

OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

JUIN 2024

QUARTIER DE GARE DE THIAIS - ORLY

Mutations récentes et perspectives

LIGNE **14** SUD

La monographie du quartier de gare de Thiais - Orly 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 et du territoire Grand-Orly Seine Bièvre.

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

Étude réalisée par : **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

Horizon de mise en service

- D'ici 2030 - - - - Après 2030
- GPE existant
- Transports en commun existants
- Autres projets de transports en commun

Sources : SGP, Ile-de-France Mobilités, Apur

3 098

voyageurs dans la gare GPE
de **Thiais - Orly**
à l'heure de pointe du matin

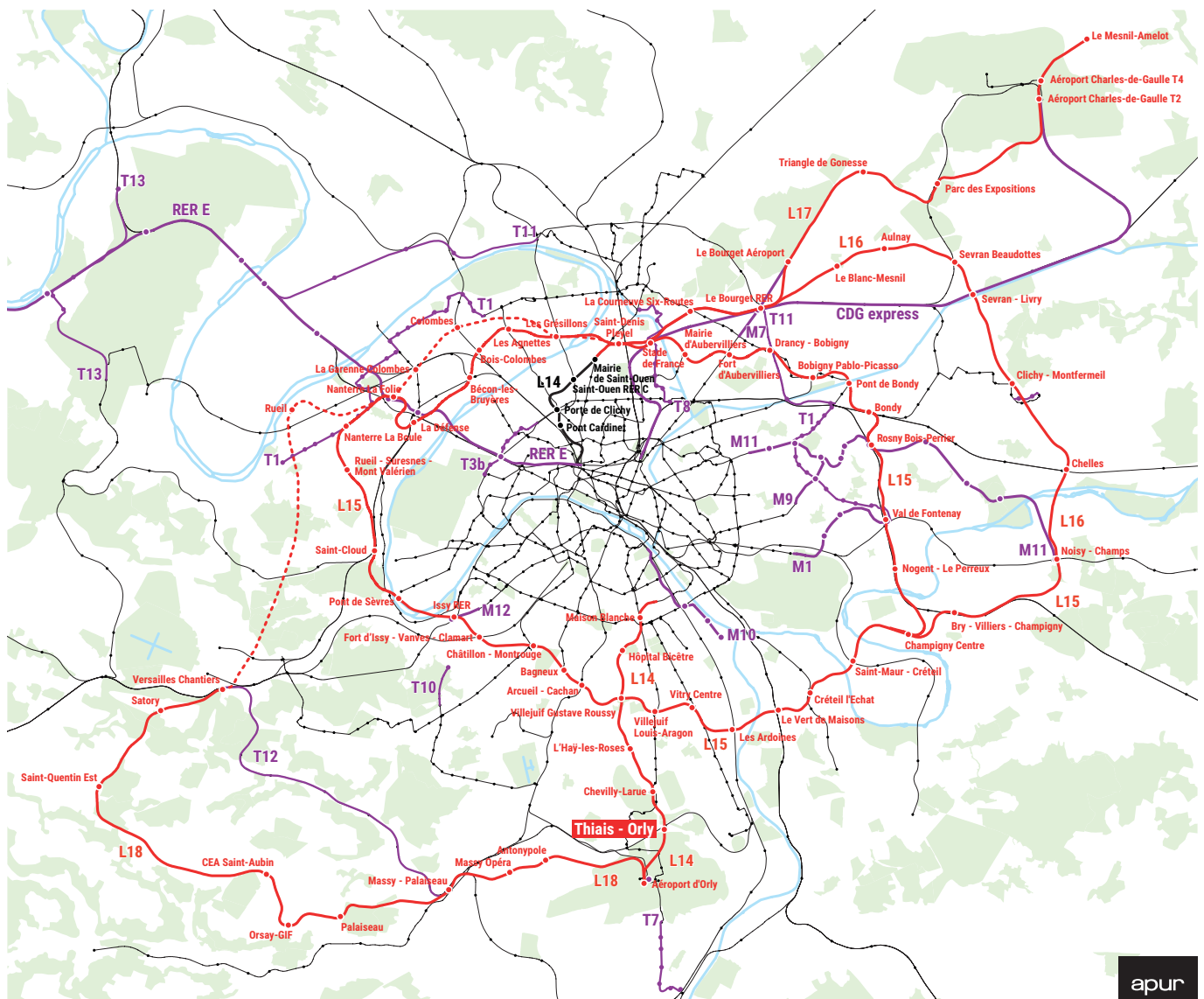
dont :

2 308

entrants et sortants
sur l'espace public et

790

correspondants

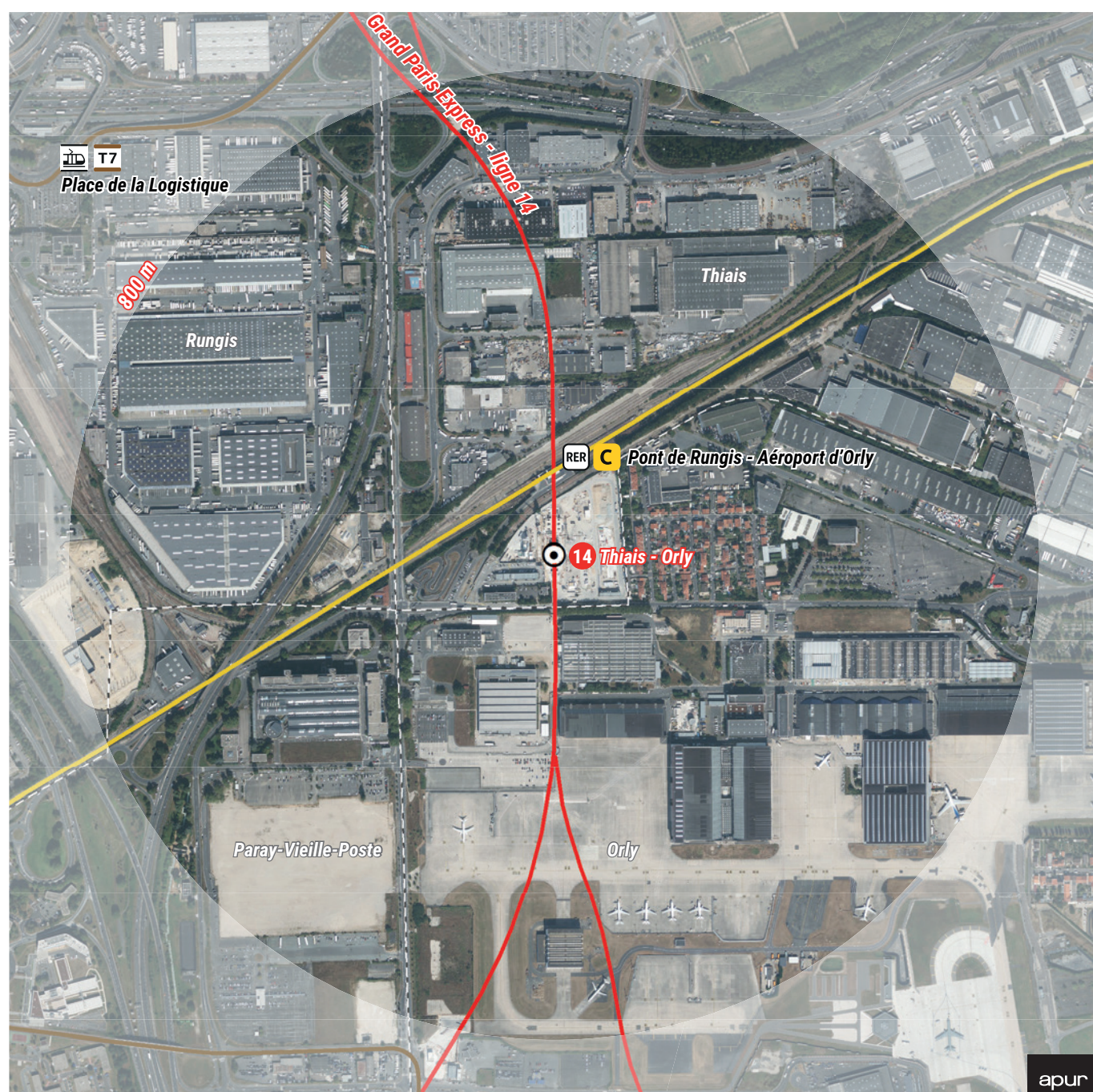


Thiais - Orly

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

En interconnexion avec **RER C**

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 les communes de Thiais et Orly mais compte aussi des secteurs de Rungis et de Paray-Vieille-Poste.



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



Chantier de construction de la future gare, vue depuis le parvis

© Valode & Pistre Architectes / Gilbert Lasne - RATP / Société des grands projets

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 Lyes Hammadouche & Denis Valode

© Lyes Hammadouche & Denis Valode / Société des grands projets



Projet codéveloppé avec la SGP immobilier

© Lambert Lénack / Société des grands projets

Mutations urbaines en cours et à venir

→ DEPUIS 2014, LE QUARTIER DE GARE A CONNU PEU DE TRANSFORMATIONS URBAINES À L'EXCEPTION DU CHANTIER DE CONSTRUCTION DE LA GARE, LES TRAVAUX LIÉS AUX GRANDS PROJETS URBAINS ONT DÉMARRÉ RÉCEMMENT

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

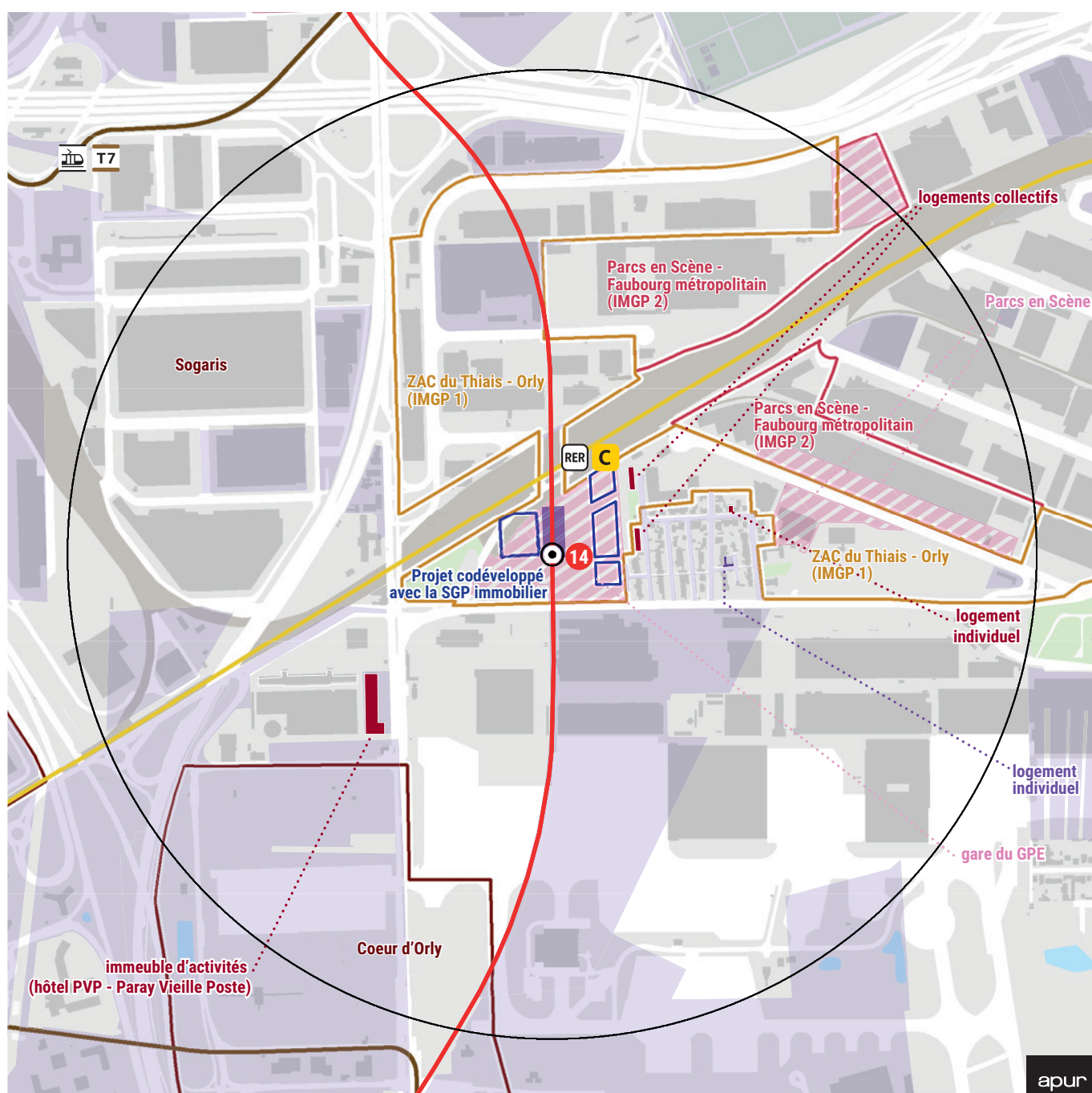
Source : Apur - février 2024

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projet codéveloppé avec la SGP immobilier
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)

3

projets d'aménagement
totalisant 738 477 m² de surface
de plancher totale
dont 689 477 m² restant à bâtir



137 m²

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

27 324 m²

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

ACTIONS DE L'EPFIF



Le rayon de 800 m autour de la gare du Pont de Rungis recouvre les territoires de Thiais et de Rungis. L'Epfi intervient pour le compte de :

- ➔ Les communes de Thiais et d'Orly et l'EPA ORSA, à travers une convention d'intervention foncière (CIF) sur la période 2009-2025. Cette CIF instaure un secteur de veille foncière sur les secteurs SENIA Ouest et Est ;
- ➔ La commune de Rungis, l'EPA ORSA, l'EPT GOSB, à travers une convention d'intervention foncière (CIF) signée le 01/03/2018. Cette CIF instaure un secteur de veille foncière en dehors du périmètre des 800 m ;
- ➔ Les communes de Thiais et d'Orly, l'EPT 12 GOSB et l'EPA ORSA, à travers une convention d'intervention foncière (CIF) pour 2021-2028. Cette CIF instaure un secteur de veille foncière qui se situe en dehors du rayon des 800 m autour de la future gare du GPE ;
- ➔ Les communes de Thiais et Orly, l'EPT 12 GOSB et la SEMMARIS, à travers une convention d'intervention foncière (CIF) sur la période 2022-2026. Cette CIF instaure un secteur de veille foncière.

Le chantier de la future gare du Grand Paris Express Thiais – Orly a démarré en 2018 pour une mise en service en 2024. Prévoyant 3098 voyageurs entrants et sortants par jour à l'heure de pointe du matin, cette future gare assurera la correspondance avec la ligne C du RER, mais également à terme, avec une gare TGV – Pont de Rungis. En surface, la gare sera accessible depuis **un grand parvis directement relié au nord du faisceau ferré par une nouvelle passerelle piétons/vélos.**

À l'échelle du territoire du Grand Orly, Thiais – Orly est ciblé pour devenir un nouveau pôle métropolitain. Cette nouvelle centralité concentre les projets de transports, les opérations d'aménagement et de nouveaux équipements emblématiques du territoire. Autour de la gare, **3 opérations d'aménagement couvrent 118 hectares, soit 59 % de la surface du quartier de gare : Cœur d'Orly, Parcs en Scène – Faubourg Métropolitain et la ZAC Thiais-Orly**, dont certains lots autour de la gare seront réalisés en copromotion avec la SGP Immobilier. La surface de plancher totale programmée dans ces 3 opérations représente 738477 m², dont **93 % restent encore à livrer.**

La **ZAC Thiais-Orly** et le projet **Parcs en Scène – Faubourg Métropolitain**

reconvertissent la zone d'activités logistiques Sénia en nouveau quartier mixte et future centralité métropolitaine. Ces deux opérations prévoient la construction de différents types de logements et de résidences, de surfaces de bureaux, de locaux d'activités, d'hôtels, de commerces, d'équipements publics et sportifs et de services de proximité. La **ZAC Thiais-Orly** intègre en son sein le **projet codéveloppé avec la SGP immobilier** qui regroupera des logements, des locaux tertiaires, des commerces et services à proximité de la future gare. Le **projet Cœur d'Orly**, porté par le groupe ADP, est conçu comme un quartier d'affaires du sud parisien. Le projet a démarré dans sa partie sud, située dans le quartier de gare d'Aéroport d'Orly. Il comprend un immeuble de bureaux, un campus tertiaire « Paris-Orly Campus » de plus de 80000 m² et un pôle hôtelier d'environ 700 chambres.

Concernant l'espace public, l'aménagement du futur pôle gare prévoit la création du parvis, d'un nouveau franchissement au-dessus des voies ferrées, de 11 nouvelles rues et la requalification de la RD7. Ces projets d'espaces publics incluent la plantation d'alignements d'arbres pour créer des continuités végétales entre le parvis de la gare, la cité-jardin Le Nouveau Logis et le corridor vert des voies ferrées.



© Apur, février 2024

Chantier du projet Parcs en Scène (reconversion de la zone d'activités logistiques Senia en nouveau quartier mixte)



© Apur, décembre 2023

Chantier de la future gare du Grand Paris Express

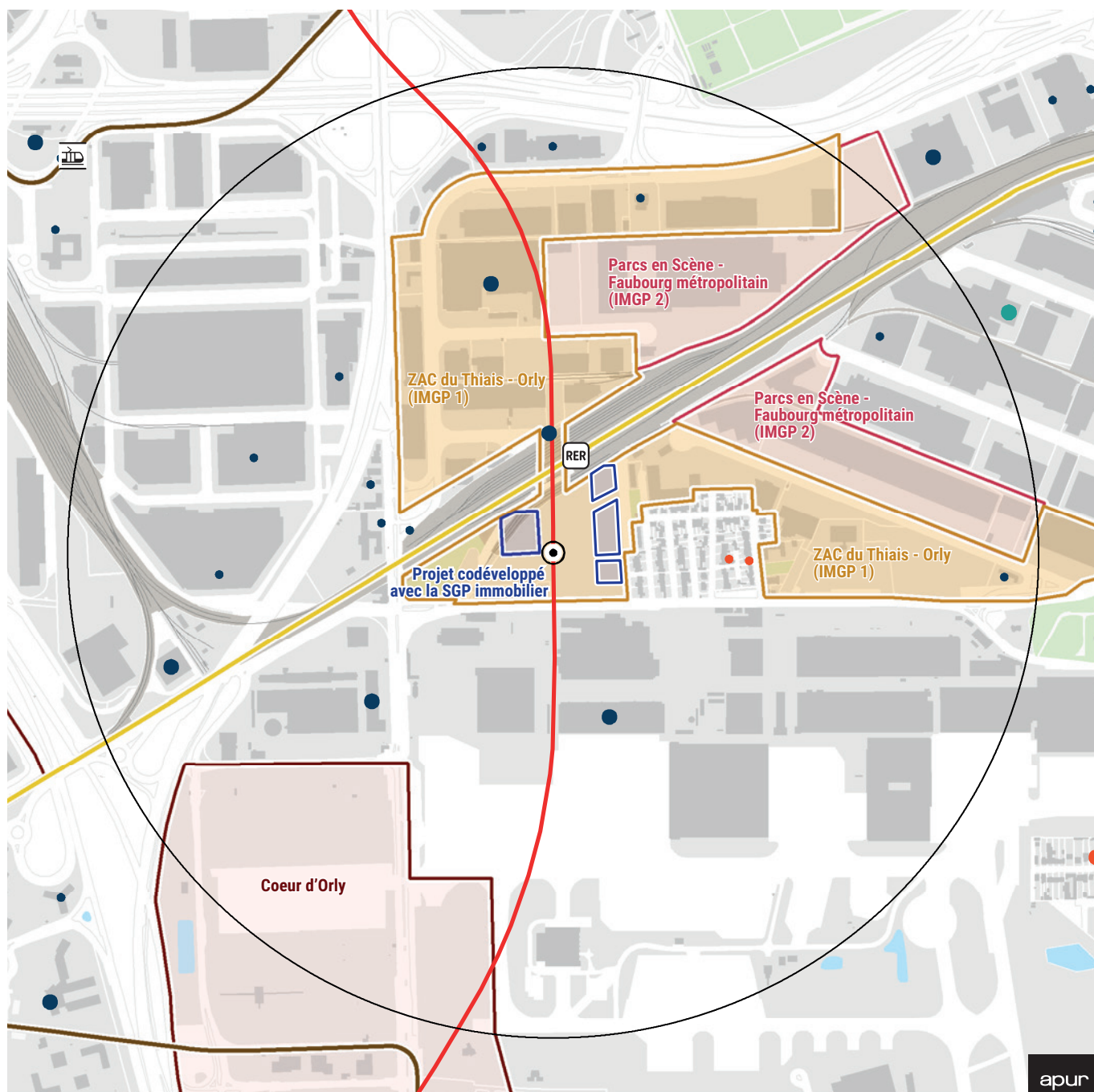
Surfaces créées d'après les permis de construire

→ 25 000 M² D'ACTIVITÉS CRÉÉES PAR TRANSFORMATION D'ENTREPÔTS DEPUIS 2010, AVANT LA MISE EN ŒUVRE DES GRANDS PROJETS URBAINS

Permis de construire délivrés entre 2010 et 2021

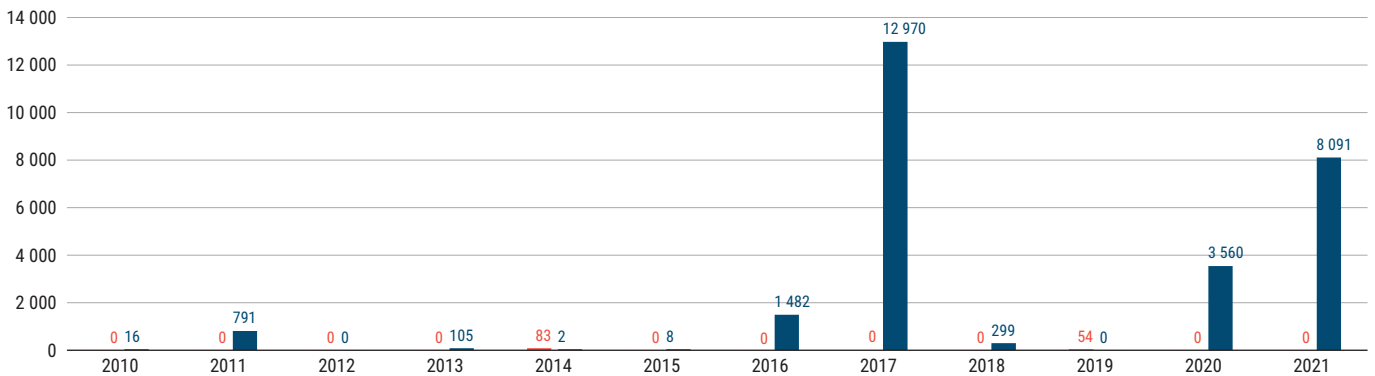
- Logements
- Activités
- Programme mixte
- Surface de moins de 1 000 m²
- Surface de plus de 1 000 m²
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)
- Projet codéveloppé avec la SGP immobilier
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)

Sources : Apur, DRIEAT, Sitadel 2010 à 2021



→ DES CRÉATIONS DE SURFACES D'ACTIVITÉ PAR TRANSFORMATION D'ENTREPÔT MODESTES, MAIS QUI S'ACCÉLÈRENT DEPUIS 2016

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



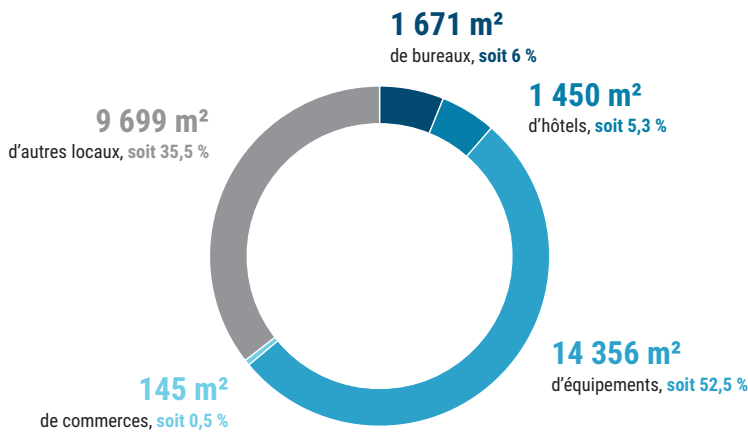
Sources : Sitadel, traitement Apur

■ Logements - 137 m² soit 11 m² par an en moyenne ■ Activités - 27 324 m² soit 2 277 m² par an en moyenne

Note : Le secteur est soumis au plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly interdisant sur une partie la construction de logements.

→ LES TERRAINS DE SPORT DU STADIUM THIAIS-ORLY REPRÉSENTENT LA MOITIÉ DES SURFACES D'ACTIVITÉS AUTORISÉES ENTRE 2010 ET 2021

Répartition par activités

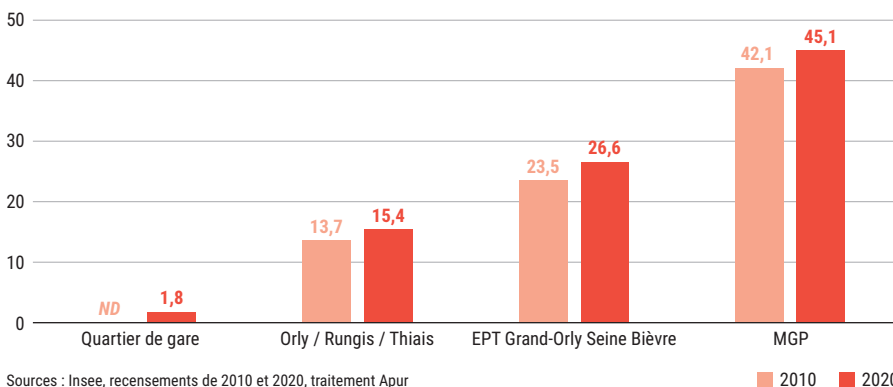


Sources : Sitadel, traitement Apur

0 % / 100 %
 construction neuve de logements /
 transformation de logements existants
 entre 2013 et 2021
Orly / Rungis / Thiais : 90 % / 10 %
EPT : 92 % / 8 %
MGP : 86 % / 14 %

→ DES CRÉATIONS DE LOGEMENTS À VENIR

Évolution de la densité de logements à l'hectare



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

0,05 %
 taux de construction
 de logements*
 entre 2010 et 2021
Orly / Rungis / Thiais : 1,8 %
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 D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Grand Paris Express (GPE)

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

Autres projets de Transport en Commun

- TCSP Sénia - Orly, TGE

Secteurs d'aménagement

- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Projet codéveloppé avec la SGP immobilier
- Appel à Projets Urbains Innovants (APUI)
- Autre secteur de projet (ex : opération privée)

Foncier de l'EPF Île-de-France

- Secteur de veille foncière

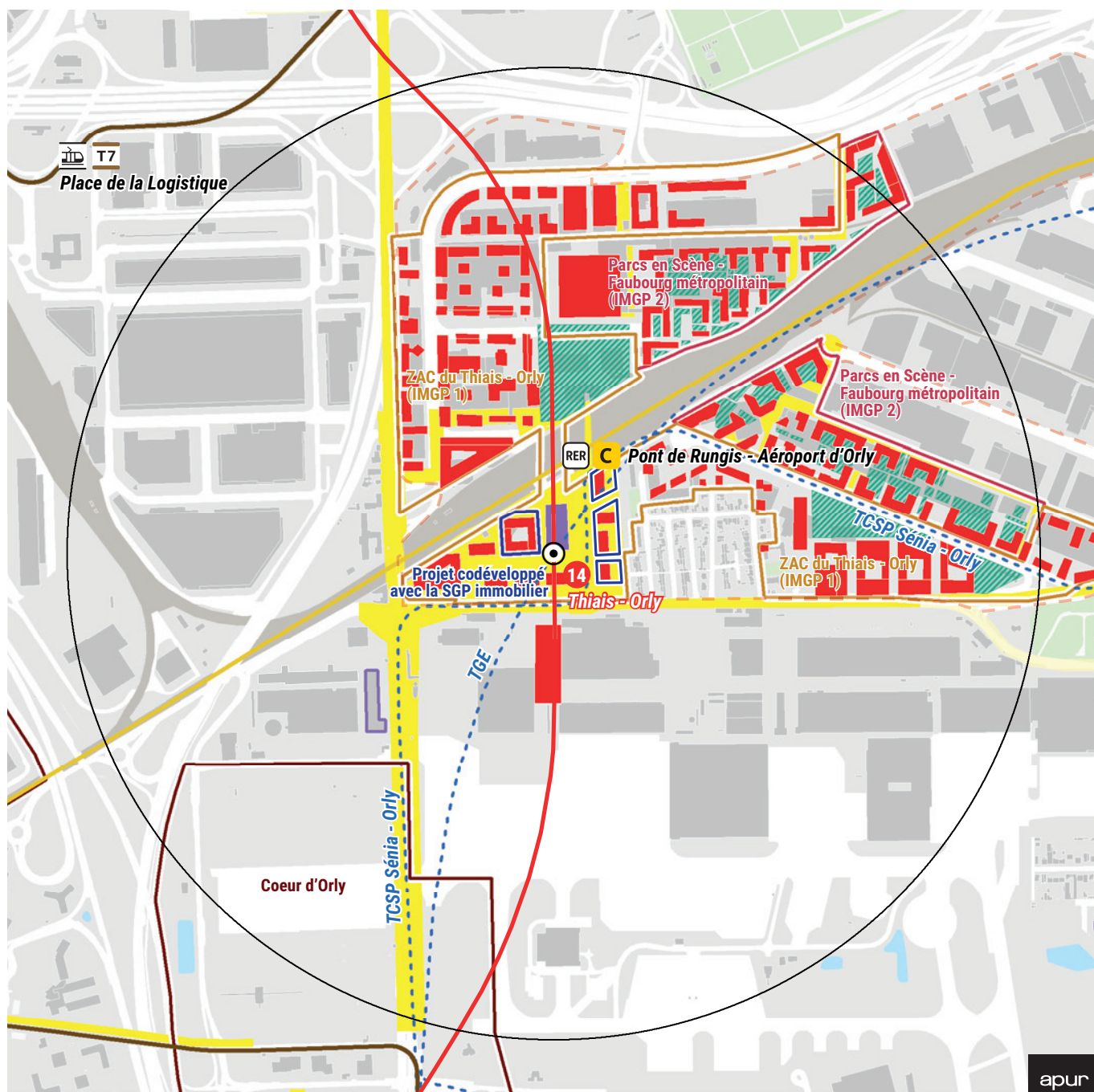
Bâti

- 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 février 2024, Société des grands projets, aménageurs et collectivités, Île-de-France Mobilités, EPF Île-de-France



3 projets

d'aménagement

59 % de la surface du quartier de gare en projet soit 118 ha (dont 64 ha strictement dans le quartier de gare)

93 %

de surface de plancher totale restant à bâtir / en chantier

689 477 m²

de surface de plancher restant à bâtir / en chantier sur 738 477 m² au total

dont :

4 844

logements programmés restant à bâtir / en chantier sur 4 844 au total

157 604 m²

de bureaux programmés restant à bâtir / en chantier sur 195 604 m² au total

345 777 m²

de logements programmés restant à bâtir / en chantier sur 345 777 m² au total

26 551 m²

de commerces programmés restant à bâtir / en chantier sur 28 551 m² au total

59 987 m²

d'équipements programmés restant à bâtir / en chantier sur 59 987 m² au total

+ 28 655 m²

d'espaces verts publics restant à réaliser sur 28 655 m² au total

	ZAC du Thiais-Orly (IMGP 1)	Parcs en Scène - Faubourg Métropolitain (IMGP 2)	Cœur d'Orly
Communes de rattachement	Thiais	Thiais	Paray-Vieille-Poste
Type de projet	ZAC + IMGP 1	IMGP 2	Autre Périmètre d'Aménagement
Date d'achèvement	2033	2029	non connue
Surface au sol (en ha)	35,00	15,67	67,06
Nombre de logements <i>dont restant à bâtir</i>	2 211 2 211	2 633 2 633	0 0
Logements (m ²) <i>dont restant à bâtir</i>	143 736 143 736	202 041 202 041	0 0
dont logements sociaux (m ²) <i>dont restant à bâtir</i>	39 540 39 540	51 676 51 676	0 0
Bureaux (m ²) <i>dont restant à bâtir</i>	117 556 117 556	8 048 8 048	70 000 32 000
Activités (m ²) <i>dont restant à bâtir</i>	64 919 64 919	0 0	0 0
Équipements (m ²) <i>dont restant à bâtir</i>	19 872 19 872	40 115 40 115	0 0
Commerces (m ²) <i>dont restant à bâtir</i>	20 200 20 200	5 351 5 351	3 000 1 000
Hôtels (m ²) <i>dont restant à bâtir</i>	12 340 12 340	13 299 13 299	18 000 9 000
Surface de plancher totale (m ²) <i>dont restant à bâtir</i>	378 623 378 623	268 854 268 854	91 000 42 000
Surface d'espaces verts publics (m ²) <i>dont restant à livrer</i>	23 600 23 600	5 055 5 055	0 0
Densité bâtie du projet (surface programmée totale / surface au sol)	1,02	1,71	0,24
Maîtrise d'ouvrage	EPA ORSA	Linkcity IdF (lots 1 et 2) - VINCI IMMO (lot 3)	Aéroports de Paris (ADP) - Altarea Cogedim
Maîtrise d'œuvre / architecte coordinateur	Rogers Stirk Harbour and Partners	Rogers Stirk Harbour and Partners	Wilmotte

Sources : Apur janvier 2023, Société des grands projets, aménageurs et collectivités, Ile-de-France Mobilités

Cadre de vie

→ UN QUARTIER DOMINÉ PAR DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ET AÉROPORTUAIRES

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

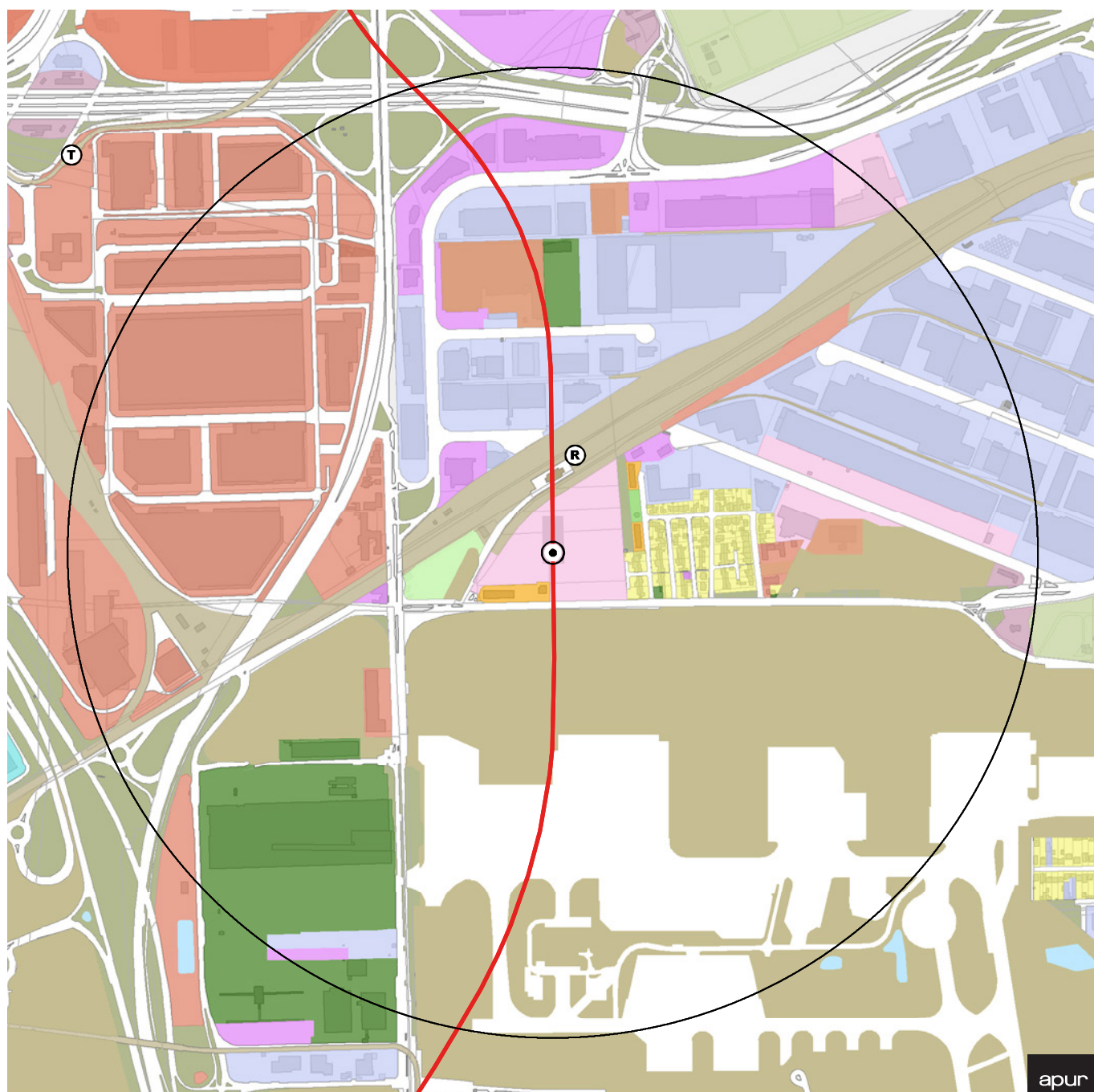
Emprise non bâtie

- Espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain non bâti, talus
- Ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- Chantier en cours

Source : Apur - décembre 2023



0,3

densité bâtie *

dans le quartier de gare

Orly / Rungis / Thiais : 0,3

EPT : 0,3

MGP : 0,4

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

3 % / 97 %

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

4

habitants à l'hectare

dans le quartier de gare en 2020

Le quartier de gare se situe à la croisée de quatre communes : Thiais au nord-est, Orly au sud-est, Paray-Vieille-Poste au sud-ouest et Rungis au nord-ouest. Il est marqué par la présence de l'emprise aéroportuaire et des installations d'Air France, la plateforme logistique de Rungis ainsi que les nombreux entrepôts industriels et commerciaux à Thiais.

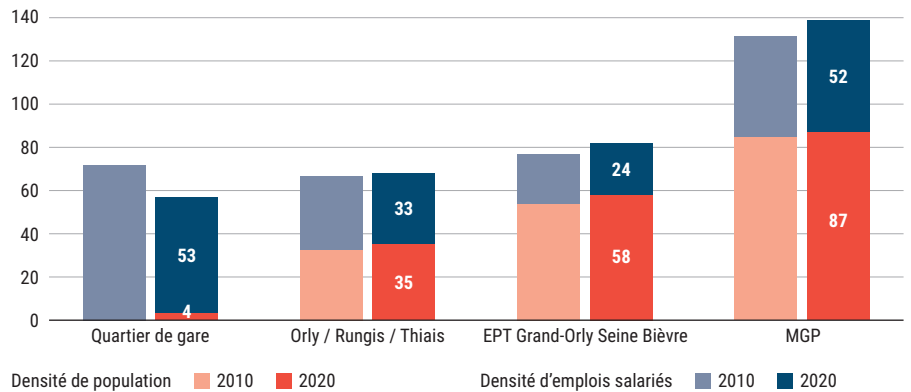
Le quartier soumis en grande partie par le PEB est en conséquence peu dense en habitants : 730 habitants

dans la cité-jardin du Nouveau Logis, soit 4 habitants à l'hectare. En revanche, avec 53 emplois salariés à l'hectare, **la densité d'emplois est élevée** et même supérieure à la moyenne métropolitaine (52).

La dominante d'activités du quartier se constate dans les destinations des surfaces bâties existantes : 97 % des mètres carrés sont dédiés aux activités économiques et seulement 3 % à l'habitat.

→ UN QUARTIER DENSE EN EMPLOIS ET AVEC UN TRÈS FAIBLE NOMBRE D'HABITANTS

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



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



Un entrepôt logistique en limite de la cité-jardin Le Nouveau Logis

© Apur

Évolutions de la population et des emplois en 10 ans

➔ PLUS DE 10 000 EMPLOIS SALARIÉS, DONT 65 % LIÉS AU TRANSPORT ET À L'ENTREPOSAGE, POUR SEULEMENT 730 HABITANTS

Les habitants	Quartier de gare	Orly / Rungis / Thiais	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	MGP
Nombre d'habitants en 2020	730	60 770	718 210	7 086 620
Évolution entre 2010 et 2020 (en %)	ND	+7,2	+8,2	+2,7
Part des moins de 18 ans en 2020 (en %)	11,5	24,5	23,6	21,6
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	ND	+0,1	+0,3	0
Part des plus de 65 ans en 2020 (en %)	31,6	13,3	13,1	14,1
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	ND	+1,6	+0,9	+1,8
Part de cadres en 2020 (en %)	10,6	20,3	22,8	36,4
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	ND	+2,6	+3,6	+3,7
Part d'employés et ouvriers en 2020 (en %)	67,0	47,2	46,2	34,2
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	ND	-1,3	-3,0	-3,5
Part des actifs qui habitent et travaillent dans la commune en 2020 (en %)	13,6	19,0	19,4	24,8
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	ND	-2,0	-1,1	-5,3
Part des ménages pauvres en 2020 (en %)	ND	17,3	20,2	17,8
Évolution entre 2012 et 2020 (en points de %)	ND	+2,3	+2,5	+0,4

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

Les emplois	Quartier de gare	Orly / Rungis / Thiais	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	MGP
Nombre d'emplois salariés en 2020	10 660	56 700	293 600	4 203 880
Nombre d'établissements employeurs en 2020	230	2 560	18 710	326 500
Part des postes de bureaux en 2020 (en %)	37,9	32,4	30,6	42,9
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	+5,4	+0,1	+3,1	+3,2
Part des actifs ayant un emploi télétravaillable en 2020 (en %)	29,8	44,7	43,3	53,2
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	ND	+0,6	+0,7	+1,9
Emplois salariés sur actifs résidents en 2020 (en %)	42,6	2,1	0,9	1,3
Taux de chômage au sens du recensement (en %)	17,1	12,7	13,4	12,5
Évolution entre 2010 et 2020 (en points de %)	ND	+0,4	+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

730

habitants

dans le quartier de gare en 2020

20

étudiants

dans le quartier de gare

80

enfants de moins de 18 ans

dans le quartier de gare

10 660

emplois salariés

dans le quartier de gare

Le quartier de gare compte seulement 730 habitants, résidant dans la cité-jardin Le Nouveau Logis et au sein de 3 structures d'hébergement.

Le profil des habitants du quartier est modeste : **les actifs employés et ouvriers y sont majoritaires (67 %), deux fois plus nombreux** qu'en moyenne dans la métropole (34 %) et surreprésentés par rapport à la population des trois communes dans leur ensemble (47 %). **La part des cadres est faible (11 %).**

La population du quartier est particulièrement âgée. Les plus de 65 ans (32 %) sont plus de deux fois plus nombreux que dans les trois communes (13 %) et la métropole (14 %). À l'inverse, avec 12 % de personnes de moins de 18 ans, les jeunes sont deux fois moins nombreux que dans les trois communes dans leur ensemble (25 % de personnes de moins de 18 ans) et dans la métropole (22 %).

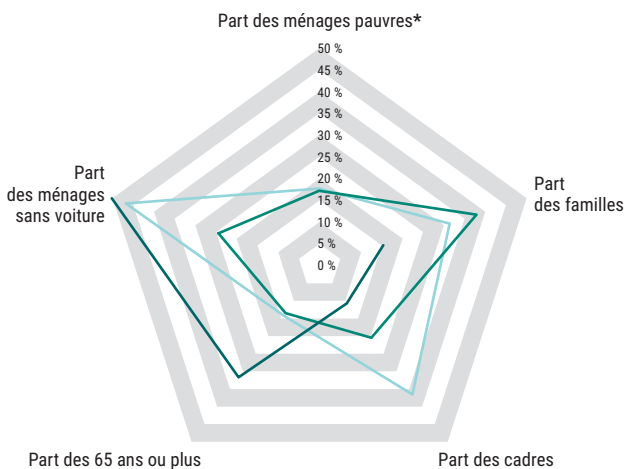
Le faible nombre d'habitants ne permet pas d'analyser les évolutions entre 2010 et 2020.

Le quartier de gare étant presque entièrement consacré à l'activité économique, **le taux d'emplois salariés y est très élevé** (43 emplois salariés par actif résidant) et largement supérieur à ceux du territoire Grand-Orly Seine Bièvre (0,9) et de la métropole dans son ensemble (1,2).

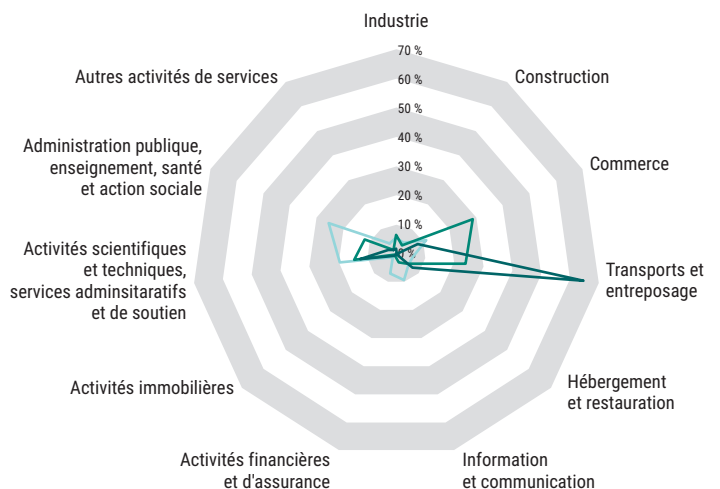
Le quartier de gare compte 10660 emplois salariés, un nombre qui représente près d'un emploi salarié sur cinq des communes d'Orly, Rungis et Thiais. Le secteur d'activité du transport et de l'entreposage représente 65 % des emplois. La part des postes de bureaux s'élève à 38 %, un chiffre supérieur à la moyenne du territoire Grand-Orly Seine Bièvre (31 %).

Malgré cet important gisement d'emplois situés à proximité immédiate, le taux de chômage du quartier de gare est élevé et atteint 17 % des actifs.

Profil des habitants



Profil des emplois salariés



— Quartier de gare — Orly / Rungis / Thiais — Métropole du Grand Paris

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

* La part des ménages pauvres est secrétisée pour le quartier de gare

La mixité sociale et les revenus des ménages

➔ UN QUARTIER MODESTE ET PEU MIXTE

Niveau de ségrégation résidentielle

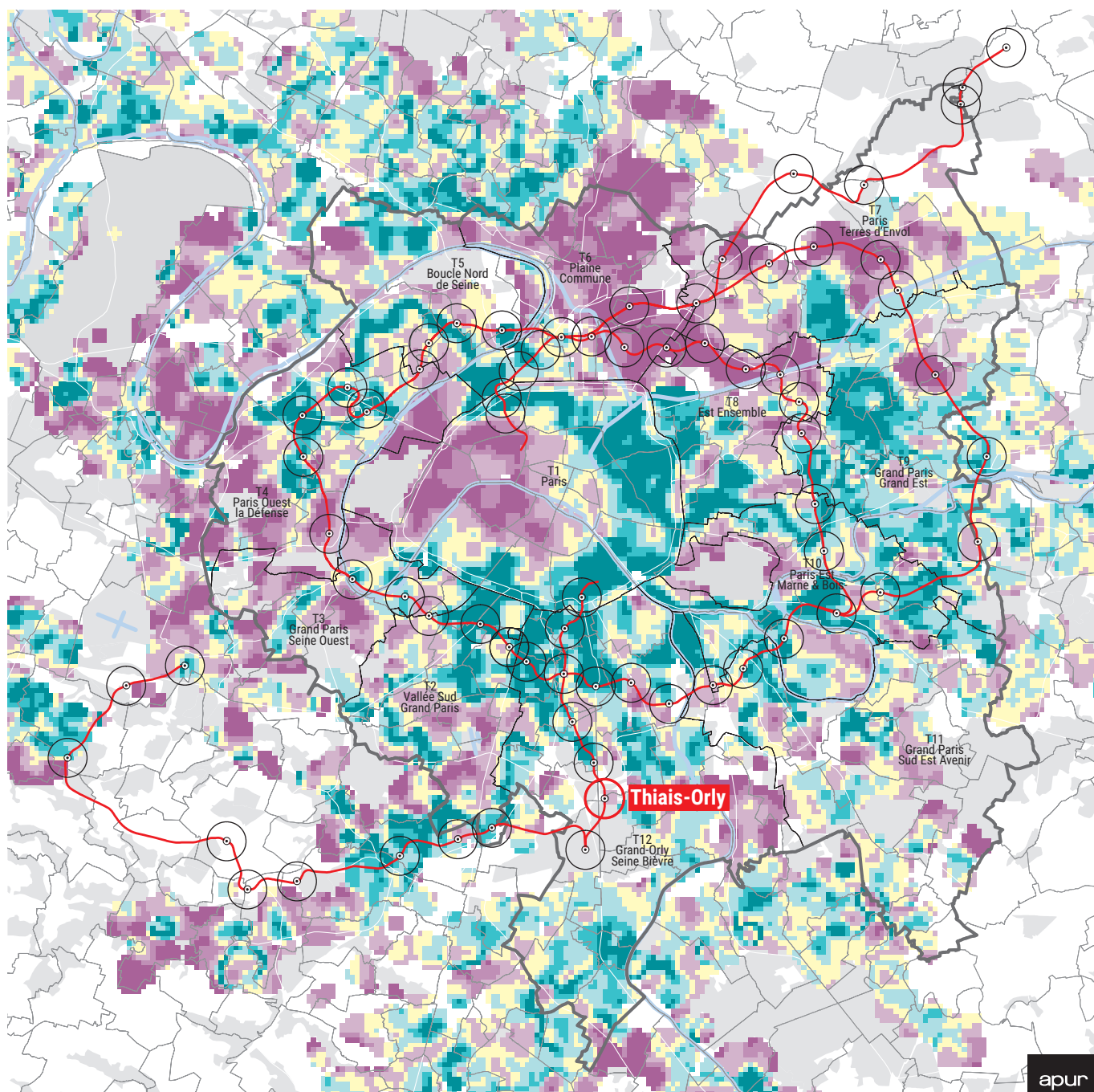


Sources : FiLoSoFi (Insee - DSAU) - 2019, Recensement de la Population (Insee) - 2017

<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.

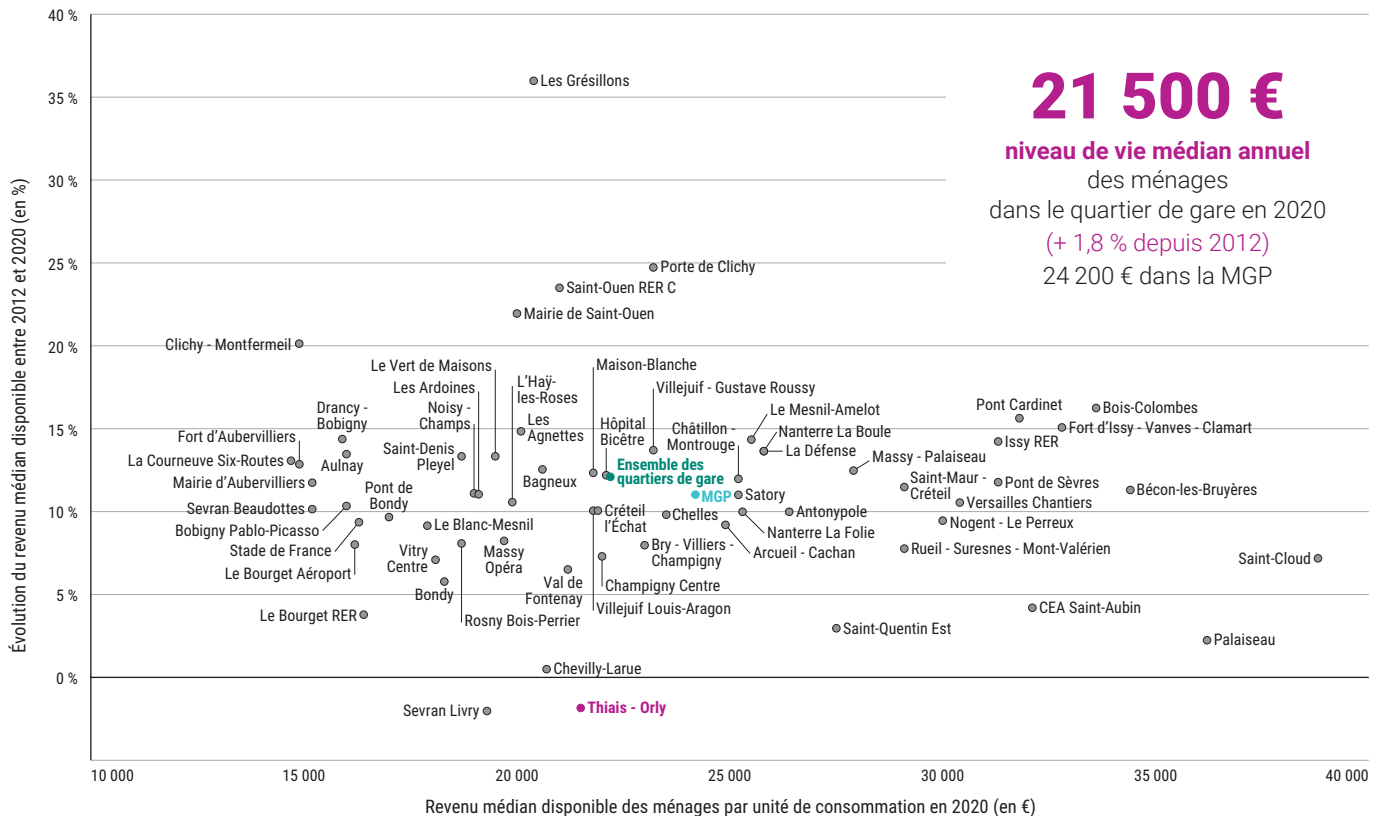


Le niveau de vie médian des ménages du quartier de gare de Thiais-Orly s'élève à 21 500 euros par an, alors qu'il atteint 24 200 euros dans la métropole du Grand Paris. Depuis 2012, il a diminué de 2 %, alors qu'il a augmenté dans presque tous les autres quartiers de gare du Grand Paris Express.

Le faible nombre d'habitants ne permet pas de mesurer la part de la population résidant dans des secteurs mixtes et ségrégués, de même que son évolution entre 2010 et 2019.

➔ LE NIVEAU DE VIE MÉDIAN DES MÉNAGES EST MOINS ÉLEVÉ QUE DANS L'ENSEMBLE DE LA MÉTROPOLÉ

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

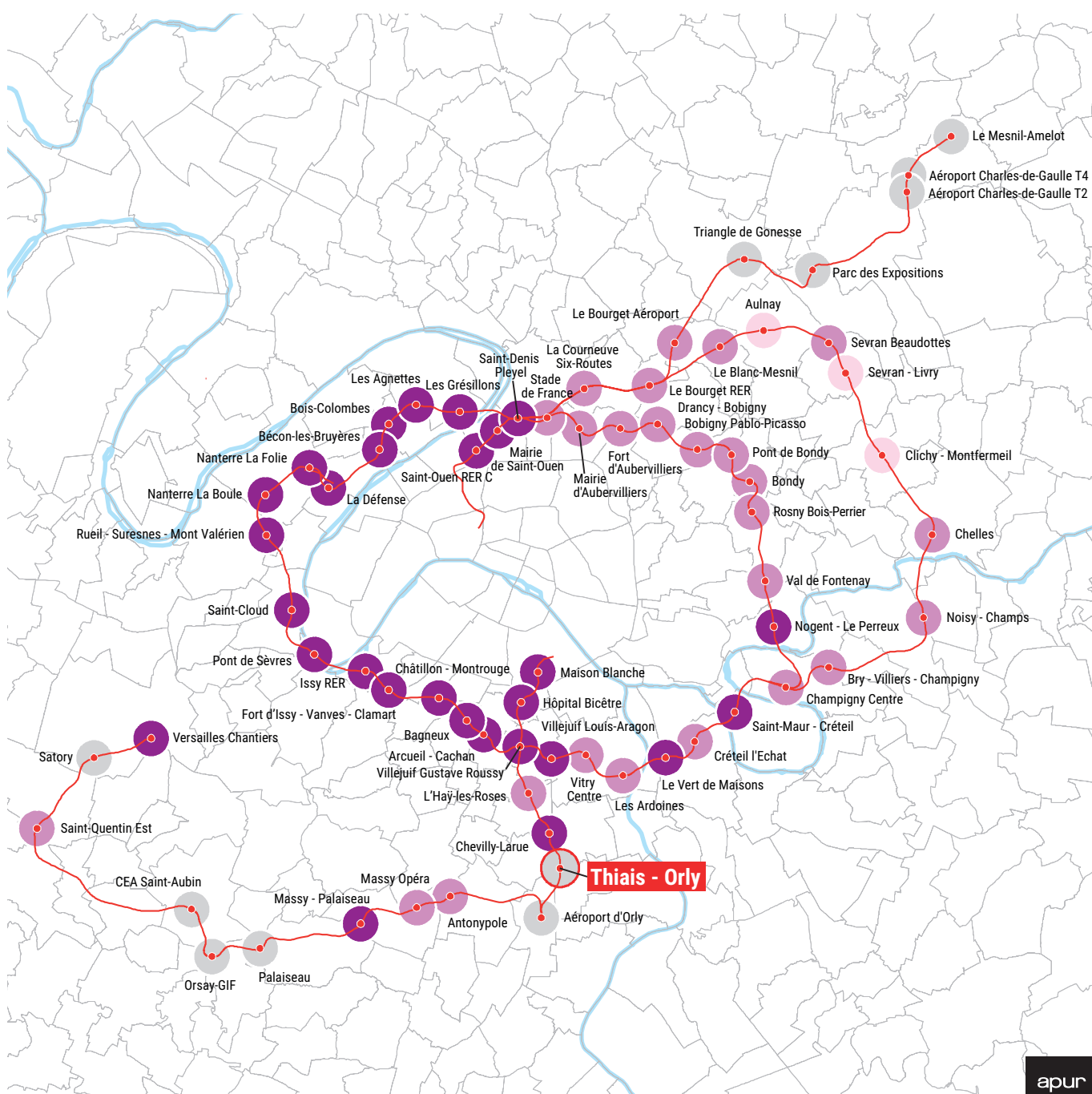
Diversité de l'offre de logements et prix

➔ 1 CITÉ-JARDIN ET 3 STRUCTURES D'HÉBERGEMENT

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



11 %

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

3

structures d'hébergement
dans le quartier de gare
regroupant 478 places

Parmi les 360 logements recensés dans le quartier de gare, 22 % sont des logements individuels et sont situés dans la cité-jardin Le nouveau logis. Les ménages occupant ces logements sont propriétaires de leur logement.

40 logements, soit 11 % des logements dans le rayon de 800 m autour de la future gare sont des logements sociaux. Cette part s'élève à 29 % dans les communes d'Orly, Rungis et Thiais dans leur ensemble et à 30 % à l'échelle du territoire Grand-Orly Seine Bièvre.

Au-delà de ces 40 logements sociaux, le quartier de gare se distingue également par la présence de **3 structures d'hé-**

bergement (un centre d'hébergement d'urgence, un centre provisoire d'hébergement et une résidence sociale) offrant **478 places d'hébergement.**

Le faible nombre de logements ne permet pas de mesurer les évolutions entre 2010 et 2020.

À la suite de la mise en service de la ligne 14 en 2024, **4 opérations d'aménagement situées dans le quartier de gare vont profondément faire évoluer le quartier, 2 d'entre elles entraîneront la livraison de 5475 logements :** la ZAC Thiais-Orly (2 211 logements) et le projet Parcs en Scène – Faubourg Métropolitain (3 264 logements).

	Quartier de gare	Orly / Rungis / Thiais	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	MGP
Nombre de logements en 2020	360	26 730	329 120	3 671 270
Évolution entre 2010 et 2020 (en %)	ND	+11,4	+11,6	+6,6
Nombre de résidences principales en 2020	330	25 160	303 000	3 214 260
Part de logements individuels en 2020 (en %)	22,3	21,8	22,0	12,0
Évolution entre 2010 et 2020 (en différence de points de %)	ND	-4,3	-3,2	-0,9
Part de la surface des tissus pavillonnaires dans l'ensemble des parcelles (en %)	2%	14%	25%	22%
Part des petits logements (T1 + T2) en 2020 (en %)	61,3	27,2	32,5	42,8
Évolution entre 2010 et 2020 (en différence de points de %)	ND	+2	+2,7	-0,3
Part de propriétaires en 2020 (en %)	22,2	46,9	40,8	39,2
Évolution entre 2010 et 2020 (en différence de points de %)	ND	+1,3	-2,3	-0,3
Part du parc locatif privé en 2020 (en %)	63,2	23,0	29,0	36,9
Évolution entre 2010 et 2020 (en différence de points de %)	ND	+0,5	+2,7	+0,1
Nombre de logements gérés par les bailleurs sociaux (RPLS)*	40	7 669	99 030	848 866
Évolution entre 2010 et 2022 (en %)	ND	+9,3	+20,1	+21,7
Nombre de structures d'hébergement (ex : pensions de famille)	3	8	116	1 120
Nombre de places d'hébergement (=capacité installée totale)	478	529	11 695	87 065
Prix moyen des appartements en 2022 (en €/m²)	ND	4 094	4 233	7 846
Évolution entre 2010 et 2022 (en %)	ND	+26	+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 COMPTE TRÈS PEU D'ÉQUIPEMENTS, EN LIEN AVEC LE FAIBLE NOMBRE D'HABITANTS

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

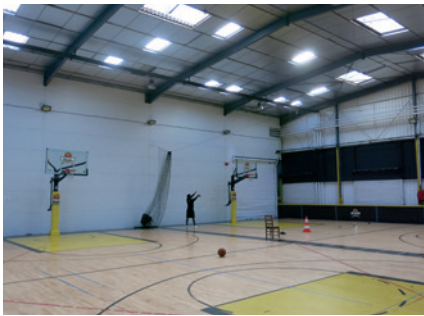
* Dataviz de l'Atlas des lieux culturels du Grand Paris : www.apur.org/fr/nos-travaux/atlas-lieux-culturels-grand-paris





© Apur

L'école maternelle Baudelaire de la cité-jardin Le Nouveau Logis



© Apur

Terrain de basket dans le Stadium Thiais-Orly, équipement sportif privé

Le quartier de gare de Thiais-Orly est majoritairement consacré à l'activité économique, avec l'emprise aéroportuaire d'Orly et les installations d'Air France au sud, la plateforme logistique de Rungis à l'ouest et des entrepôts commerciaux à l'est à Thiais.

Il compte très peu d'équipements: l'école maternelle Baudelaire, insérée dans la cité-jardin du Nouveau logis et un petit terrain sportif attenant, en raison du faible nombre d'habitants. Son taux d'équipements (27 pour 10000 habitants) est paradoxalement proche de celui de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre (25) et de la Métropole (34). **Deux équipements sportifs privés** installés dans d'anciens entrepôts (le Stadium Thiais-Orly et Versusfoot) proposent plus de 20 terrains de foot à 5, ainsi que des terrains de basket et désormais de padel. On y trouve également une salle d'escalade, une salle de fitness et un bowling.

Le quartier de gare de Thiais-Orly est ciblé pour devenir une nouvelle

centralité métropolitaine. **44 000 m² d'équipements sont programmés dans le projet Parcs en Scène – Faubourg Métropolitain**, dont des équipements scolaires, un centre médical, une crèche, des résidences étudiantes et pour personnes âgées, ainsi qu'une « Scène digitale » de 30 000 m² dont l'ouverture est prévue en 2027, qui comprendra notamment un stade de 2 500 places consacré au e-sport.

L'offre commerciale existante aujourd'hui est concentrée dans des grandes surfaces à Thiais situées au croisement de l'A86 et de la D7. Le centre commercial Belle Épine, ses 2000 commerces et son cinéma, se trouvent en outre juste de l'autre côté de l'A86. L'attractivité commerciale du quartier sera renforcée après la mise en service de la ligne 14 par les **plus de 32 000 m² de commerces programmés** dans la ZAC du Thiais-Orly (20 200 m²), le projet Parcs en Scène – Faubourg Métropolitain (9 047 m²), et l'opération Cœur d'Orly (3 000 m²).

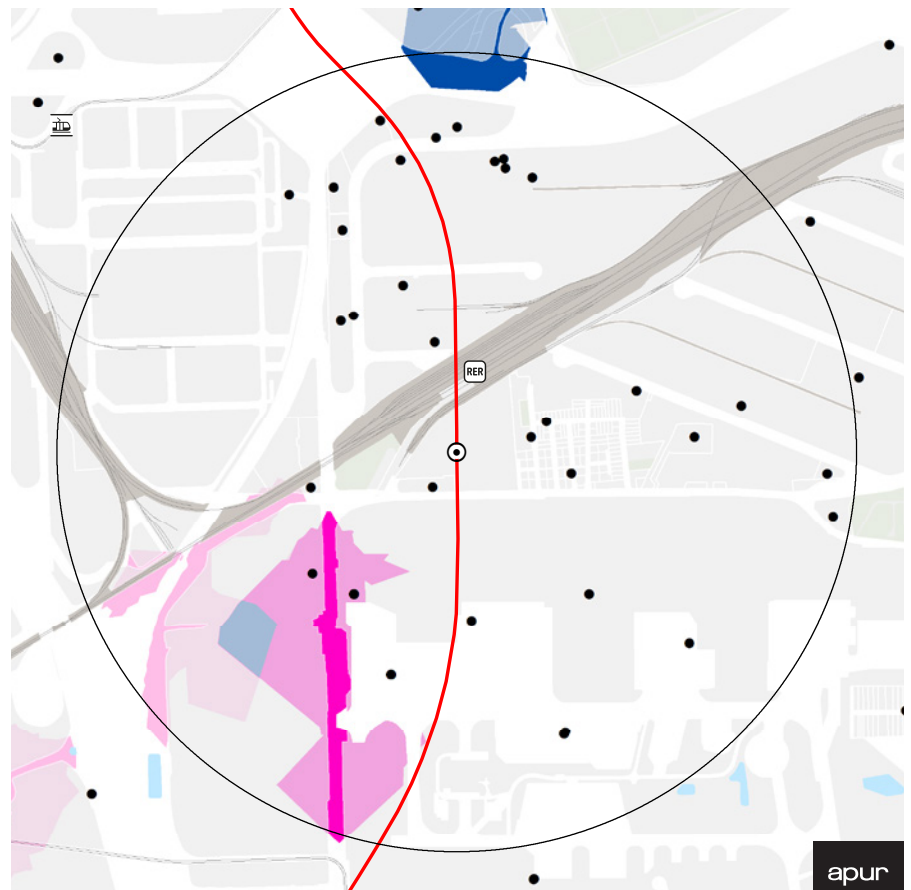
→ **UNE OFFRE COMMERCIALE CONCENTRÉE DANS DES GRANDES SURFACES AU NORD, 32 000 M² DE NOUVEAUX COMMERCES PROGRAMMÉS**

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



apur

Accessibilité et mobilités



© Apur, décembre 2023

Gare actuelle de Pont de Rungis Aéroport d'Orly (RER C)

→ DES GAINS D'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS ÉLEVÉS POUR LES HABITANTS DU QUARTIER MALGRÉ LA DESSERTE EXISTANTE PAR LE RER C

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

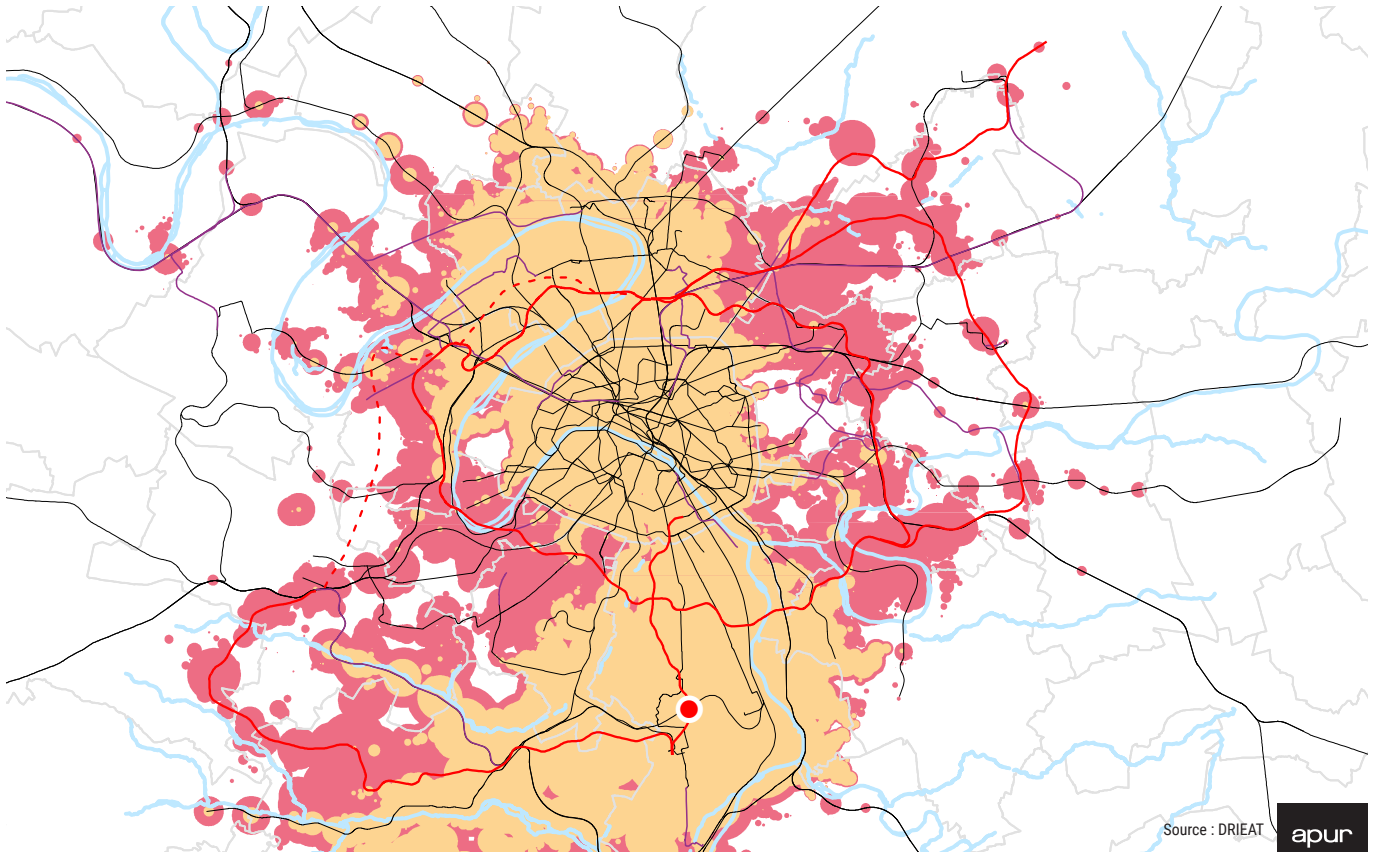
- Aire pour l'horizon actuel (2023)
- Aire pour l'horizon 2030
- Grand Paris Express
- Réseau de transport en commun existant (Transilien, RER, Métro, Tramway, Tram-train)
- Gare de départ
- Autres projets de transports en commun (Transilien, RER, Métro, Tramway, Tram-train)

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

+ 79 %
aire accessible
entre 2023 et 2030

+ 92 %
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 **apur**

En interconnexion avec la ligne C du RER, le quartier de gare va améliorer son accessibilité par le réseau de transports en commun, en particulier vers le Val-de-Marne et l'Essonne, avec **92 % en plus d'emplois accessibles depuis la future gare de Thiais - Orly par un trajet de 45 minutes en transport en commun**. À terme, ce gain d'accessibilité sera renforcé par l'arrivée d'une future gare TGV - Pont de Rungis en interconnexion avec la gare routière existante.

Les effets du GPE dépassent les périmètres des gares, **les trajets de rabattement à vélo et en bus élargissent à 2 voire 3 kilomètres l'aire d'attractivité de la gare de Thiais - Orly**. Mais aux abords immédiats de la gare,

les aménagements cyclables existants sont insuffisants et peu sécurisés. Les axes qui desservent les grandes zones d'activités économiques et de logistique du secteur sont aménagés dans une logique de circulation routière. Ces zones d'activités, de même que les grandes infrastructures, constituent d'importantes coupures urbaines.

La gare se trouve néanmoins à proximité d'itinéraires structurants : la RD7, ciblée par la mise en place de la ligne 3 du Plan Vélo Métropolitain, à laquelle s'ajoutent des axes visés par le schéma directeur des itinéraires cyclables du Val-de-Marne et de l'EPT GOSB, pour une liaison entre le nord et le sud du faisceau ferroviaire, en passant par la gare.

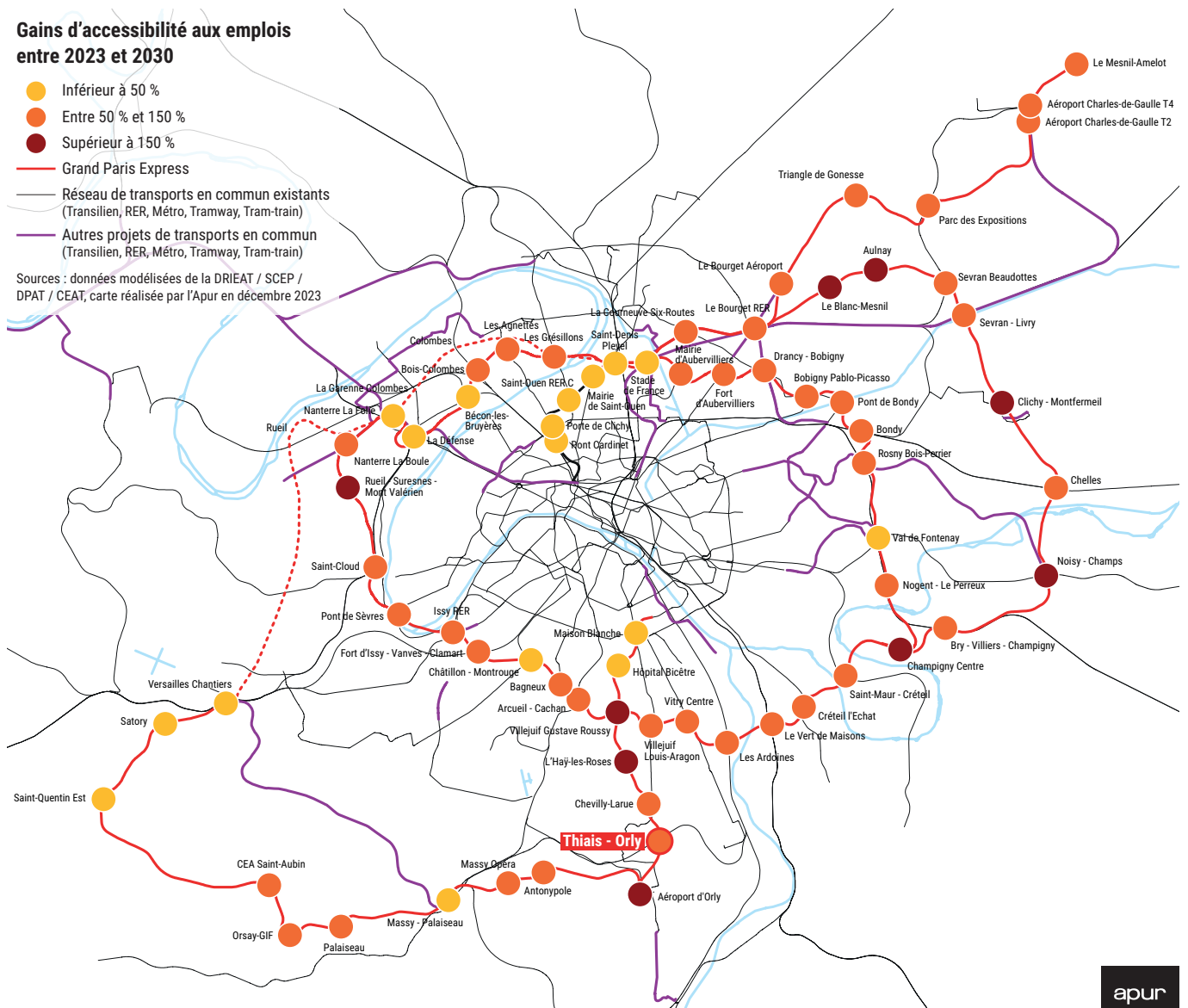
Les projets d'aménagement viendront améliorer l'accessibilité cyclable et piétonne à la gare. À l'échelle du territoire et du quartier de gare, les créations ou requalifications d'espaces publics participent à réduire les coupures urbaines, à améliorer les liens vers la Seine et à passer d'une logique de circulation routière à une logique urbaine. À l'échelle du futur pôle gare, la création d'une passerelle piétons/vélos au-dessus du faisceau ferré permettra de relier le parvis et le nord du faisceau. Un nouveau mail sera également réservé aux modes doux, accueillant une piste cyclable et des stationnements vélos au niveau de l'accès principal de la gare, ainsi que de larges trottoirs au pied de futurs commerces.

Gains d'accessibilité aux emplois entre 2023 et 2030

- Inférieur à 50 %
- Entre 50 % et 150 %
- Supérieur à 150 %

- Grand Paris Express
- Réseau de transports en commun existants (Transilien, RER, Métro, Tramway, Tram-train)
- Autres projets de transports en commun (Transilien, RER, Métro, Tramway, Tram-train)

Sources : données modélisées de la DRIEAT / SCEP / DPAT / CEAT, carte réalisée par l'Apur en décembre 2023



L'accessibilité à vélo et piétonne

→ UN RÉSEAU CYCLABLE INSUFFISANT ET PEU SÉCURISÉ AUX ABORDS DE LA GARE MAIS 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

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

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

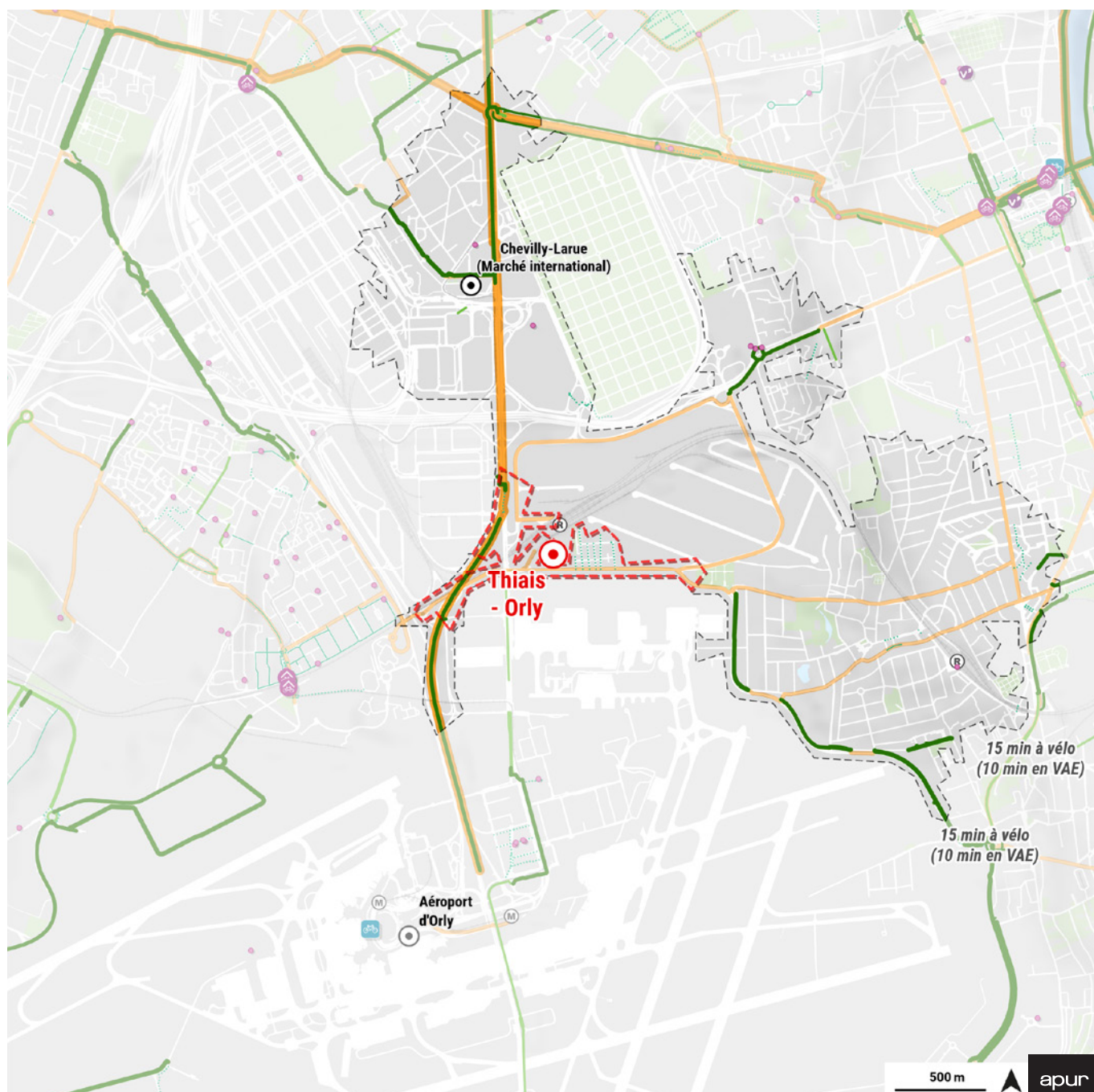
Sources : Apur, OpenStreetMap, GéoVélo, Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, Métropole du Grand Paris, Grand Orly Seine Bièvre, CD 94 - 2022

28,3 km

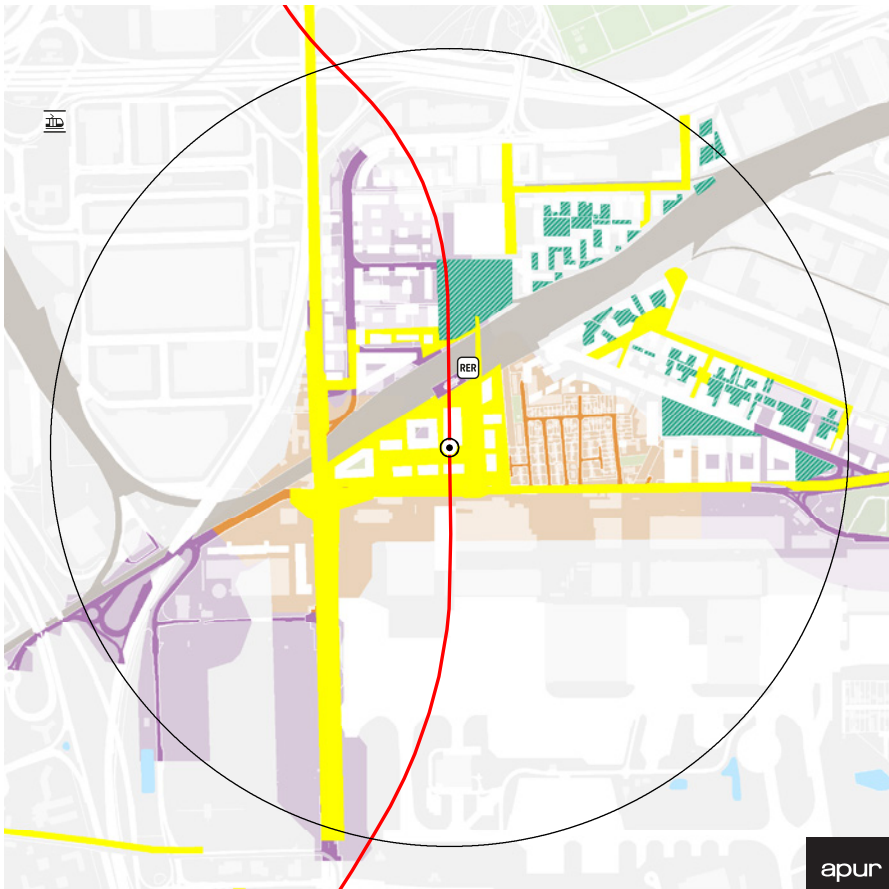
d'aménagements cyclables existants à moins de 3 km de la gare (dont 94 % d'aménagements sécurisés)

36,1 km

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



→ UNE ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE QUI SERA AMÉLIORÉE GRÂCE À LA CRÉATION DE 11 NOUVELLES RUES DANS LES PROJETS URBAINS AUTOUR DE LA GARE ET À UNE NOUVELLE PASSERELLE AU-DESSUS DES VOIES FERRÉES



- 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

11

nouvelles voies créées dans le quartier de gare

+ 27 240 m²

de trottoirs dans le pôle gare (soit x 4)

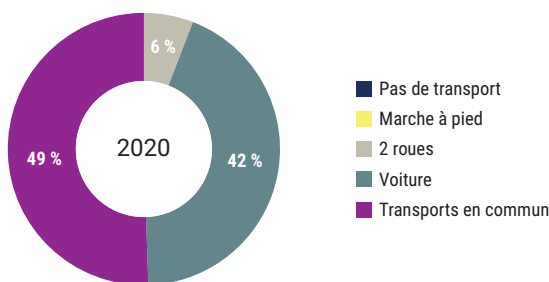
315

places de stationnement vélos à l'étude dans le pôle gare dont **100** places en consignes et **215** places en accès libre

Source : Île-de-France Mobilités

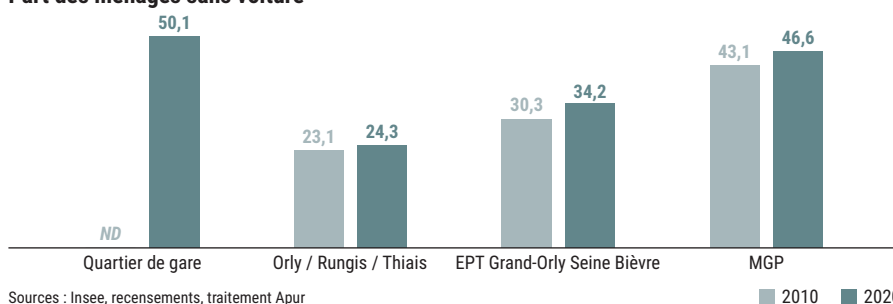
→ UN MÉNAGE SUR DEUX NE POSSÈDE PAS DE VOITURE

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



Source : Insee recensements, traitement Apur

Part des ménages sans voiture



Sources : Insee, recensements, traitement Apur

Environnement

→ UNE VÉGÉTATION PEU PRÉSENTE AUJOURD'HUI MAIS LE QUARTIER PARCS EN SCÈNE QUI EST CONÇU COMME UN QUARTIER-JARDIN

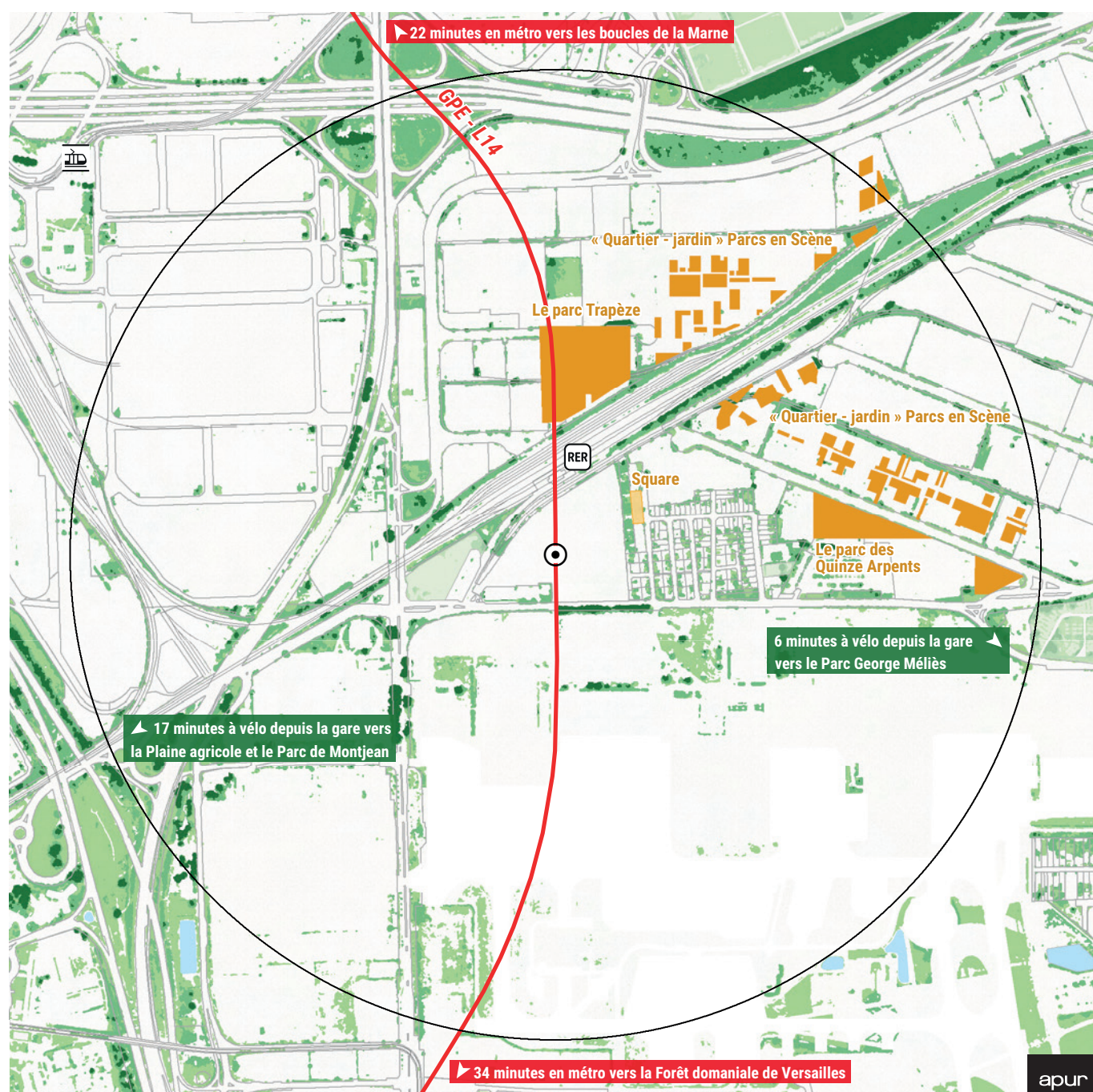
Hauteurs de végétation

- 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



14 %

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, 991 m², hors cimetière)

+ 3 ha

parcs et jardins en projet (« Quartier-jardin », Parcs en Scène, Parc Trapèze et Parc des Quinze Arpents)

La part du couvert végétal représente aujourd'hui 14 % de la surface du quartier de gare et sur les 15,3 km de voies du quartier de gare, 9 % sont plantées d'arbres. Les jardins privés de la Cité-jardin, les jardins familiaux situés à la limite entre la Cité-jardin et le chantier de la future gare, ainsi que les délaissés des axes de circulation permettent dans le quartier une présence de la nature.

La majorité des parcelles du quartier de gare compte toutefois un taux de végétation inférieur à 30 % : il s'agit des emprises de chantier, de l'aéroport d'Orly et des parcelles dédiées aux activités économiques, dont les surfaces non bâties sont essentiellement consacrées au stationnement et à la circulation.

Dans le cadre des projets urbains et de l'aménagement du pôle gare, certains espaces publics initialement minéraux font l'objet d'aménagements paysagers visant à renaturer les sols et à

planter des alignements d'arbres pour créer des continuités végétales entre le parvis de la gare, la Cité-jardin et le corridor vert des voies ferrées. Le projet urbain **Parcs en Scène, conçu comme un « quartier – jardin »**, compte près de 8 hectares d'espaces extérieurs incluant notamment des parcs, des jardins ou des potagers associatifs, qui permettront de faire passer la part d'espaces au sol végétalisés et perméables de 7 à 40 %.

Plusieurs grands espaces verts à proximité du quartier de gare sont toutefois accessibles à vélo, comme le Parc George Méliès (à 6 minutes à vélo depuis la gare de Thiais – Orly), la Plaine agricole et le Parc de Montjean (à 17 minutes). Avec l'arrivée du Grand Paris Express, d'autres espaces naturels d'échelle métropolitaine deviendront accessibles par un trajet en 30 minutes environ en métro, comme les boucles de la Marne à Saint-Maur-des-Fossés ou la Forêt domaniale de Versailles.

© Apur, février 2024



Square public de la Cité-jardin

© Apur, février 2024



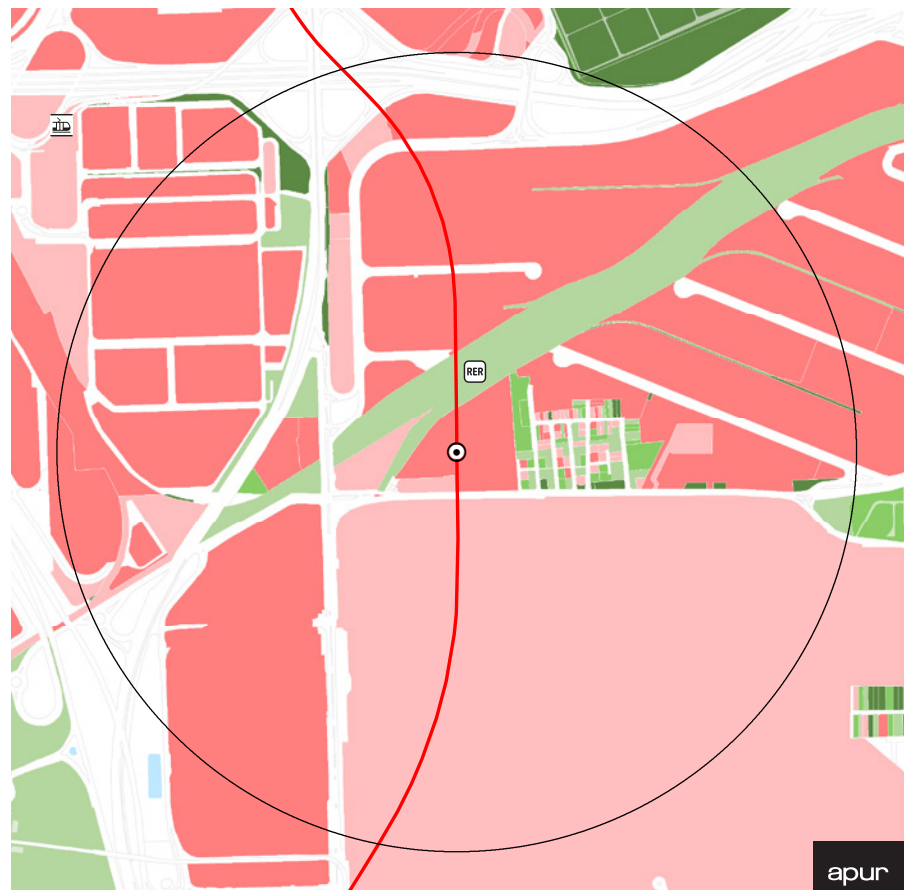
Jardins familiaux situés à la limite entre la Cité-jardin et le chantier de la gare

→ DANS L'ATTENTE DES PROJETS, UN DÉFICIT DE VÉGÉTATION SUR L'ENSEMBLE DU QUARTIER DE GARE

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

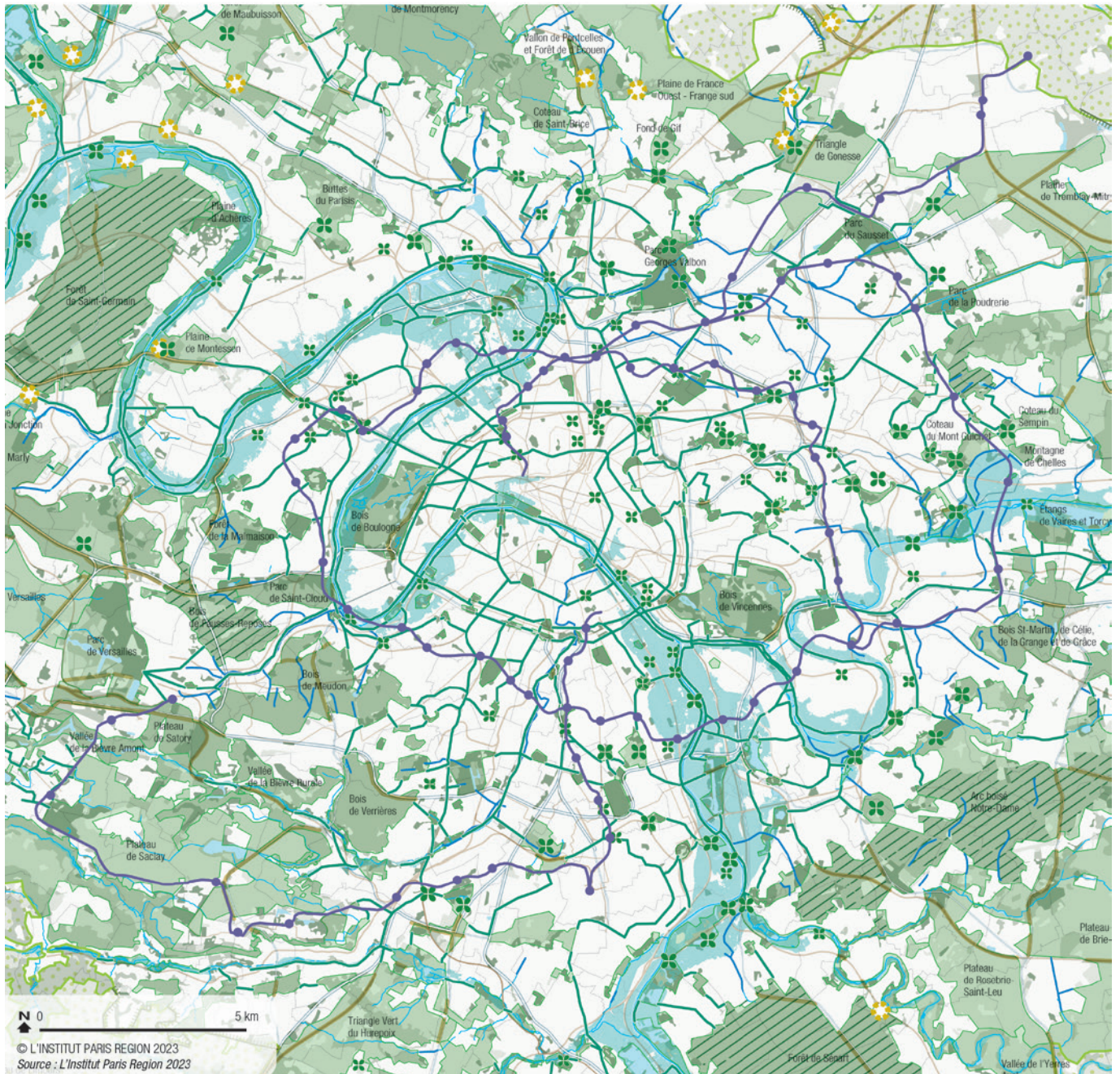
-  Zone pouvant présenter un risque d'inondation

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

33,6 %

part des ménages du quartier de gare chauffés au chauffage urbain en 2020





Le quartier de gare de Thiais-Orly dépend du CAUE du Val-de-Marne

Le quartier de la future gare Thiais-Orly est à la croisée de deux réseaux de chaleur d'envergure, le réseau d'aéroports de Paris (23 km de canalisations et 66 GWh de chaleur distribuée) et le réseau du MIN de Rungis (29 km de réseau et 200 GWh de chaleur distribuée). Le premier est géré directement par Aéroports de Paris. Le second par la SEMMARIS. Le réseau du MIN de Rungis a fait l'objet de travaux de mo-

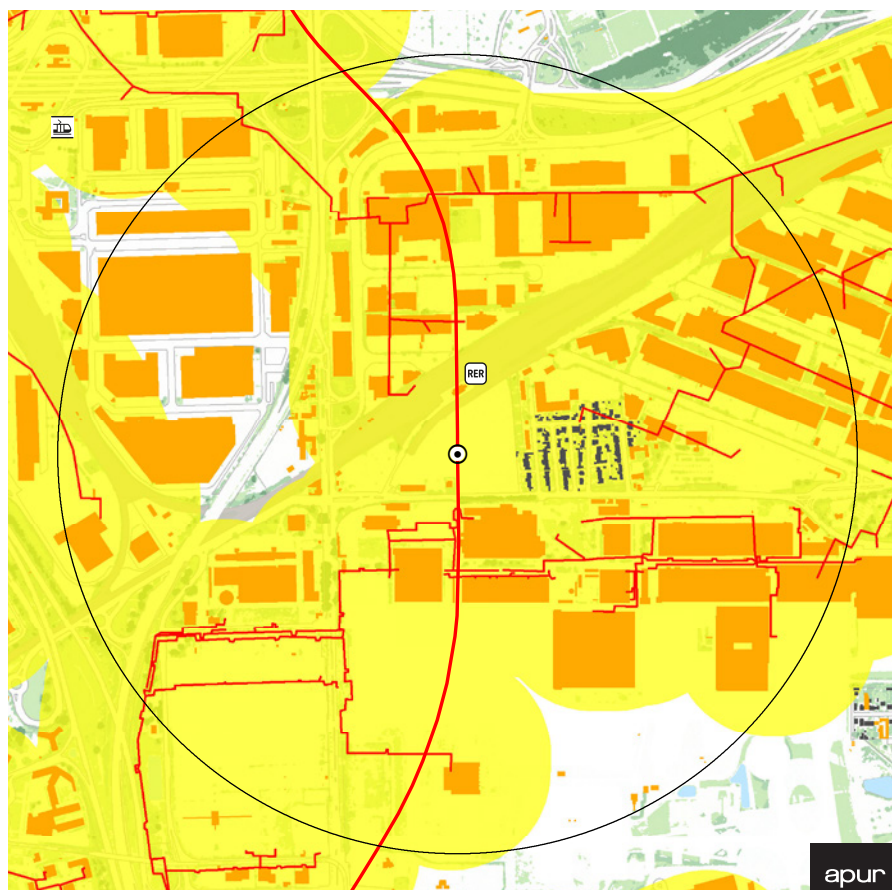
dernisation avec notamment l'abandon du fioul pour une production dorénavant assurée à 99 % par la valorisation des déchets du MIN. Celui de l'aéroport d'Orly est alimenté à plus de 60 % par la géothermie profonde depuis la mise en service de la centrale géothermique au Dogger en 2010. La ZAC intercommunale Thiais-Orly devrait bénéficier de la proximité de ces deux réseaux de chaleur pour son alimentation en énergie.

→ 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



apur

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.

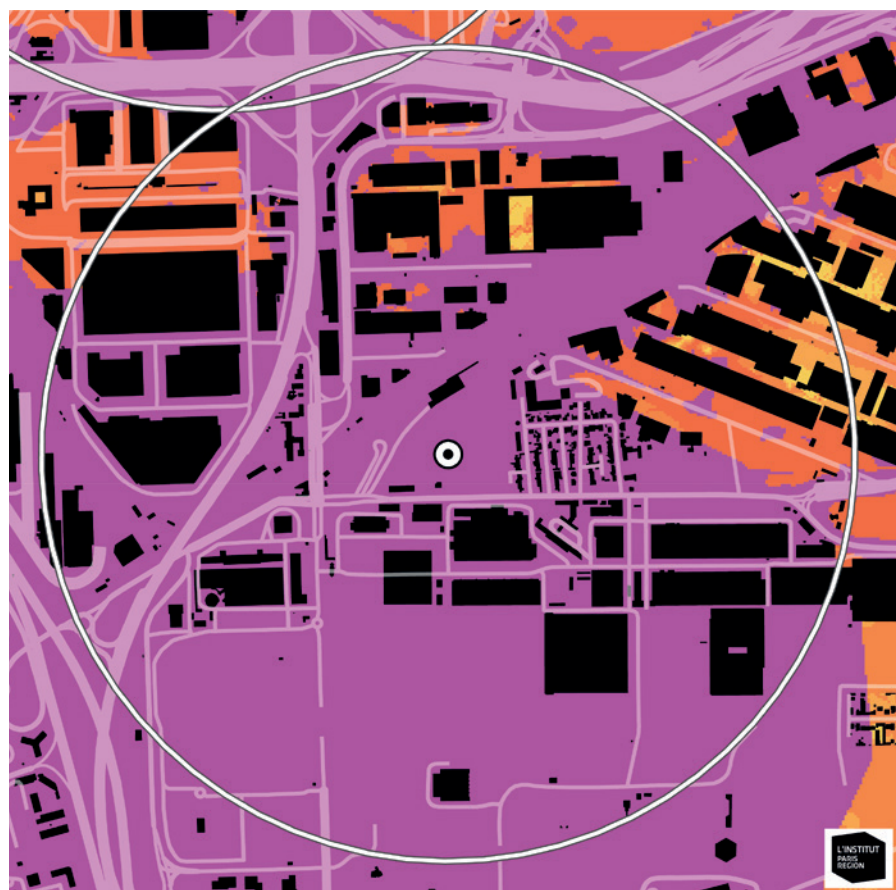
Le quartier de gare de Thiais – Orly est presque entièrement exposé au bruit des transports au seuil le plus élevé. La présence de l'aéroport et de voies majeures à grande circulation génère ce niveau d'exposition aux nuisances sonores : les voies ferrées du RER C traversent le quartier de gare du nord-est au sud-ouest, l'A86 passe au nord et la RD7 du nord au sud avant sa connexion avec l'A104. Ces nuisances sonores sont un peu moins marquées dans les voies de desserte interne des entrepôts logistiques du Sénia.

Le quartier de gare est marqué par un indice multi-polluant de la classe maximale sur les deux tiers de sa surface (58 % 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 des entrepôts logistiques du Sénia 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 presque entièrement concerné par au moins 1 enjeu de renaturation. Les 3 enjeux de renaturation se juxtaposent sur les surfaces d'activités logistiques du nord de

la plateforme aéroportuaire et au sud de l'A86. Cela se traduit par une surface de plus de 68 % du quartier qui est concernée par les trois enjeux à la fois, où l'intérêt à renaturer est le plus fort. Les mailles situées le long de la RD7 et des voies du RER C présentent également un potentiel de renaturation important tandis que le quartier pavillonnaire existant à l'est du quartier de gare, déjà en partie végétalisé, n'est pas concerné par un enjeu de renaturation.

L'Institut Paris Region



→ **UNE EXPOSITION AU BRUIT ÉLEVÉE DANS TOUT LE QUARTIER, DUE À LA PRÉSENCE DE L'AÉROPORT, DES VOIES FERRÉES ET DES GRANDS AXES DE CIRCULATION**

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

- De 0 à 3
- De 3 à 4
- De 4 à 6
- De 6 à 11
- Plus de 11

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 DÉGRADÉE SUR LES 2/3 DU QUARTIER DE GARE**

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

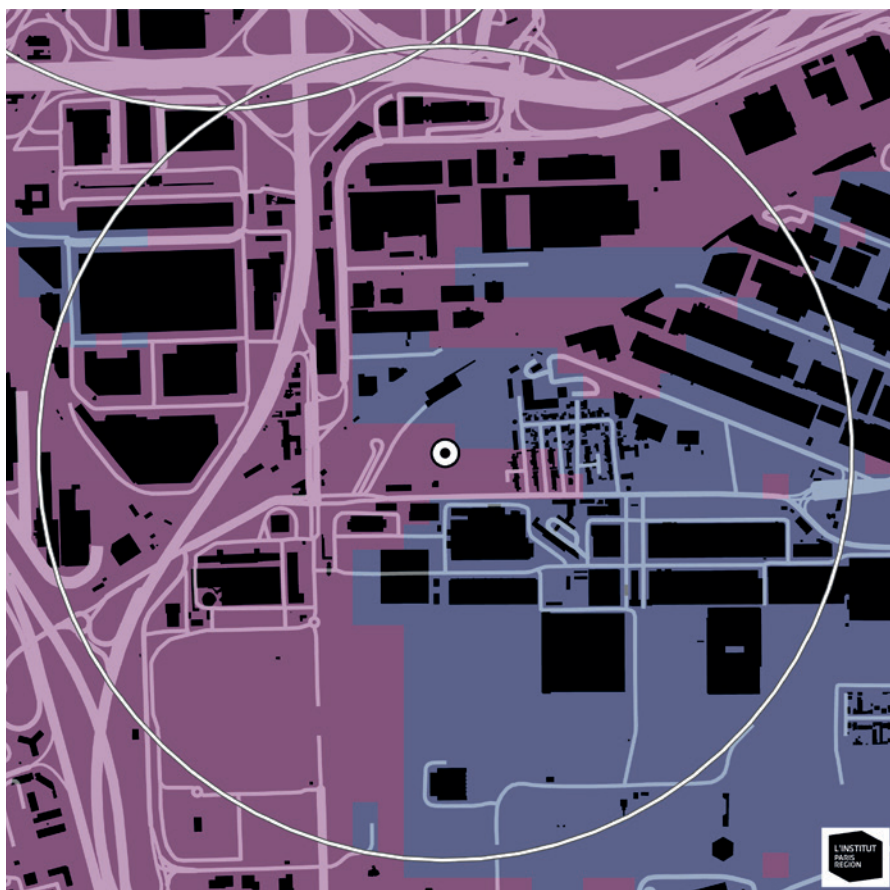
Sources : Institut Paris Region 2023, Bruitparif 2017

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 PM_{2,5} 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 PM_{2,5} celles inférieures à 2,5 µm.



→ **UN INTÉRÊT À RENATURER AU REGARD DES TROIS ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

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.

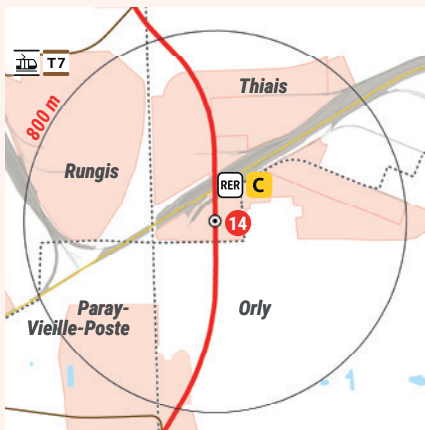


Thiais - Orly

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

En interconnexion avec **RE R C**

→ UNE DYNAMIQUE DE PROJETS URBAINS D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE



Le quartier de gare de Thiais – Orly qui correspond à une partie des emprises du MIN de Rungis à l'ouest et de l'aéroport d'Orly au sud, est identifié pour devenir aussi un nouveau pôle métropolitain qui bénéficiera de l'arrivée de la ligne 14 en 2024.

59 %

de la surface du quartier de gare en projet
soit 118 ha
(dont 64 ha strictement dans le quartier de gare)

→ UN QUARTIER AVEC PEU D'HABITANTS ET 3 CENTRES D'HÉBERGEMENT, QUI VOIT SON ACCESSIBILITÉ LARGEMENT AMÉLIORÉE



Un quartier peu peuplé, 360 logements et 3 centres représentant 478 places d'hébergement. Le profil des habitants est aujourd'hui modeste et le taux de chômage est élevé. Avec la mise en œuvre des projets ce sont près de 5 500 logements qui seront créés dans le quartier.

730

habitants

dans le quartier de gare
en 2020

11 %

logements sociaux

dans le quartier de gare
et 3 centres d'hébergements
de 478 places

+ 92 %

emplois accessibles entre 2023 et 2030

par un trajet de 45 minutes
en transports en commun
depuis la future gare

10 660

emplois salariés

dans le quartier de gare

65 %

des emplois dans le secteur
des transports et de l'entreposage

→ 3 PROJETS URBAINS



Dans les 3 projets qui se trouvent dans le quartier de gare, 689 477 m² programmés sont en chantier ou restent à construire, soit 93 % des surfaces de plancher totales programmées.



689 477 m²

de surface de plancher totale restant à bâtir / en chantier
sur 738 477 m²

4 844

logements programmés restant à bâtir / en chantier

→ UNE PASSERELLE CRÉÉE AU-DESSUS DES VOIES FERRÉES ET UN NOUVEAU CŒUR PIÉTON AUTOUR DE LA GARE DU GPE



Parmi les évolutions majeures du pôle gare, un cœur piéton est créé autour de la gare et une passerelle franchira les voies ferrées du RER C. Les nouveaux espaces publics piétons (+ 27 240 m² de trottoirs) sont dimensionnés pour accueillir les 3 798 voyageurs à l'heure de pointe du matin, dont 3 008 entrants et sortants sur l'espace public et 790 correspondants.



© Valode & Pistre

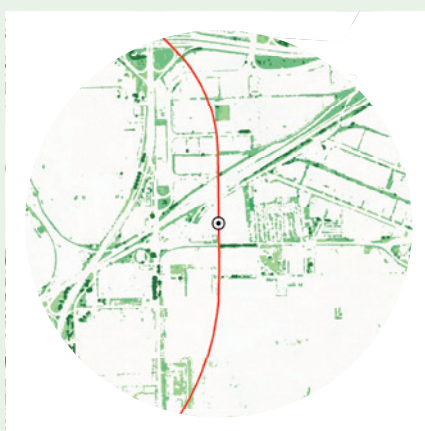
+ 27 240 m²

de trottoirs dans le pôle gare

- 550 m²

de chaussée de circulation voitures dans le pôle gare

→ DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS D'ESPACES PUBLICS ET LA CRÉATION D'UN « QUARTIER – JARDIN »



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 de parcs, de jardins et d'aménagements paysagers.

14 %

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

+ 3 ha

espaces verts en projet

(« Quartier-jardin », Parcs en Scène, Parc Trapèze et Parc des Quinze Arpents)

+ 78

places de stationnement vélo
dans le pôle gare

28,3 km

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

36,1 km

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

Quartier de gare de Thiais - Orly

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.

Pour le **quartier de gare de Thiais-Orly**, la mise en service de la ligne 14 du Grand Paris Express en juin 2024 favorise la dynamique de projets urbains. 345 777 m² de logements, 195 604 m² de bureaux, 59 987 m² d'équipements, 28 551 m² de commerces et 28 655 m² d'espaces verts publics sont programmés dans 3 opérations d'aménagement qui couvrent 118 hectares, soit 59 % de la surface du quartier de gare : Cœur d'Orly, Parcs en Scène – Faubourg Métropolitain et la ZAC Thiais-Orly qui inclut le projet codéveloppé avec la SGP immobilier. Les employés et ouvriers sont largement majoritaires dans ce quartier très peu peuplé aujourd'hui, marqué également par la présence de 3 centres d'hébergement. La population est amenée à croître fortement et à se diversifier au cours des prochaines années avec la livraison prévue de 4 844 logements.

Le taux d'emplois salariés est très élevé (43 emplois par actif résidant) grâce la présence de la plateforme logistique de Rungis, à l'aéroport d'Orly et les installations d'Air France, ainsi qu'aux nombreux entrepôts commerciaux.

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 :

