rues créées contribueront à fluidifier les connexions piétonnes entre l'Écoquartier des Portes d'Orly et la gare. Ce remaillage de la trame viaire s'accompagnera de la création d'espaces végétalisés avec des plantations d'arbres et une gestion des eaux pluviales en surface.



© Apur, février 2024

Intégration des nouveaux logements individuels et collectifs de la ZAC Anatole France dans le tissu pavillonnaire

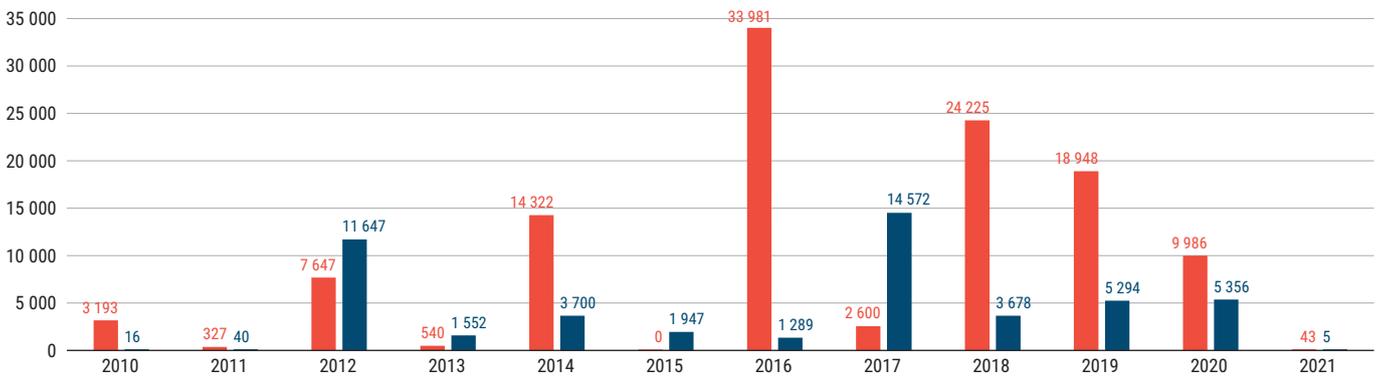


© Apur, février 2024

Nouveaux logements collectifs de la ZAC du Triangle des Meuniers bordant le tramway T7 et l'avenue de la République revégétalisés

→ UNE ACCÉLÉRATION DE LA CONSTRUCTION DANS LE QUARTIER DE GARE DEPUIS 2016, EN PARTICULIER DE LOGEMENTS

Surfaces autorisées à la construction entre 2010 et 2021 (en m²)

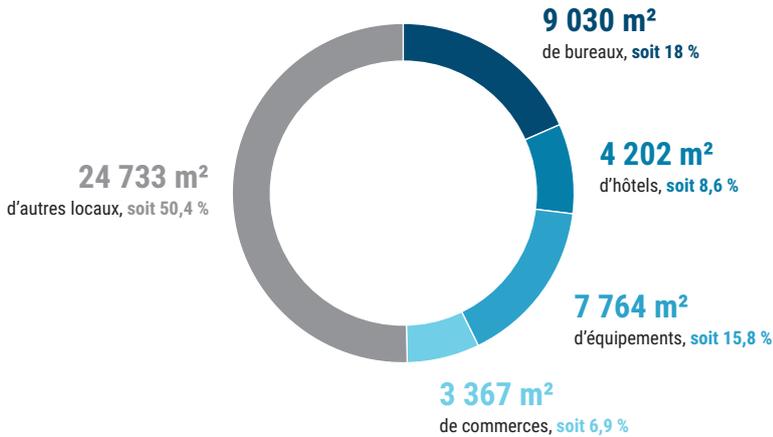


Sources : Sítadel, traitement Apur

■ Logements - 115 812 m² soit 9 651 m² par an en moyenne ■ Activités - 49 096 m² soit 4 091 m² par an en moyenne

→ LES LOCAUX INDUSTRIELS ET LES ENTREPÔTS REPRÉSENTENT LA MOITIÉ DES SURFACES D'ACTIVITÉ AUTORISÉES DEPUIS 2010, EN LIEN AVEC LE MIN DE RUNGIS

Répartition par activités



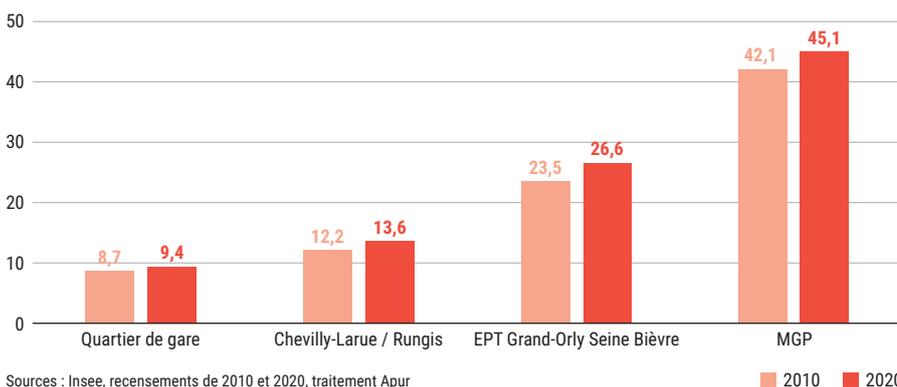
Sources : Sítadel, traitement Apur

2 330
logements créés
entre 2010 et 2021
soit 194 en moyenne par an

84 % / 16 %
construction neuve de logements /
transformation de logements existants
entre 2013 et 2021
Chevilly-Larue / Rungis : 90 % / 10 %
EPT : 92 % / 8 %
MGP : 86 % / 14 %

→ UNE AUGMENTATION DE LA DENSITÉ DE LOGEMENTS

Évolution de la densité de logements à l'hectare



Sources : Insee, recensements de 2010 et 2020, traitement Apur

10,4 %
taux de construction
de logements*
entre 2010 et 2021
Chevilly-Larue / Rungis : 2,3 %
EPT : 1,7 %
MGP : 1,1 %

* Nombre moyen annuel de logements autorisés à la construction / nombre de logements du quartier

Opérations d'aménagement d'ici 2030

→ UN PROJET DE TRANSPORT ARTICULÉ À DES PROJETS URBAINS ET UN NOUVEL ÉQUIPEMENT MÉTROPOLITAIN

Grand Paris Express (GPE)

- Ligne du Grand Paris Express
- Périmètre de 800 m autour de la gare

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)

Foncier de l'EPF Île-de-France

- Secteur de veille foncière

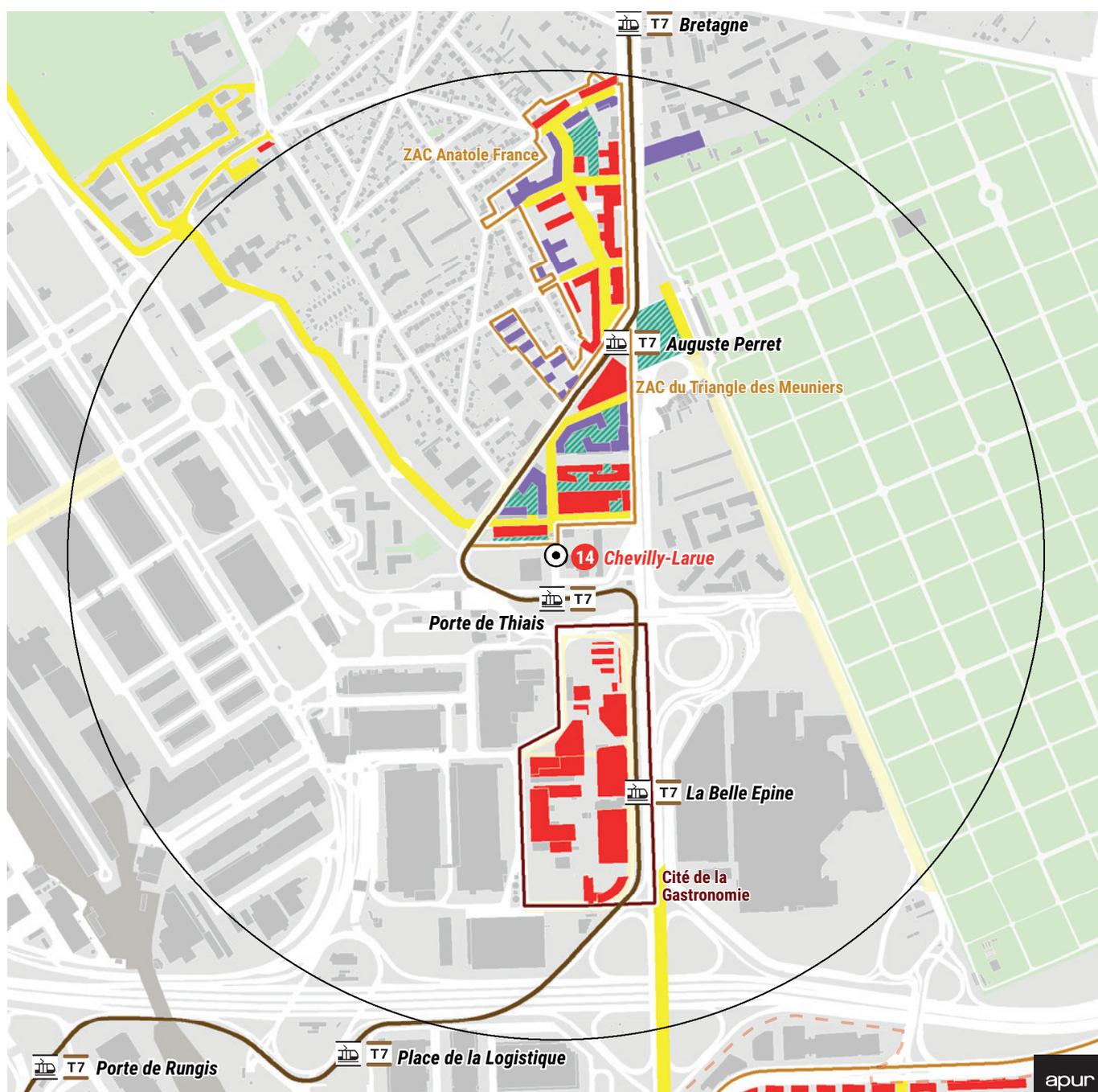
Bâti

- Bâti réalisé depuis 2014
- Bâti réhabilité depuis 2014
- Bâti en projet (neuf)
- Bâti en projet (requalifié)

Espace public et espace vert

- Création d'espace public
- Requalification de l'espace public existant
- Espace vert public en projet
- Espace vert privé en projet

Sources : Apur janvier 2024, Société des grands projets, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités, EPF Île-de-France



3 projets

d'aménagement

10 % de la surface du quartier de gare en projet **soit 20 ha** (dont la totalité strictement dans le quartier de gare)

74 %

de **surface de plancher totale** restant à bâtir / en chantier

147 389 m²

de **surface de plancher** restant à bâtir / en chantier **sur 198 301 m² au total**

dont :

1 016

logements programmés restant à bâtir / en chantier **sur 2 178 au total**

19 000 m²

de **bureaux** programmés dont la totalité reste à bâtir / en chantier

64 950 m²

de **logements** programmés restant à bâtir / en chantier **sur 114 873 m² au total**

10 385 m²

de **commerces** programmés dont la totalité reste à bâtir / en chantier

42 354 m²

d'**équipements** programmés restant à bâtir / en chantier **sur 43 343 m² au total**

+ 15 000 m²

d'**espaces verts publics** dont la totalité reste à réaliser

	ZAC Anatole France	ZAC Triangle des Meuniers	Cité de la Gastronomie
Communes de rattachement	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	Rungis
Type de projet	ZAC	ZAC	Autre Périmètre d'Aménagement
Date d'achèvement	2026	2027	2027
Surface au sol (en ha)	6,71	4,62	8,65
Nombre de logements <i>dont restant à bâtir</i>	1 020 590	839 107	319 319
Logements (m²) <i>dont restant à bâtir</i>	56 004 35 820	36 869 7 130	22 000 22 000
dont logements sociaux (m²) <i>dont restant à bâtir</i>	14 034 4 460	3 630 3 630	800 800
Bureaux (m²) <i>dont restant à bâtir</i>	0 0	0 0	0 0
Activités (m²) <i>dont restant à bâtir</i>	0 0	6 000 6 000	13 000 13 000
Équipements (m²) <i>dont restant à bâtir</i>	3 343 2 354	23 000 23 000	17 000 17 000
Commerces (m²) <i>dont restant à bâtir</i>	1 885 1 885	0 0	8 500 8 500
Hôtels (m²) <i>dont restant à bâtir</i>	0 0	6 500 6 500	4 200 4 200
Surface de plancher totale (m²) <i>dont restant à bâtir</i>	61 232 40 059	72 369 42 630	64 700 64 700
Surface d'espaces verts publics (m²) <i>dont restant à livrer</i>	1 860 1 860	0 0	15 000 15 000
Densité bâtie du projet (surface programmée totale / surface au sol)	0,91	1,57	0,75
Maîtrise d'ouvrage	Commune - EPA ORSA	Commune - EPA ORSA	EPT - MGP - Île-de-France - CD94
Maîtrise d'œuvre / architecte coordinateur	MGAU Architecte Urbaniste	MGAU Architecte Urbaniste	Pitch Immo - Altarea

Sources : Apur janvier 2024, Société des grands projets, aménageurs et collectivités, Ile-de-France Mobilités

Cadre de vie

→ UN QUARTIER À DOMINANTE D'ACTIVITÉS AVEC UNE PARTIE PLUS RÉSIDENTIELLE AU NORD

Fonctions urbaines dominantes en 2023

Logement

- Grand ensemble, logement collectif
- Logement individuel
- Hôtel

Équipement

- Public, privé, service urbain et régalien
- Emprise commerciale
- Marché couvert
- Local technique ou électrique

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, talus, voies ferrées
- Ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- Chantier en cours

Source : Apur - décembre 2023



0,5

densité bâtie*
dans le quartier de gare
Chevilly-Larue / Rungis : 0,4
EPT : 0,3
MGP : 0,4

* Surface totale de logements
et locaux d'activités (DGFIP)/
surface totale de chaque territoire

16 % / 84 %

répartition **logements / activités**
de la surface bâtie existante en 2020

26

habitants à l'hectare
dans le quartier de gare en 2020
(+ 5 hab/ha depuis 2010)

Le quartier de gare se situe dans la commune de Chevilly-Larue pour sa partie nord-ouest, Rungis au sud-ouest et Thiais dans sa moitié est. Il est marqué par la présence du marché international de Rungis et du centre commercial Belle Épine au sud, ainsi que le cimetière de Thiais à l'est.

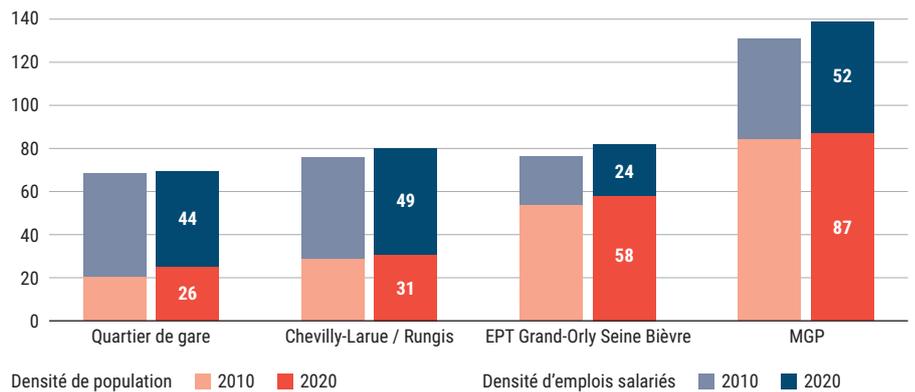
Le quartier est en conséquence peu dense en habitants : 5 120 habitants, soit 26 habitants à l'hectare. Depuis 2010, le nombre d'habitants dans le quartier a augmenté assez sensiblement.

En revanche, avec 44 emplois salariés à l'hectare, **la densité d'emplois est élevée** et proche de la moyenne métropolitaine (52). Elle a cependant un peu diminué depuis 10 ans.

La dominante d'activités du quartier se constate dans les destinations des surfaces bâties existantes : les mètres carrés dédiés aux activités économiques (84 %) sont plus de cinq fois supérieurs à ceux liés au logement (16 %).

➔ UN QUARTIER PLUS DENSE EN EMPLOIS QU'EN POPULATION

Densités cumulées d'habitants et d'emplois à l'hectare



Sources : Insee recensements 2010 et 2020, Flores 2020 et Clap 2010, traitement Apur



Place de la libération, Chevilly-Larue

© Apur

Évolutions de la population et des emplois en 10 ans

⇒ UN QUARTIER POPULAIRE OÙ PLUS DE LA MOITIÉ DES ACTIFS RÉSIDANTS SONT EMPLOYÉS OU OUVRIERS

Les habitants	Quartier de gare	Chevilly-Larue / Rungis	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	MGP
Nombre d'habitants en 2020	5 120	26 000	718 210	7 086 620
Évolution entre 2010 et 2020 (en %)	+23,4	+7,6	+8,2	+2,7
Part des moins de 18 ans en 2020 (en %)	21,5	23,6	23,6	21,6
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	+4,2	+0,6	+0,3	0
Part des plus de 65 ans en 2020 (en %)	13,1	14,6	13,1	14,1
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	+0,6	+2,9	+0,9	+1,8
Part de cadres en 2020 (en %)	14,5	21,2	22,8	36,4
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	-4,1	+1,7	+3,6	+3,7
Part d'employés et ouvriers en 2020 (en %)	58,4	48,3	46,2	34,2
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	+12,9	+2,9	-3,0	-3,5
Part des actifs qui habitent et travaillent dans la commune en 2020 (en %)	22,9	20,1	19,4	24,8
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	+3,9	+0,4	-1,1	-5,3
Part des ménages pauvres en 2020 (en %)	19,9	13,6	17,4	15,9
Évolution entre 2012 et 2020 (en points de %)	+8,8	+4,0	+3,0	+1,8

Sources : Insee, recensement de la population, Filosofi, traitement Apur

Les emplois	Quartier de gare	Chevilly-Larue / Rungis	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	MGP
Nombre d'emplois salariés en 2020	8 790	41 590	293 600	4 203 880
Nombre d'établissements employeurs en 2020	680	1 740	18 710	326 500
Part des postes de bureaux en 2020 (en %)	22	38	31	43
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	-0,5	+3,2	+3,1	+3,2
Part des actifs ayant un emploi télétravaillable en 2020 (en %)	34,5	44,7	43,3	53,2
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	-3	-0,8	+0,7	+1,9
Emplois salariés sur actifs résidents en 2020 (en %)	3,6	3,6	0,9	1,3
Taux de chômage au sens du recensement (en %)	8,3	10,1	13,4	12,5
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	-3,9	+0,1	+1,1	+0,4

Sources : Insee, recensements de la population 2010 et 2020, Flores 2020, Base Tous salariés 2020, DADS 2010, Clap 2010, traitement Apur

5 120

habitants

dans le quartier de gare en 2020
(+ 23,4 % depuis 2010)

390

étudiants

dans le quartier de gare

1 100

enfants de moins de 18 ans
dans le quartier de gare

8 790

emplois salariés

dans le quartier de gare

Le quartier de gare est peu peuplé et compte 5 120 habitants. **La population est en hausse de 23 % depuis 2010**, une évolution largement supérieure à celles observées à l'échelle de la Métropole (+ 3 %) et de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre (+ 8 %).

Le profil des habitants du quartier est particulièrement populaire : **les actifs employés et ouvriers y sont majoritaires (58 %) et surreprésentés** par rapport à la moyenne de la Métropole (34 %) ou des deux communes dans leur ensemble (48 %). **La part des cadres y diminue légèrement depuis 2010 (- 4 points)**, alors qu'elle augmente à l'échelle de la Métropole (+ 4 points).

Avec 22 % de personnes de moins de 18 ans, **la population du quartier de gare est moins jeune** que celles des deux communes dans leur ensemble (24 %) et de la Métropole (22 %). Les plus de 65 ans (13 %) sont également un peu moins nombreux que dans les deux communes (15 %) et la Métropole

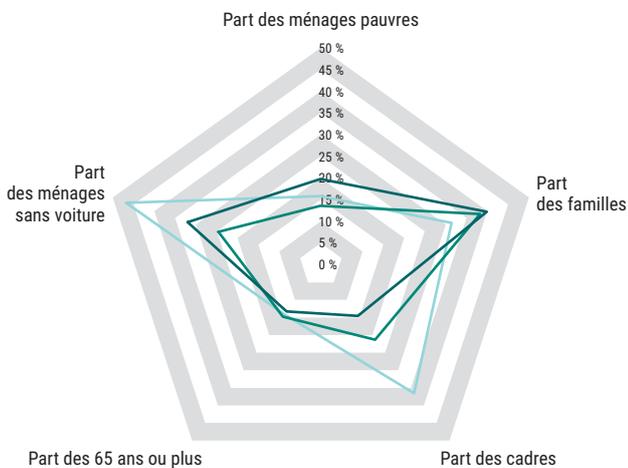
(14 %). À l'image de ce que l'on observe dans l'ensemble de la métropole, la part des personnes âgées progresse, mais de 0,6 % seulement entre 2010 et 2020.

En raison de la présence de grandes entreprises d'activités économiques (MIN de Rungis, centre commercial Belle Épine), **le taux d'emplois salariés est très élevé** dans le quartier de gare (3,6 emplois par actif résidant). Il est largement supérieur à celui du territoire Grand-Orly Seine Bièvre (0,9) et de la Métropole (1,3).

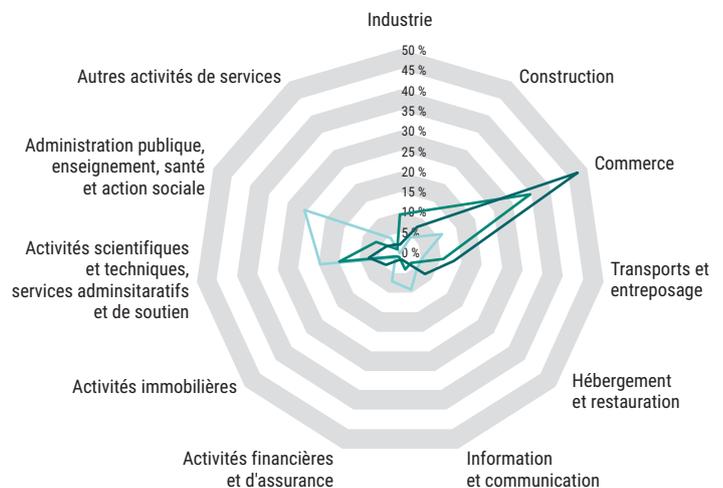
Le quartier de gare compte 8 790 emplois salariés, un nombre qui représente plus d'un cinquième des emplois salariés des communes de Chevilly-Larue et de Rungis. Les secteurs d'activité du commerce (47 %) et du transport et de l'entreposage (13 %) sont logiquement surreprésentés par rapport à la moyenne métropolitaine.

Le taux de chômage du quartier de gare est faible et atteint 8 % des actifs. Il a diminué de 4 points en 10 ans.

Profil des habitants



Profil des emplois salariés



— Quartier de gare — Chevilly-Larue / Rungis — Métropole du Grand Paris

Sources : Insee, recensement de la population 2020, Filosofi 2020, Flores 2020, traitement Apur

La mixité sociale et les revenus des ménages

→ UN QUARTIER DE GARE OÙ UN TIERS DE LA POPULATION VIT DANS UN SECTEUR MIXTE

Niveau de ségrégation résidentielle

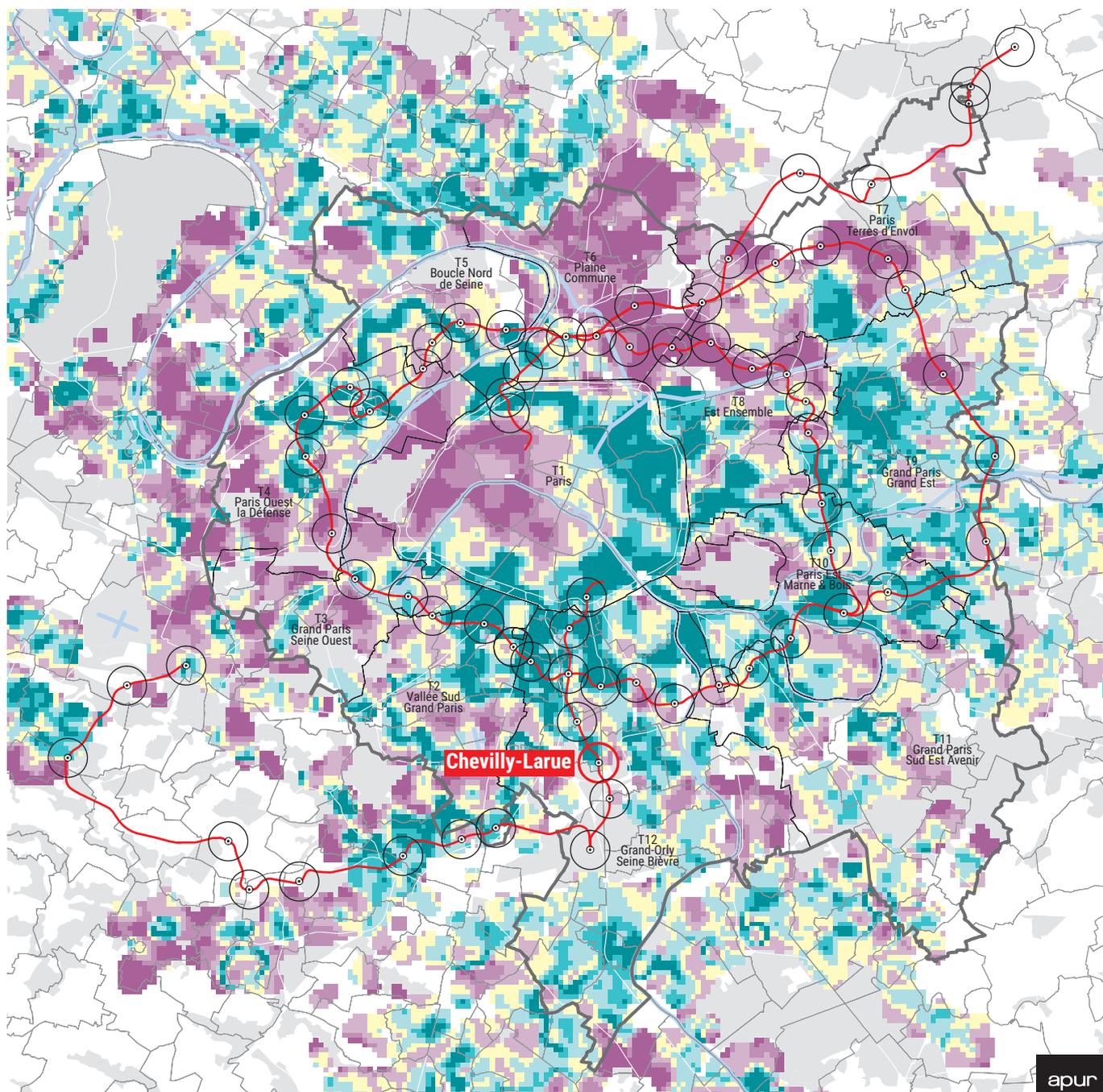


Sources : FiLoSoFi (Insee - DSAU) - 2019, Recensement de la Population (Insee) - 2017

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mixite-sociale-segregation-metropole-grand-paris-etat-lieux-tendances-sur-15-ans>

Note de lecture :

Dans une étude publiée en février 2022, l'Apur et l'Insee ont analysé la ségrégation et la mixité sociale à partir du critère de revenu déclaré par unité de consommation, avec une décomposition en quintiles afin de déterminer 5 groupes sociaux d'analyse. La ségrégation (respectivement la mixité) est mesurée au travers de l'indice de Theil qui établit un score traduisant l'écart entre la distribution de ces groupes sociaux à l'échelle de chacun des carreaux (unités de 200 mètres de côté) et celle à l'échelle métropolitaine (appréhendée ici à partir du pôle de l'aire d'attraction de Paris). L'indice de Theil permet également de comparer le pôle de Paris à celui des autres grandes métropoles françaises.



Le **niveau de vie médian des ménages** du quartier de gare de Chevilly-Larue s'élève à 20 700 euros par an, alors qu'il atteint 24 200 euros dans la métropole du Grand Paris. Depuis 2012, il n'a progressé que de 0,5 %, contribuant à ce qu'il soit l'un des quartiers de gare où les revenus des ménages ont le moins augmenté.

mixte. **34 % des habitants résident dans un secteur pouvant être qualifié de « mixte »** socialement contre 37 % dans la Métropole du Grand Paris. 19 % de la population du quartier de gare réside dans un secteur ségrégué, où les ménages ont des revenus très proches les uns des autres, contre 21 % dans la Métropole du Grand Paris.

Résidant dans des grands ensembles et des pavillons situés autour, la population du quartier de gare est relativement

La part de la population du quartier de gare résidant dans un secteur mixte a augmenté de 6 points entre 2010 et 2019.

34 %

de la population du quartier de gare vit dans des secteurs mixtes
Chevilly-Larue / Rungis : 26 %
MGP : 37 %

19 %

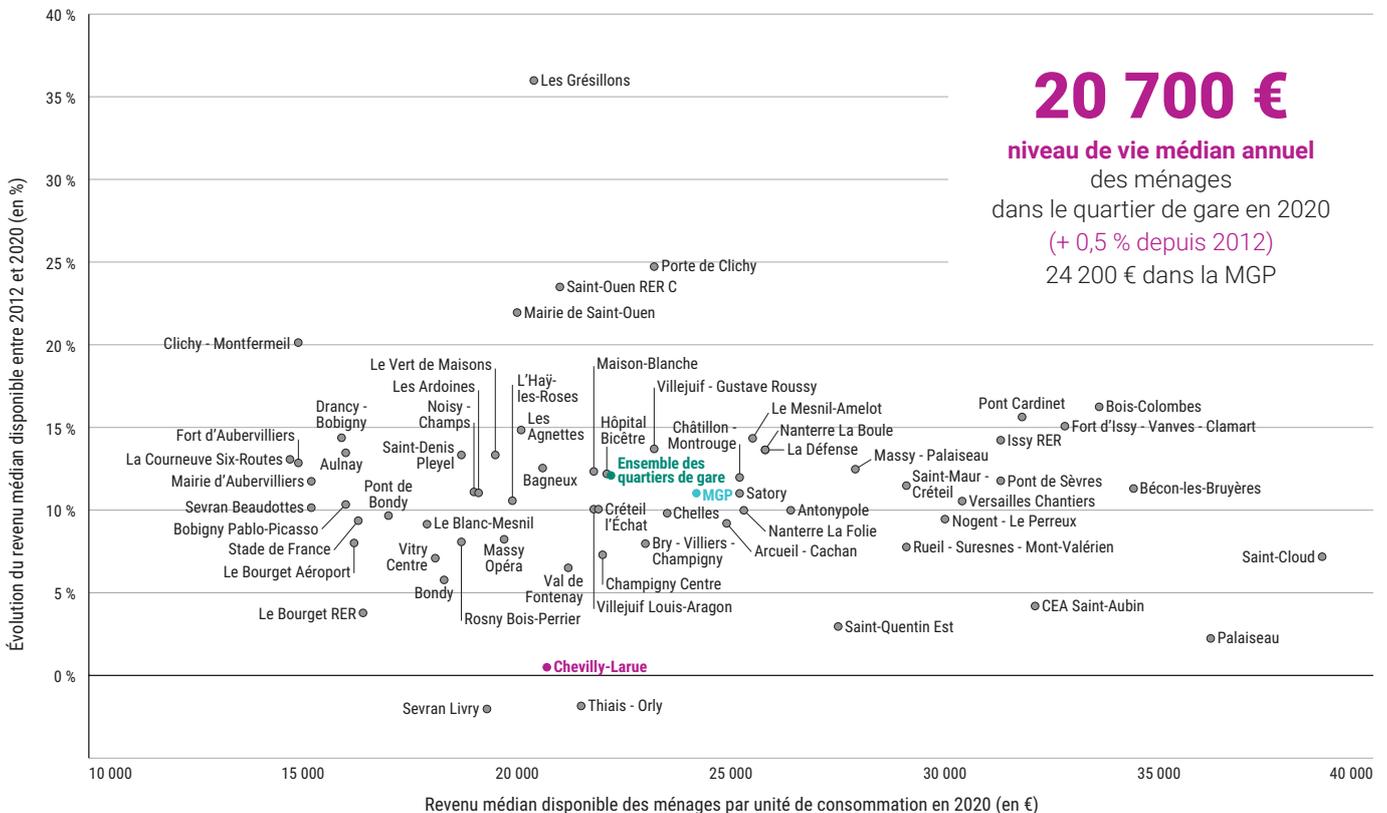
de la population du quartier de gare vit dans des secteurs parmi les plus ségrégués
Chevilly-Larue / Rungis : 16 %
MGP : 21 %

+5,8 points

évolution de la mixité dans le quartier de gare entre 2010 et 2019
Chevilly-Larue / Rungis : +11,2

➔ LE REVENU MÉDIAN DES MÉNAGES DANS LE QUARTIER DE GARE EST MOINS ÉLEVÉ QUE DANS L'ENSEMBLE DE LA MÉTROPOLE

Revenus des ménages



Note de lecture :

Les données n'étant pas représentatives en raison d'un trop petit nombre d'habitants, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport Charles-de-Gaulle T2, Aéroport Charles-de-Gaulle T4, Aéroport d'Orly, Orsay-GIF, Parc des Expositions et Triangle de Gonesse.

Sources : Insee, Filosofi 2012 et 2020, traitement Apur

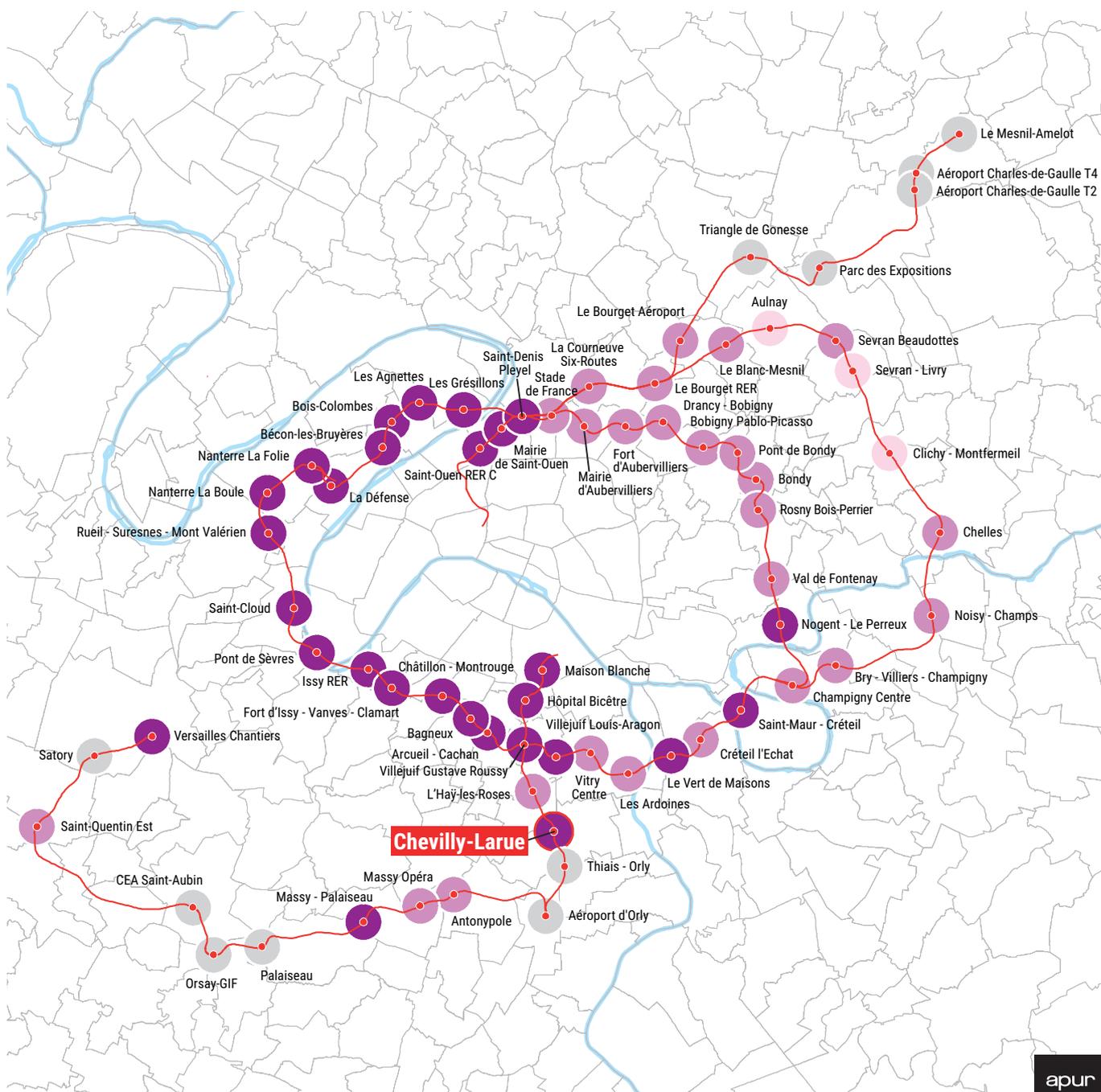
Diversité de l'offre de logements et prix

➔ UN QUARTIER AVEC DE NOMBREUX PAVILLONS ET EN PLEINE TRANSFORMATION AVEC UN DOUBLEMENT ATTENDU DU NOMBRE DE LOGEMENTS

Prix moyen des appartements autour des gares du Grand Paris Express en 2021 (en €/m²)

- Entre 5 000 et 8 808 €
- Entre 3 000 et 5 000 €
- Entre 1 500 et 3 000 €
- Non significatif ou pas de données

Sources : Paris Notaires IDF base BIEN - 2021, traitement statistique DRIEAT / SCOD / DCAT / GLF, © ORF



+ 7,5 %

de **logements** entre 2010 et 2020

21 %

de **logements sociaux** dans le quartier de gare

4

structures d'hébergement dans le quartier de gare

5 165 €/m²

prix de vente moyen des appartements dans le quartier de gare, inférieur à la moyenne de la commune de Chevilly-Larue / Rungis (+ 65 % en 10 ans)

Le nombre de logements n'était jusqu'à présent pas très important dans le quartier de gare : 1 870 logements en 2020, en hausse de 7,5 % depuis 2010.

À la suite de la mise en service de la ligne 14 en 2024, **l'opération de l'écoquartier des Portes d'Orly entraînera la livraison de 1 537 logements**, soit presque un doublement du nombre de logements dans le quartier : 750 logements dans la ZAC Anatole France à l'horizon 2026 et 787 logements dans la ZAC Triangle des Meuniers à l'horizon 2027.

À l'heure actuelle, **21 % des logements situés dans un rayon de 800 m autour de la future gare du GPE sont des logements sociaux**, une part inférieure à celle des communes de Chevilly-Larue et Rungis considérées dans leur ensemble (31 %).

Les petits logements (T1 et T2) représentent 26 % du parc, contre 43 % à l'échelle de la Métropole. **Les tissus pavillonnaires** occupent la majeure

partie du foncier dédié au logement, en particulier au nord du quartier de gare à Chevilly-Larue, et **regroupent 25 % des logements du quartier**.

En lien avec la présence de nombreux pavillons, **la part des ménages propriétaires de leur logement est élevée** : 42 % des ménages du quartier, une proportion légèrement supérieure aux moyennes du territoire Grand-Orly Seine Bièvre et de la métropole. La part des propriétaires dans le quartier de gare a cependant diminué de 2 points entre 2010 et 2020.

Les prix de vente des appartements dans le quartier de gare atteignent 5 165 euros par m². Ils sont peu élevés par rapport à la moyenne métropolitaine (7 846 euros par m²), mais plus élevés que dans le territoire Grand-Orly Seine Bièvre (4 233 euros par m²). Ces prix ont en outre fortement augmenté depuis 10 ans (+ 65 %), une évolution supérieure à la moyenne du territoire Grand-Orly Seine Bièvre (+ 27 %) et de la métropole (+ 44 %).

	Quartier de gare	Chevilly-Larue / Rungis	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	MGP
Nombre de logements en 2020	1 870	11 460	329 120	3 671 270
Évolution entre 2010 et 2020 (en %)	+7,5	+10,5	+11,6	+6,6
Nombre de résidences principales en 2020	1 720	10 520	303 000	3 214 260
Part de logements individuels en 2020 (en %)	24,5	21,1	22,0	12,0
Évolution entre 2010 et 2020 (en différence de points de %)	-4,1	-2,7	-3,2	-0,9
Part de la surface des tissus pavillonnaires dans l'ensemble des parcelles (en %)	8			22
Part des petits logements (T1 + T2) en 2020 (en %)	25,9	26,2	32,5	42,8
Évolution entre 2010 et 2020 (en différence de points de %)	-14,2	+3,4	+2,7	-0,3
Part de propriétaires en 2020 (en %)	41,9	47,4	40,8	39,2
Évolution entre 2010 et 2020 (en différence de points de %)	-2,2	-2,6	-2,3	-0,3
Part du parc locatif privé en 2020 (en %)	17,0	19,0	29,0	36,9
Évolution entre 2010 et 2020 (en différence de points de %)	-29,4	-2,4	+2,7	+0,1
Nombre de logements gérés par les bailleurs sociaux (RPLS)*	387	3 561	99 030	848 866
Évolution entre 2010 et 2022 (en %)	+2	+11,1	+20,1	+21,1
Nombre de structures d'hébergement (ex : pensions de famille)	4	6	116	1 120
Nombre de places d'hébergement (=capacité installée totale)	960	1 025	11 695	87 065
Prix moyen des appartements en 2022 (en €/m²)	5 165	4 354	4 233	7 846
Évolution entre 2010 et 2022 (en %)	+65	+46	+27	+44

* Note : les logements sociaux RPLS pris en compte sont les logements PLAI, PLUS, PLS et assimilés
Sources : Insee, recensements 2010 et 2020, RPLS 2022, Finess 2022, PNS-BIEN 2010-2022, Apur

Vie locale, usages et nouvelle centralité

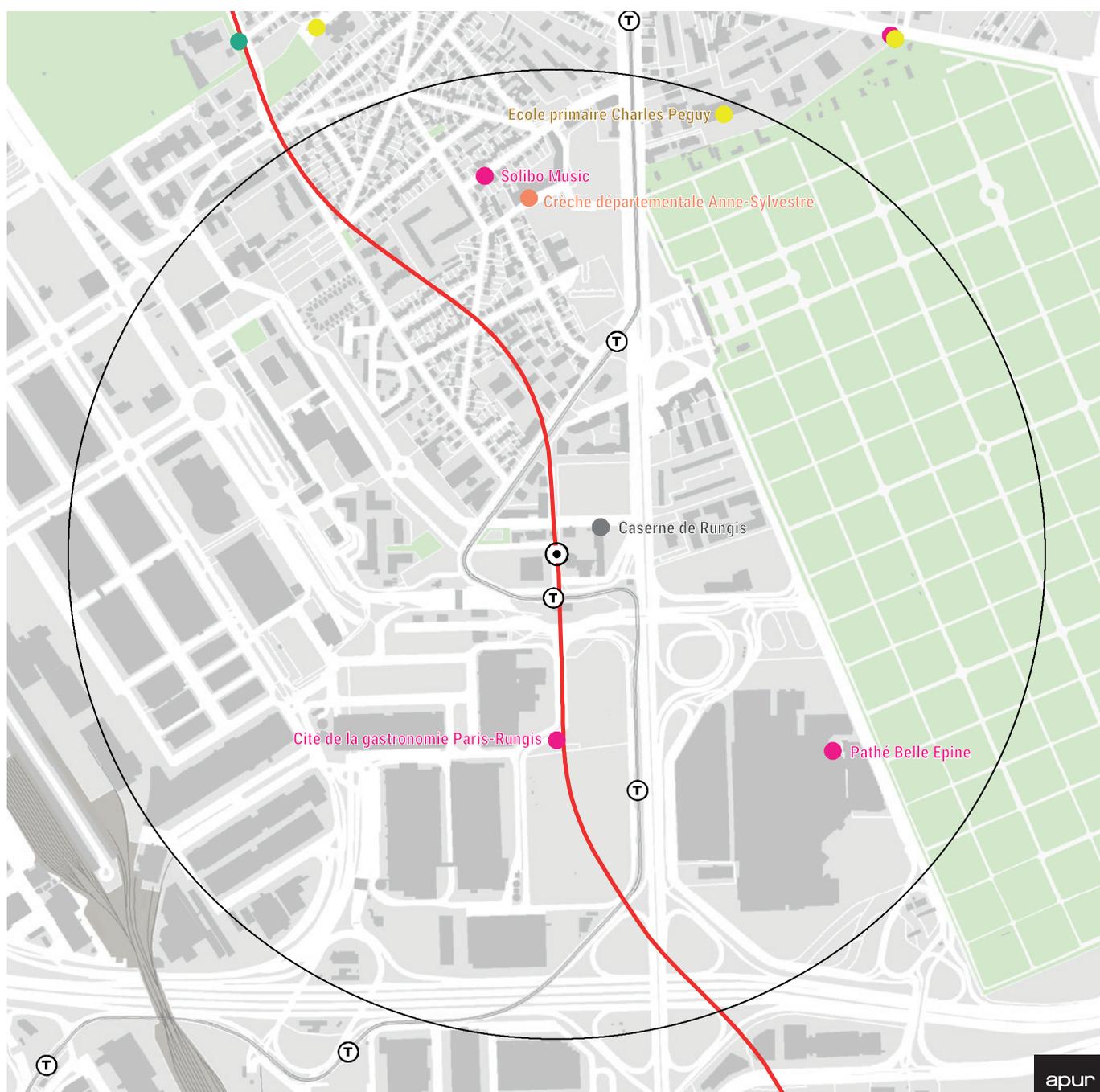
→ UN QUARTIER QUI ACCUEILLE DES ÉQUIPEMENTS D'ENVERGURE MÉTROPOLITAINE MAIS PEU D'ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ

Type d'équipement

- Enseignement et éducation
- Petite enfance
- Sport
- Lieux culturels *
- Action sociale
- Santé
- Administration, service public
- Lieux d'appui à l'innovation et à l'entrepreneuriat

Sources : Apur, IGN

* Dataviz de l'Atlas des lieux culturels du Grand Paris : www.apur.org/fr/nos-travaux/atlas-lieux-culturels-grand-paris





© Apur - Julien Gicquel

Cinéma Pathé au centre commercial Belle Épine, Thiais



© Apur - Julien Gicquel

Galerie marchande à Chevilly-Larue

Plus de la moitié de la surface du quartier de gare de Chevilly-Larue est occupée par le MIN de Rungis, le cimetière de Thiais et le centre commercial Belle Épine. Ce dernier accueille des équipements : un cinéma Pathé multiplexe de 16 salles ainsi qu'un centre médical.

Le taux d'équipement (15 équipements pour 10000 habitants) du quartier de gare est cependant faible, inférieur à celui de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre (25) et de la métropole (34). **Le quartier ne compte aujourd'hui pas de véritable équipement de proximité dans sa partie nord**, pourtant résidentielle. Des équipements se trouvent cependant à proximité, au nord : l'hôpital privé et le groupe scolaire et gymnase Charles Péguy à Thiais, le parc département Petit Le Roy, la piscine Pierre de Coubertin et la maison de santé Pasteur à Chevilly-Larue.

Les projets en cours ne devraient renforcer qu'à la marge l'offre d'équipements de proximité. La Cité de la Gastronomie, dont l'ouverture

est prévue en 2027, a une vocation culturelle et éducative, mais s'adresse principalement à un public métropolitain, voire national et international. La programmation de l'écoquartier des Portes d'Orly comprend pour l'instant une école et une crèche départementale rendues indispensables par les 1 537 logements supplémentaires prévus.

Au-delà des plus de 200 commerces du centre commercial Belle Épine, on trouve surtout des commerces spécialisés : commerces funéraires à l'entrée du cimetière, agences bancaires à l'entrée du MIN, où se trouve également une petite galerie marchande. Quelques commerces de bouche se trouvent place de la Libération, au cœur du tissu pavillonnaire de Chevilly-Larue, en limite nord du quartier de gare.

La mise en service de la ligne 14 renforcera l'attractivité commerciale du quartier, bien que la gare soit éloignée du cœur résidentiel du quartier. La programmation de l'écoquartier des Portes d'Orly comprend 5 000 m² de commerces.

➔ **UNE OFFRE COMMERCIALE CONCENTRÉE DANS LE CENTRE COMMERCIAL BELLE ÉPINE**

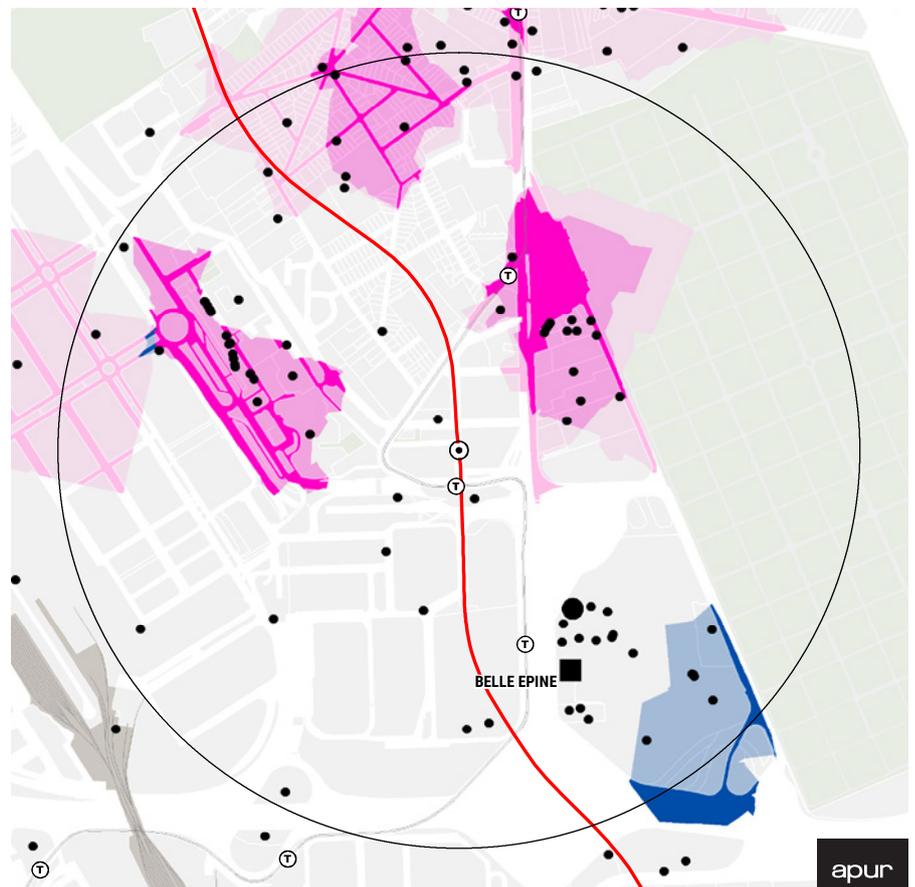
Accès par un trajet de 5 minutes à pied aux 3 principaux commerces du quotidien (boulangerie, pharmacie, librairie/marchand de journaux)

- Accès à 3 types de commerces
- Accès à 2 types de commerces sur 3
- Accès à 1 type de commerce sur 3
- Pas d'accès en 5 minutes à pied
- Commerces
- Centre commercial

Note de lecture :

Dans **les zones en bleu**, les habitants ont accès, en 5 minutes à pied, à la fois à une boulangerie, une pharmacie et une librairie/marchand de journaux, soit les 3 principaux commerces du quotidien retenus dans cette note ; dans **les zones en rose foncé**, les habitants ont accès, en 5 minutes qu'à 2 types de commerces sur 3 ; dans **les zones en rose pale**, les habitants ont accès, en 5 minutes qu'à un type de commerce sur 3 ; enfin dans **les zones grises**, les habitants se situent à plus de 5 minutes de l'un ou l'autre de ces types de commerces. Les zones blanches correspondent aux bois, forêts, très grands équipements et ne sont pas habités.

Sources : Base permanente des équipements Insee 2017, BDCOM 2023, BDTopo IGN 2019, Données carroyées Insee 2015, Apur - 2019



Accessibilité et mobilités



© Apur, février 2024

Station « Porte de Thiais » du tramway T7, devant la nouvelle gare

➔ **DES GAINS D'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS TRÈS ÉLEVÉS POUR LES HABITANTS DU QUARTIER, AINSI QU'ÀUX EMPLOIS DU QUARTIER POUR LES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE, OBTENUS PAR L'ARRIVÉE DE LA LIGNE 14 DU MÉTRO**

Aire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun depuis la gare de départ

- Aire pour l'horizon actuel (2023)
- Aire pour l'horizon 2030
- Grand Paris Express
- Réseau de transport en commun existant (Transilien, RER, Métro, Tramway, Tram-train)
- Autres projets de transports en commun (Transilien, RER, Métro, Tramway, Tram-train)
- Gare de départ

Sources : Données modélisées – DRIEAT/SCDD/DMEM
DRIEAT millésime Septembre 2023

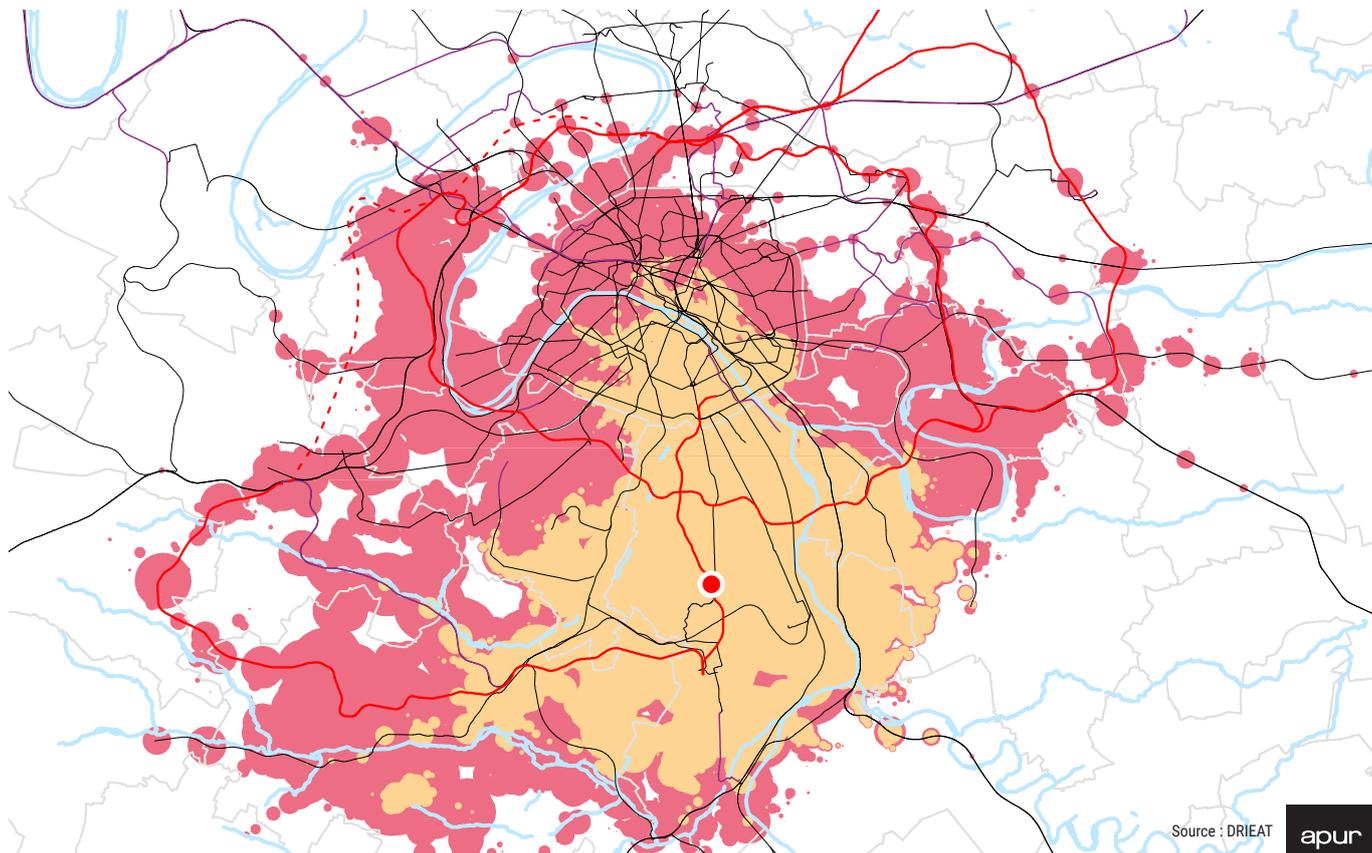
+ 175 %

aire accessible
entre 2023 et 2030

+ 94 %

emplois accessibles
entre 2023 et 2030

Note sur la méthode : Isochrones de départ depuis l'ensemble des lignes (tout mode) accessibles à 500 mètres autour de la gare de départ, ciblés sur la pointe du matin (7h45-8h45).



Source : DRIEAT



L'accessibilité à vélo et piétonne

→ UN RÉSEAU CYCLABLE CONCENTRÉ LE LONG DES GRANDS AXES ET PROCHE D'ITINÉRAIRES STRUCTURANTS À VENIR

Aménagements cyclables

En projet

- Projet d'itinéraire cyclable structurant (RER V, Plan Vélo Métropolitain)
- Autre projet d'aménagements cyclables

Sources : Apur, OpenStreetMap, GéoVélo, Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, Métropole du Grand Paris, CD 92, CD 93, CD 94, Ville de Paris, Grand Paris Seine Ouest, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Grand Paris Grand Est - 2022

Existants

- Voie verte
- Piste cyclable bi / unidirectionnelle
- Bande cyclable bi / unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bi / unidirectionnelle
- - - Double sens cyclable
- · - · - Autre aménagement cyclable partagé

Stationnement vélo

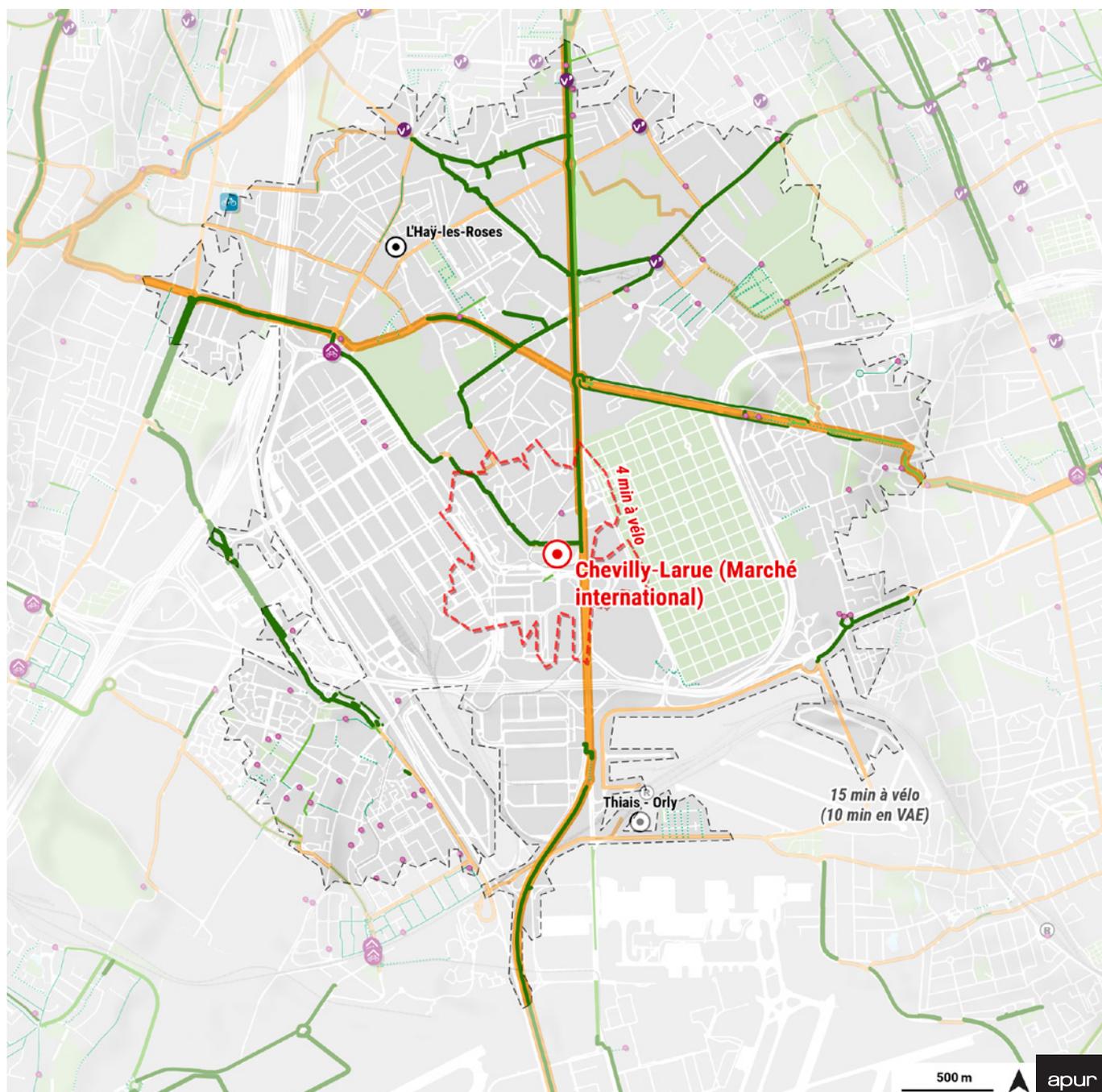
- V Station Vélip' Métropole
- * Autre service de location
- Parking Vélos Île-de-France Mobilités**
- P Abri C Consigne
- Stationnement vélo sur l'espace public, en libre accès

46,6 km

d'aménagements cyclables existants à moins de 3 km de la gare (dont 77 % d'aménagements sécurisés)

35,9 km

d'aménagements cyclables en projet à moins de 3 km de la gare



→ UNE ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE QUI EST AMÉLIORÉE GRÂCE AUX VOIES CRÉÉES DANS LES PROJETS URBAINS AUTOUR DE LA GARE



- Surface accessible aujourd'hui par un trajet de 5 minutes à pied (500 mètres)
- Surface accessible aujourd'hui par un trajet de 10 minutes à pied (1 000 mètres)
- Espace public créé
- Parc ou jardin public en projet (création ou requalification)

Source : Apur 2023

6

nouvelles voies créées
dans le quartier de gare

835

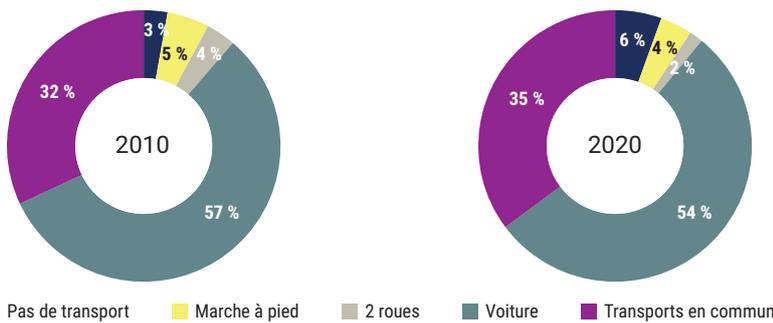
places de stationnement vélos
à l'étude dans le pôle gare
dont **260** places en consignes
et **575** places en accès libre

Source : Île-de-France Mobilités

apur

→ UNE AUGMENTATION DE L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET UNE BAISSSE DE LA MOTORISATION

Modes de transport utilisés par les actifs résidant dans le quartier de gare pour aller travailler



Source : Insee recensements, traitement Apur

↑
utilisation des transports en commun
(+ 3,2 points depuis 2010)

↓
utilisation de la voiture
(- 2,8 points depuis 2010)

Part des ménages sans voiture



Sources : Insee, recensements, traitement Apur

↑
part des ménages sans voiture
(+ 11,7 % depuis 2010)

Environnement

➔ 1,7 HECTARES D'ESPACES VERTS EN PROJET, DE GRANDS ESPACES VERTS VOISINS ACCESSIBLES À VÉLO ET AVEC L'ARRIVÉE DU GRAND PARIS EXPRESS, DES ESPACES VERTS D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE À MOINS DE 30 MINUTES EN MÉTRO

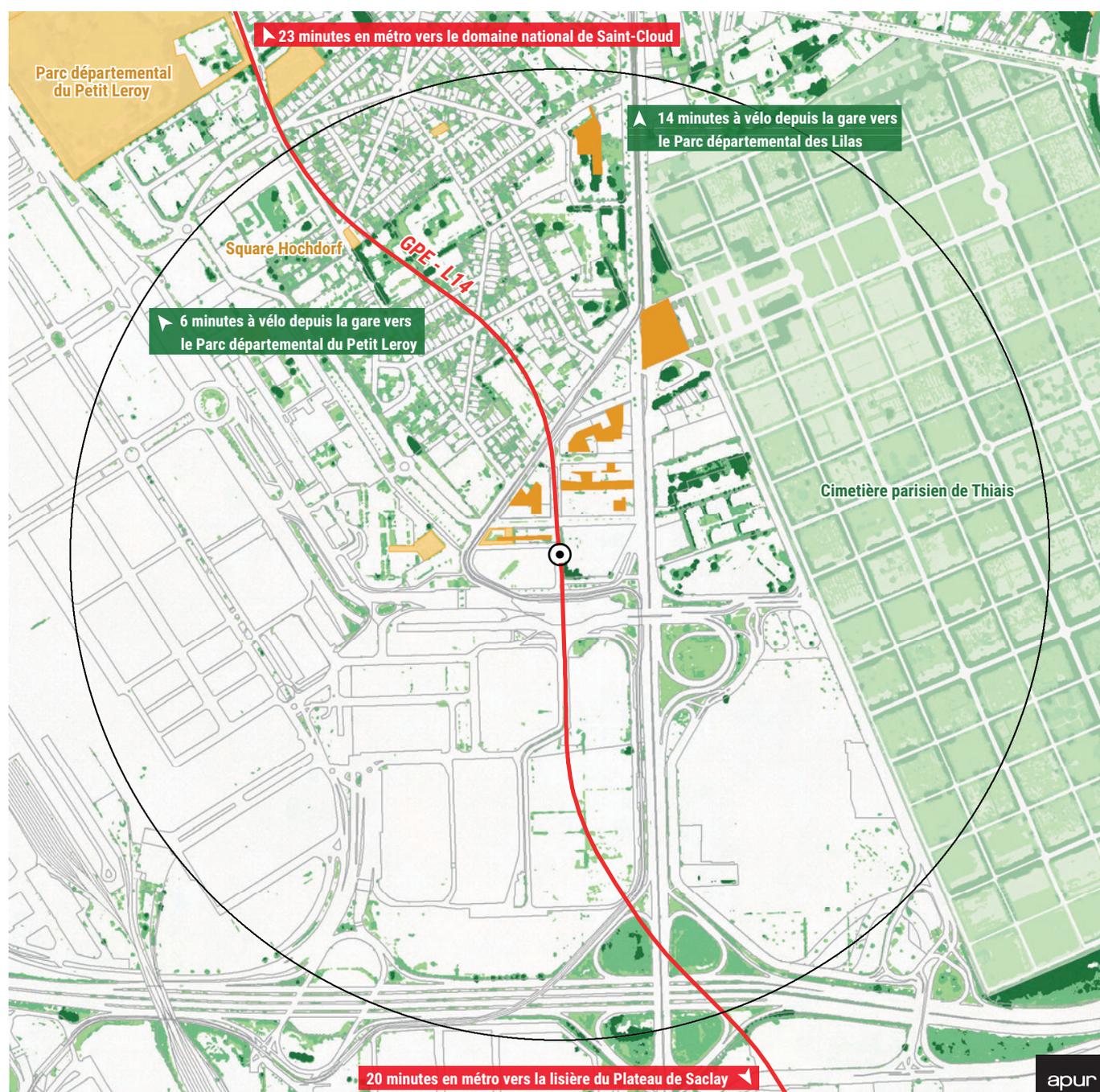
Hauteurs de végétation

- Moins de 1 m
- De 1 à 10 m
- Plus de 10 m

Espaces verts publics

- Parcs et jardins existants
- Parcs et jardins en projet (création ou requalification)

Sources : Apur, photo proche infrarouge, MNE, MNT 2021 © IGN, aménageurs et collectivités



28 %

part de **couvert végétal** dans le quartier de gare (MGP : 42 %)

1 m²/hab

espaces verts existants ouverts au public dans le quartier de gare (au total, 5 130 m², hors cimetière)

+ 1,7 ha

parcs et jardins en projet (dans l'Écoquartier des Portes d'Orly)

La part du couvert végétal représente aujourd'hui 28 % de la surface du quartier de gare et sur les 33,7 km de voies du quartier de gare, 6 % seulement sont plantées d'arbres.

Le cimetière parisien de Thiais et les parcelles pavillonnaires sont les emprises qui concentrent le plus fort taux de végétation (supérieur à 60 %). D'autres espaces permettent également une présence de la nature, comme les emprises végétalisées des grands ensembles de logements collectifs ou des résidences (résidences des Lilas, les Hortensias, les Castors).

Le Marché International de Rungis, le centre commercial Belle Épine ou les emprises de chantier comptent en revanche très peu de végétation. Certains espaces initialement minéraux font l'objet d'**aménagements paysagers visant à renaturer les sols.**

Dans la ZAC du Triangle des Meuniers, un bassin de rétention végétalisé a été réalisé le long du tramway (avenue de la République) pour assurer une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert. Éga-

lement conçu comme un espace vert public aménagé par des gradins, il peut accueillir d'autres usages. Toujours le long du tramway, les espaces publics de l'avenue de la République ont été requalifiés et végétalisés. D'autres voies plantées et arborées ont été créées, comme la voie des Meuniers.

Les espaces verts ouverts au public, insuffisants à l'échelle du quartier de gare (1 m² par habitant, sans compter le cimetière), sont progressivement complétés par **1,7 hectare d'espaces verts créés** au cœur de la ZAC Anatole France et de la ZAC du Triangle des Meuniers. **Plusieurs grands espaces verts à proximité du quartier de gare sont accessibles notamment à vélo**, comme le Parc départemental du Petit Leroy ou le Parc départemental des Lilas. **Avec l'arrivée du Grand Paris Express, d'autres espaces naturels d'échelle métropolitaine deviendront accessibles à environ 20 minutes en métro**, comme la lisière boisée du Plateau de Saclay ou le Domaine de Saint-Cloud.



© Apur, décembre 2023

Bassin végétalisé de rétention des eaux pluviales, au sud-ouest de la ZAC du Triangle des Meuniers



© Apur, décembre 2023

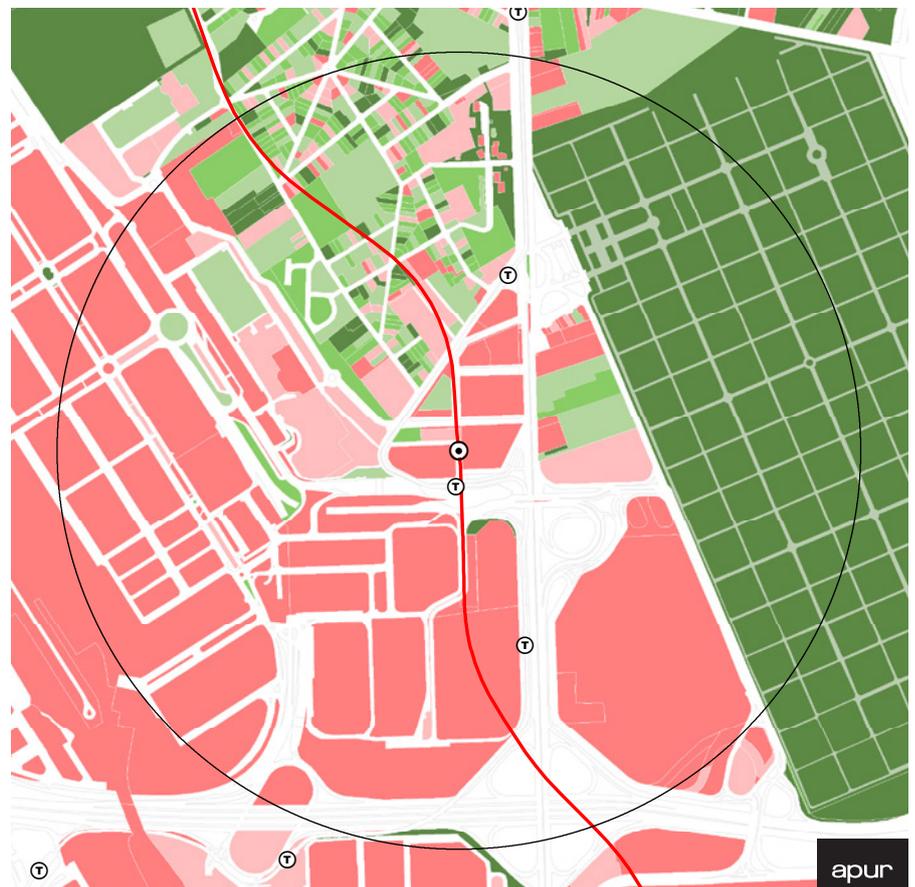
Nouveaux espaces publics végétalisés dans la ZAC du Triangle des Meuniers

→ UNE VÉGÉTATION INÉGALEMENT PRÉSENTE DANS LE QUARTIER

Taux de végétation à la parcelle

- Moins de 15 %
- De 15 à 30 %
- De 30 à 45 %
- De 45 à 60 %
- Plus de 60 %

Sources : Apur, photo proche infrarouge, MNE, MNT 2021 © IGN



apur

➔ UN QUARTIER À RECONNECTER À LA TRAME VERTE ET BLEUE D'ÉCHELLE TERRITORIALE

Île de France
OBJECTIF 2040

ÎLE-DE-FRANCE 2040 :
UN NOUVEL ÉQUILIBRE

PROJET ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL
LE 12 JUILLET 2023

PLACER LA NATURE AU CŒUR
DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE

-  Créer un espace vert et/ou un espace de loisir d'intérêt régional
-  Favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau

PRÉSERVER DES RISQUES NATURELS

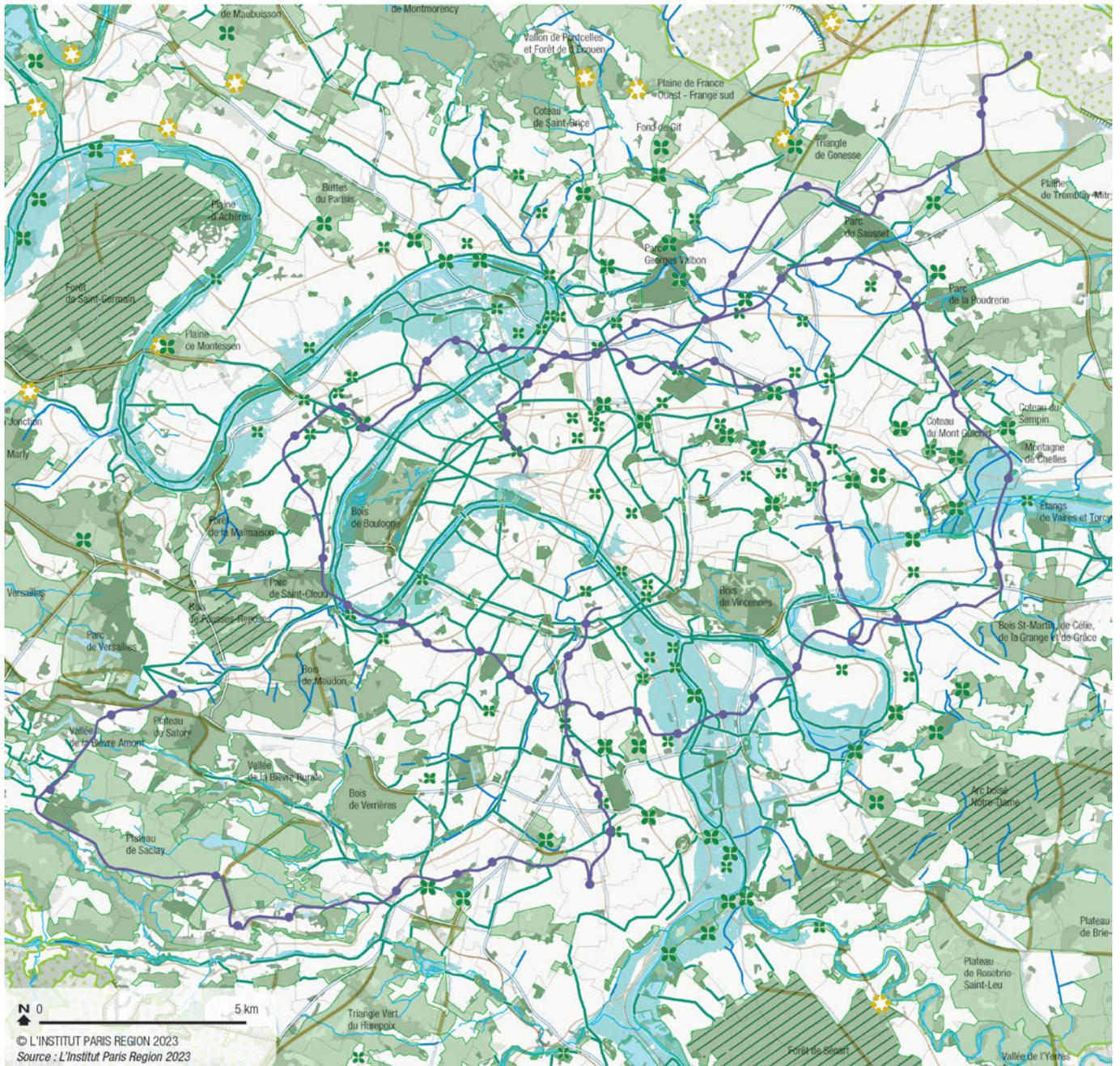
-  Zone pouvant présenter un risque d'inondation

RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU
DES ESPACES OUVERTS

-  Sanctuariser l'armature verte
-  Conforter les unités paysagères
-  Valoriser les forêts de protection
-  Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional
-  Renforcer la liaison
-  Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional
-  Rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire
-  Préserver le cours d'eau et reconquérir leurs berges

Fond de plan

-  Espace urbain construit
-  Espace agricole
-  Espace de bois, forêt et autres espaces naturels
-  Espace vert et espace de loisirs
-  Surface en eau
-  Autoroute et voie rapide
-  Grand axe régional
-  Gare ferroviaire existante
-  Voie ferrée
-  Transport site propre (tram-express, tramway, bus à haut niveau de service)
-  Métro
-  Réseau Grand Paris Express et gares



© L'INSTITUT PARIS REGION 2023
Source : L'Institut Paris Region 2023

Énergie et potentiels de mutualisation dans le quartier

19,1 %

part des ménages du quartier de gare chauffés au chauffage urbain en 2020 (+ 4,5 points depuis 2010)

Le quartier de gare de Chevilly-Larue dépend du CAUE du Val-de-Marne

Le quartier de la future gare Chevilly-Larue est à la croisée de deux réseaux de chaleur d'envergure, le réseau de Chevilly-Larue – L'Haÿ-les-Roses – Villejuif, plus grand réseau géothermique européen (80 km de canalisations desservant l'équivalent de 35 320 logements) et le réseau du MIN de Rungis (29 km de réseau et 200 GWh de chaleur distribuée). Le premier est géré par la SEMHACH pour le compte du syndicat intercommunal pour la géothermie (Sygéo) qui re-

groupe les trois communes concernées. Le second par la SEMMARIS, en lien avec une filiale d'Engie. Le réseau du MIN de Rungis a fait l'objet de travaux de modernisation avec notamment l'abandon du fioul pour une production dorénavant assurée à 99 % par la valorisation des déchets du MIN.

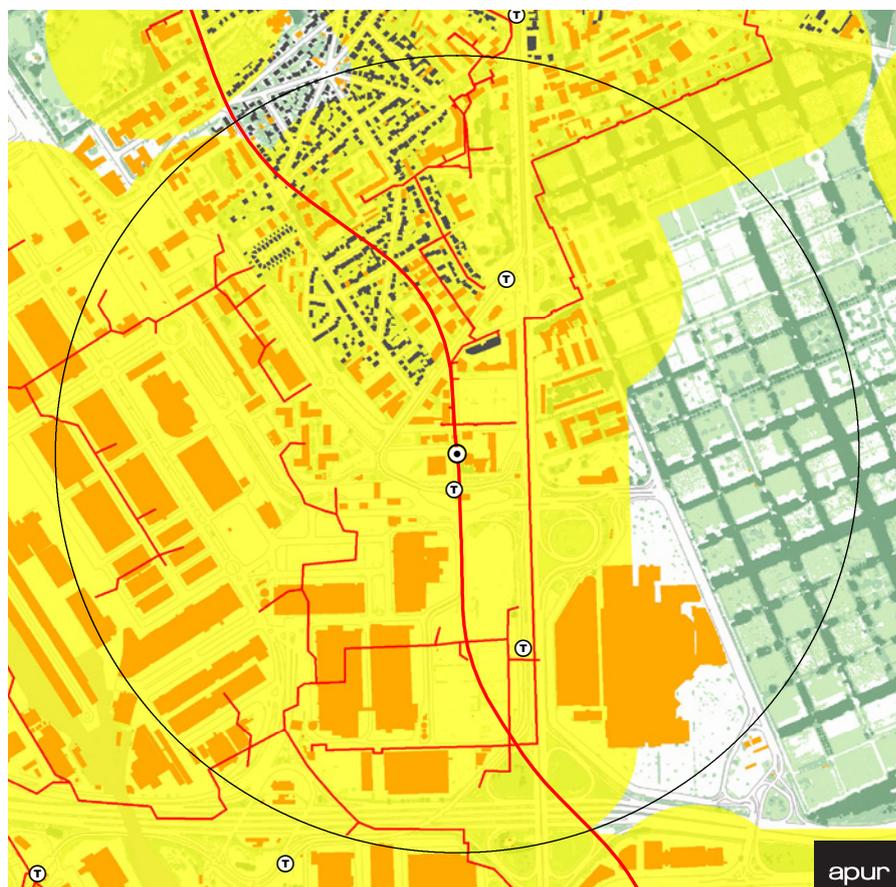
L'écoquartier des Portes d'Orly (ZAC Anatole France et ZAC Triangle des Meuniers) sera raccordé au réseau de géothermie pour le chauffage collectif.

→ UN QUARTIER À LA CROISÉE DE DEUX RÉSEAUX DE CHALEUR MAJEURS

Optimisation des réseaux et mutualisation à toutes les échelles (du bâti au quartier)

- Réseaux de chaleur existants
- Extension de l'utilisation des réseaux de chaleur (200 m maximum du réseau actuel)
Les zones hors « emprises liées aux réseaux de chaleur », (hors jaune) pourront être alimentées par la géothermie ouverte, les zones pavillonnaires (en noir) pourront bénéficier de la géothermie fermée
- Bâtiments raccordés ou potentiellement raccordables aux réseaux de chaleur (logements collectifs, équipements, bureaux, commerces, hôtels, etc.)
- Logements individuels non raccordables aux réseaux de chaleur

Sources : Apur, DRIEAT, DGFip



Potentiel de renaturation

En matière d'environnement, deux indicateurs complètent les éléments décrivant la place de la nature : l'exposition au bruit des transports et la qualité de l'air. Un indicateur composite permet également d'identifier les secteurs où le cadre de vie pourrait être amélioré.

Le quartier de gare est exposé de manière modérée au bruit des transports au seuil le plus élevé.

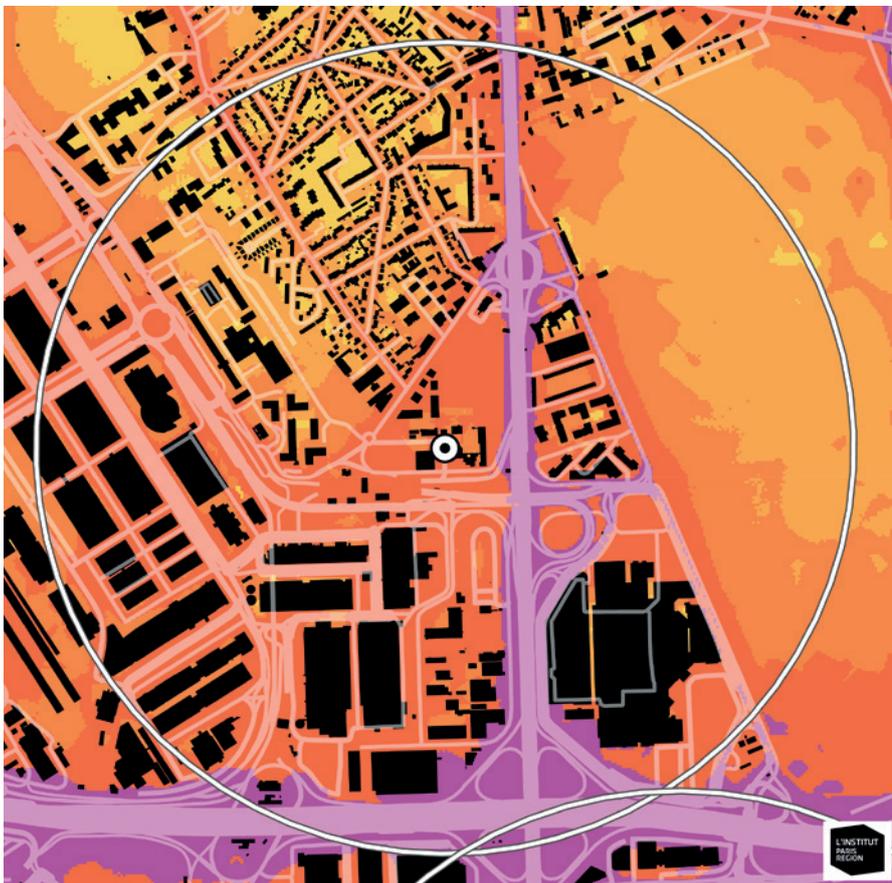
L'exposition au bruit se concentre particulièrement le long des 2 grands axes routiers de l'A86 et de la RD7, ainsi qu'autour du MIN de Rungis, de l'éco-quartier des portes d'Orly et du centre commercial Belle Épine. Ces nuisances sonores sont moins marquées dans la partie nord du quartier correspondant à un tissu d'habitat mixte et pavillonnaire et dans l'Est sur le cimetière de Thiais.

Le quartier de gare est marqué par un indice multi-polluant de la classe maximale sur la partie sud (42 % de sa surface). La pollution de l'air se diffuse depuis les axes de transport majeurs (A86, RD7) mais aussi depuis les voies de desserte du MIN de Rungis générant un important trafic routier notamment poids lourds vers l'ensemble du tissu urbain.

Par ailleurs, **un intérêt à renaturer a été évalué au regard de trois enjeux environnementaux : la biodiversité, l'adaptation au changement climatique et l'amélioration de la santé et du cadre de vie.** Le quartier est concerné pour les deux tiers de sa surface par au moins 1 enjeu de renaturation (72 %). Les 3 enjeux de renaturation se juxtaposent sur les surfaces d'activités logistiques du MIN de Rungis

et de l'emprise du centre commercial Belle Épine. La présence du cimetière de Thiais, largement végétalisé, et d'un tissu d'habitat pavillonnaire au Nord relativise la surface du quartier qui est concernée par les trois enjeux à la fois (39 %), où l'intérêt à renaturer est le plus fort. Les mailles situées de part et d'autre de la RD7 sont également concernées par un ou deux enjeux de renaturation.

L'Institut Paris Region



→ UNE EXPOSITION AU BRUIT MODÉRÉE

Indice de bruit des transports, exprimé en mois de vie en bonne santé perdus



Sources : Institut Paris Region 2023, Airparif 2019

Note de lecture :

Un habitant perd en moyenne près de 5 mois de vie en bonne santé par rapport aux valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé pour éviter les conséquences sanitaires du bruit. En comparaison, les disparités territoriales au sein de la Métropole du Grand Paris (MGP) sont très marquées, mais en moyenne, les habitants de la MGP perdent 10 mois de vie en bonne santé au cours de leur existence (source : bruitparif).

→ **UNE QUALITÉ DE L'AIR MÉDIOCRE DANS LA PARTIE SUD**

Indice multi-polluant

- De 0,44 à 0,55
- De 0,55 à 0,61
- De 0,62 à 0,71
- De 0,71 à 0,83
- De 0,83 à 3,13

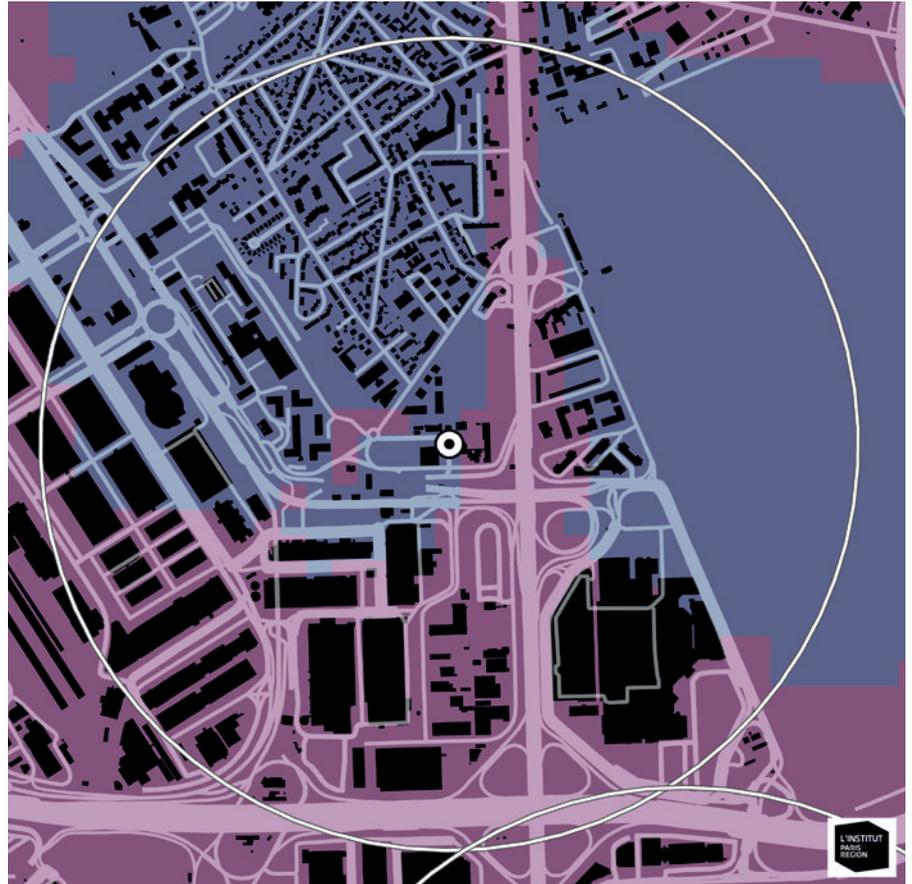
Sources : Institut Paris Region 2023, Bruitparif 2017

Note de lecture :

La qualité de l'air est établie à partir de l'indice multi-polluant normalisé (sans unité) établi pour l'année 2019 par :

- la médiane des moyennes annuelles en PM2,5 de 2015 à 2019 ;
- la médiane des dépassements de la valeur limite journalière en PM10 (2015 à 2019) ;
- la moyenne annuelle en NO2 pour l'année 2019.

Les particules en suspension (notées PM en anglais pour Particulate matter) incluent les matières microscopiques en suspension dans l'air ou dans l'eau. Les particules en suspension dans l'air se nomment aérosol. Les PM10 regroupent les particules de diamètre inférieur à 10 µm, les PM2,5 celles inférieures à 2,5 µm.



→ **UN QUARTIER À FORT POTENTIEL DE RENATURATION**

Potentiel de renaturation suivant le nombre d'enjeux

- 0
- 1
- 2
- 3

Source : Institut Paris Region 2023

Note de lecture :

La méthode permet d'identifier les zones de renaturation prioritaires en milieu urbain au regard de trois enjeux majeurs : la reconquête de la biodiversité, l'adaptation au changement climatique et l'amélioration de la santé et du cadre de vie. L'enjeu « reconquête de la biodiversité », visant à localiser les zones urbaines défavorables à l'accueil de la biodiversité, a été analysé à partir de la surface de chaque espace végétalisé, du pourcentage du couvert végétalisé et de la présence d'habitats rares sur le territoire. L'enjeu « adaptation au changement climatique » a été étudié en identifiant les zones les plus exposées au risque d'inondation par crue, au ruissellement et au phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU). Enfin, l'enjeu « amélioration de la santé et du cadre de vie » cible les zones carencées en espaces verts, avec une importante pollution de l'air et des problèmes de santé liés aux ICU.

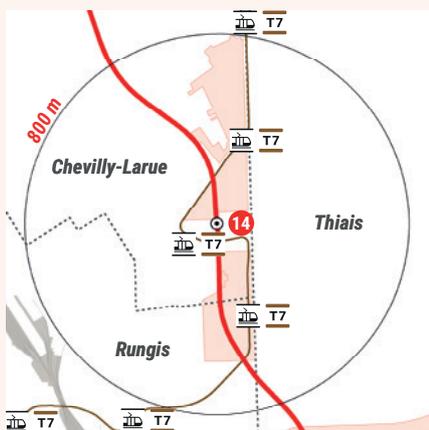


Chevilly-Larue

LIGNE **14 SUD** (mise en service : juin **2024**)

En interconnexion avec  **T7**

→ UNE FORTE DYNAMIQUE DE PROJETS



Le quartier de gare de Chevilly-Larue se caractérise par une forte dynamique de projets, accélérée par l'arrivée de la ligne 14 du métro en 2024. L'extension sud de la ligne 14 vient compléter la desserte des grands équipements métropolitains : le marché d'intérêt national de Rungis et la future Cité de la Gastronomie, le Cimetière de Thiais et le centre commercial Belle Épine.

10 %

de la surface du quartier de gare en projet
soit 20 ha
(dont 20 ha strictement dans le quartier de gare)

→ UN DOUBLEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS AVEC LA LIVRAISON DE L'ÉCOQUARTIER DES PORTES D'ORLY



Le quartier de Chevilly-Larue est un quartier populaire comptant 21 % de logements sociaux, dont l'accessibilité est largement améliorée.

+ 23,4 %

habitants
dans le quartier de gare
entre 2010 et 2020
(5 120 habitants)

21 %

logements sociaux
dans le quartier de gare

+ 94 %

emplois accessibles entre 2023 et 2030
par un trajet de 45 minutes
en transports en commun
depuis la future gare

L'évolution des mobilités montre d'ores et déjà une utilisation moindre de la voiture pour aller travailler et une augmentation de l'utilisation des transports en commun depuis 10 ans.



+ 3,2 points depuis 2010

utilisation des transports en commun
par les actifs habitant le quartier de gare
pour aller travailler



- 2,8 points depuis 2010

utilisation de la voiture
par les actifs habitant le quartier de gare
pour aller travailler

➔ 4 PROJETS URBAINS DONT 1 CODÉVELOPPÉ AVEC LA SGP IMMOBILIER



Dans les 3 projets qui se trouvent dans le quartier de gare, 114873 m² de logements, 43343 m² d'équipements, 10385 m² de commerces, 10700 m² d'hôtels et 19000 m² d'activités sont programmés.
74 % de la surface de plancher totale reste à bâtir.



147 389 m²
de surface de plancher totale restant à bâtir / en chantier
sur 198 301 m²

1 016
logements programmés restant à bâtir / en chantier

➔ UNE NOUVELLE GARE ET DES ESPACES PUBLICS DIMENSIONNÉS POUR ACCUEILLIR LES VOYAGEURS



La nouvelle gare et les espaces publics seront dimensionnés pour accueillir les 6683 voyageurs entrants et sortants attendus à l'heure de pointe du matin dans la gare du GPE.

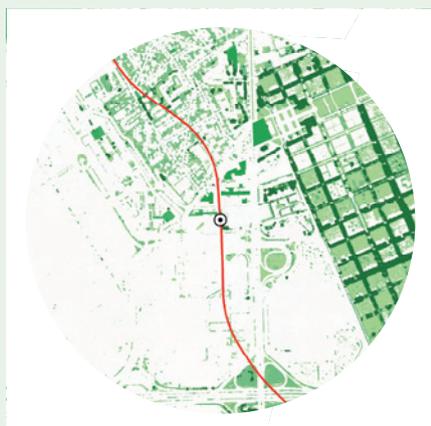


© Société des grands projets / Brunet Saunier Architecture

6 683

entrants et sortants attendus à l'heure de pointe
du matin dans la gare de Chevilly-Larue
soit 111 personnes / minute

➔ DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS D'ESPACES PUBLICS ET 1,7 HECTARES D'ESPACES VERTS EN PROJET



Les projets urbains et les futurs réseaux cyclables créeront de nouveaux espaces publics intégrant les modes actifs et facilitant les rabattements vers la gare. Ils intégreront également la création et la requalification de 1,7 hectare d'espaces verts.

28 %

part de **couvert végétal** dans le quartier de gare
(Métropole du Grand Paris : 42 %)

+ 1,7 ha

espaces verts en projet
(dans l'Écoquartier des Portes d'Orly)

46,6 km

aménagements cyclables existants
dans un rayon de 3 km autour de la gare

35,9 km

aménagements cyclables en projet
dans un rayon de 3 km autour de la gare

Quartier de gare de Chevilly-Larue

Mutations récentes et perspectives

OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

Avec la mise en service du Grand Paris Express, l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), la Société des grands projets (SGP), la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) engagent une nouvelle phase de l'observatoire des quartiers de gare. Initié en 2013, cet outil partenarial souhaite rendre compte des transformations urbaines et sociales liées à l'arrivée du métro à l'échelle des quartiers de gares, des lignes et du réseau.

Dix ans après le premier état des lieux, ces nouvelles études, réalisées en suivant le calendrier de mise en exploitation, se fondent sur le même périmètre autour de chaque gare, un rayon de 800 mètres correspondant à l'aire d'influence immédiate et 10-15 minutes de marche à pied. Elles reprennent également les principaux indicateurs afin de permettre une analyse comparative.

Sept thématiques permettent ainsi d'appréhender à une échelle fine les mutations urbaines en cours et à venir – Cadre de vie – Population et emplois – Offre de logements et prix – Vie locale, usages et nouvelle centralité – Accessibilité et mobilités – Environnement. Elles s'accompagnent d'une datavisualisation simple, accessible à tous depuis le site internet de l'Apur et actualisée chaque année.

La future **gare de Chevilly-Larue** dessert plusieurs grands équipements métropolitains : le Marché d'Intérêt National (M.I.N.) de Rungis, le centre commercial Belle Épine et le cimetière de Thiais. La mise en service de la ligne 14 du Grand Paris Express en juin 2024 favorise la dynamique de projets urbains dans le quartier de gare. 114 873 m² de logements, 43 343 m² d'équipements, 10 385 m² de commerces, 10 700 m² d'hôtels, 19 000 m² d'activités et 16 860 m² d'espaces verts publics sont programmés dans l'Écoquartier des Portes d'Orly et la Cité de la gastronomie.

Dans ce quartier plus dense en emplois qu'en habitants, le nombre d'habitants a progressé de 23 % entre 2010 et 2020, une tendance qui s'accélère avec la mise en œuvre de l'écoquartier des Portes d'Orly. Celui-ci entraînera la livraison de 1 859 logements, soit presque à un doublement du nombre de logements dans le quartier.

Le taux d'emplois salariés est très élevé (3,6 emplois par actif résidant) grâce la présence du MIN de Rungis et du centre commercial Belle Épine. L'accessibilité aux emplois sera en outre fortement améliorée à l'horizon 2030 (+94 % d'emplois accessibles) et dès l'été 2024.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

