Plan Local d'Urbanisme intercommunal

Rapport de présentation

1ère partie - Diagnostic

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Territoire du 11 décembre 2024 approuvant le projet de PLUi



PLUi

GRAND PARIS SEINE OUEST

BOULOGNE-BILLANCOURT CHAVILLE ISSY-LES-MOULINEAUX MARNES-LA-COQUETTE MEUDON SÈVRES VANVES VILLE-D'AVRAY

SOMMAIRE

1. Développement historique 3

1. Développement historique de GPSO : Un développement urbain marqué par une situation géographique entre Paris et Versailles 4

1.1. Jusqu'au XVIIe siècle : un territoire rural et agricole, alimentant Paris 4

1.2. Les voies structurantes entre Paris et Versailles 5

1.3. Développement historique des communes de GPSO 13

2. Analyse urbaine 65

2. Structuration et formes urbaines territoriales 66

2.1. Organisation générale du territoire et typologies de communes 66

2.2. Monographies communales 87

3. Démographie et habitat 209

3. La démographie et l'habitat sur le territoire de GPSO 210

3.1. GPSO au sein de la Métropole du Grand Paris 210

3.2. Démographie 218

3.3. Evolutions récentes 252

3.4. Constats et enjeux 256

4. Le mode de développement économique 259

4. L'économie sur le territoire de GPSO 260

4.1. Grandes données comparatives avec la métropole du Grand Paris 260

4.2. L'emploi 263

4.3. La démographie des entreprises et leurs caractéristiques 282

4.4. L'offre d'accueil économique 288

4.5. Le commerce 298

4.6. Evolutions récentes 315

4.7. Constats et enjeux 325

5. Mobilité 327

5. La mobilité sur le territoire de GPSO 328

5.1. Documents de cadrage 328

5.2. Contexte du territoire 350

5.3. Pratiques de mobilité 354

5.4. Accessibilité multimodale 381

5.5. Voirie et circulation 434

5.6. Conditions de déplacements des modes actifs 449

5.7. Offre et demande de stationnement 457

5.8. Solutions de mobilité innovantes 463

5.9. Evolutions récentes 471

5.10. Synthèse et enjeux 474

6. Les équipements et services 477

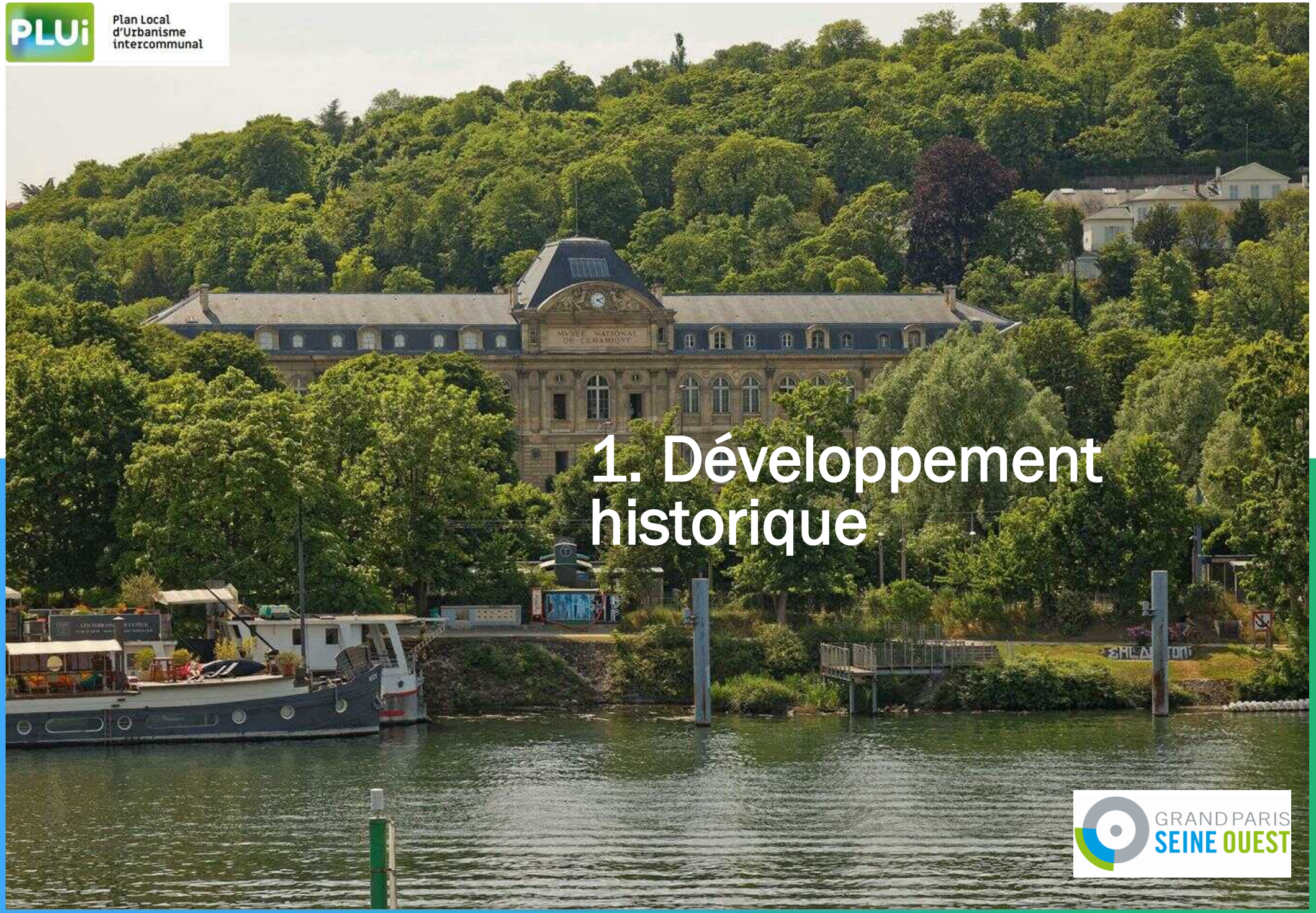
6. Équipements et services 478

6.1. Les équipements et services, un générateur de rayonnement, de lien social et d'équilibre 478

6.3 Évolutions récentes 522

6.2. Constat et enjeux : équipements et services 526

PLUi
Plan Local d'Urbanisme intercommunal



1. Développement historique

GRAND PARIS SEINE OUEST

1. Développement historique de GPSO : Un développement urbain marqué par une situation géographique entre Paris et Versailles

Les temps forts du développement du territoire de GPSO sont hérités de deux facteurs : un premier, géographique, et un deuxième, infrastructurel. En effet, la situation entre Paris et Versailles, et en bord de Seine, ainsi que les infrastructures de transports ont joué un rôle déterminant dans la croissance urbaine et économique du territoire.

1.1. Jusqu'au XVIIe siècle : un territoire rural et agricole, alimentant Paris

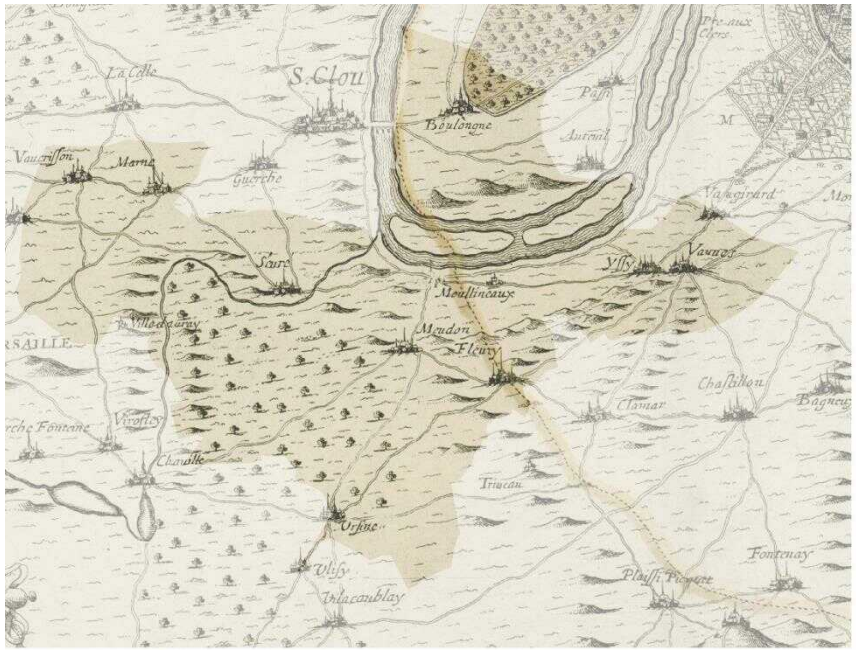
Le développement du territoire intercommunal est étroitement lié à sa géographie et à sa topographie fortement marquée qui s'articule autour de trois grandes entités : les plateaux, les coteaux et les fonds de vallée.

Les premiers foyers de peuplement sur le territoire de GPSO remonteraient au Néolithique, comme en attestent des traces relevées suite à des fouilles archéologiques sur les communes de Meudon et Vanves, dans les années 1930 à Meudon et 1990 à Vanves. Les premiers peuplements s'implantèrent dans cette plaine alluviale, pour les richesses de son sol tant d'un point de vue fertile et donc propice à l'agriculture, que pour sa composition favorable à son utilisation pour la construction des habitations. La présence importante de la forêt offre également aux premières populations du territoire du bois pour se chauffer et s'abriter.

Les villages se créent et se développent, cependant, principalement au cours des Ve et VIe siècles. Les bords de la Seine sont inondables et le fleuve non canalisé. Par conséquent, les villages s'implantent principalement en dehors des secteurs à risque d'inondation, sur les pentes basses ou sur les sommets des coteaux. Les villages sont voués à la culture céréalière et à l'élevage, dont une partie de la production devait alimenter Paris.

C'est ainsi que les communes d'Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt et Meudon s'installent et se développent dans la plaine alluviale de la Seine, mais sur des terres non inondables. Sèvres et Chaville s'implantent quant à elles respectivement à proximité de l'embouchure et le long du ru de Marivel, affluent de la rive gauche de la Seine. Les coteaux de la rive gauche de la Seine, quant à eux, s'urbanisent un peu plus tardivement à la fin du Moyen-âge, voire au XIIe siècle, pour Marnes-la-Coquette, commune la plus « jeune » du territoire de GPSO. La plupart de ces villes ou villages anciens correspondent aux centres des communes actuelles.

La carte de Jean Boisseau, datant de 1640, permet d'apprécier la localisation des différents villages et hameaux qui composent le territoire de GPSO. On identifie clairement également le bois de Boulogne (ancien bois de Rouvray) et les massifs boisés de Fausses Reposes et de Meudon, qui ne forment qu'une seule et même entité. Les coteaux sont également représentés tout comme le ru de Marivel, qui traverse Sèvres, Chaville et se situe en contrebas de Ville-d'Avray. Seul le hameau de Billancourt n'est pas représenté. En effet, en 1640, il ne constituait pas une paroisse mais correspondait à une simple ferme. On observe aussi un système viaire reliant les différents hameaux. Un seul pont permet de franchir la Seine jusqu'au milieu du XVIIe siècle au niveau de l'actuel Pont de Saint-Cloud. Il permet de relier le Louvre et Saint-Cloud, autre demeure royale, depuis la route qui longe alors la rive droite de la Seine, et traverse les paroisses de Passy puis d'Auteuil avant d'arriver à Boulogne. C'est par cette route que seront acheminés les matériaux nécessaires à la construction de Versailles depuis le Port de Saint-Cloud.



Nouvelle description du Territoire et Banlievée de la Ville Citté et Universités de Paris - Jean Boisseau – 1640

Le déménagement de la Cour de Paris à Versailles : l'amorce du développement du territoire

C'est au XVIIe siècle, avec le transfert de la Cour et du pouvoir politique à Versailles en 1684 par Louis XIV, que les communes du territoire connaissent un réel développement. Versailles, devient le siège de la Cour, tandis que Paris, demeure la capitale économique et culturelle. Les chemins reliant ses deux places royales connaissent ainsi un essor de leur fréquentation et de leur activité, et génèrent un développement linéaire des bourgs et hameaux du territoire, comme on le voit sur la carte des environs de Paris de 1702.

1.2. Les voies structurantes entre Paris et Versailles

Rive droite :

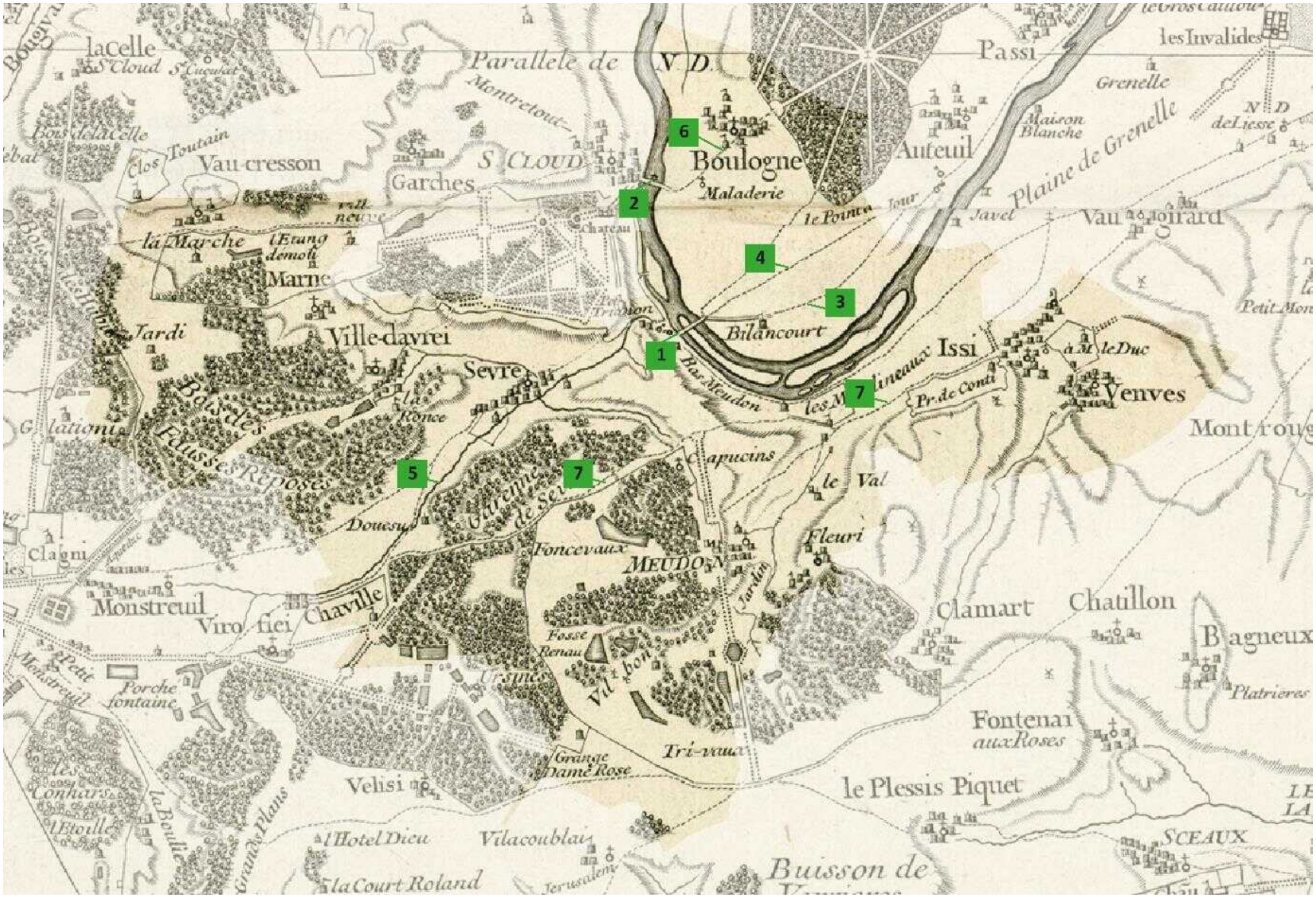
Louis XIV ordonne en 1684 la construction d'un pont en bois, entre Billancourt et Sèvres, le vieux Pont de Sèvres (1). Ce pont permet de traverser la Seine en enjambant l'île de Billancourt. Il vient en complément du Pont de Saint-Cloud (2). Le pont sera reconstruit sous le Premier Empire en pierre, et légèrement plus au nord, avant de laisser place à un vaste ouvrage métallique en 1963.

Pour accéder au Pont de Sèvres il faut emprunter le chemin de la Ferme de Billancourt (3), aujourd'hui rue du Point du Jour, mais cette route est peu carrossable et peu adaptée, étant essentiellement fréquentée par les habitants de la Ferme. Louis XIV ordonne donc qu'une nouvelle route soit tracée depuis Auteuil, c'est l'actuelle rue du Vieux Pont de Sèvres (4). Sur les cartes de l'époque on la désigne par « Grande Route de Versailles à Paris ». La nouvelle voie royale de Paris à Versailles, ouverte en 1686, traverse ainsi Boulogne-Billancourt, Sèvres et Chaville, en empruntant le fond de la vallée du ru de Marivel (5).

Au nord, le chemin non rectiligne (6), donnant accès au Pont de Saint-Cloud et au château du même nom, sera rectifié à partir des années 1750 pour offrir à la fin du siècle une belle route, la Route de la Reine.

Rive gauche :

La route des Gardes, ou Pavé des Gardes (7), traversait Issy-les Moulineaux, Meudon, Sèvres, et Chaville. Elle permettait aux convois militaires de relier la rive gauche de Paris, au château de Versailles. Traversant la forêt de Meudon, le Pavé des Gardes constituait l'itinéraire le plus court entre Paris et Versailles avec de très fortes déclivités, restant ainsi hors de portée des crues de la Seine. La famille royale, quant à elle, passait par la vallée de Marivel, pour éviter les fortes pentes. Elle correspond aujourd'hui à la route départementale 181 à Chaville et l'avenue de Verdun à Issy-les-Moulineaux.



Carte des environs de Paris 1702

1.2.1.1. La construction de domaines

Le territoire jouit d'une situation privilégiée pour les grands du royaume puisque proche des lieux du pouvoir, des forêts pour la chasse et composé de reliefs ou à proximité des berges de Seine. Ces communes sont dès lors des sites stratégiques à l'implantation de leurs châteaux et aux développements de vastes jardins. C'est ainsi que de grands domaines se développent jusqu'au XIXe siècle sur les communes, accueillant des illustres personnages.

On peut ainsi citer :

- À Meudon, les Châteaux de Bellevue (demeure de la Pompadour) et de Meudon (habité par Le Grand Dauphin, fils de Louis XIV).
- À Sèvres, les châteaux de Sèvres (future manufacture de Sèvres) et de Brimborion (qui a accueilli Louis XV et la marquise de Pompadour).
- À Chaville, les Châteaux de Chaville et de la Marche (offert au Grand Dauphin, fils de Louis XIV).
- À Marnes-la-Coquette, les Châteaux de la Marche (propriété de Marie-Antoinette) et de Villeneuve-l'Étang (acheté par Napoléon III).
- À Issy-les-Moulineaux, le Château des Princes de Conti (qui a également accueilli la reine Marguerite de France).
- À Ville-d'Avray, les Châteaux de la Ronce et de Thierry.
  À Vanves, le Château de Vanves, actuel lycée Michelet (demeure du Prince de Condé).



Carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive, 1731-1741

1.2.1.2. Le développement d'une économie en lien avec la cour de Paris et Versailles

Les blanchisseries en vallée…

Jusqu'à la fin du XVIIe siècle, le linge en provenance des châteaux de Versailles et de Saint-Cloud était confié aux communes de Boulogne-Billancourt, Chaville, Sèvres, Issy-les-Moulineaux… Historiquement située dans les couvents, cette activité prospère au sein de nombreuses communes du territoire jusqu'à la révolution industrielle. En effet, ces communes sont, d'une part, des lieux stratégiques pour les courtisans allant ou revenant de Paris. Mais elles sont également desservies par un réseau de sources (ru de Marivel notamment), dont l'abondance et la pureté sont favorables à une telle « industrie ».

Ces communes voient ainsi apparaître des quartiers organisés autour de cette activité et générant également des activités connexes : les lavandières, les repasseuses ou encore repriseuses. Ces quartiers, couvrant jusqu'aux deux tiers de certaines communes jusqu'à la fin du XIXe siècle, sont cependant marqués par des problèmes de salubrité au fil des années, issus des eaux usées, déversées directement dans les rues.

… et l'exploitation des carrières et des vignes sur les coteaux

Les coteaux ont longtemps été exploités pour leur sous-sol, grâce aux carrières, et pour la richesse de leur sol, par la culture viticole.

Les sous-sols du territoire ont fourni d'importantes quantités de matériaux de construction. Les principales exploitations concernaient les calcaires et les gypses liés à la proximité de la Seine.

Longtemps extraite des sous-sols de Meudon et Issy-les-Moulineaux, la craie permettait notamment la fabrication du « blanc de Meudon » utilisé en enduits, peintures ou comme produit d'entretien. Les galeries des exploitations de craie couvraient plusieurs hectares. Elles seront ensuite utilisées comme champignonnières et caves à vin vers le milieu du XXe siècle.

L'exploitation des autres couches du sous-sol a eu un impact urbain et paysager important. Elles ont participé à créer une identité architecturale et urbaine, par la construction des domaines, châteaux mais également pour l'habitat individuel. Peu actives aujourd'hui, ces exploitations intenses aux XIXe et XXe siècles concernent le gypse, le calcaire, le sable, les grès, les alluvions, les argiles… C'est ainsi que certaines communes sont presque entièrement soumises à des plans de prévention des risques en raison de leurs cavités souterraines.

Les coteaux accueillent également des vignes, dont la production alimente les festivités au sein des domaines et de la Cour de Versailles et Paris.

1.2.2. LA REVOLUTION FRANÇAISE, LA TRANSFORMATION DES PAROISSES EN COMMUNES

La Révolution française voit se transformer les paroisses en communes et chasse les dignitaires de l'Ancien régime de leurs domaines. Les forêts, elles aussi, deviennent domaniales.

La Révolution entraîne également des complexités administratives du fait de la création des départements. Chaque ville fait valoir des droits et des conflits de découpage apparaissent. Le milieu de la Seine est la limite entre les communes. L'île au Pont (l'ile Seguin) par exemple est revendiquée par Sèvres et Auteuil et l'île Saint-Germain par Auteuil et Issy. Provisoirement, les deux îles sont rattachées à Versailles. En 1794, Billancourt est rattaché à Auteuil et les îles au département de la Seine.

Entre la fin du XVIIIe et le milieu du XIXe siècle, Paris poursuit sa croissance en tache d'huile, mais de manière limitée. Les communes autour de Paris connaissent, quant à elles, une croissance remarquable, notamment le long des axes, autrefois royaux, notamment à Sèvres, Ville-d'Avray. Les bourgs s'étendent, Vanves et Issy se rejoignant pratiquement pour créer une tache urbaine continue, comme le démontre la carte des environs de Versailles de 1807, ci-après. Boulogne poursuit son développement entre la route de la Reine et l'actuelle avenue Jean-Baptiste Clément. Le reste du paysage du XVIIIe siècle, les interstices entre les masses boisées et urbanisées, est agricole, composé de parcelles labourées, de vignes, de vergers et desservi par un réseau dense de chemins.

La population du territoire est de l'ordre de 12 720 habitants, en 1793. Seules les communes de Boulogne-Billancourt, Sèvres et Meudon dépassent les 2 000 habitants. Issy-les-Moulineaux et Vanves recensent environ 1 500 habitants, tandis que Chaville, Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette, recensent moins de 500 habitants.



1.2.3. LE XIXE SIECLE : VILLEGIATURE BOURGEOISE ET INDUSTRIALISATION

Avec l'arrivée du chemin de fer, les communes du territoire accueillent un nouveau développement issu des lignes Paris-St Lazare-Versailles (rive droite), inaugurée en 1839 et Montparnasse-Versailles (rive gauche) inaugurée en en 1840. Une autre ligne de chemin de fer est ouverte en 1887, dans la perspective de l'exposition universelle.

La carte de l'état-major dressée entre 1820 et 1866 fait bien apparaitre les différentes lignes de chemin de fer qui traversent la rive gauche du territoire. Boulogne-Billancourt demeure la seule commune non desservie par le chemin de fer.

En même temps que les chemins de fer commencent à desservir la banlieue, les guides se multiplient pour décrire ce nouvel espace qui s'offre aux parisiens. Le développement des loisirs pour les citadins, le goût pour la nature et le modèle aristocratique de la double résidence ont contribué à renouveler une ancienne pratique sociale, issue de l'Ancien Régime : la villégiature. GPSO, située aux portes de Paris, et dont l'ensemble des communes est desservi par une gare, jouit ainsi d'une situation stratégique pour ce nouveau modèle urbain.

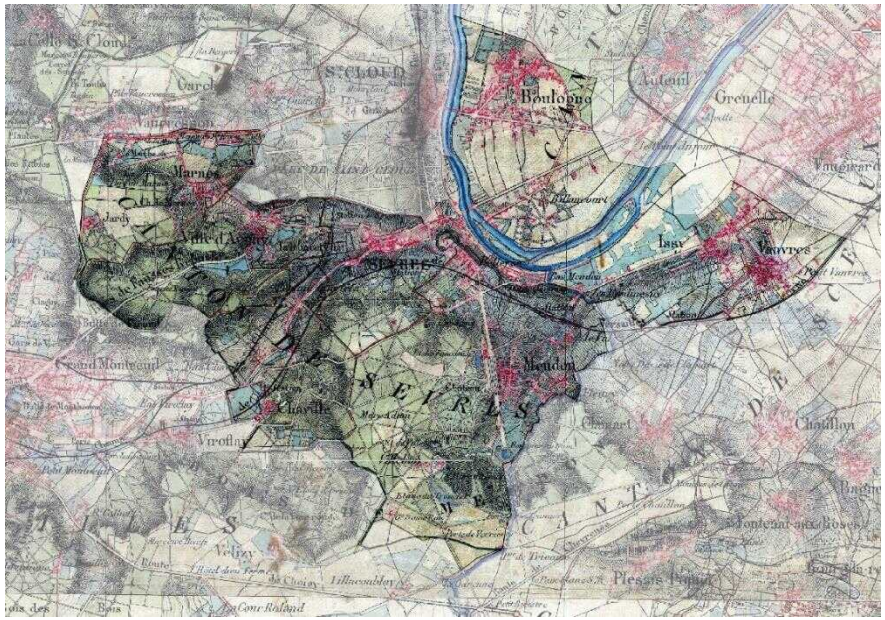
La géographie hétérogène du territoire participe à un développement différencié d'une commune à une autre.

Les coteaux sont investis par les habitations bourgeoises, jouissant des panoramas et points de vue sur la Seine et Paris.

Les communes de Marnes-la-Coquette et Ville-d'Avray, loin du tumulte industriel, ont ainsi vu leur développement se contenir, dans des formes moins denses, jusqu'au milieu du XXe siècle, accueillant principalement un urbanisme de grands terrains.

A l'inverse, les industries se développement à proximité de la Seine et en plaine.

En effet, les industries prennent petit à petit la place des activités de blanchisseries, d'artisanat. On peut ainsi citer les usines Renault à Boulogne-Billancourt, mais aussi la cartoucherie Gévelot à Issy-les-Moulineaux, ou encore les usines Chausson à Meudon. La proximité de la Seine leur permet l'acheminement des marchandises et matériaux, et la géographie plane de certains secteurs, leur permet d'anticiper leur futur développement. En parallèle, un nouvel urbanisme se crée à proximité de ses industries. Le développement des industries est couplé au développement de lotissements pour les ouvriers, à l'initiative de promoteurs mais également de philanthropes. Les lotissements adoptent plusieurs formes -cité, villa, rang simple, courée- et, selon leur importance, le programme s'articule sur des équipements collectifs ou non, des activités et des commerces.

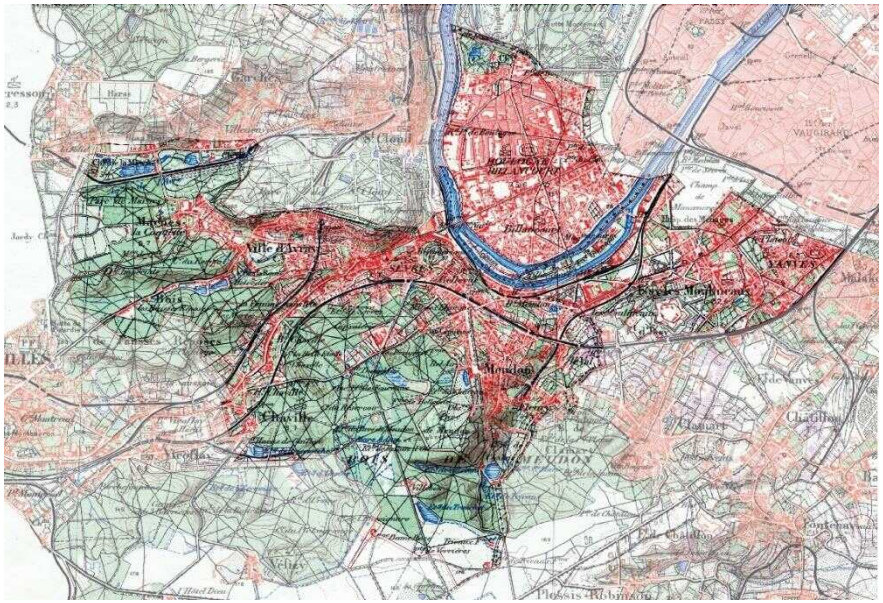


Carte d'état-major, 1820-1866

A l'aube du XXe siècle, les communes de GPSO recensent 95 461 habitants, alors qu'elles n'accueillaient que 13 276 habitants en 1821. Les 8 communes du territoire connaissent cependant des rythmes de croissance très différents. L'explosion démographique est réelle principalement pour Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux qui passent respectivement de 3 266 à 44 416 habitants, et de 1 240 à 16 640 habitants entre 1821 et 1901.

1.2.4. LE XXE SIECLE : DE L'ETALEMENT URBAIN A LA RECONSTRUCTION POST SECONDE GUERRE MONDIALE

1.2.4.1. Le début du XXe siècle : le morcellement des grandes propriétés



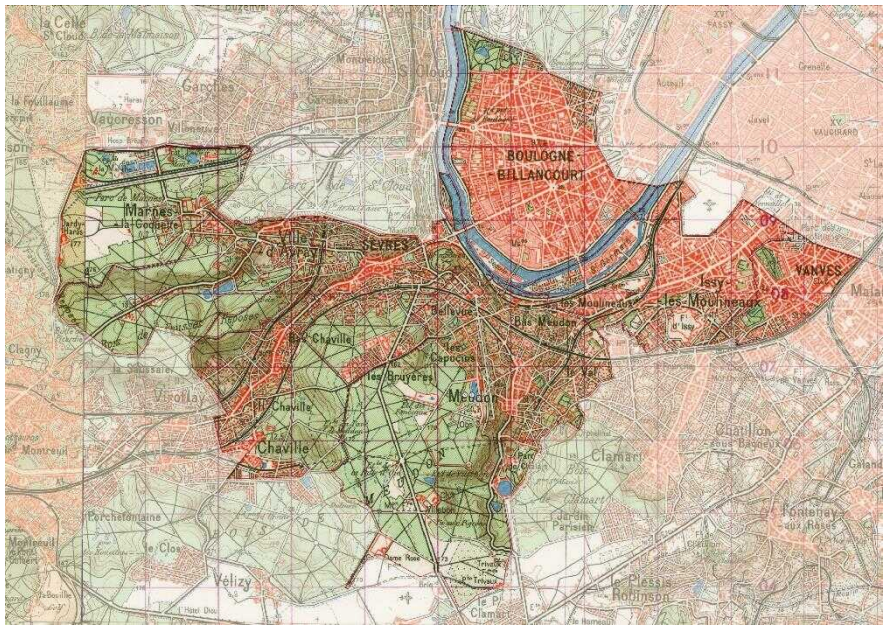
Carte topographique dite type 1900, 1906

En 1900, les changements apparaissent bien plus radicaux tant dans la forme que dans le rythme de l'urbanisation. Les grands domaines privés et leur parc sont densifiés par la réalisation d'opérations de logements collectifs ou de grands équipements. On observe bien cette première densification en comparant les cartes topographiques de 1900 et de 1820-1866 (page précédente).

Sous l'effet à la fois du développement des transports et de celui de l'industrialisation, se compose progressivement un tissu aggloméré, modérément dense, mais constituant un continuum urbain sur pratiquement tout le territoire, le long des axes structurants et historiques. Des types de bâtiments encore peu répandus jusqu'alors deviennent familiers : les grandes unités industrielles et les lotissements de maisons individuelles vont se partager l'essentiel des espaces conquis pendant la première moitié du XXe siècle.

1.2.4.2. L'entre-deux guerres

L'entre-deux-guerres est marqué par la poursuite de la densification dans les différents espaces de creux du territoire. On observe ainsi, en comparant les plans topographiques du début du XXe siècle et de celui de l'entre-deux-guerres, l'apparition de lotissements un peu partout sur le territoire, dans des espaces épargnés par l'urbanisation jusqu'à alors, occupés encore par du maraichage, des vignes, etc. On peut notamment repérer les lotissements à Chaville autour de l'étang de Brisemiche, à Vanves au Clos Montholon, ou encore à Meudon au lieu-dit des Bruyères.



Carte topographique 1922, 1924-1947

Il s'agit également de l'heure de gloire des cités jardins, en région parisienne. A Vanves, la cité Payret-Dortail en est un vestige.

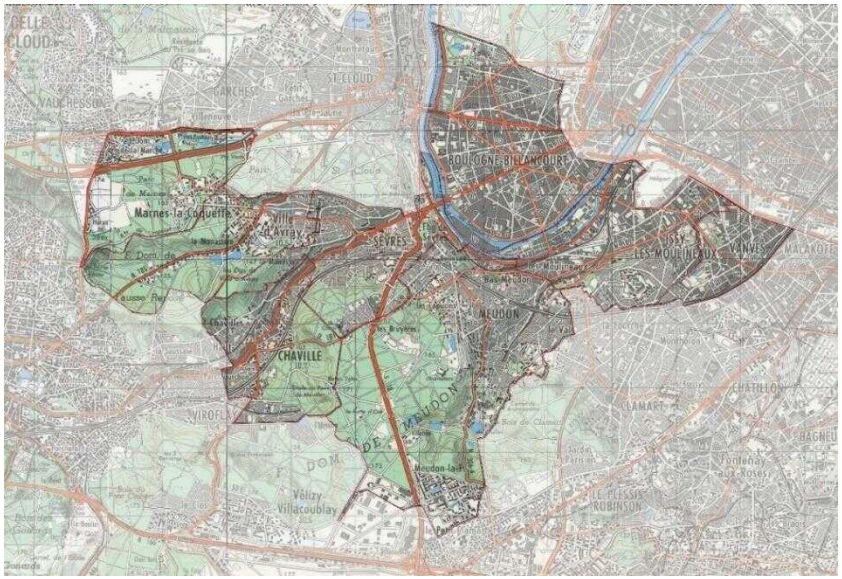
Le démantèlement des fortifications de Paris, après la Première guerre mondiale, libère des surfaces importantes pour la construction et permet d'accueillir quelques grands équipements à Boulogne, Issy-les-Moulineaux et Vanves, comme en atteste la carte topographique de 1922.

1.2.4.3. La reconstruction de l'après seconde guerre mondiale : un nouveau modèle d'urbanisme

Au début des années 1950, le ministère de la reconstruction d'Eugène Claudius-Petit a pour mission d'organiser la reconstruction des villes et des quartiers sinistrés.

Les communes du territoire sont, en effet, après la seconde guerre mondiale fortement sinistrées. La présence d'usines et d'infrastructures stratégiques ont conduit à des bombardements détruisant des quartiers entiers. Les usines Renault à Boulogne-Billancourt, la cartoucherie Gévelot à Issy-les-Moulineaux, le Pont de Sèvres, ou encore les terrains de manœuvre militaire et terrain d'aviation à Issy-les-Moulineaux furent les cibles de plusieurs bombardements durant l'occupation.

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, les communes du territoire ont vu leur population diminuer de plus de 3%. La commune de Boulogne-Billancourt est la plus touchée, avec une perte de près de 9%, puis Issy-les-Moulineaux de 4%. Cependant, la demande en logements explose dans la période dite des Trente Glorieuses. Le territoire, comme l'ensemble du territoire francilien, et national, doit ainsi concilier reconstruction et réponse à une demande forte en logements. Les communes du territoire voient leur tissu urbain connaître une restructuration importante. On peut ainsi citer les opérations de Meudon-la-Forêt, s'étendant sur 160 hectares et permettant à terme de créer 2 600 logements, ou encore le quartier du Doisu à Chaville.



Carte topographique, 1972

La reconstruction a permis au territoire de connaître un regain démographique passant en 1946 de 196 050 habitants à 285 190 en 1968. La population a connu une augmentation de 30%. Cependant, à partir de la fin des années 1970, GPSO ne peut plus guère s'étendre, contrainte par ses limites naturelles : la Seine, les coteaux, les forêts.

1.2.5. DEUXIEME MOITIE DU XXE ET DEBUT XXIE : DESINDUSTRIALISATION ET RENOUVELLEMENT URBAIN

Les années 1980 sont marquées par un début de désindustrialisation amorçant en parallèle une baisse de la croissance démographique. En effet, entre la fin des années 1960 et le début des années 1990, on observe une baisse de près de 10 000 habitants à l'échelle du territoire. Les communes le plus touchées sont Boulogne-Billancourt, avec la fermeture de nombreux sites industriels, notamment les usines Renault, ainsi que Meudon, avec la fermeture notamment de l'usine Chausson.

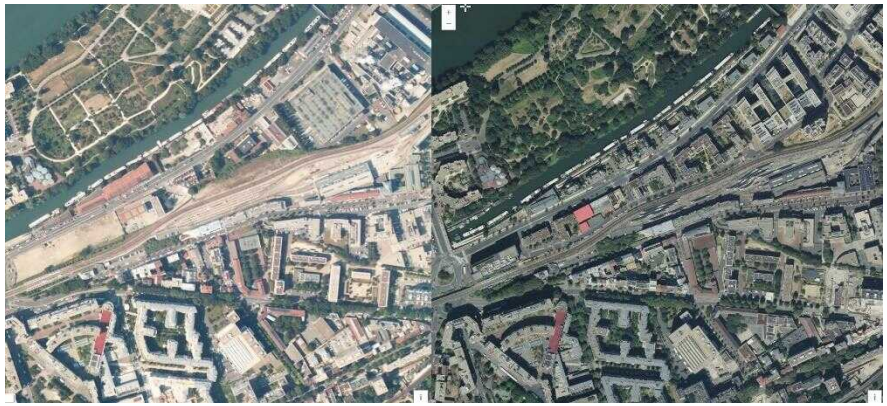
Le départ de ces usines crée de nouvelles vastes emprises propices au renouvellement urbain. La fin du XXe et le début du XXIe siècles sont ainsi marqués par d'importantes transformations des tissus existants, plus particulièrement des quartiers d'activités touchés par la désindustrialisation.

Ce renouvellement urbain ne concerne pas seulement les sites industriels, mais aussi des tissus résidentiels, de manière plus diffuse et variable selon les sites. Lorsque les jardins sont suffisamment vastes et que les règles d'urbanisme le permettent, des maisons bourgeoises, des hôtels particuliers, des pavillons tendent à disparaître au profit de résidences d'habitat collectif. Quelques terrains laissés en friches au-dessus d'anciennes carrières vont également être consolidés puis voire apparaitre des squares comme à Issy-les-Moulineaux avec le parc Rodin ou le square Henri Barbusse à Boulogne-Billancourt par exemple.

D'abord isolées, ces opérations qui représentent les premières formes de densification, vont ensuite s'inscrire dans des projets urbains plus ambitieux, encadrés par des ZAC (Zone d'Aménagement Concertée), à partir des années 2000. Il s'agira d'un outil d'aménagement essentiel pour mener à termes le renouvellement urbain des friches d'activités et industrielles. On peut citer notamment la ZAC Seguin-Rives de Seine à Boulogne-Billancourt, sur les anciens terrains de Renault (cf. ci-après -Développement Historique de Boulogne-Billancourt-), ou encore la ZAC Bords de Seine à Issy les Moulineaux, sur d'anciens terrains appartenant aux entreprises Lefranc, Renault ou TIRU.



ZAC Seguin – Rives de Seine - Boulogne Billancourt (1990 – 2020)



ZAC Bords de Seine - Issy les Moulineaux (1990-2020)

Quelques ZAC et vastes projets urbains sont encore en cours ou vont engager prochainement leur mue, c'est le cas notamment de la partie amont de l'Ile Seguin à Boulogne-Billancourt ou encore de la Colline Rodin à Meudon dans le cadre de l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris ». Néanmoins, la plupart des ZAC engagées au début des années 2000 sont aujourd'hui pour la plupart livrées, ou en cours de finalisation (cf. Les mutations récentes ou en cours -chapitre : analyse des tissus urbains-). Le territoire semble ainsi arriver au terme de ces possibilités de renouvellement urbain.

La rapidité des transformations de l'espace urbain est différenciée en fonction des tissus préexistants : alors que les quartiers industriels, les faubourgs, voire les anciens centres, ont été transformés, arborant de nouveaux bâtiments pour de nouvelles fonctions, l'espace des lotissements pavillonnaires et des grands ensembles de l'après-guerre a conservé des formes relativement stables malgré certaines opérations de rénovations.

Le tissu urbain de GPSO est ainsi très varié, témoignant des différentes vagues d'urbanisation. On recense ainsi toutes les formes d'urbanisation caractérisant la première couronne parisienne. Des spécificités pour chacune des communes sont cependant visibles, issues de leur géographie, mais aussi de leur rôle entre Paris et Versailles au fil de l'histoire.

1.3. Développement historique des communes de GPSO

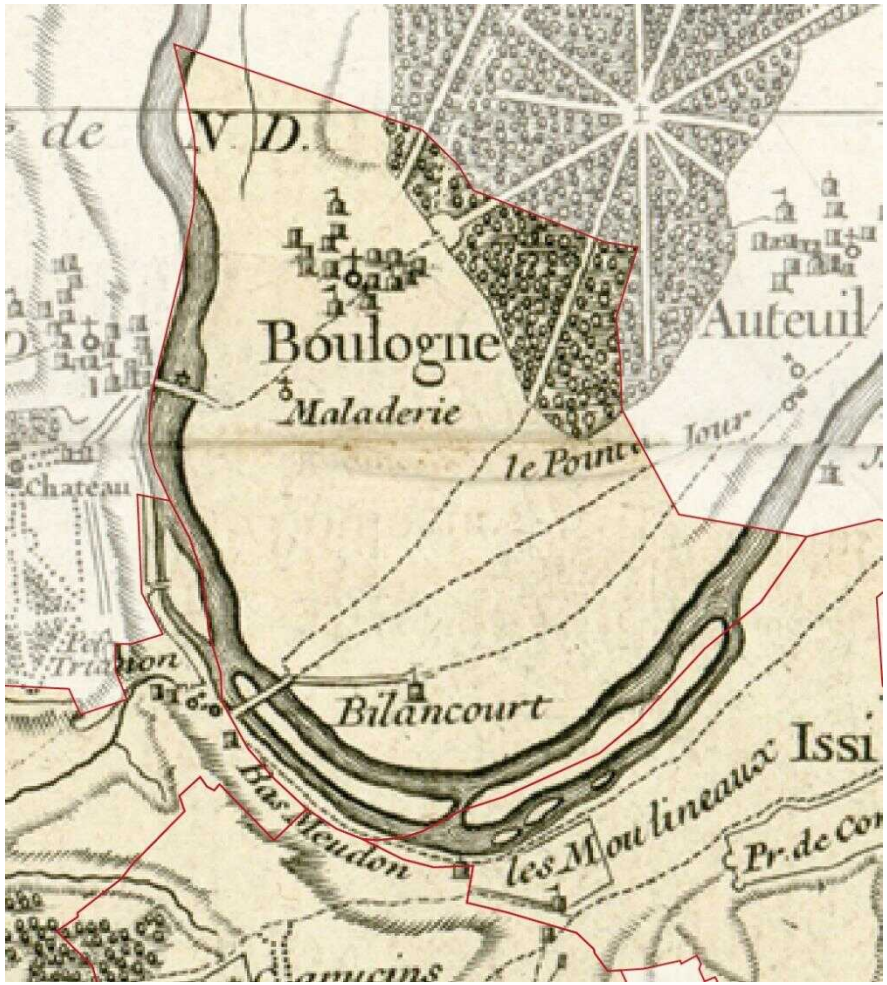
1.3.1. BOULOGNE-BILLANCOURT

Boulogne-Billancourt est issue de la fusion des communes de Boulogne et Billancourt en 1859. Ces deux communes connaissent deux développements différents, toutefois fortement influencés par leur localisation stratégique entre Paris et Versailles, et en bord de Seine.

1.3.1.1. Les origines de Boulogne-Billancourt : deux bourgs au cœur d'un méandre, entre Versailles et Paris

Boulogne s'est développé dans un méandre de la Seine, sur des terres non inondables. Le bourg villageois historique, appelé les Menus de Saint-Cloud, apparait vers le X^{e} siècle au sud de la forêt du Rouvray. Boulogne est jusqu'au XII^{e} siècle une campagne et jusqu'au XIX^{e} siècle un village de campagne.

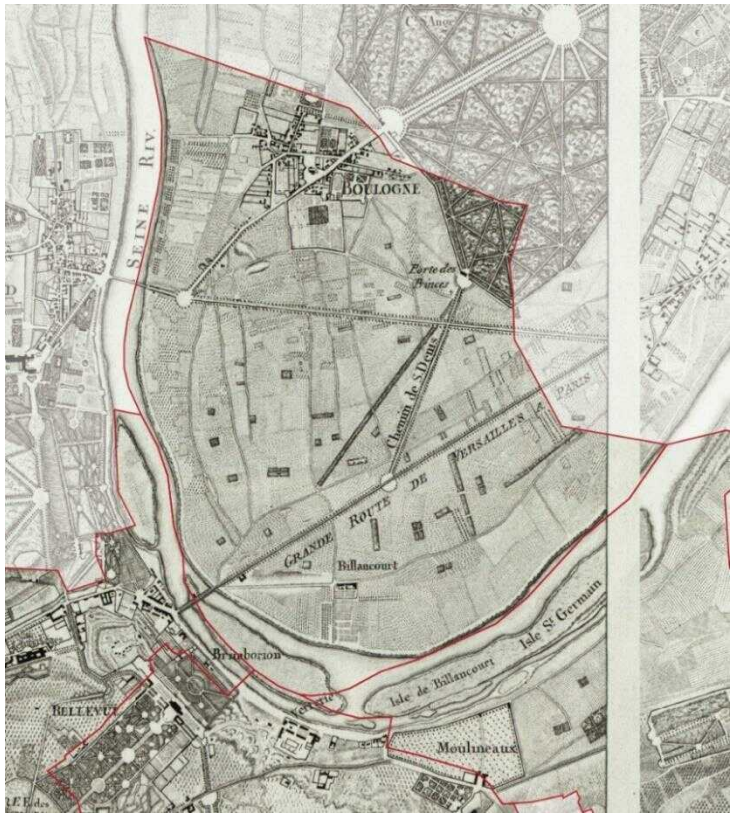
Billancourt, au sud, se développe également dans le méandre de la Seine, déconnecté du fleuve. La ferme de Billancourt apparait autour du XI^{e} siècle. Jusqu'à la Révolution, la terre de Billancourt appartient à la Paroisse d'Auteuil.



Carte des environs de Paris, 1702

1.3.1.2. Jusqu'à la première moitié du XIXe siècle : un développement déconnecté des axes structurants

Au cours du XVIIe siècle, l'installation de la Cour à Versailles et dans ses environs dote le méandre de deux voies royales : la route de la Reine, connectée au pont de Saint-Cloud et la route de Versailles (actuelle avenue du Général Leclerc), permettant de traverser la Seine au Pont de Sèvres.

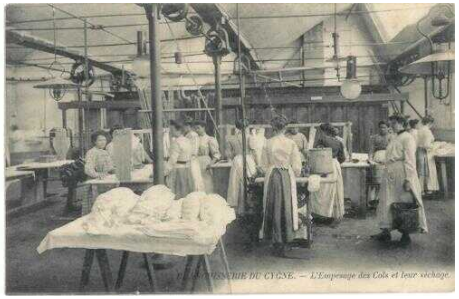


Carte topographique des environs de Versailles, dite des Chasses Impériales, 1807

Mais le développement des bourgs se fait en dehors de ces voies royales, les bourgs de Boulogne et Billancourt demeurant ainsi repliés sur eux-mêmes. Ceci explique la morphologie actuelle de certaines rues non rectilignes : avenue Jean-Baptiste Clément, rue Mahias ou encore la rue du Point du Jour (chemin rural reliant Billancourt à la Paroisse d'Auteuil).

En 1717, les villages de Boulogne et Billancourt recensent au total 711 habitants. Les espaces bordant les axes royaux demeurent agricoles.

Les bourgs en revanche, accueillent notamment une activité de blanchisserie. La Cour de Versailles et de Paris jusqu'à la première moitié du XIXe siècle, dépose en effet son linge dans les villages entre deux voyages. Artisanale puis industrielle, au service des hôtels, restaurants et autres collectivités de la région parisienne, cette activité va perdurer et croitre au fil des siècles, pour atteindre jusqu'à 450 blanchisseries, soit près de 5 000 employé(e)s à la fin du XIXe siècle.

Evolution de l'activité de Blanchisserie – sources : https://www.apreslapub.fr/2020/02/boulogne-billancourt-mon-amour.html (photo gauche) et delcampe.net (photo droite)

L'accès aisé à la Seine fait de Boulogne et Billancourt, un lieu privilégié pour le développement des industries. Jusqu'à la Révolution, seule cette activité d'ailleurs est présente sur le territoire. L'ile de Sèvres, sur le territoire communal de Billancourt est d'ailleurs occupé par une blanchisserie industrielle, puis par une tannerie, celle de Mr Armand Seguin, qui donnera son nom à l'île.

Tandis que les blanchisseurs poursuivent leur extension, de nombreuses entreprises viennent s'installer le long des quais de Seine à Billancourt. A mi-parcours du siècle de l'industrie, on observe encore de nombreux espaces cultivés entre le bourg situé au nord, et des rares bâtisses construites au sud. Boulogne et Billancourt demeurent longtemps deux communes populaires et ouvrières.

1.3.1.3. La deuxième moitié du XIXe siècle : une augmentation de l'urbanisation de la commune

Le rattachement de Billancourt à la commune de Boulogne en 1859 participe à l'essor industriel de la ville. Décidée par le baron Haussmann, alors Préfet de la Seine, cette annexion vise à renforcer Paris d'une partie des communes limitrophes. Sont ainsi rattachés à Boulogne : Billancourt, l'ile Seguin, et les quartiers du Point de jour et du Parc des Princes. La percée du nord au sud, en 1865, de l'avenue Jean Jaurès matérialise l'unité de la nouvelle commune.

On observe ainsi une nette urbanisation de la commune de Boulogne-Billancourt entre la première moitié et la deuxième moitié du XIXe siècle, accompagnée par la densification du réseau viaire (avenue Pierre Grenier, boulevard de la République, etc.).

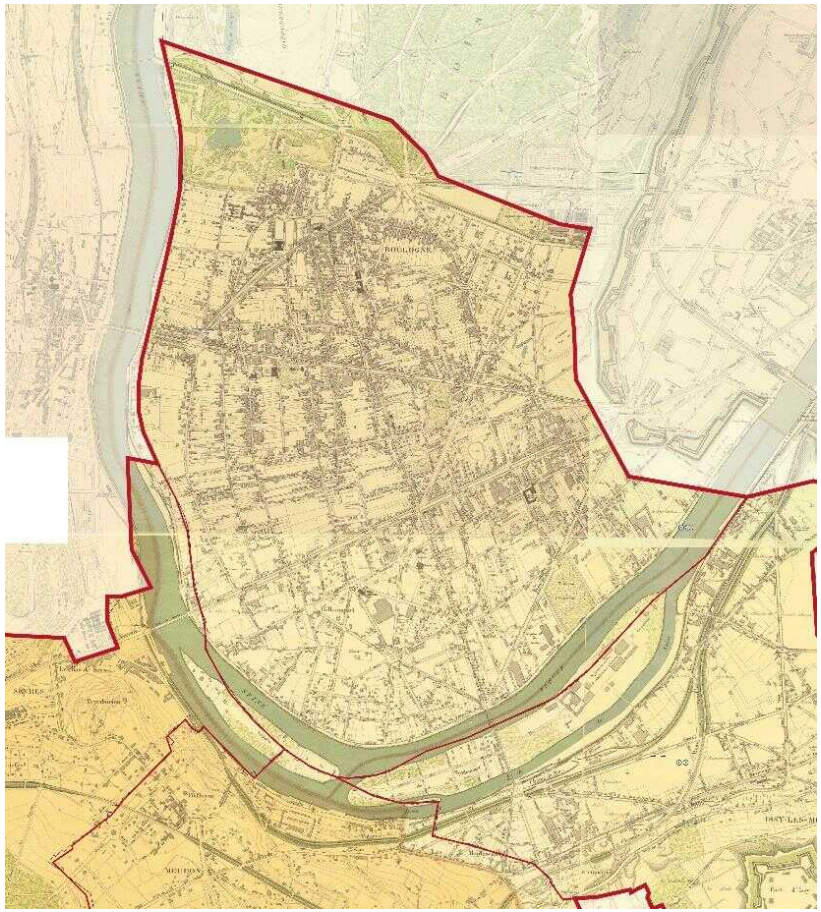
La vaste plaine autrefois occupée par la ferme de Billancourt, puis ayant connu une extension par lotissement, va venir se densifier au profit d'activités industrielles, complémentaires aux activités de blanchisserie. On retrouve ainsi l'émaillerie parisienne (ustensile en tôle émaillée), les établissements J.-J. Carnaud (conserves métalliques), mais aussi d'autres entreprises plus diversifiées (parfumerie, manufacture de cirage, etc.). Ces industries, fortement polluantes, se concentrent dans la moitié sud de la ville, le long de la Seine. On y relève même deux usines à gaz au début du XXe siècle.



Les premières industries en bord de Seine – Source : delcampe.net

C'est en 1898, que Louis Renault commence à développer son activité rue du Cours. Dès 1902, employant 500 ouvriers, il fait édifier des bâtiments industriels sur les quais en face de l'ile Seguin.

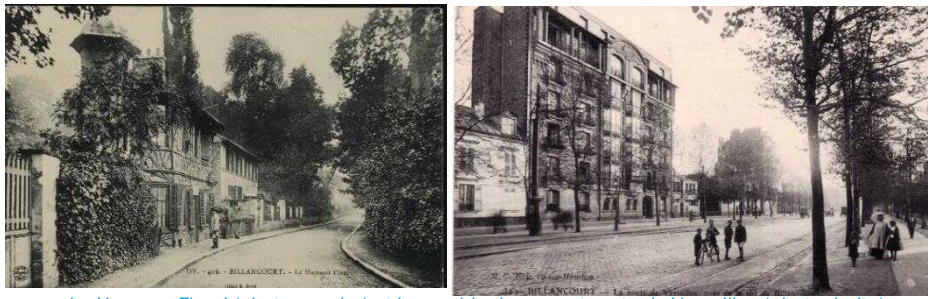
Le développement des industries est couplé au développement de lotissements pour les ouvriers. On peut ainsi citer la villa des Princes (rue Émile Landrin), la villa des Tilleuls, les quatre rues Diaz, Reinhardt, Fernand-Pelloutier et de la Pyramide tracées sur le terrain dit le "Champ à vaches"...



Atlas communal du département de la Seine, 1895-1900

De nombreux immeubles de rapport sont également construits à l'alignement des principaux axes avec des gabarits haussmanniens (boulevard Jean Jaurès, boulevard de la République).

Des lotissements plus cossus, lieux de villégiature à proximité de la Seine et du bois de Boulogne, viennent compléter cette offre, à l'image notamment à Billancourt dès 1825 du lotissement le Hameau Fleuri, (démoli pour y installer les usines Renault en 1917), ou encore le lotissement du Parc des Princes, situé au contact du stade vélodrome du même nom. La proximité du Bois et de la Seine participe ainsi à l'aménagement et construction de belles demeures au nord, notamment le château de Rothschild (1861).



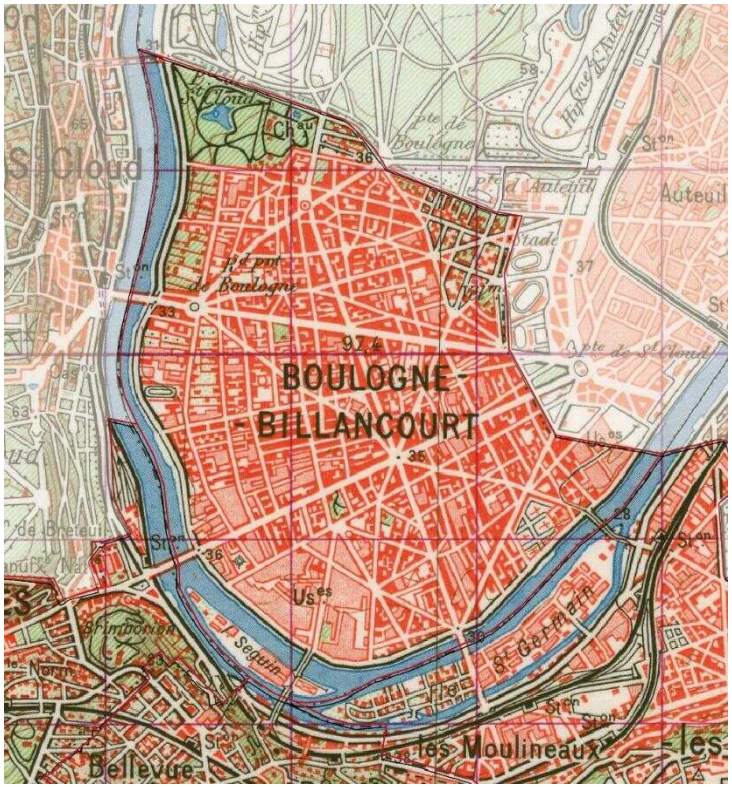
Le Hameau Fleuri (photo gauche) et immeuble de rapport route de Versailles (photo droite)

La réalisation des services publics nécessaires à la population est favorisée par la loi de 1884 qui encourage l'initiative municipale. C'est ainsi que sont ouverts un cimetière central (rue de l'Ouest), un hospice communal (rue des Abondances), une salle des fêtes en complément de la mairie récemment installée route de la Reine, des écoles primaires (rues Fessart, de la Mairie, de Clamart, Thiers) conformément aux exigences de la loi Jules Ferry. Côté loisir, des guinguettes et des auberges offrent l'occasion de se détendre au bord de la Seine, mais principalement localisées à l'ouest.

C'est ainsi une ville à double vitesse qui se construit et se densifie fortement, au cours du XIXe siècle, laissant au début du XXe siècle très peu d'espaces libres. Une ville de villégiature où de belles demeures se mêlent à des artères imposantes, et une ville ouvrière, composée de lotissements et immeubles de rapports, répondant aux besoins d'une industrialisation importante sur la commune.

1.3.1.4. La première moitié du XXe siècle : un laboratoire urbain et architectural

La poursuite du développement de la commune de Boulogne-Billancourt, et notamment de son industrie, se poursuit jusque dans les années 1940, puisque les productions de 60 usines de la commune s'accélèrent afin d'alimenter l'armée en matériel, principalement pour les munitions, l'aéronautique et l'automobile. C'est ainsi que les usines Renault sont amenées à s'agrandir, passant de 0,5 ha en 1900, à 36,5 ha en 1919 et 100 ha en 1939. On observe ainsi sur la carte ci-contre le développement de l'activité industrielle sur l'ancien Hameau Fleuri (entre 1911 et 1917) ainsi que sur l'Ile Seguin (entre 1919 et 1946).



Carte topographique, dite type 1922, 1924-1947

La croissance industrielle de la ville s'accompagne d'une forte croissance démographique. La population passe de 44 416 habitants en 1901 à 100 000 habitants en 1936. Les parcelles de certains quartiers se densifient, au mépris des règles de lotissement. Les bâtiments adoptent les configurations des parcelles et reçoivent une architecture disparate qui masque les ateliers fonctionnels. Sont ainsi conquis le Hameau fleuri de 1911 à 1917, une partie du Point du Jour, et enfin l'île Seguin entre 1919 et 1946.

Face à cette forte pression, la commune de Boulogne-Billancourt, s'inscrit dans la continuité des politiques franciliennes en matière d'aménagement du territoire. André Morizet, Sénateur-Maire de Boulogne-Billancourt de 1919 à 1942, participe aux réflexions qui aboutiront au Plan Prost en 1934. Il prend ainsi conscience des enjeux liés aux transports, au logement, à la protection des sites… C'est ainsi que Morizet est l'un des rares maires à se conformer à la loi Cornudet de 1919 en élaborant un Plan d'Aménagement d'Extension et d'Embellissement pour sa commune.

Le premier plan d'aménagement est ainsi dressé en 1929. Le zonage distingue principalement des zones d'habitat et une zone industrielle. Un plan d'aménagement qui vient fixer des règles à l'origine de la morphologie actuelle de plusieurs secteurs. Ces règles vont entraîner une forte densité, caractéristique des immeubles collectifs des années 1930.

Grâce au Plan Prost, Boulogne-Billancourt se doit d'être la première commune de banlieue à bénéficier dès 1934 de la prolongation extra-muros d'une ligne de métro parisien. La ligne 9 du métro est en effet étendue jusqu'à Pont de Sèvres. C'est aussi au Plan Prost de 1934 que l'on doit la réalisation de l'autoroute de l'ouest qui, prenant son départ à Saint-Cloud, confirme la ville dans son rôle de porte de l'ouest parisien.

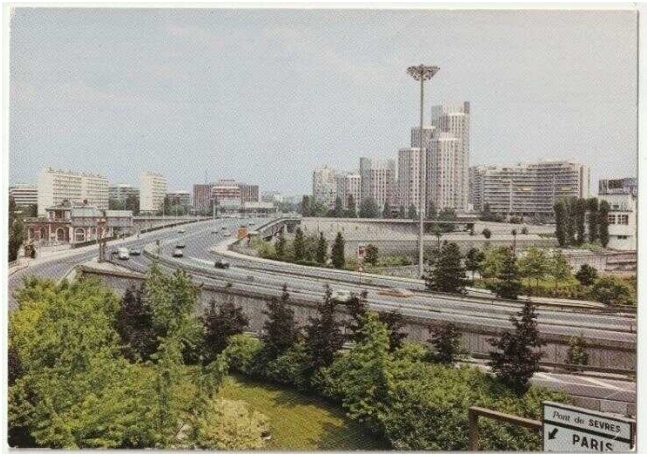
1.3.1.5. Milieu du XXe : la reconstruction, dans une moindre mesure

Les usines Renault (qui travaillent pour l'Occupant) et les villas du quartier des Princes, habitées par les services allemands, sont touchées par plusieurs bombardements durant la seconde Guerre Mondiale. De nombreuses habitations et immeubles sont également touchés par ces bombardements souvent imprécis. Ces parcelles sont reconstruites à l'issue de la Guerre dans le style dit de la Reconstruction.

En parallèle, les usines continuent à s'étendre, mais dans des proportions très réduites, en effet, à partir des années 1950 on observe une relative désindustrialisation du territoire communal et une perte de sa population. En 1954, Boulogne-Billancourt recense 95 580 habitants.

Renault prévoit la construction à Flins d'une usine plus moderne, comprenant des logements dans ses alentours. Elle ouvrira en 1951. Le départ de nombreuses entreprises offre de vastes emprises pour des opérations d'aménagement. Celles-ci seront réglementées par un nouveau document d'urbanisme, approuvé en 1948.

Au cours des années 1950-1960 sont construites les premières opérations sous formes de plots, barres ou tours, notamment au niveau de la tête du Pont de Saint-Cloud. On peut également citer l'opération du Point du Jour, conçue par l'architecte Fernand Pouillon sur les terrains Salmson (ancienne usine automobile), lancée en 1957 et achevée en 1964, et recensant 2 200 logements sur 7 hectares.



Pont de Sèvres -dans les années 1960
Source : EnlargeyourParis © Collection Renaud Esptein

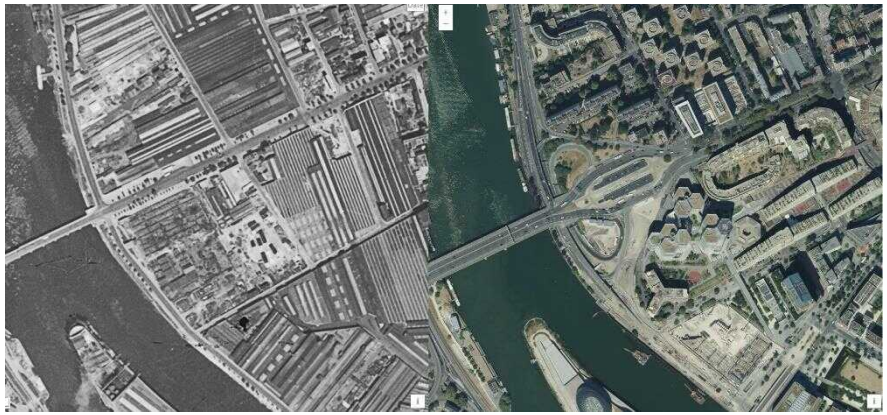
Un tiers des résidences du parc communal actuel date de ces décennies. De nombreux équipements structurants pour la commune sont également érigés : stade Le Gallo, hôpital Ambroise Paré, marché Escudier, piscine, patinoire, etc. Cette période marque donc fortement la commune et sa physionomie.

La commune connaît de nouveau une croissance démographique, et accueille près de 110 000 habitants, en 1968.

1.3.1.6. Deuxième moitié du XXe siècle : le rôle décisif des transports dans l'attractivité de la commune

Les années 1970 et 1980 s'inscrivent dans la continuité des années 1950-1960, à la différence que l'ambition portée par les élus est de se distinguer de Paris et de la banlieue : Boulogne-Billancourt n'est "ni un arrondissement de Paris, ni une banlieue anonyme", affirme Georges Gorse, maire en 1971. Des quartiers aux gestes architecturaux forts (immeuble de grande hauteur, urbanisme sur dalle, etc.), viennent créer certaines ruptures avec l'urbanisme jusqu'à présent.

Les années 1970-1980 sont également marquées par la mise en œuvre de nouvelles infrastructures de transports. Ces grandes réalisations s'inscrivent dans le cadre du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France de 1976. En 1972, le Pont de Sèvres est reconstruit suite à sa destruction lors des bombardements de la seconde Guerre Mondiale. L'autoroute de l'ouest et ses infrastructures connexes, dont le viaduc, décharge le trafic historique traversant Boulogne-Billancourt entre Paris et Versailles.



Pont de Sèvres – 1960-2020 – Source : IGN – Remonter le Temps

La ligne 10 du métro est prolongée entre 1977 et 1981 pour compléter l'offre de desserte de la ligne 9. Le périphérique en lieu et place de la zone non aedificandi des fortifications est percé. Les fortes nuisances liées au périphérique font de la lisière avec la capitale une zone difficile à vivre. Est ainsi privilégiée à proximité l'implantation de bureaux.

Le comblement des espaces libérés suite aux bombardements et à la désindustrialisation se poursuit, avec des opérations d'immeubles de grande hauteur ou de barres telles que la ZAC de la Bellefeuille et la ZAC du Pont de Sèvres. En réponse à ces opérations immobilières, des espaces verts importants sont créés ou réaménagés : mail du Maréchal Juin, Parc de Billancourt, Parc Rothschild.

Les années 1980, sont marquées par le premier POS mais également un certain ralentissement de la construction, soumise aux aléas de la conjoncture économique. Boulogne-Billancourt perd de nouveau des habitants, ne recensant plus que 101 740 habitants en 1990.

1.3.1.7. Les années 1990-2000 : le renouvellement urbain des friches urbaines

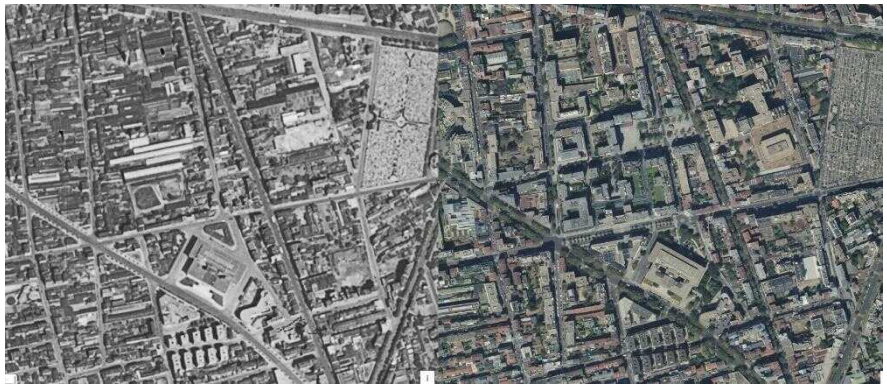
Plusieurs zones d'aménagement concerté sont créées suite à la désindustrialisation massive des années 1980 sur des secteurs en friche : Point du Jour, Boulogne-Silly, Parc et Centre-Ville et ZAC Seguin-Rives de Seine.

La ZAC du Point du Jour : cette opération en entrée de ville depuis le pont d'Issy, conçue par l'architecte Fernand Pouillon sur les terrains Salmson, elle a eu pour conséquence la démolition des studios de cinéma Billancourt. Lancée en 1957 et achevée en 1964, cette opération de 2 200 logements et l'émergence d'un pôle tertiaire de 100 000 m² de bureaux sur un terrain de 7 hectares conjugue un vocabulaire de tours et de barres savamment ordonnancées autour de remarquables espaces intérieurs. Sortie dans les années 1990, la ZAC a participé au rayonnement économique de la ville et notamment grâce à la présence d'entreprises phares comme TF1 ou COLAS. Toutefois, le quartier a connu un vieillissement prématuré, notamment en raison d'une faible capacité de renouvellement et une architecture très marquée.



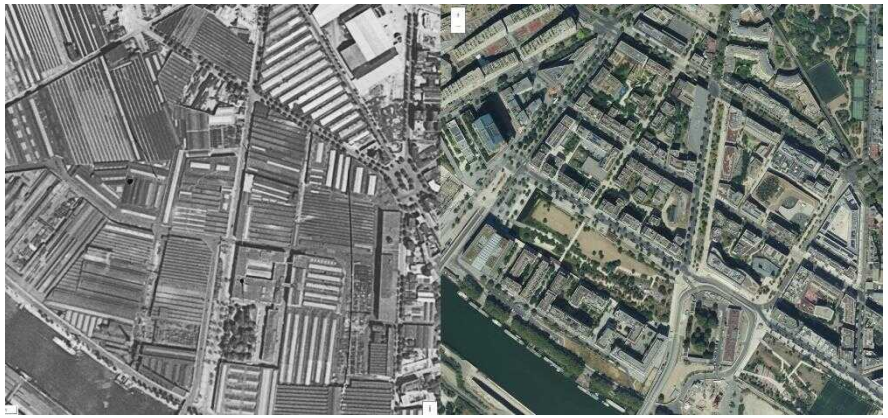
ZAC du Point du Jour – 1960-2020 – Source : IGN – Remonter le Temps

La ZAC du Centre-Ville : d'une superficie de 6,5 hectares, la ZAC s'inscrit dans la trame des rues existantes et a participé à redéfinir une centralité sur un site en friche depuis 1989. De 1997 à 2001, l'opération a permis l'émergence d'une programmation mixte autour d'un vaste espace public et d'un centre commercial ainsi que de plusieurs équipements culturels dont deux cinémas. Cette opération a participé à une redéfinition de la centralité communale et à augmenter la qualité du cadre de vie boulonnais.



ZAC du Centre-Ville – 1960-2020 – Source : IGN – Remonter le Temps

La ZAC Seguin - Rives de Seine : occupant environ 75 ha, soit près de 10% du territoire, cette ZAC d'une envergure hors norme a permis la restructuration de 3 secteurs en friches issus du départ des usines Renault dans les années 1990 : le quartier du Pont de Sèvres, l'Ile Seguin et le quartier du Trapèze.



ZAC Seguin – Rives Gauche – 1960 – 2020 – Source : IGN – Remonter le Temps

- Le Pont de Sèvres – 17,9 ha : il s'agit d'un quartier historique de Boulogne-Billancourt puisque construit dans les années 1970, dans la période faste de la reconstruction, pour les employés de Renault (logements privés et logements sociaux). Construit sur une dalle, au-dessus de parkings, les immeubles et espaces de circulation internes surplombent le reste de la ZAC de près de 9m sur certains endroits. Le secteur du Pont de Sèvres intègre également l'échangeur de type autoroutier, et le pôle multimodal : métro, bus, et de l'autre côté du pont le Tramway 2. L'enjeu du réaménagement du secteur est de désenclaver le site en gommant l'effet de coupure générée par la dalle, en se reconnectant à l'espace public environnant.

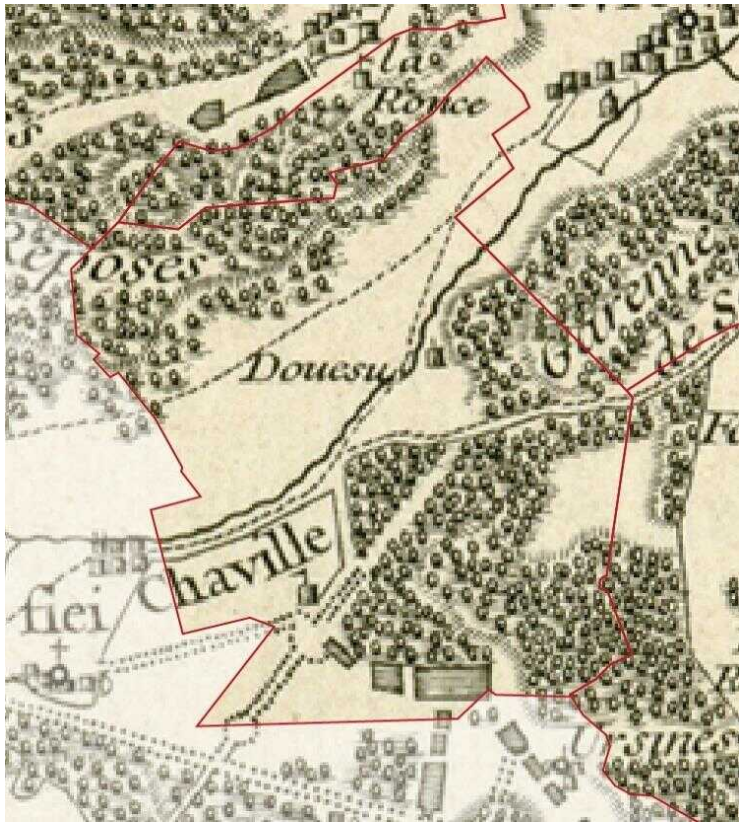
- Le Trapèze - 44,3 hectares : un des premiers écoquartiers de France, s'articulant autour d'un parc de 7 ha et parallèlement à la Seine. Le quartier accueille une importante mixité fonctionnelle (bureaux, commerces, services et logements) et un équilibre entre actifs et résidents : 12 000 emplois et 11 000 habitants (5 000 logements). La livraison complète de l'opération Trapèze est prévue en 2023. Cette création de logements a contribué à l'augmentation de presque 10% de la population de la ville, tout en permettant une mixité sociale accrue.

- L'île Seguin - 12,3 hectares : historiquement exclusivement dédiée à l'industrie, l'île a vocation à devenir un lieu culturel, récréatif et actif. La pointe aval accueille depuis de la Seine Musicale. Sa pointe amont fait encore l'objet d'études en vue d'une programmation qualitative tournée vers les arts, la culture et l'innovation, avec l'accueil notamment d'un centre d'art pluridisciplinaire, un multiplexe de cinémas, et un hôtel tourné vers la création contemporaine.

Les opérations récentes ont permis à Boulogne-Billancourt de réinvestir ses friches issues de son passé industriel et de renouer avec les berges de Seine, devenant une des villes les plus denses d'Ile de France, accueillant en 2018, 121 330 habitants.

1.3.2. CHAVILLE

1.3.2.1. Les origines de Chaville : une urbanisation en fond de vallée



Carte des environs de Paris 1702

L'un des premiers foyers de peuplement dont sera issue la commune de Chaville apparait au cours du VIe siècle avec l'implantation du village d'Ursine. Ce dernier se situait approximativement à l'emplacement de l'étang qui porte encore aujourd'hui son nom, en bordure de la forêt de Meudon, sur le territoire actuel de Vélizy.

Vers 829, l'évêque de Paris, Inchadus, décide de fonder un domaine rural pour y soigner les convalescents de l'Hôtel-Dieu de Paris. Il choisit de fonder son établissement en fond de vallée, à proximité de plusieurs sources d'eau, notamment le ru Marivel et à proximité de la route reliant Paris à la Normandie. Les maisons se regroupent peu à peu autour de cette propriété pour former un hameau, au niveau de l'actuel quartier de la Mare Adam. Un village se développe autour de cette zone, desservie par une rue principale, l'actuelle rue Anatole France. Ce premier hameau porta ainsi successivement le nom de Inchadi villae, puis Cativilla et enfin en Chaville.

Un troisième hameau, le Petit Chaville, se développe le long de la voie dite « Pavé des Gardes ».

1.3.2.2. Du XIIe au XVIe siècle : Chaville une résidence seigneuriale puis princière

Le premier seigneur de Chaville est Radulfus de Cativilla. Il reçoit en fief la seigneurie de Chaville en 1129. Au XIIIe siècle, les seigneurs de Chaville ont successivement pour noms Roger de Chaville, Nicolas de Champville, Guibert de Chaville, Roger de Ville-d'Avray, Robert de Villepreux. La villa d'Inchadus forme petit à petit une paroisse, au sein de laquelle les maisons viennent se regrouper. La population de Chaville peut alors être estimée à 140 habitants. Ceux-ci, agriculteurs pour l'essentiel, vivent de la culture, de l'élevage (des animaux de basse-cour, quelques bovins) et de la vigne. Dès 1228, il est fait mention de la présence de vignes à Chaville.

Suivront comme seigneurs de Chaville au XIVe siècle Gauthier et Roger de Chaville, puis successivement Jehan Lasne, Jean Bureau, Nicolas Ballue, Philippe Burelle, et bien d'autres.

Au Nord, à l'ouest de la forêt de Meudon, le fief du Doisu est implanté à proximité du ru Marivel. En 1398, il est fait mention d'un moulin à eau, précédé d'un étang réservoir, complété par un four banal.

Au XIVe siècle Chaville est donc divisée en 4 foyers de peuplement : la seigneurie de Chaville, l'Hôtel Dieu, le fief du Doisu et la seigneurie d'Ursine.

1.3.2.3. Les XVIIe-XVIIIe siècles : un développement sous influence de Paris et Versailles

La famille Le Tellier et son château

La famille Le Tellier, acquiert la seigneurie de Chaville en 1596. Ils resteront seigneurs de Chaville jusqu'en 1685. En 1649, les Le Tellier font l'acquisition du domaine de l'Hôtel-Dieu. En 1654, le secrétaire du roi, chancelier de France, Michel Le Tellier devient seigneur de Chaville et de Viroflay. Son fils, Louvois, ministre de la guerre sous Louis XIV fit construire à Chaville un sublime château inspiré du Versailles de Louis XIII. En 1674, Le Tellier fait raser le village d'Ursine pour créer un réseau d'étangs, destinés à l'alimentation des fontaines de son jardin dessiné par Le Nôtre. Une vingtaine d'années plus tard, en 1696, Louis XIV acquiert cette terre pour son fils aîné, le grand Dauphin, afin de servir d'annexe au château de Meudon.



Le château de Michel Le Tellier, détail de la façade du jardin – Source : Diagnostic CAUE

Le développement des voies entre Paris et Versailles

La route du Pavé des Gardes relie Paris à la Normandie. En 1657, Michel Le Tellier III obtient l'autorisation royale de changer le chemin qui allait de Paris à Montfort-l'Amaury, jusqu'à la Normandie. Il crée alors sur ses terres un chemin neuf, depuis la sortie de Viroflay jusqu'à sa jonction avec l'ancienne voie, entre Chaville et le parc de Meudon.

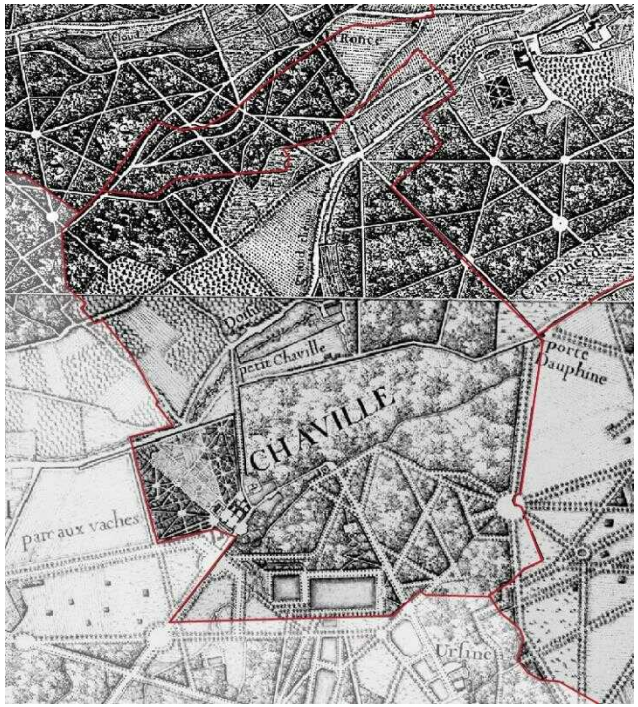
La Grande Route ou Voie Royale reliant Paris à Versailles par le Pont de Sèvres (l'actuelle avenue Roger Salengro), officialisée Voie Royale est construite en 1686. Si, dans un premier temps, la route du Pavé des Gardes suffisait pour amener la Cour à la chasse, les constructions de Versailles nécessitaient des matériaux qui étaient convoyés par bateaux jusqu'à Sèvres ou des roches tirées des coteaux de Chaville.

Le développement de Chaville

Le percement de la Voie Royale entraîne une densification le long de cet axe (relais de chevaux, auberges…). Progressivement, le centre-ville se déplace de la Mare Adam vers cette nouvelle route, que l'on appelle encore « la Voie royale » ou « la Grande Rue », modifiant profondément le visage de Chaville. Le Doisu et le petit Chaville se développent à l'extérieur des remparts. La structure urbaine actuelle est fixée en 1710 avec la réalisation de la route du pavé de Meudon. Cette voie relie le château de Meudon au château de Versailles. Le bâtiment de l'Hôtel Dieu disparait au cours du XVIIIe siècle.

En 1764, le château construit par Michel le Tellier est démoli sur ordre du roi Louis XV. Cette même année, il cède l'usufruit du domaine de Chaville (propriété de la Couronne depuis 1695) au Comte de Tessé (1736-1814), premier écuyer de la reine. Le nouveau château est construit dans le style néoclassique et agrémenté de jardins à l'anglaise. A l'issue de la Révolution française, le château est démoli, les matériaux sont vendus, tandis que les essences les plus rares des jardins sont envoyées au Jardin des plantes. Le cinquième château de Chaville sera construit en 1817 sur l'emplacement des communs du château de Le Tellier, au niveau de l'actuelle rue de Jouy.

L'activité de la blanchisserie démarre dès le XVIIIe siècle, en lien avec le château de Versailles. Elles étaient principalement localisées dans le quartier du Doisu, au bord du ru de Marivel, dont la qualité des eaux et le nombre important de sources ont permis l'essor de l'activité. La blanchisserie demeurera une activité économique très importante à Chaville jusqu'en 1950.

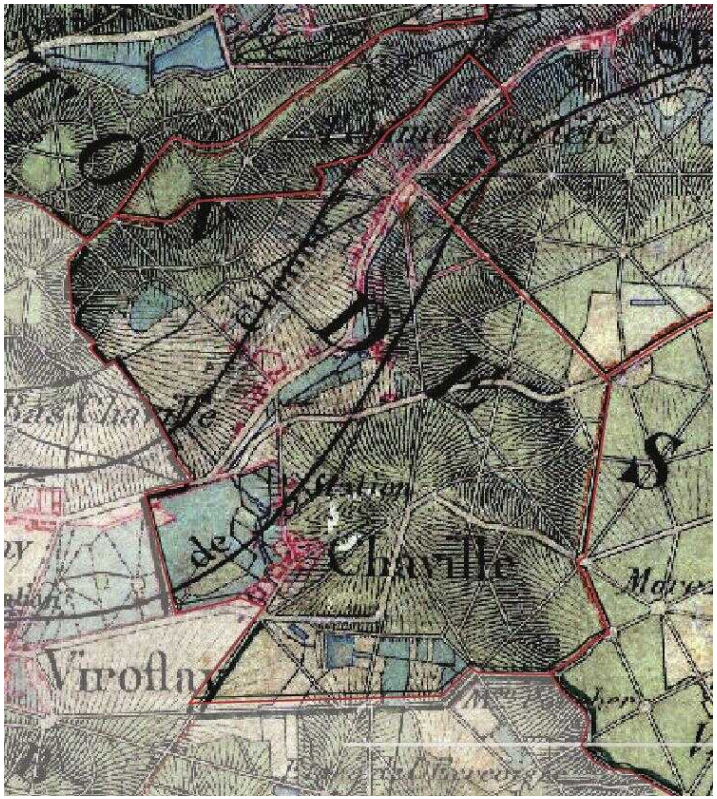


Carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive, 1731-1741

1.3.2.4. Le XIXe siècle : l'arrivée du chemin de fer, un levier pour l'essor de Chaville

En 1803, Chaville est encore un village, organisé autour du vieux bourg, le Haut Chaville à proximité de l'ancien château des Tessé, le long de la Grande Rue et dans le quartier du Doisu où se trouvent les blanchisseries. Le tiers de l'espace communal est cultivé, le reste étant en forêts domaniales.

Le XIXe siècle est marqué par le développement du chemin de fer. Chaville accueille sa gare en 1840. Des lotissements sont ainsi successivement construits dès la seconde moitié du XIXe à proximité de la gare et le long de la route de Paris à Versailles. De grandes propriétés s'implantent sur les terrains agricoles et entraînent ainsi une première urbanisation des coteaux. A la fin du XIXe siècle, la division du parc du château, entame le lotissement progressif des grandes propriétés de Chaville.



Carte d'état-major, 1820-1866

On observe bien cette urbanisation, sur la carte de l'état-major ci-avant. De nouvelles avenues sont également créées : avenue Talamon, avenue Louvois, avenue Lazare Hoche, avenue Sully.

Quelques industries viennent également s'implanter sur le territoire communal, encouragées par la forte présence de l'eau sur la commune. Se développent ainsi en complément des blanchisseries, des brasseries, des tanneries, des fours à chaux et surtout des carrières de calcaire. Cependant, tout comme Boulogne-Billancourt, la blanchisserie est l'activité la plus répandue. En 1900, 1/3 des Chavillois, essentiellement regroupés dans le quartier du Doisu, est occupé à laver, sécher et repasser le linge de la capitale.

Avec la construction de trois lignes de chemins de fer entre 1840 et 1902, ainsi que de la ligne du tramway de Sèvres à Versailles reliant Paris à Versailles au début du XX^{e} siècle, Chaville a vu son tourisme dominical se développer et a attiré de nombreux Parisiens.



Intérieur de la gare de Chaville-Vélizy – Source : http://www.cartophilie-viroflay.org/article.php?id_article=17

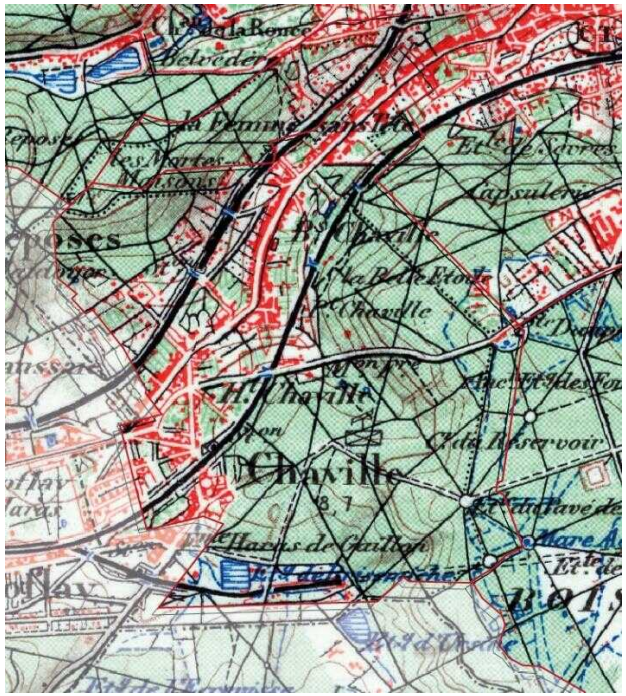
En effet, l'implantation des lignes de chemins de fer va favoriser le développement d'activités de loisirs. Ainsi, des guinguettes se développent à proximité de l'étang d'Ursine. Une activité de café/restaurant se développe également quelque peu sur le coteau rive droite entre la gare et la forêt de Fausses Reposes. Les Parisiens viennent profiter des forêts, de Chaville, donnant pour la commune une certaine renommée.

Le paysage de Chaville évolue également, au XIX^{e}, avec le comblement en 1867 du ru de Marivel. Ce dernier est couvert sur la totalité de son cours afin de réduire les maladies contagieuses provenant de l'insalubrité de ses eaux.

Le glissement du centre-ville de la Mare Adam vers l'ancienne voie royale s'affirme au cours du XIX^{e} siècle.

1.3.2.5. La première moitié du XXe siècle : l'affirmation de la vocation résidentielle de Chaville

Dès la fin du XIXe siècle, des lots de grands domaines sont mis en vente (lotissements du Parc Fourchon, du Parc Saint-Paul, du Parc Lefebvre…). Chaville affirme sa vocation résidentielle. Sur les deux coteaux les différents lotissements s'étendent et le territoire, jusqu'alors composé de grandes bâtisses sur de grandes propriétés, se couvre de petits pavillons sur des parcelles de petite taille. On observe ainsi une densification de part et d'autre de la voie historique, par des villas aux formes architecturales atypiques, des maisons en meulière, des maisons à l'architecture néoclassique, des pavillons style années 30, mais également des maisons ouvrières. Les voies ferrées encadrant l'urbanisation. Cette évolution connait une apogée entre 1920 et 1935.



Carte topographique dite type 1900, 1906

En 1930, des voies nouvelles sont ouvertes entre la rue des Petits Bois et la forêt de Fausses Reposes, sur l'ancien lieu-dit des Prés Aubry (terres agricoles appartenant à cette même famille). Les rues Paul Bert, des Prés Aubry et des Combattants voient le jour. On y construit, au fil du temps, plus de 60 pavillons dont beaucoup étaient exigus et occupés par des ouvriers. Les lotissements pavillonnaires du Bouquet et du Parc du Mesnil sont essentiellement composés d'habitations répondant à la Loi Loucheur.

La centralité, historiquement près de la Mare Adam, se déplace au nord vers la Grande route (voie royale historique). Les équipements structurants de la commune : mairie, groupe scolaire Paul Bert (construit en 1886), l'église et le marché sont en effet implantés le long de cet axe.

Le contexte géographique très spécifique a contribué à condenser l'urbanisation dans un mode de développement plus linéaire que radial.
La commune se densifie entre la voie royale et la voie ferrée, préservant les espaces boisés et paysagers.

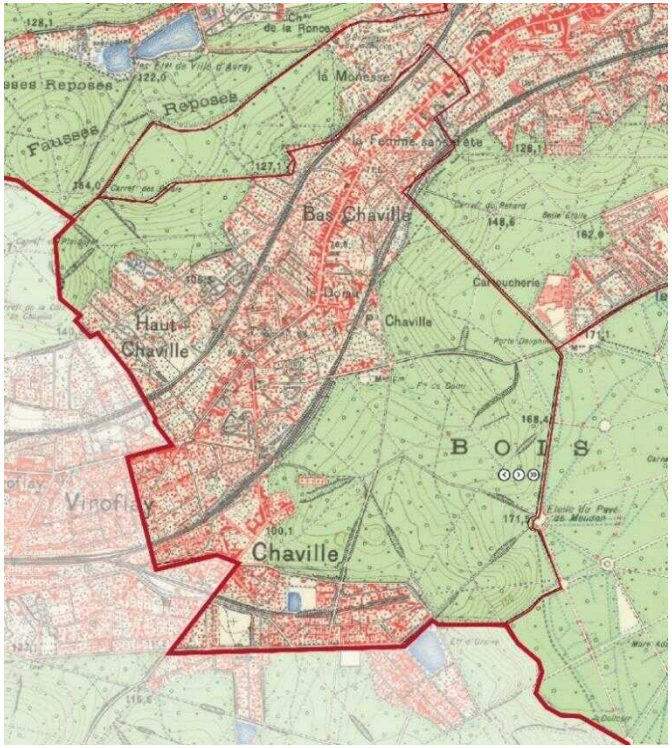


Vue panoramique de Chaville – début XXe – source : delcampe.net

1.3.2.6. De l'après 2nde Guerre Mondiale à nos jours : une reconstruction limitée et un développement dans les dents creuses

Après la Seconde Guerre mondiale, des opérations de rénovation collectives se réalisent avec la construction de logements locatifs sociaux, en fond de vallée, le long de l'avenue Roger Salengro et notamment sur le secteur du Petit Chaville.

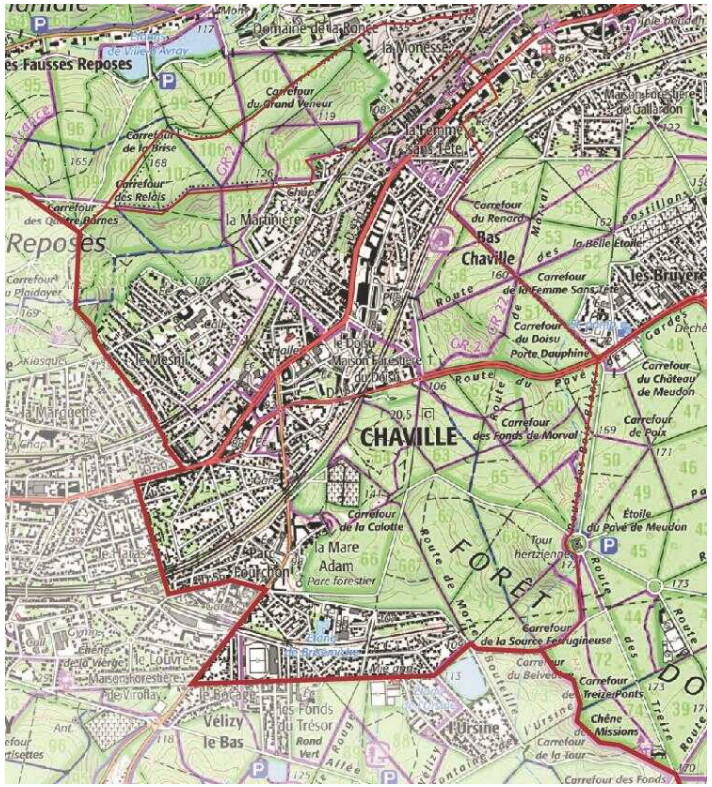
La comparaison des cartes topographiques de 1900 et de 1960, permettent d'apprécier la densification entre la voie ferrée et l'avenue Salengro, et au niveau du Haut Chaville.



Carte topographique 1962

Le quartier de l'Etoile, au nord du Parc Fourchon, était constitué de plusieurs grandes propriétés. Après leur rachat, la municipalité décide d'y construire des logements sociaux entre 1955 et 1963. Dans le quartier de la Mare Adam, une opération de rénovation démarre dans les années 1960. Dans le quartier du Doisu, l'habitat ancien est remplacé au profit de grands ensembles au cours des années 1970.

En 2011, la ville a entrepris l'aménagement de la ZAC Cœur de Ville. Il s'agit pour cette opération de permettre au centre-ville de Chaville de constituer de nouveaux espaces publics, de créer près de 330 logements, et de renforcer la centralité par le développement d'une activité commerciale de proximité et de nouveaux équipements (MJC).



Carte IGN – 2018

La géographie de la commune a conduit la commune de Chaville à se densifier durant la 2e moitié du XXe et XXIe au gré des opportunités de libération de foncier : activités économiques, dents creuses, etc., préservant ainsi les massifs boisés des forêts domaniales de Fausses Reposes et de Meudon *(cf. Chapitre Les mutations récentes ou en cours - analyse des tissus urbains)*.

Le territoire communal est très largement urbanisé par un tissu résidentiel qui recouvre la quasi-totalité des coteaux. Le fond de la vallée du Marivel est pour sa part dominé par un tissu d'habitat collectif datant de vastes travaux de restructuration urbaine dans le courant des années 1960

1.3.3. ISSY-LES-MOULINEAUX

Issy-les-Moulineaux est issue de la fusion de deux bourgs historiques Issy et les Moulineaux.

1.3.3.1. L'origine d'Issy-les-Moulineaux : un territoire agricole et viticole, structurés autour de plusieurs noyaux villageois

Les premières traces de peuplement à Issy-les-Moulineaux remontent au Ve siècle, avec l'existence d'une nécropole, située à proximité de l'actuelle église Saint-Benoît. Il s'agit du plus ancien témoignage archéologique d'importance sur le territoire. Ainsi, le développement d'une 'villa', une vaste exploitation agricole, semble être à l'origine de la cité, localisée à proximité de la Seine, et au contact des forêts de Meudon et de Clamart. Le nom du domaine d'Issy, est mentionné pour la première fois en 558 dans une Charte de Childebert Ier, le site aurait été cédé par le roi aux moines bénédictins de Saint-Germain-des-Prés.

Les Moulineaux sont historiquement une partie de la commune de Meudon, jusqu'au XIXe siècle. Ce hameau était une ferme, possédée par un chanoine et léguée aux Chartreux au XIVe siècle.

Le Hameau de Javelle était un ancien village d'Issy, rattaché à Paris lors de l'extension de 1860. Composé à l'origine d'un petit port, il accueillait également un moulin. Dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, un port avait été esquissé sur la rive du fleuve et attirait quelques industries.

L'ile Saint-Germain, quant à elle, demeure pendant plusieurs siècles une terre agricole. Première île située en aval de Paris, l'Île Saint-Germain a d'abord été utilisée pour traverser la Seine par des bacs, puis par des ponts.



Nouvelle description du Territoire et Banlievée de la Ville Cité et Universités de Paris - Jean Boisseau – 1640

1.3.3.2. Une domination religieuse jusqu'au XVIIe siècle

Au Moyen Âge, l'abbaye encourage le développement de la vigne qui couvre à l'époque jusqu'à 76 % de la surface cultivée. En 1418, le prieuré hospitalier de Saint-Jean de Latran possède des vignes à Bagneux et à Issy. Les vignerons forment alors un groupe important et respecté. Face à l'église Saint-Étienne se trouvent des bâtiments : fours et pressoirs banaux, tour et corps de logis fortifiés, qui symbolisent la domination des moines. Les moines marquent fortement le territoire jusqu'au XVe siècle. En effet, jusqu'au XVIIe siècle, la majeure partie du territoire appartient à des membres de l'aristocratie et du clergé parisien.

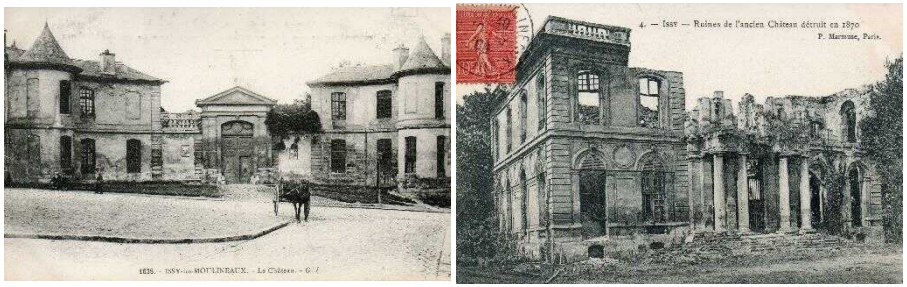
1.3.3.3. Aux portes de Paris : un lieu de villégiature privilégié

Issy devient au cours du XVIIe siècle un lieu de villégiature privilégié où la noblesse parisienne édifie des « maisons des champs ». Elle y mène un train de vie brillant à l'image de Marguerite de Valois, première épouse d'Henri IV.

Les terres cultivées appartiennent à quelques grands propriétaires parisiens issus du clergé, de la bourgeoisie ou de l'aristocratie, qui s'y font construire des "maisons de plaisance" ou des châteaux.

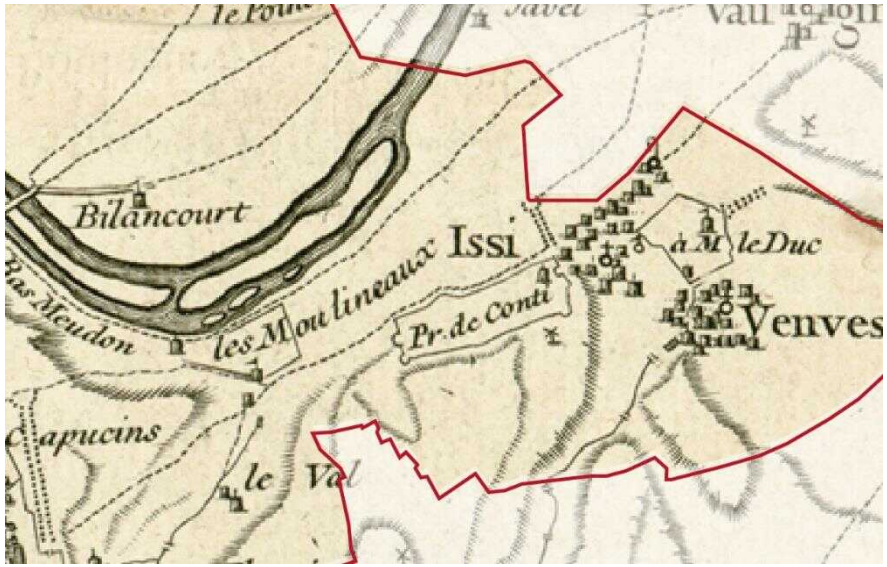
Vastes espaces verts, le parc du séminaire de Saint-Sulpice et le parc Henri Barbusse sont les vestiges de ses domaines et représentent ce passé grandiose. Ces grandes demeures se développent le long de la route des gardes (chaussée d'Issy) avec des jardins à l'arrière.

En 1606, la reine Margot se réfugie à Issy, dans la demeure de Jean de La Haye, pour fuir l'épidémie de peste qui frappe Paris. Séduite par le lieu, elle achète le bâtiment de ce dernier et les terres qui l'entourent. En 1699, la maison de Conti, branche cadette de la maison de Bourbon et issue de la maison de Condé, rachète le domaine. Le château connaitra au fur et à mesure de son histoire jusqu'en 1871 de multiples remaniements. Le 4 mai 1871, les canonniers de la commune de Paris y mettent le feu et rien ne sera sauvé de l'incendie.



Château des Conti entrée (à gauche) et après l'incendie de 1870 (à droite) – Source : historim

Le château reste à l'abandon pendant plus de quarante ans, avant d'être en grande partie démoli en 1910. Le sculpteur Auguste Rodin rachètera certains fragments architecturaux de la façade du château (le fronton de la façade de jardin, ainsi que les colonnes de l'avant-corps sur cour), qu'il fera remonter en 1907 et 1908 dans sa villa des Brillants à Meudon. Le Petit Château est démoli en mai 1939. On y construit un immeuble en lieu et place.



Carte des environs de Paris 1702

A la fin du XVIIIe siècle, Issy est une paroisse rurale dont la superficie dépasse celle du territoire communal actuel : elle ne s'étend à l'ouest que jusqu'au pont de Billancourt, en revanche à l'est, elle couvre une grande partie du XVe arrondissement. A cette époque, « deux mondes s'observent et ne se rencontrent jamais, sauf à l'église : les villageois paysans et les bourgeois parisiens ». La plupart des grands axes sont déjà tracés. La route des Gardes (de l'avenue de Verdun, à la rue Ernest Renan, et dans Paris, rue de Vaugirard), permet de relier Paris à Versailles tout en restant hors de portée des éventuelles crues de la Seine. Les rues Farman et Camille Desmoulins existaient également et prolongeaient la rue Lecourbe. Les rues Bara et Victor Hugo formaient à l'époque une seule et même voie permettant de relier la route des Gardes à la Seine. Les rues Auguste Gervais et Minard permettaient déjà de grimper sur le plateau pour rejoindre le village de Clamart. En dehors de ces grandes voies de liaison, de nombreux autres chemins existaient déjà et servaient à l'agriculture ou à la chasse à courre.

1.3.3.4. Le début du XIXe siècle et le début du XXe marqués par une explosion démographique

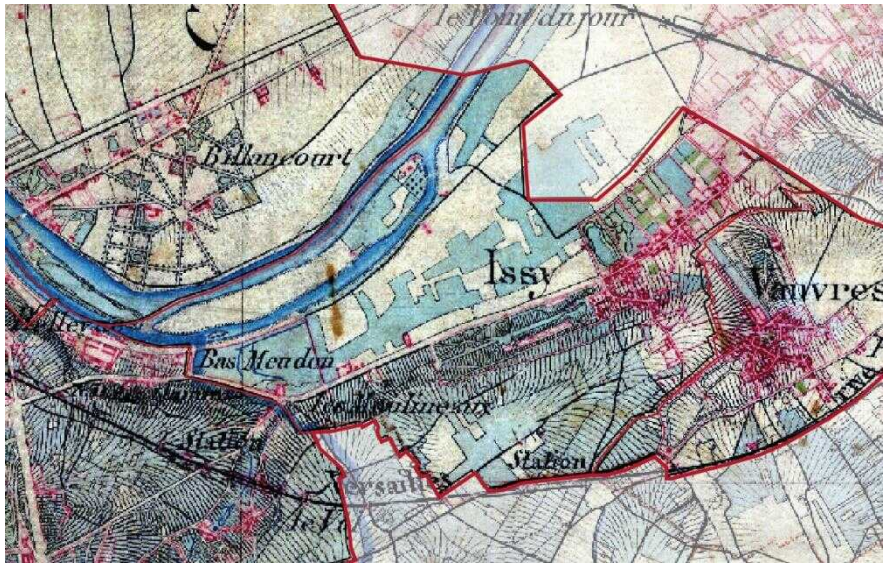
Au début du XIXe siècle, le territoire communal est encore divisé en trois noyaux « urbains » :

- A l'ouest, le hameau des Moulineaux se développe le long de la route des Gardes, à partir du Clos des Chartreux.
- A l'autre extrémité, c'est-à-dire vers Paris, un faubourg s'amorce entre les rues Guynemer et Renan.
- Entre les deux, le village d'Issy avec son église, ses fermes et ses maisons de plaisance, est encore bloqué dans son extension par la présence des grands domaines.

La Révolution industrielle se met en marche à Paris et dans ses faubourgs, accompagnée par le développement du transport par chemin de fer et voie d'eau. La première ligne de chemin de fer, traversant Issy-les-Moulineaux, et connectant Paris au Mans, est inaugurée en 1840. Elle a également une fonction militaire importante, puisqu'elle dessert au passage les forts de Malakoff et d'Issy.

Au-delà des rails qui sectionnent la ville, de nouvelles infrastructures accompagnent le tracé ; viaducs, gares, passages à niveau.

La deuxième ligne de Puteaux à Issy-Plaine, dite ligne des Moulineaux ou ligne des Coteaux, est ouverte en 1889. La ligne dessert la commune d'Issy-les-Moulineaux, avec les gares des Moulineaux-Billancourt et d'Issy-Plaine, puis atteint son terminus au Champ de Mars.



Carte d'état-major, 1820-1866

Ce nouveau moyen de transport modernise et augmente fortement l'attractivité de la ville d'Issy-les- Moulineaux. De fait, certains financiers spéculent sur l'avenir d'Issy-les-Moulineaux et rachètent donc certains domaines pour les lotir : ainsi le Comptoir Central de Crédit acquiert le Clos des Moulineaux, le parc du château des Conti et des terrains dans l'île Saint-Germain. En 1851, la commune compte environ 3 500 habitants.

La ville devient à la fois un lieu de villégiature, de banlieue parisienne où les citadins y construisent de belles propriétés mais également un lieu riche en industries grâce à ses commodités de transports.

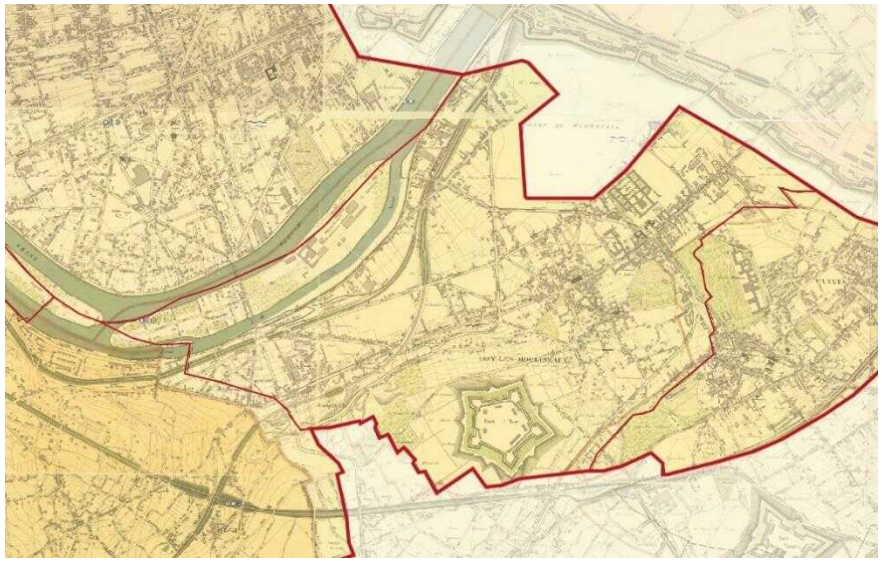
La physionomie de la ville change sensiblement au cours du XIX^{e} siècle, en lien avec un développement économique croissant. Les premières manufactures s'installent aux Moulineaux et près de la Seine et l'exploitation des carrières se poursuit, pour la fabrication de la chaux et du « blanc de Meudon ».



Entrée d'une carrière – rue de Verdun – Source : cartorum

L'hôpital Corentin-Celton est construit en 1864 sous le nom "d'hospice des Petits Ménages", tandis que l'armée s'installe sur l'île Saint-Germain et dans un fort, au sud de la commune. Ce dernier bloquera toute urbanisation dans ce secteur jusqu'en 1920 et constituera pendant longtemps encore une enclave très importante. Des voies importantes apparaissent et constituent le support de développement de nouveaux quartiers. Les noyaux urbains fusionnent et se développent principalement dans la plaine, vers la fin du XIX^{e} siècle et forment pratiquement un continuum urbain, laissant cependant encore de nombreuses poches agricoles. Les évolutions les plus notables se voient du côté des Moulineaux et de l'île Saint-Germain, avec la construction du pont de Billancourt et l'aménagement de l'actuel boulevard des îles.

Pendant 20 ans, Issy-les-Moulineaux va connaître une véritable explosion démographique pour atteindre en 1876, près de 10 000 habitants.



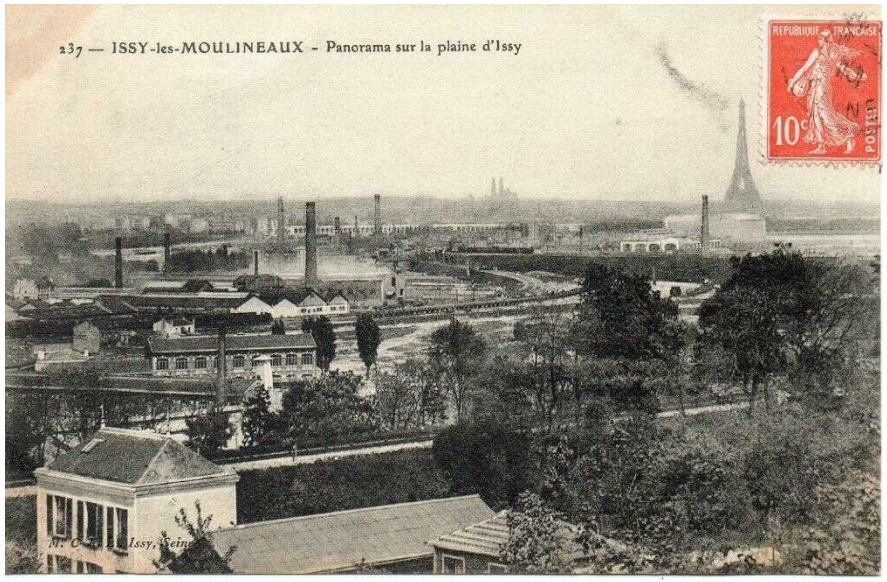
Carte de la banlieue de Paris à l'extérieur de l'enceinte des fermiers généraux, 1831

1.3.3.5. La fin du XIXe siècle et le début du XXe marqués par l'industrialisation et l'installation de l'armée

Vers la fin du XIXe siècle, l'ensemble du territoire se construit en dehors de quelques grandes enclaves.

De grandes entreprises, et leurs sous-traitants, viennent occuper de vastes emprises. On peut ainsi citer :

- La manufacture Gévelot.
- La blanchisserie de Grenelle.
- Les peintures Lefranc.
- La brasserie des Moulineaux.
- La manufacture des tabacs.
- La biscuiterie Guillout.
- Puis, au tournant du siècle, l'usine Renault à Boulogne.
- Les usines d'aviation Caudron et Hanriot.



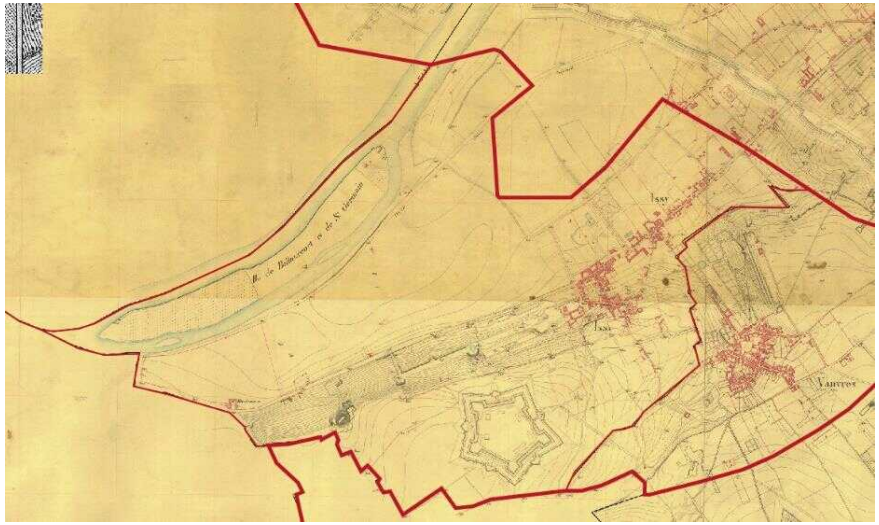
Vue panoramique sur la Plaine d'Issy – Source : historim

Leurs ouvriers s'établissent tant bien que mal à proximité de leurs ateliers. Les premiers ensembles d'immeubles de logements collectifs voient le jour au cours de cette période, rues Matrat, Voisembert et Branly. Peu de ces logements destinés aux ouvriers subsiste aujourd'hui, ceux situés dans la plaine d'Issy ayant été démolis dans le cadre de la restructuration et modernisation du territoire communal à partir des années 1980. Ceux de l'île Saint-Germain disparaissent peu à peu également ou sont requalifiés. Le réseau routier se poursuit à l'aube du XXe siècle :

- La rue Guynemer est prolongée en ligne droite vers les Moulineaux et plusieurs rues transversales permettent de raccorder cet axe à la route des Gardes.
- Le boulevard Gallieni, grand axe nord-sud, est percé vers 1890, suivi quelques années plus tard par le boulevard Garibaldi.
- Le pont d'Issy, deuxième pont de la commune, complète les liaisons avec la rive droite (il sera reconstruit dans les années 60).
- Plusieurs rues nouvelles sont tracées autour du Fort et à proximité de Paris, signe du développement important de ces deux quartiers au cours de cette période.

Au cours des années 1870-1871, Paris doit supporter deux sièges successifs : le premier par les Prussiens, le second par l'Armée régulière de Versailles. Le fort d'Issy constitue le passage obligé, puisqu'il couvre la partie la plus faible de l'enceinte, au Point du Jour.

En 1891, l'armée annexe un important champ de manœuvres, près de l'enceinte de Paris, actuel héliport, lors de l'exposition universelle, pour laisser place notamment à la Tour Eiffel. A l'origine temporaire, le maintien de la Tour Eiffel aura pour conséquence de geler en grande partie l'urbanisation de ce secteur. Celui-ci est transformé en terrain d'aviation en 1905.



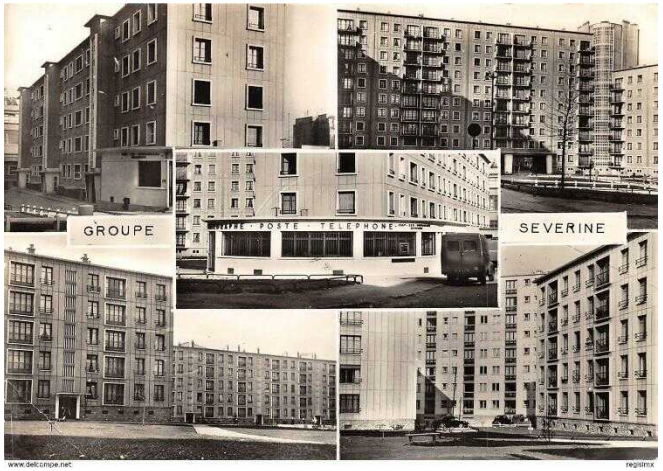
Carte de la banlieue de Paris à l'extérieur de l'enceinte des fermiers généraux, 1831

1.3.3.6. La fin du XXe siècle : la désindustrialisation et le renouvellement urbain des friches

Les fortifications de Paris sont démantelées après la Première guerre mondiale, ce qui libère d'énormes surfaces pour la construction et permet d'accueillir quelques grands équipements comme le Parc des expositions de la Porte de Versailles.

Au cours de la Seconde guerre mondiale, à l'instar des usines Renault de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux est également touché par les bombardements du fait de la présence sur son territoire de la cartoucherie Gévelot, de la centrale électrique Westinghouse et de l'aérodrome servant de base aux avions de l'état-major de l'armée française pour les liaisons.

Après la Seconde guerre mondiale, plusieurs grandes opérations de logements sociaux sont réalisées rue Aristide Briand, rue Séverine, rue du Général Leclerc et dans le secteur des Épinettes et de l'îlot Dolet-Jaurès-Abbé Grégoire. Les traces du cœur historique du village d'Issy sont ainsi gommées.



Ensemble construit par les architectes Jacques Delaire et Le Corbusier dans les années 1950-1960 – source : delcampe.net

A la fin des années 1970, la population d'Issy-les-Moulineaux a quintuplé par rapport au milieu des années 1870.

Au milieu du XXe siècle, la ville, déjà fortement urbanisée, possède peu de terrains vacants et échappe ainsi au développement des grands ensembles de la reconstruction d'après-guerre. La levée des servitudes militaires autour du Fort, conduit à une multiplication des pavillons. En 1961, le quartier autour de la rue Antoine Courbarien est détruit par suite de l'effondrement d'une carrière, dont l'exploitation avait cessé en 1925. Cet effondrement intervient sur la commune de Clamart également, à la suite de fortes pluies. Plusieurs maisons et des immeubles, le stade, six rues s'effondrent en quelques instants. Vingt-trois immeubles sont détruits. Il est remplacé dans les années 1970 par les tours de la ZAC Rodin.



Effondrement d'une carrière en 1961 à Issy-les-Moulineaux – Source : https://www.pariszigzag.fr/insolite/histoire-insolite-paris/leffondrement-des-carrieres-de-clamart-a-cote-de-paris

Les entreprises isséennes résistent mal aux profondes mutations qui touchent tous les pays industrialisés à partir des années 1960. Certains établissements quittent Issy-les-Moulineaux, d'autres ferment définitivement. La crise économique des années 1970 ne fait qu'accentuer le phénomène de désindustrialisation. L'usine Gévelot, la plus ancienne de la ville, est mise en règlement judiciaire en 1980 et finit par disparaître en 1992. Il ne reste aujourd'hui que l'ancien portail monumental.

La commune entre alors dans une phase de déclin économique et démographique. En 1982, la population ne totalise plus que 45 000 habitants. Les friches industrielles, à l'image dégradée, sont valorisées pour leur potentiel foncier. Les opérations de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) se multiplient alors sur le territoire (ZAC des Ponts, ZAC Chabannes, ZAC Saint-Germain, Guynemer, ZAC Sainte Lucie, ZAC Renan Lepelletier, ZAC Rodin Plateau Egalité).

Sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux, plus d'une vingtaine de secteurs de renouvellement urbain ont été identifiés depuis les années 1980. Dans le contexte très urbanisé de la région Parisienne, le développement urbain se caractérise aujourd'hui par la mutation du tissu bâti déjà constitué.

Le renouvellement urbain, mené à partir des années 1970-1980, conduit à une augmentation de la population mais aussi de la densité du tissu urbain.



Issy-les-Moulineaux - Les Portes de Seine – 1960-2020 – Source : IGN – Remonter le Temps

Les espaces verts publics font l'objet d'une reconquête massive. Sur d'anciennes emprises industrielles ou carrières, la ville aménage ainsi le parc de l'île Saint-Germain, le parc Rodin, le square de Varennes ou encore le jardin botanique.

D'un point de vue architectural, la ville d'Issy-les-Moulineaux affirme sa volonté de devenir une ville innovante. Les opérations sur le front de Seine font la part belle à une architecture contemporaine de qualité.

1.3.3.7. Projets de renouvellement urbain depuis 1980[1]

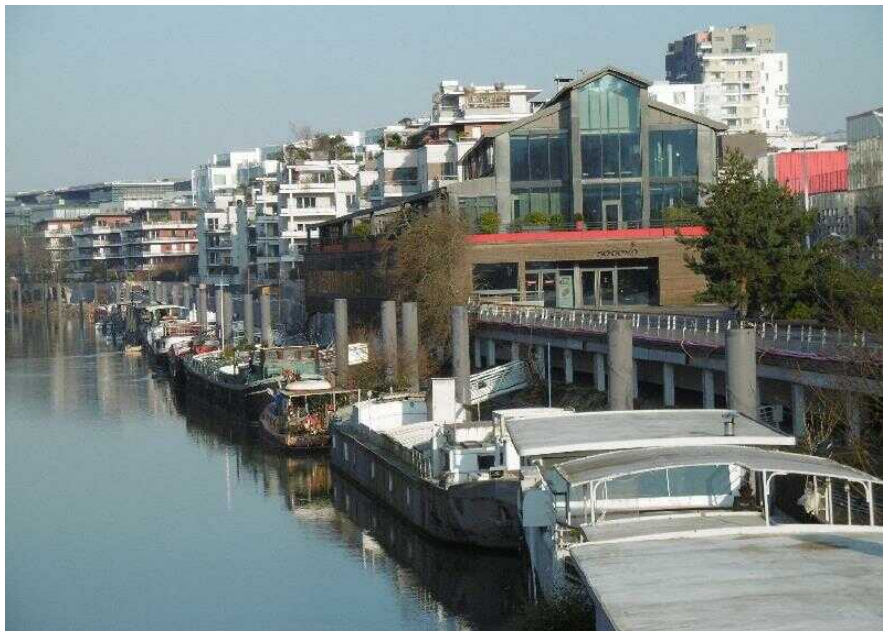
En 1982, la population d'Issy-les-Moulineaux est en perte de vitesse. Trente ans plus tard, elle a regagné plusieurs milliers d'habitants grâce à une politique très attractive de construction de logements et de bureaux. La ville ne pouvant plus s'étendre, elle continue à se développer en se renouvelant sur elle-même par mutation d'espaces déjà construits.

Ce redéveloppement urbain a permis de favoriser la mixité habitat- activité, de construire des logements (et notamment des logements sociaux), de créer des emplois dans le secteur tertiaire tertiaires, notamment dans le domaine de la communication. Progressivement, Issy-les-Moulineaux s'est tournée vers le développement des nouvelles technologies et est peu à peu devenue une cité numérique. Dès les années 1980, de nombreuses opérations d'aménagement ont été lancées pour la reconquête de la ville (ZAC des Ponts, ZAC Chabannes, ZAC Saint-Germain, Guynemer, ZAC Sainte Lucie, ZAC Renan Lepelletier, ZAC Rodin Plateau Egalité).

Ces premiers secteurs d'intervention correspondent notamment aux entrées de ville, avec par exemple le réaménagement d'une partie de l'île Saint-Germain. Ailleurs, certaines emprises industrielles, telles que la Cartoucherie Gévelot, laissent place à des opérations mixtes comprenant des logements, des bureaux, des commerces, etc. Dans les années 1990, de nouvelles opérations voient le jour, notamment dans les quartiers La Ferme ou Garibaldi.

Ces secteurs connaissent un renouveau, à l'instar du quartier Corentin Celton dont la ZAC a permis la restructuration de l'hôpital et son ouverture sur la ville. L'aménagement de ce secteur a également rendu possible la création du grand parvis Corentin Celton, sur lequel se tient le marché en plein air.

Les opérations les plus récentes correspondent principalement aux secteurs des berges de Seine (Bords de Seine, site de l'ancien Tri Postal, Isséane, Portes de Seine, Chartreux…). Longtemps délaissés en tant que friches industrielles, les bords de Seine ont récemment constitué des opportunités foncières valorisées dans un cadre paysager privilégié. La ville d'Issy-les-Moulineaux a ainsi engagé la réalisation d'aménagements et de projets architecturaux d'envergure qui ont permis de relier les berges de Seine à l'ensemble du territoire communal. L'aménagement de la ZAC des Chartreux est, à ce titre, emblématique. Mais d'autres opérations ont participé à l'image d'une « ville innovante » et engagée dans son renouvellement.



ZAC Quai des Chartreux, Source : Ville d'Issy-les-Moulineaux

Dans le quartier des Portes de Seine, la ZAC Forum Seine, dont le programme prévoyait la construction de plus de 200 000 m² de bureaux, a contribué à la réalisation d'un quartier d'affaires moderne, attirant de grands sièges d'entreprises.

[1] *Source : diagnostic territorial du PLU d'Issy-les-Moulineaux – approuvé le 17 décembre 2015*



Les Portes de Seine, Source : Laurent Zylberman

Ce secteur est ainsi devenu un pôle de développement économique caractérisé par l'émergence de formes urbaines innovantes et symboliques, à l'instar de la tour Sequana qui a remplacé l'ancienne tour EDF ou encore de l'emblématique bâtiment Eos Generali, accueillant notamment le siège de Microsoft. Cette opération toute entière constitue un élément architectural majeur. Elle signale l'entrée de la ville par un marquage territorial et symbolique très fort.

La seconde tranche de la ZAC des Bords de Seine s'est également inscrite dans la politique d'aménagement engagée depuis plusieurs années visant à renouveler de nombreux sites industriels en contribuant activement à la construction de nouveaux logements et bureaux.

Cette opération, située sur l'îlot au sein duquel était implantée l'ancienne usine d'incinération d'ordure ménagère du SYCTOM appelée TIRU, a permis la réalisation d'un éco-quartier, privilégiant la mixité sociale et fonctionnelle, intégrant les principes du développement durable (avec notamment la mise en place de la collecte pneumatique des déchets, ceux-ci étant aspirés directement jusqu'à la nouvelle usine d'incinération Isséane). Au total, ce sont plus de 780 logements (dont près de 170 logements sociaux), 24 000 m² de bureaux et 2 400 m² de commerces qui ont été construits. Cet éco-quartier, qui accueille également un groupe scolaire et une crèche, s'est achevé en 2015.

C'est également cette même année qu'ont été livrés les logements et les bureaux construits sur le site de l'ancien Tri Postal. Cette opération s'est notamment distinguée par la construction de logements sociaux et en accession dans un seul et même bâtiment, illustrant la volonté de la Ville de placer la mixité au cœur même de ses aménagements.

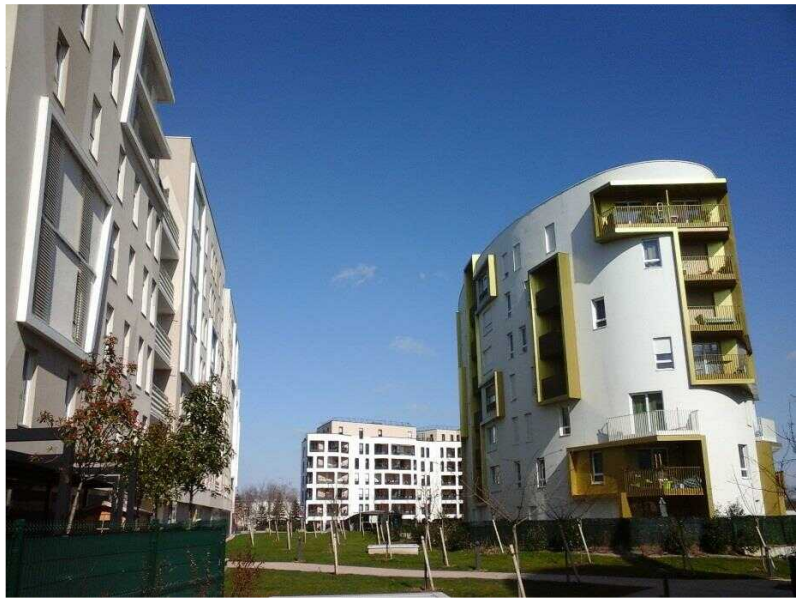
La ZAC du Pont d'Issy s'inscrit dans cette même logique qui vise à poursuivre et parachever le réaménagement amorcé dans les quartiers longeant la Seine pour continuer à relier la ville et son fleuve.

Plus au nord, à travers la requalification du secteur du Port d'Issy, la commune a souhaité concilier la pérennisation des activités industrielles liées au transport fluvial et la valorisation des berges de Seine. Il s'agit ici, en lien avec Ports de Paris, d'améliorer la fonctionnalité des installations industrielles présentes sur le site, de mettre en valeur les façades urbaines et fluviales et de créer une mixité d'usage, notamment en ouvrant les berges aux piétons.

Au-delà des emprises industrielles, la ville s'est également lancée dans la revalorisation des espaces militaires. Ainsi, l'ancien fort d'Issy s'est vu transformer en éco-quartier résidentiel de 12 hectares.

Les 1 620 logements du Fort ont été conçus avec une approche bioclimatique qui s'est traduite par la recherche des meilleures orientations, la maîtrise des apports solaires, le choix de vitrages performants, etc. L'eau chaude et le chauffage sont produits par géothermie (grâce à un puits creusé à 700 m de profondeur). Par ailleurs, la collecte des déchets est assurée par un réseau pneumatique souterrain. Cette opération phare intègre par ailleurs le développement numérique. En effet, les nouvelles technologies sont mises au service du développement durable (possibilité pour chaque habitant de réguler l'éclairage et la température, ou encore d'actionner l'ouverture et la fermeture des volets, de suivre toutes les consommations en temps réel, etc.).

L'aménagement du Fort d'Issy s'inscrit dans une démarche de performance environnementale et mettant au coeur du projet la qualité de vie (avec la création de près de 4 ha d'espaces verts et la construction de nombreux équipements parmi lesquels des groupes scolaires, une crèche, une conciergerie, une piscine feng shui, un espace culturel intergénérationnel, etc.).



Fort d'Issy, Source : Ville d'Issy-les-Moulineaux

La ville d'Issy-les-Moulineaux, du fait de la libération plus tardive que d'autres communes de GPSO de vastes tènements poursuit sa mutation comme le projet Issy-cœur de ville ou la ZAC du Pont d'Issy *(cf. Chapitre Les mutations récentes ou en cours – analyse des tissus urbains)*

Issy-les-Moulineaux a ainsi connu un développement important au cours des deux derniers siècles. Issy-les-Moulineaux est ainsi passé d'un bourg rural éloigné de Paris, à un faubourg industriel prospère puis en déclin et, depuis une vingtaine d'années, à l'une des villes les plus dynamiques et attractives de la première couronne parisienne. Cette transformation ne s'est pas faite sans ruptures, ni profondes mutations avec les formes urbaines et la trame viaire d'origine.

1.3.4. MARNES-LA-COQUETTE

1.3.4.1. Les origines de Marnes-la-Coquette



Carte des environs de Paris 1702

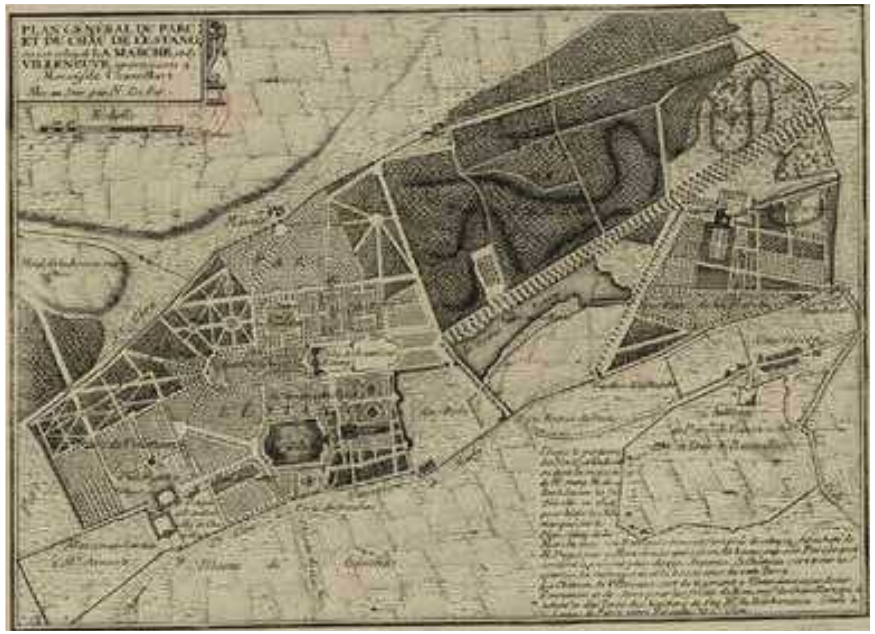
Au XII[e] siècle, les moines de l'abbaye de Tiron créent un prieuré sur le domaine de Jardy à l'ouest de la commune, et rattaché jusqu'à la révolution à la commune de Vaucresson. Cette vocation religieuse perdurera jusqu'au XVIII[e] siècle, bien qu'à cette époque Jardy ressemble davantage à un important domaine agricole qu'à une propriété ecclésiastique.

Marnes-lès-Saint-Cloud est fondée, quant à elle, en 1199 par l'évêque de Paris, Eudes de Sully, sous le règne de Philippe Auguste. Un presbytère est attenant à l'église, entouré de champs maraîchers. Afin de bâtir le village, il fit défricher une partie de la forêt de Saint-Cloud. En effet, les XI[e] et XII[e] siècles sont marqués par des grands défrichements et la mise en valeur agricole des sols. La population en expansion avait besoin de terres cultivables pour vivre. Chaque famille du village reçoit un arpent pour sa maison et huit arpents de terres cultivables.

Marnes est à l'époque composée de plusieurs seigneuries : la seigneurie de Villeneuve, la seigneurie de L'Étang et la seigneurie de la Marche.

1.3.4.2. Sous Louis XIV, Marnes résidence des Grands du Royaume

Marnes, de par sa situation à mi-chemin entre Versailles et Saint-Cloud, devient la résidence de nombreuses hautes personnalités du Royaume. On peut notamment citer Le Marquis de Barbezieux (1668-1701), Secrétaire d'Etat à la guerre de Louis XIV, et Chamillart (1652-1721), contrôleur général des Finances et secrétaire d'état à la Guerre de Louis XIV. Ils sont successivement les propriétaires du domaine de Villeneuve-l'Etang, (à l'emplacement du Mémorial Lafayette) aujourd'hui détruit. Le domaine était constitué d'un château, de divers corps de ferme, d'une petite chapelle, de terres cultivées et de bois.

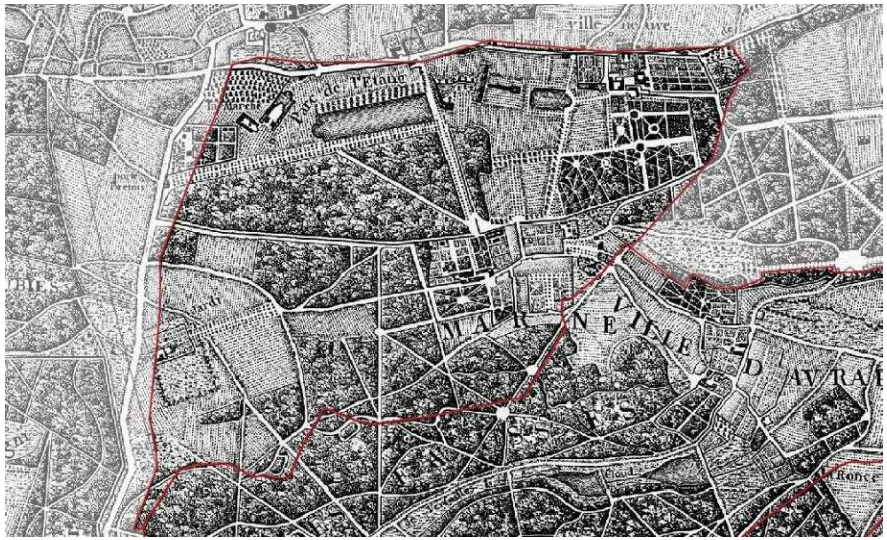


Plan général du parc et du château de l'Estang, ou est celui de La Marche et de Villeneuve, appartenant à Monsieur de Chamillart, 1720, Bibliothèque nationale de France

En 1702, la paroisse de La Marche, ainsi que les terres de Villeneuve-l'Étang, terres au nord, sont rattachées à Marnes.

A la veille de la Révolution française, le domaine de Villeneuve-l'Étang forme alors une continuité paysagère avec le domaine de Saint-Cloud : les parcs, jardins et pièces d'eau se succèdent dans une vaste composition où dominent les boisements.

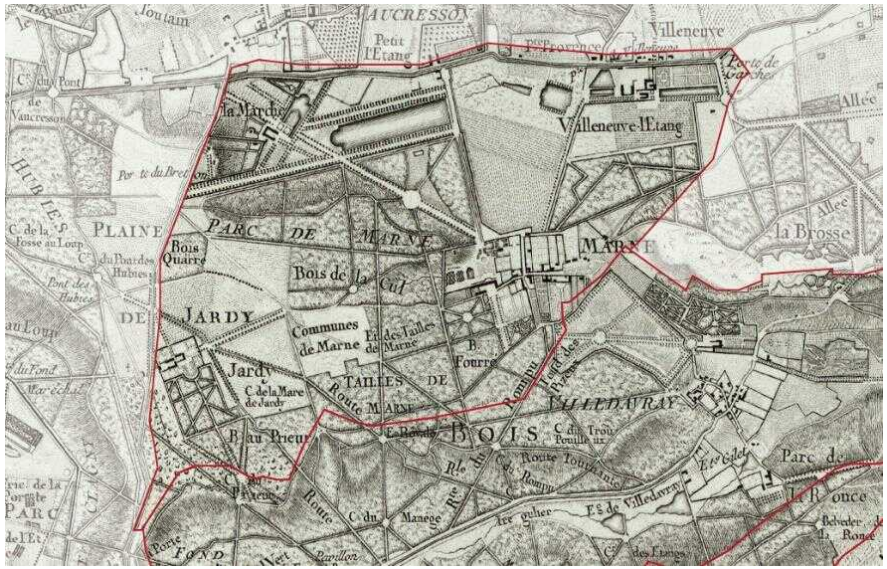
On observe ainsi plusieurs grands domaines sur la carte de l'Abbé Delagrive du XVIIIe siècle localisés principalement au sud de la Voie Royale reliant Paris à Versailles.



Carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive, 1731-1741

1.3.4.3. Le XIXe siècle : la sacralisation de Marnes-la-Coquette

La Révolution française disperse les biens du domaine de Jardy. En 1817, il cesse de faire partie du territoire de Vaucresson pour être rattaché à Marnes-la-Coquette. Le lieu reste une grande ferme au milieu des bois jusqu'à la fin du XIXe siècle.



Carte topographique des environs de Versailles, dite des Chasses Impériales. 1807

En 1852, Louis Napoléon Bonaparte, alors Président de la République, rachète le domaine de Villeneuve-l'Étang. Il y fait construire le pavillon des Cent-Gardes destiné à accueillir sa garde rapprochée lorsqu'il réside au château de Saint-Cloud. En 1859, il fait construire à ses frais une nouvelle église dans le bourg pour remplacer celle détruite à la Révolution. En hommage à son épouse Eugénie de Montijo, elle est dédiée à Sainte Eugénie. Charmé par le village et son environnement, l'Empereur ajoute par décret le qualificatif de "la Coquette".

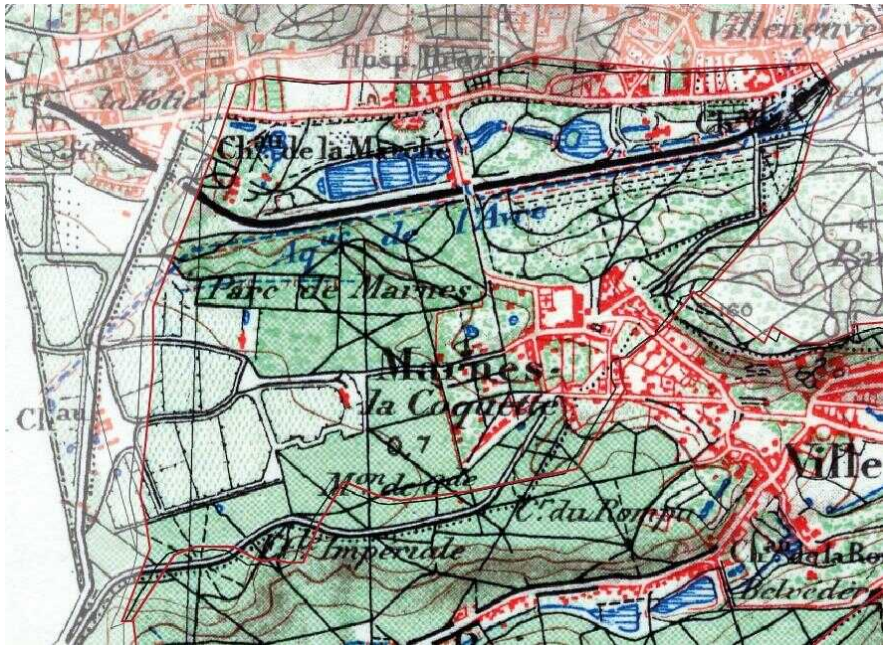
La guerre de 1870 a un fort impact sur Marnes-la-Coquette qui compte alors 300 habitants. Un camp de militaires est établi dans le domaine de la Marche de 1872 à 1876 et le château fut sans doute alors détruit. De nombreux habitants de Marnes-la-Coquette quittent la commune pour se réfugier à Versailles ou à Paris, abandonnant leurs biens.

En 1882, le pavillon des Gendarmes est cédé à Marnes pour y créer une école enfantine. En 1895, le parc est partiellement intégré au domaine national de Saint-Cloud.

En 1878, le domaine devient public. Le château est détruit dans les années 1880. Le domaine est affecté au ministère de l'Instruction publique et des beaux-arts. Une partie du domaine est concédée à Louis Pasteur en 1884 pour qu'il poursuive ses recherches après sa découverte du vaccin contre la rage.

La ligne de Saint-Cloud à Saint-Nom-la-Bretèche est réalisée au début des années 1880 , et vient traverser la commune de Marnes-la-Coquettes en son nord. La commune est desservie en 1884 et accueille avec Garches, la gare de Garches/Marnes-la-Coquette.

En 1898, la partie est du domaine de la Marche, du côté de la gare de Garches, est lotie. Louis Pasteur garde une partie du domaine, et construit des écuries en 1907 et 1911 et de nouveaux bâtiments dont le bâtiment Ramond en 1930. Le pavillon des Cent Gardes sera transformé en musée Pasteur en 1986.



Carte topo 1900-1906

1.3.4.4. Les XXe et XXIe siècle : le morcellement des grandes propriétés et la densification des dents creuses

En 1890, Edmond Blanc, achète la ferme de Jardy pour y établir un haras. Rien n'est conservé de l'ancienne ferme, excepté la grange qui existe encore aujourd'hui. Il y fait construire les bâtiments du nouveau haras.

En 1929, dans le domaine de la Marche, le morcellement se poursuit, une partie forme le lotissement du Parc des Terrasses, dans la continuité de Vaucresson et le château est détruit. Des équipements sont construits pour la population de Marnes-la-Coquette au sein du domaine de la Marche au cours du XXe siècle.

La coupure nord-sud, héritée de la ligne de chemin de fer de Marly, est renforcée par l'autoroute de Normandie, l'A13, tracée en 1937. Ces coupures jouent un rôle important dans le fonctionnement de la commune.

Les espaces naturels et boisés, sont en grande partie protégés, et occupent environ 2/3 de la superficie communale. La commune connaît peu de transformations en dehors de l'aménagement du stade, de chemins de promenades le long des étangs et de la récente construction dans ce secteur du foyer de la Gentilhommière. Le développement récent de la commune s'opère en effet principalement à travers le comblement de dents creuses au gré de division ou cession foncière *(cf. Chapitre Les mutations récentes ou en cours – analyse des tissus urbains)*. Une opération récente a permis la construction de 44 logements sociaux, sur des terrains en friche de la SNCF, autrefois occupés par d'anciens dépôts.



Quartier de la gare de Garches – Marnes-la-Coquette (2000-2018) Source : IGN - Remonter le temps

Une opération rue Yves Carriou a également permis la livraison d'un ensemble immobilier destinés aux séniors et composé de 86 logements du studio au 6 pièces et d'un foyer handicapés.



rue Yves Cariou – Marnes la Coquette (2000-2018) Source : IGN - Remonter le temps

La commune de Marnes-la-Coquette fait office d'exception dans le territoire de GPSO en termes de développement urbain. Sa localisation en cœur de forêt a permis de contenir son développement et conserver une image de village, aux portes de Paris.

1.3.5. MEUDON

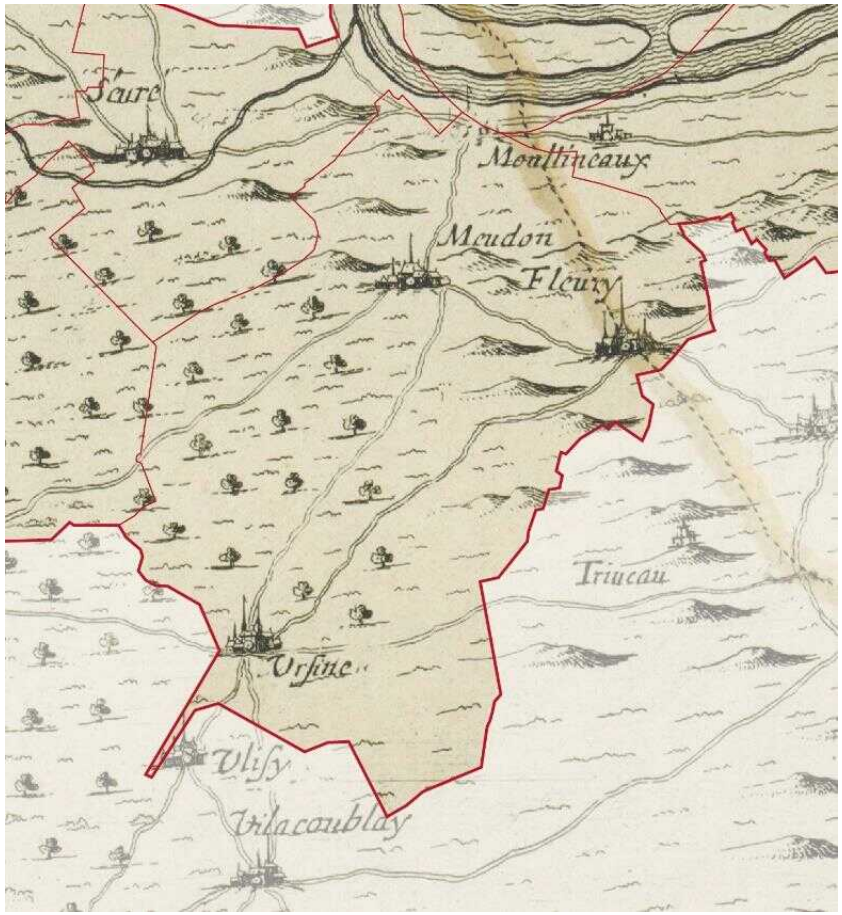
1.3.5.1. L'origine de Meudon

À environ quatre kilomètres au sud-ouest de Paris, cette commune est établie sur des collines et au sud d'une boucle de la Seine. Les emplacements archéologiques prouvent que Meudon a été peuplée depuis des périodes néolithiques. En effet, une campagne de fouilles menées entre 1915 et 1919 sur le secteur de Trivaux a permis de découvrir des milliers d'objets néolithiques. Le sous-sol calcaire est exploité comme pierre à bâtir depuis l'époque gallo-romaine.

1.3.5.2. Le moyen-âge : le village Meudon devient fief royal

On date l'origine du village de Meudon au VIe siècle sur des terres abbatiales. Le village fait partie du fief de la famille de Meudon, une famille de l'ancienne noblesse française, après avoir été la propriété du chevalier Erkenbold à la fin du XIIe siècle. Un siècle plus tard, la famille de Meudon vend les terres à l'abbaye de Saint-Germain. La première église dédiée à Saint-Martin date du XIIe siècle. Sur ce territoire se trouvait un vignoble appartenant à Jean Abbé de Saint-Victor. En 1235, Simon, abbé de Saint-Germain, rachète les dîmes de bleds et de vin du territoire de Meudon desquelles Étienne de Meudon jouissait. L'abbaye continua par la suite à racheter d'autres terres à Meudon.

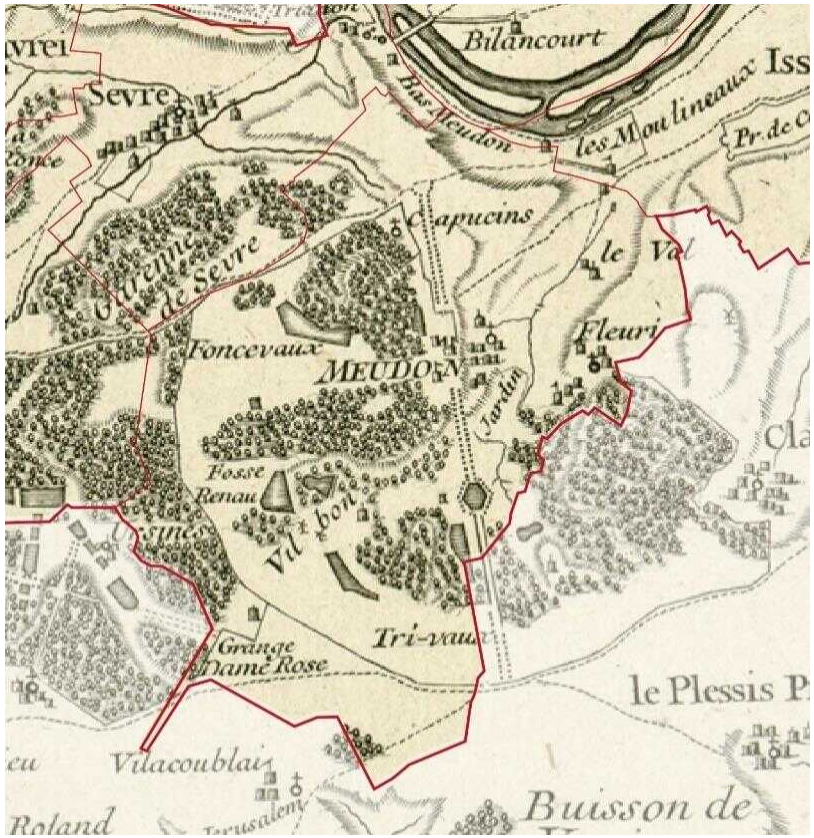
La colline est bâtie d'un manoir au XVe siècle, qui appartiendra par la suite à la maîtresse de François Ier, Anne de Pisseleu, en 1527. Elle y ajoute deux ailes et y fait tracer un parc.



Nouvelle description du Territoire et Banlievée de la Ville Citté et Universités de Paris – Jean Boisseau – 1640

Après la mort de François Ier en 1547, elle vend le domaine à Charles de Guise, qui l'agrandit à son tour et fait construire "La Grotte", ensemble de pavillons ornés de fontaines et de cascades.

A la même époque, François Rabelais obtient la cure de l'Eglise Saint-Martin qu'il occupe trois ans. Le chirurgien Ambroise Paré acquiert une maison proche de l'Eglise Saint-Martin, l'actuel Musée d'Art et d'Histoire, qui appartiendra, en 1674, à Armande Béjart, veuve de Molière.

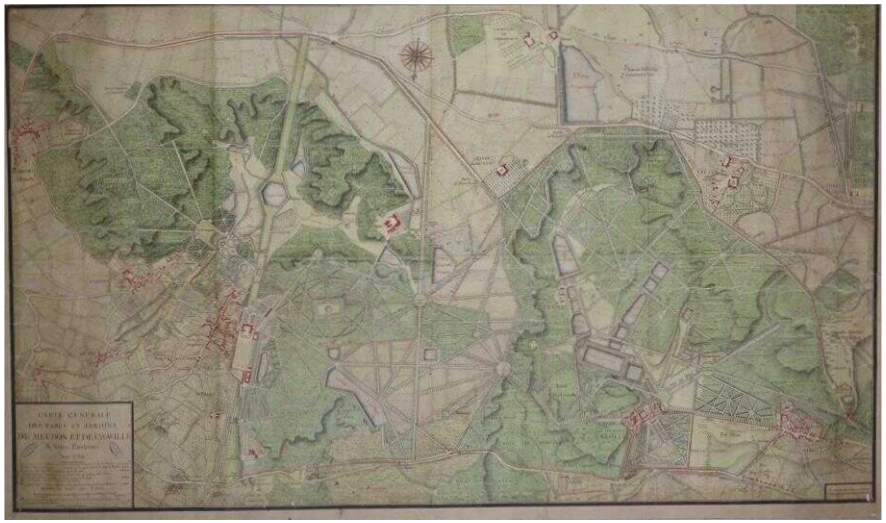


Carte des environs de Paris - 1702

1.3.5.3. Trois châteaux royaux : Meudon, des terres royales

La ville et ses tracés actuels prennent directement appui sur l'organisation des grandes demeures construites autour de leurs jardins, parcs et bois à partir du XVIe siècle.

Trois châteaux ont structuré le paysage sylvestre, les réseaux viaires, et le développement urbain de la ville de Meudon. L'importance de ces grandes bâtisses disparues est encore visible aujourd'hui.



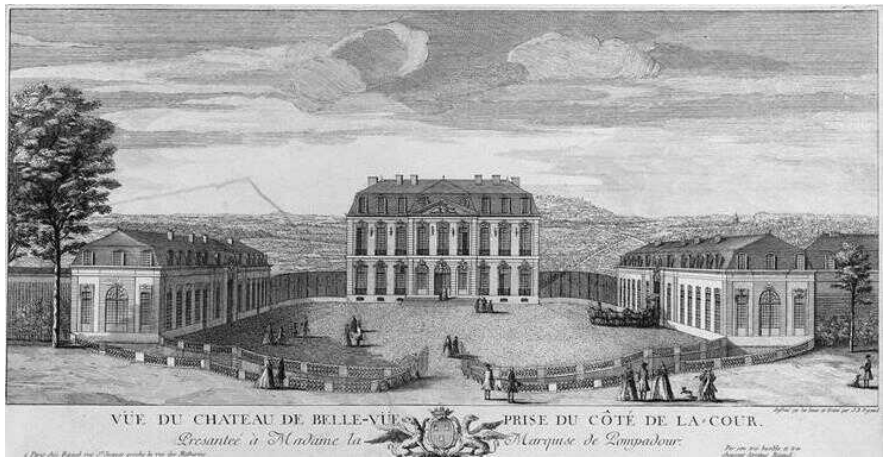
Carte générale des parcs et jardins de Meudon et Chaville - 1723

En 1654, la famille de Guise a vendu son domaine à Abel Servien, surintendant des Finances de Louis XIV. Celui-ci a fait construire la terrasse et a entrepris le boisement de ce qui sera la forêt de Meudon. En 1679, le marquis de Louvois, nouveau propriétaire, a agrandi les jardins, qu'il a fait remodeler par André Le Nôtre. Le Grand Dauphin, fils de Louis XIV, acheta le domaine en 1695 pour s'y installer. Jules Hardouin-Mansart[2] est alors intervenu sur le domaine pour construire le château neuf à la place de la Grotte.

[2] *Également architecte du château de Vanves*

À la mort du Grand Dauphin, en 1711, la famille royale s'est désintéressée des lieux et à la Révolution, le château vieux est devenu un établissement national pour les épreuves d'artillerie. En 1795, le château vieux brûle suite à une expérience de tir. Il est démoli, en 1803, sur ordre de Bonaparte mais le château neuf est restauré pour y installer le roi de Rome. Lors de la guerre de 1870, le château neuf est détruit en partie. Les ruines sont cédées à l'astronome Jules Janssen, qui en fait un observatoire.

Sur le territoire de Meudon, un troisième château s'est dressé sur les coteaux de Bellevue. Vers 1750, Madame de Pompadour a pu ainsi profiter des vues sur la Seine. À la mort de Louis XV, la propriété est affectée à ses filles, qui font dessiner des jardins à l'anglaise. Sous la terrasse du château est percée une route conduisant à Brimborion.



Le château de Bellevue au temps de Mme de Pompadour – Source : Wikipédia

Les bâtiments du château sont démolis en 1823 pour lotir le domaine.

A côté de ces grandes propriétés, établies sur les « chemins du pouvoir", de Paris à Versailles, coexistent des hameaux établis sur les coteaux, ou sur les berges inondables de la Seine. Ce sont les hameaux du Val, de Fleury, de Bellevue, du Centre autour de l'Eglise Saint-Martin et du Bas-Meudon, peuplés de vignerons et de maraîchers.

1.3.5.4. La révolution industrielle : la prospérité de Meudon

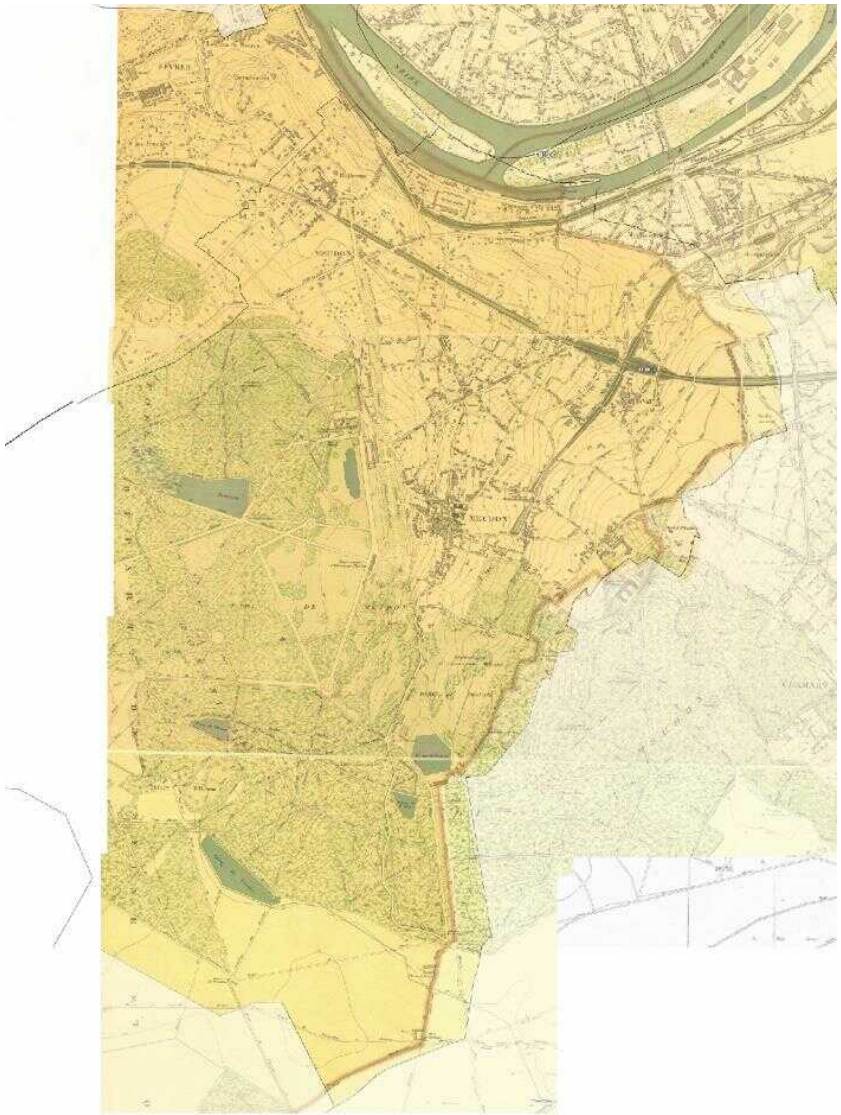


André Kertész, Meudon, Paris, 1928, Centre Pompidou.

En 1840, la ligne de chemin de fer reliant Paris-Orsay à Versailles avec deux gares sur la commune, Meudon et Bellevue, est inaugurée. Cette ligne est l'occasion de construire le viaduc de Val Fleury, dit pont Hélène, qui enjambe la vallée du ru d'Arthelon.

L'arrivée du chemin de fer dynamise l'urbanisation. La bourgeoisie fait construire villas et parcs, nouveaux lieux de villégiature. De nombreuses parcelles agricoles et maraîchères sont ainsi regroupées.

Prospèrent également, principalement dans le Bas Meudon, l'exploitation des carrières de calcaire pour la pierre à bâtir, la craie pour la fabrication du blanc de Meudon, les blanchisseries en lien avec le ru d'Arthelon, la verrerie, la faïencerie et les champignonnières dans les carrières désaffectées.



Atlas communal du département de la Seine, 1895-1900

Ces emplois sont également liés à la villégiature qui se développe sur Meudon. Le contraste est encore grand entre le cachet aristocratique du lotissement de Bellevue et le caractère populaire et industriel du Bas-Meudon. La villégiature, qui a besoin de maçons, de peintres ou de domestiques, stimule les activités artisanales aux alentours.

Renault, depuis les ateliers de Boulogne, s'étend en 1898 sur le Bas Meudon, en y implantant une usine de caoutchouc, pour fabriquer ses pneus. Quelques immeubles sont édifiés à proximité des ateliers mais sans véritable planification : pas de cités ouvrières, ni de cités jardins.

Meudon, tout comme Issy-les-Moulineaux, voit également se développer l'industrie aéronautique et aérospatiale.

D'autres activités de recherche se développent : l'Observatoire de Paris-Meudon, la station de chimie végétale de Marcellin Berthelot, plusieurs laboratoires du CNRS.

Une autre ligne de chemin de fer est ouverte en 1887, dans la perspective de l'exposition universelle, avec deux stations : Bas Meudon et Bellevue funiculaire. Elle accompagne le développement industriel, tandis que le funiculaire relie la station des Bateaux parisiens à Bellevue. L'actuelle ligne C du RER est achevée en 1901, il s'agit de la première ligne de chemin de fer électrifiée.

Le paysage se modifie avec l'utilisation des déblais du tunnel, qui serviront au nivellement de ce secteur et à son ouverture à l'urbanisation : création d'un lotissement avec le percement des rues Edouard Manet, du Progrès et du Plateau, et à l'Est, percement de la rue du Parc (actuelle avenue du Maréchal Joffre).

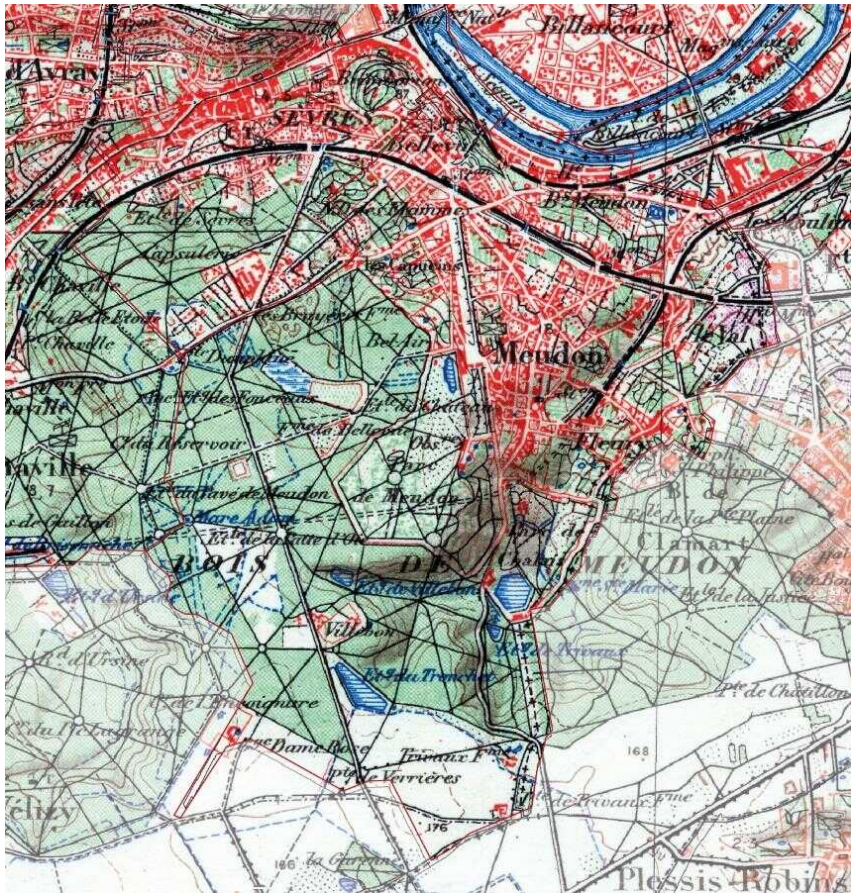
Meudon se sectorise ainsi en deux parties : une partie avec les belles propriétés bourgeoises, cossues et à l'opposé des quartiers populaires et des zones industrielles proches de la Seine et des voies ferrées.

Meudon était également à l'aube de la Première guerre mondiale, une ville inspirante pour de nombreux artistes : Auguste Rodin, Isadora Duncan, Richard Wagner, Igor Stravinsky, etc.



« Jeune fille au Jardin de Bellevue », Edouard Manet, 1880

1.3.5.5. Première moitié du XXe siècle: la poursuite de l'industrialisation



Carte topographique dite de 1900-1906

On ne trouve pas, entre le milieu du XIXe siècle et les années 50, de planification d'ensemble de la croissance urbaine à Meudon. Celle-ci se fait au gré des opportunités et libérations foncières liées à des fins d'activités ou de vente de grands domaines.

A part le percement en 1854 du Boulevard Verd de Saint-Julien qui va générer la place ronde du Marché (actuelle place Stalingrad), le type d'urbanisation développé par Haussmann à Paris ne réussit pas à s'imposer.

Les immeubles de rapport construits en ordre continu, à l'alignement des avenues, sont localisés de façon très ponctuelle, rue de la République et au pourtour des gares, les fonds de cours accueillant souvent des activités artisanales.

Le début du XXe siècle, est ainsi plutôt marqué par la constitution de lotissement d'initiatives privées. On peut ainsi citer :

- le lotissement de Baudreuil en 1901 (percement de l'avenue Louvois, des rues de Baudreuil, Léonie Rouzade et Servien),
- le lotissement du quartier d'Arthelon en 1904 (percement de l'avenue du Bois, des rues Pasteur, Descartes et Monge),
- le lotissement de l'ancien hôtel Richer, du Val Fleury, entre les rues Fleury Panckouke, d'Arthelon et ruelle des Ménagères, avec le percement de la rue Paul Doumer après la Première guerre mondiale,
- ou encore le lotissement du parc de la "Villa Mexicaine", construite peu avant 1870, avec le percement des rues Hédouin et Pierre Arnoux dans les années 20.

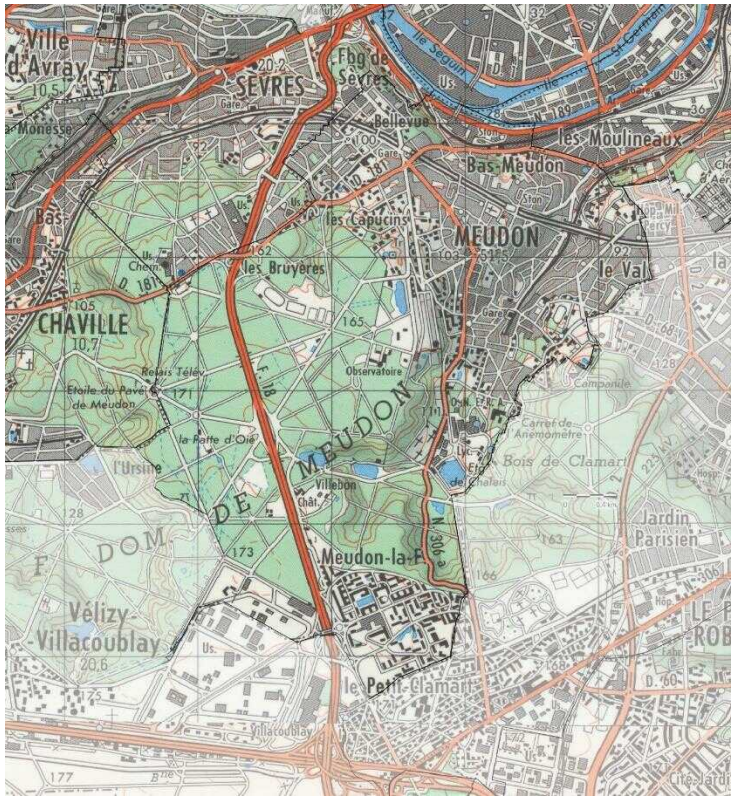
Les parcelles sont de plus en plus petites et entre les deux guerres, c'est l'explosion pavillonnaire, encouragée par la loi Loucheur (1928) qui permet l'accession à la propriété aux petits salariés.

A la veille de la Seconde guerre mondiale, se mêlent ainsi à Meudon des pavillons de briques et de meulières, ainsi que quelques grosses demeures et villas entourés de vastes parcs, lieux de villégiatures de quelques artistes parisiens, ainsi que des immeubles de rapport aux styles variés néogothique, mais aussi Art Nouveau et Art déco.



Tract de vente du lotissement du Val Fleury – Source : comité de sauvegarde des Sites de Meudon

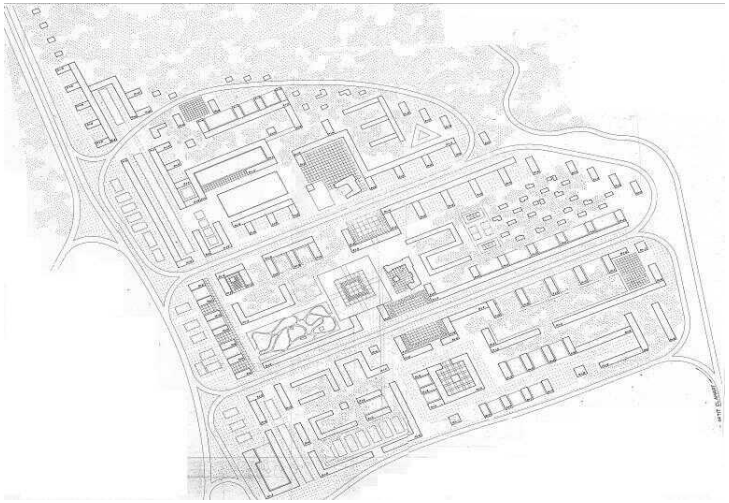
1.3.5.6. La deuxième moitié du XXe siècle : entre reconstruction et désindustrialisation



Carte topographique 1972-1980

Le morcellement des grandes propriétés bourgeoises se poursuit au profit de petits et grands ensembles collectifs (location par le biais des sociétés d'HLM ou accession à la propriété).

Pour faire face à la forte demande de logements dans les années 1960, un vaste plan de construction est lancé, à l'échelle nationale. Meudon participe à l'effort de construction à travers l'opération Meudon-la-forêt, en partie issue de Fernand Pouillon et Pierre-Louis Faloci, sur les terres céréalières de Villebon, sacrifiant les dernières fermes de la commune, notamment la ferme de Trivaux, qui s'étendent sur 160 hectares. Le projet se fait en étroite collaboration avec la ville de Vélizy-Villacoublay, qui accueille les emplois, avec le développement de zones d'activités et d'industries, tandis que Meudon-la-Forêt accueille les immeubles à usage d'habitation entourés d'équipements sociaux, d'éducation, techniques et commerciaux.



Meudon-la-Forêt tel que dessiné par Fernand Pouillon en 1960 (Archives Municipales)

1.3.5.7. Le XXIe siècle

Compte tenu de la typologie du tissu urbain, Meudon bénéficie de peu de terrains susceptibles d'accueillir de nouveaux programmes majeurs de construction. Cependant, certains secteurs ont connu depuis le début du XXIe siècle une mutation (*cf. Chapitre Les mutations récentes ou en cours - analyse des tissus urbains)*.

En 1997, est lancé le projet de voir Meudon-la-Forêt se doter d'un véritable « centre-ville » avec des équipements publics conséquents. Face à l'église, une place centrale a été réaménagée autour d'un nouveau bâtiment regroupant marché couvert, mairie-annexe, médiathèque et commissariat de police. Cet ensemble est ouvert au public en mars 2001. Le quartier Meudon-la-Forêt, a connu un renouveau avec l'écoquartier de la pointe de Trivaux. Cet écoquartier

perpétue l'héritage de Fernand Pouillon tout en positionnant le quartier au cœur des enjeux du XXIe siècle. Il est conçu autour d'un mail piétonnier de 8 000 m² arboré, agrémenté d'espaces de jeux et bordé de plans d'eau, selon trois idées phares : construction de logements diversifiés, installation d'entreprises, création de nouveaux équipements publics et redéploiement de ceux existants.



Meudon-la-Forêt – Meudon (2000-2018) Source : IGN - Remonter le temps

Le départ d'importantes activités industrielles sur le territoire de Meudon dans les années 1990, a généré de nouvelles opportunités foncières et par conséquent de nouveaux projets urbains d'envergure. Dans le Bas Meudon, le départ des usines Chausson et Maco-Meudon, ou encore le départ des usines Renault à Boulogne-Billancourt, permet une mutation importante dans le cadre de l'opération Meudon-sur-Seine. L'objectif de la municipalité est d'insuffler une nouvelle dynamique au quartier en favorisant la création de bureaux (Meudon Campus) et de logements (12 700 m² de bureaux et 670 logements dont environ 25 % de logement social pour la ZAC) et de désenclaver le quartier en renouant avec les berges de Seine.



Bas Meudon – Meudon (2000-2018) Source : IGN - Remonter le temps

Situé au sein des terrains de l'ONERA (Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales), le hangar Y est un vestige de l'histoire aéronautique de Meudon. Construit en 1878 pour l'exposition universelle de Paris, il a ensuite été utilisé comme hangar à dirigeables. Abandonné depuis un certain nombre d'années, il a été réhabilité et a rouvert au public en 2023 avec une programmation culturelle et événementielle.

Le développement de Meudon a su allier préservation des vastes espaces verts et renouvellement urbain tout en conservant des identités propres à chacun de ses quartiers

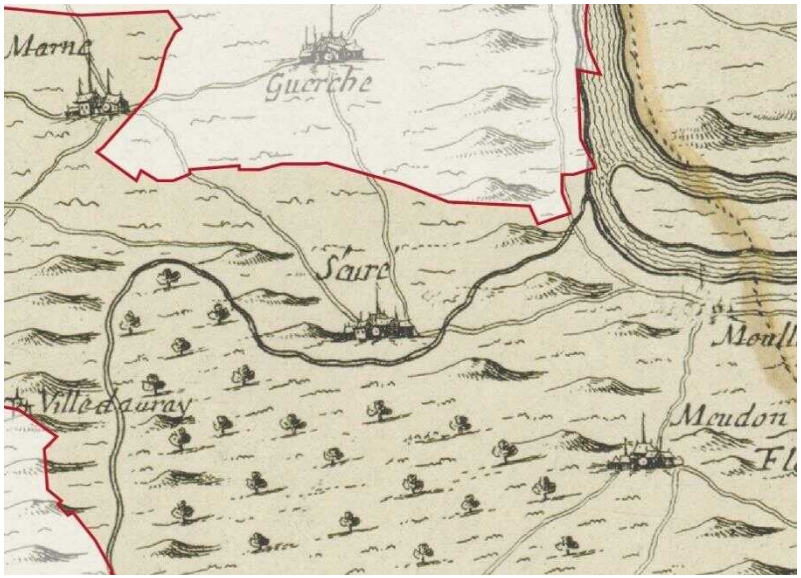
1.3.6. SEVRES

1.3.6.1. Les origines de Sèvres : l'embouchure du ru de Marivel

Le bourg s'implante entre les buttes de Brimborion et de Saint-Cloud, à l'embouchure de la Savara, ancien nom du ru de Marivel, à l'époque pré-romaine. Saint-Germain, évêque de Paris, y bâtit en effet la première église de Sèvres. Ainsi en 560, Savara, est composé d'une église et d'un petit village. La culture, l'exploitation forestière et la pêche sont mentionnées parmi les activités des habitants, dans une charte du 6 décembre 558 (portant sur les limites de l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés), faisant référence pour la première fois à Sèvres. Détruite et reconstruite au cours des siècles d'invasions et de guerres, l'église actuelle, dédiée à Saint-Romain, patron des mariniers, a conservé la base du clocher du XIIe et des travées du XIIIe siècle. En 675, le roi Dagobert y fonde une église. Sous la féodalité, Sèvres est décrite comme une chatellerie.

Il faut attendre le temps des Capétiens, en 987, pour voir le village aux portes de Paris se fortifier. Dès le IXe siècle, la création d'un port permet l'essor de Sèvres jusqu'au XVIe siècle. En 1511, le roi Louis XII autorise l'installation de deux foires et d'un marché dans la ville, elle débute sa vocation commerciale.

A cette époque la présence de vignes sur les coteaux permet notamment le développement des activités de marchands de vin. La ville exploite également son sous-sol. Les galeries des carrières de pierre à bâtir débouchent alors au niveau de la grande rue et s'enfoncent sous les coteaux. Elles sont rapidement exploitées en caves.



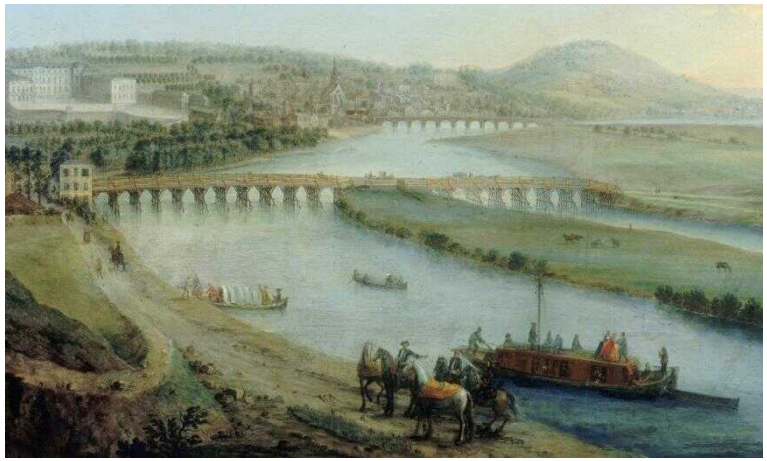
Nouvelle description du Territoire et Banlievée de la Ville Citté et Universités de Paris - Jean Boisseau – 1640

1.3.6.2. L'essor de Sèvres du XVIIe au XVIIIe siècle

Une place stratégique entre Paris et Versailles

Le port de Sèvres représente un lieu d'échanges importants, liés au transit des céréales et du vin, mais également à la production de gypse et de plâtre et, au XVIIe siècle, à l'arrivée de matériaux pour la construction de Versailles. En effet, c'est sur le port de Sèvres que débarqueront bois précieux, marbres, statues et tous les biens d'équipement nécessaires à la réalisation du palais. Sèvres constitue ainsi un point de passage obligatoire sur le chemin entre Paris et Versailles. Géographiquement installée, entre le Louvre et Versailles, la commune profite de sa situation et de la proximité des châteaux les plus proches de Saint-Cloud, de Meudon et de Bellevue. Sèvres n'eut jamais de résidence royale, mais fut entourée des plus importantes demeures royales au XVIIe siècle et au XVIIIe siècle.

Afin de faciliter l'accès à Versailles, Louis XIV fait construire le premier Pont de Sèvres en 1684, comme le démontre la carte ci-après. Il est alors implanté au sud de l'actuel Pont de Sèvres au droit de l'île de « Sève », future île Seguin.



Vieux Pont de Sèvres, vue depuis Meudon – 1740 - Charles Léopold Grevenbroeck – Source : levillagedebillancourt.fr



Carte des environs de Paris 1702

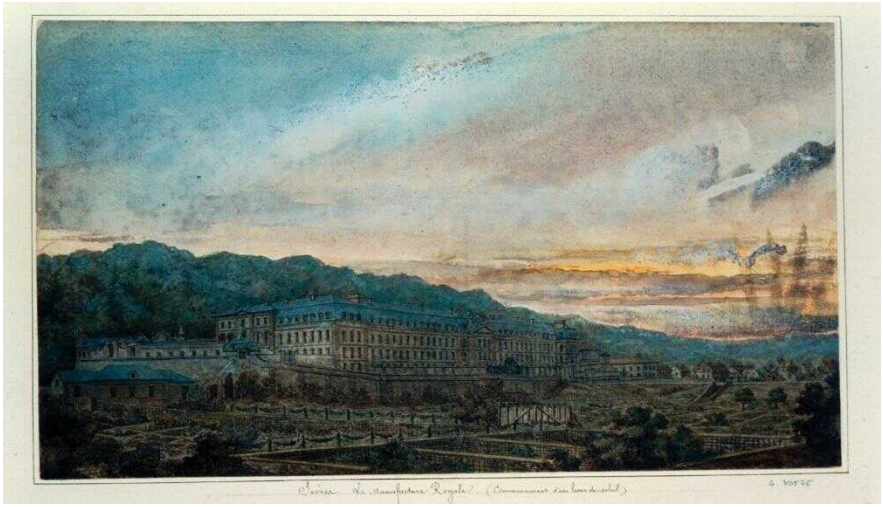
Jusqu'au XVII^e siècle, l'activité économique se diversifie et Sèvres connait un essor important grâce au développement du commerce, des marchés, du transport par bateau et par la route. Sur les coteaux, les cultures de vignes laissent peu à peu la place aux étendoirs des blanchisseries à partir du XVII^e siècle.

La population de Sèvres croît tandis que vignerons et blanchisseurs continuent de prospérer. En effet, le développement économique prospère s'accompagne d'une importante urbanisation entre le port et le centre, le long de l'axe royale et sur les coteaux. De grandes propriétés se développent sur de larges parcelles : hôtel du Duc de Caulnes, aux pieds du coteau de Brimborion, hôtel de Lulli, surintendant de la musique du roi (château de la Gayarde).

L'installation de la manufacture de porcelaine

Au XVIII^e siècle, dans une logique d'amélioration de l'accessibilité, le roi Louis XV fait réaliser les premiers travaux de rénovation du bourg, traversé par la voie royale, avec l'alignement des maisons et la réfection du vieux chemin. La ville prend la fonction de lieu de transit. Un relai, destiné aux carrosses royaux, est installé en bordure des écuries du château du Duc de Brancas. Cet édifice, toujours visible aujourd'hui correspond à l'extension/annexe de l'hôtel de ville. A l'époque, le roi Louis XV est le seul seigneur de Sèvres. Cependant, les belles propriétés princières ou bourgeoises se multiplient alors à Sèvres : hôtel du Duc de Caulnes, aux pieds du coteau de Brimborion, hôtel de Lulli, surintendant de la musique du roi (château de la Gayarde).

Le rayonnement de Sèvres se renforce, en 1756, grâce au transfert, par Madame de Pompadour, de la Manufacture de porcelaine historiquement à Vincennes. L'édifice est bâti suivant les plans l'architecte Lindet à l'emplacement de la ferme dite « de la Guyarde ». Face à la manufacture est aménagée une demi-lune et un parc est aménagé autour de l'édifice, dont une partie subsiste encore. Les bâtiments de cette première manufacture sont utilisés à partir de 1881 en École normale supérieure de jeunes filles, puis par le lycée de Sèvres et aujourd'hui par le centre international d'Études pédagogiques.



Manufacture Royale de Sèvres – XVIIIe siècle – Source : BNF

La Manufacture Royale de Porcelaine, la Manufacture des Cristaux de la Reine, les Caves du Roi, le relais des Ecuries du Roi et de la Reine attirent à Sèvres artistes, artisans et ouvriers. En effet, l'installation de cette activité s'accompagne de l'édification d'un nouveau quartier pour loger les ouvriers. Dès lors, les quartiers bas de Sèvres, installés en fond de vallée, se caractérisent par un habitat populaire riche en activités artisanales et industrielles.

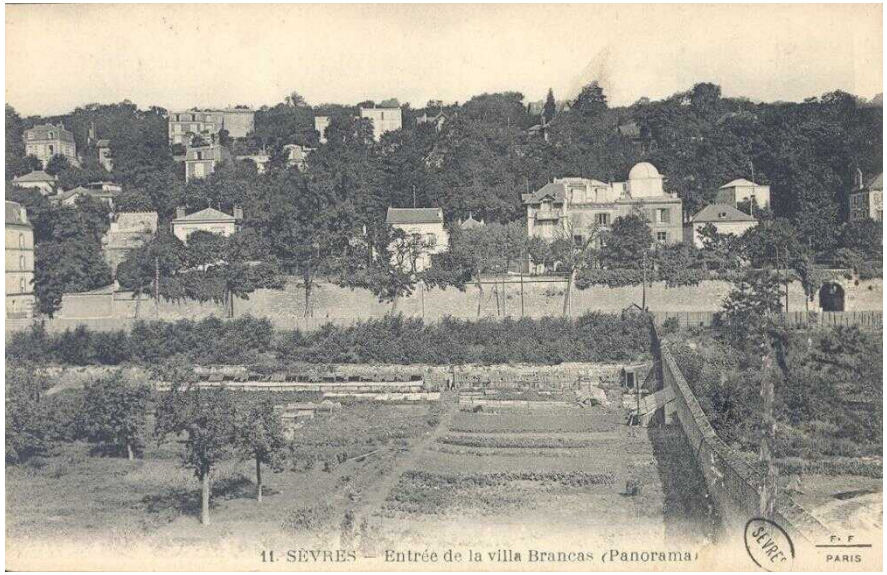
Madame de Pompadour y a une propriété non loin, située en bord de Seine, qu'elle surnommait sa Babiole (son brimborion) vu la modestie de cette demeure comparée au Château de Bellevue qui la surplombait sur la colline.

1.3.6.3. L'industrialisation du XIXe siècle jusqu'au début du XXe siècle marque une urbanisation importante de la commune

Au XVIIIe et XIXe siècle, le tissu urbain linéaire se densifie dans la vallée alors qu'un front bâti dans le style architectural de l'époque se constitue.

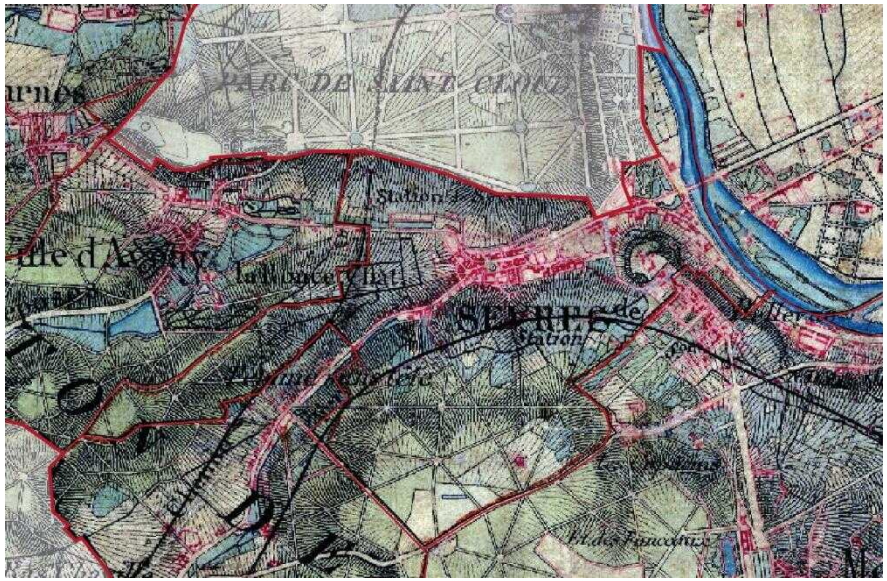
Napoléon ordonne la construction d'un nouveau pont de pierre entre Boulogne-Billancourt et Sèvres au début du XIXe siècle. Une nouvelle manufacture, plus fonctionnelle, est ainsi construite au débouché de ce pont et en contrebas du domaine de Saint-Cloud.

La ville se développe et s'étend avec la création d'un premier lotissement en 1834 sur le domaine de Brancas.



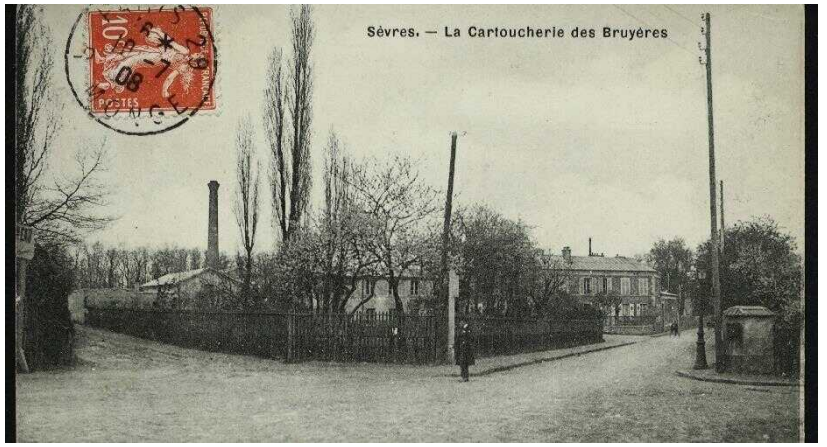
Villa Brancas – Source : geneanet.org

Mais c'est l'arrivée du chemin de fer qui marque véritablement l'expansion de la ville. De 1837 à 1840, sont construites deux lignes de chemin de fer de Paris Saint-Lazare et de Paris Montparnasse vers Versailles. Ces deux infrastructures traversent la ville et la dotent de deux gares encore en activité aujourd'hui. La ville bénéficie également du passage du premier tramway du Louvre à Versailles à partir de 1856.



Carte d'État-major, 1820-1866

Avec les nouveaux moyens de transport, l'industrie se développe. Deux cartoucheries s'installent aux Bruyères, des brasseries se développent, et les blanchisseries se multiplient.



La Cartoucherie de Sèvres – source : cartorum

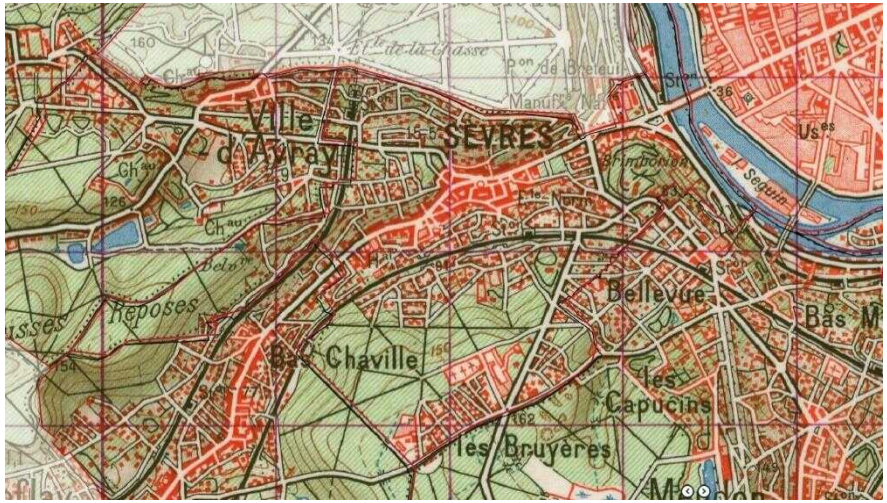
A la fin du XIXe siècle, l'implantation des ateliers de construction automobile au sud de Boulogne-Billancourt constitue un élément accélérateur de la croissance urbaine de Sèvres. En effet, de nombreux ouvriers de ces usines viennent alors habiter à Sèvres. Les larges parcelles des grands domaines historiques sont fractionnées.

Afin de répondre à la pression démographique de Sèvres, les coteaux sont urbanisés pour accueillir un tissu pavillonnaire mixte sur un parcellaire hétérogène.

L'arrivée du chemin de fer conduit également à l'allotissement de plusieurs grandes propriétés, mais avec une destination de villégiature. Sèvres devient une campagne résidentielle pour les Parisiens, qui achètent des terrains pour y bâtir leurs maisons secondaires. En effet, les premières années du XXe siècle voient la création de nouveaux lotissements : le lotissement du parc Cheviron, sur l'ancien couvent des Dominicaines, le lotissement de la villa Rému Launay, de la rue Potin et de la villa Brimborion, le lotissement de la châtaigneraie et en bordure de Ville-d'Avray le lotissement du Prés Verduys.

1.3.6.4. Depuis le XXe siècle : comblement des vides et remembrement de parcellaires historiques

Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, la ville de Sèvres se divise en trois parties : l'Ancienne Ville/Bas Meudon, les coteaux et le Plateau des Bruyères.



Carte topographique, dite type 1922, 1924-1947

Ancienne Ville/Bas Meudon

Installé aux abords directs de la Grande Rue, le Bas Meudon est formé d'immeubles offrant un front bâti continu. Les bombardements des usines Renault entre 1942 et 1944, vont avoir des impacts sur le bas de Sèvres.

Les destructions et l'insalubrité grandissantes des immeubles bordant la Grande Rue vont motiver la conception d'un projet de rénovation urbaine durant la deuxième moitié du XXe et du XXIe siècle. La rénovation du centre-ville ancien, insalubre, accompagné de la déviation de la RN 10, est engagée en 1961 par la municipalité du Dr Odic. Elle conduit à la démolition du quart du parc de la commune (1 500 logements) et prévoit la construction de 1 600 nouveaux, 42 000 m² de bureaux ou de locaux commerciaux. La municipalité de Jean Caillonneau réoriente l'urbanisation à la fin des années 1980 afin de favoriser la création de bureaux dans le but de « refaire de Sèvres une ville dynamique et industrieuse ». Les années 1980-1990 sont marquées par le développement important de zones dédiées aux activités tertiaires ; c'est le cas notamment de la ZAC Sèvres Manufacture.

Située en entrée de ville et à proximité de l'échangeur de Pont de Sèvres, la ZAC avait une vocation mixte : tertiaire, logements, commerces et équipements.



Les coteaux

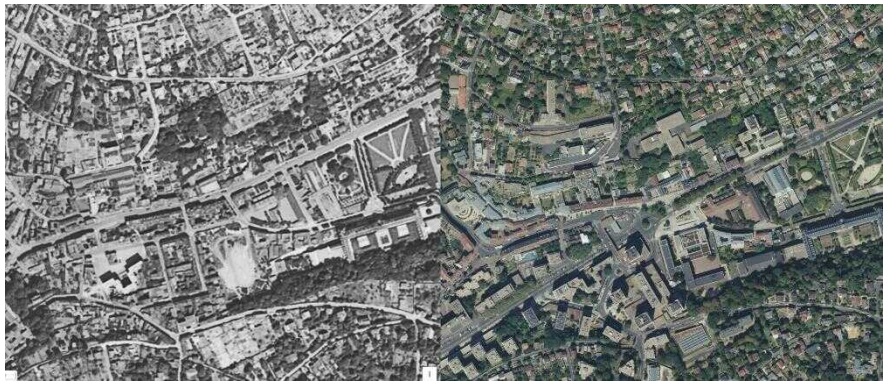
Sur les coteaux, des pavillons résidentiels, dont beaucoup ont été bâtis entre les deux guerres côtoient les lotissements de la fin du XIXe siècle.
Sur les coteaux, le remembrement foncier a également permis la construction de projets d'habitats collectifs.



Le Plateau

Le plateau des Bruyères est isolé du reste de la Ville en raison de la présence d'infrastructures (chemins de fers, RN 118) et de la forêt de Meudon. Il accueille des habitations ouvrières, anciens quartiers des cartoucheries.

La déviation de la Grande Rue et la réalisation de la nouvelle avenue de l'Europe ont profondément modifié la partie sud du tissu urbain du centre-ville.



1.3.6.5. La rénovation urbaine autour de la route nationale 10

Durant la guerre de 1939-1945, les bombardements visant l'île Seguin provoquent d'importants dégâts matériels et humains notamment dans le bas de Sèvres. Ces destructions et l'insalubrité grandissantes des immeubles bordant la Grande Rue motivent la conception d'un projet de rénovation urbaine.

Une première phase rénovation cherche à pallier l'engorgement routier du centre-ville, la dégradation de l'habitat du XIX^{e} siècle et la régression des activités artisanales et industrielles.

Pour mener à bien la rénovation urbaine, la Semi-Sèvres est créée en 1957 à l'initiative de la municipalité. Elle conduit à la démolition du quart du parc de la commune (1 500 logements). Le centre-ville est entièrement repensé selon les principes de l'urbanisme de l'époque : libération de l'espace par des constructions en hauteur et réorganisation du bâti en fonction du nouveau tracé de la RN10.



Photographie de la rue Pierre Midrin, 1960, AM de Sèvres



Photographie de la rue Pierre Midrin, 1968, AM de Sèvres

Sur les cinq îlots de rénovation définis alors, seuls l'îlot centre et l'îlot Pierre Midrin seront réalisés : 60% des mille logements construits sont des logements sociaux, un centre administratif et un centre commercial deviennent le nouveau cœur de ville.

Le projet est mal réceptionné par la population de Sèvres. La déviation de la RN10, scinde définitivement la ville en deux élargissant l'axe et privilégiant la circulation automobile.

Les années 80 voient la création de deux nouveaux quartiers rénovés : le Gallardon et Sèvres Manufacture en bord de Seine.

Depuis le début des années 2000, la ville a engagé un travail de renouvellement urbain, notamment sur ces espaces publics afin de recréer du lien entre les différents quartiers et les territoires environnants *(cf. Chapitre Les mutations récentes ou en cours – analyse des tissus urbains)*. Le Département a également initié la réhabilitation et transformation de l'ile de Monsieur, après l'abandon dans les années 1980 d'un projet de construction d'un centre de transit rail-route. Les espaces abandonnés depuis un certain nombre d'années ont été transformés en parc nautique, accueillant des clubs de sports nautiques. L'île de Monsieur est aussi un grand parc naturel qui valorise la faune et la flore.

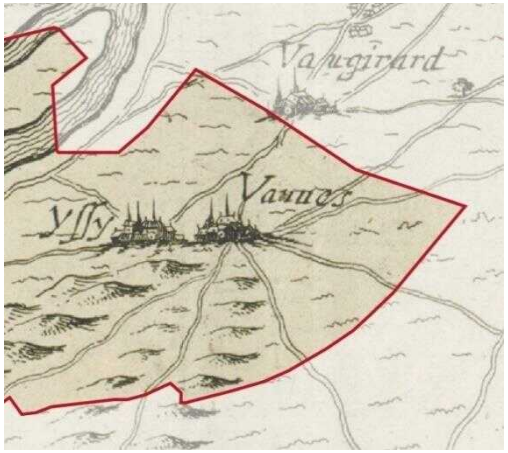
Les grands travaux d'aménagement des XXe et XXIe siècles ont entrainé la disparition du parcellaire ancien et une réorganisation des formes urbaines avec la construction de grands immeubles de logements collectifs.

1.3.7. VANVES

1.3.7.1. Les origines de Vanves : un vallon irrigué par un affluent de la Seine

Vanves a pris naissance dans un vallon irrigué par un ruisseau issu des bois de Clamart, qui rejoignait les eaux de la Seine. La découverte dans les années 1990, lors de fouilles archéologiques, de vestiges gallo-romains démontre que le territoire de Vanves était habité dès l'Antiquité. Ces fouilles ont révélé la présence de thermes gallo-romains, d'habitations et de fours de potiers dans le centre ancien. Ces vestiges traduisent l'importance de l'eau à Vanves dès l'Antiquité, ainsi que de l'importance et l'ancienneté de la poterie sur la commune. Le vallon de Vanves, ouvert sur la plaine alluviale de la Seine, composé massivement d'argiles et de pierre, constitue une opportunité pour les constructions.

Jusqu'au IXe siècle, les Gallo-Romains, Mérovingiens et Carolingiens exercent une activité potière qui fera de Vanves un haut lieu de la poterie. C'est seulement à la fin du Xe siècle qu'une charte du roi Robert le Pieux mentionne explicitement Vanves, sous sa forme latine "Venva".



Nouvelle description du Territoire et Banlievée de la Ville Cittè et Universités de Paris - Jean Boisseau – 1640

1.3.7.2. Le village de Vanves à l'époque médiévale

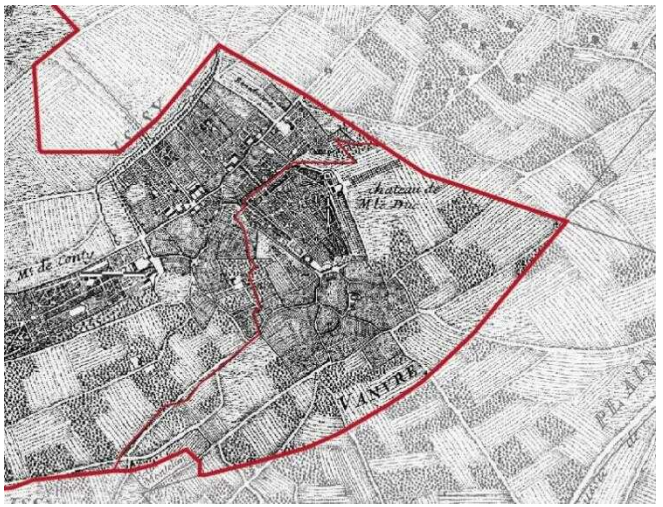
Le village de Vanves commence à se développer à l'époque médiévale autour de l'église et des carrefours de chemins (périmètre de l'actuel centre-ville).

A cette époque, une grande partie de la paroisse de Vanves est un fief seigneurial de l'abbaye parisienne de Sainte-Geneviève.

Vanves est un village paisible vivant essentiellement de l'agriculture : vigne, blé, produits maraîchers, et surtout élevage laitier. Le beurre de Vanves est alors réputé dans la capitale.

1.3.7.3. Vanves sous l'Ancien Régime

Avec ses vastes prairies et ses sources abondantes (fontaines, aqueducs…), Vanves est un lieu de villégiature apprécié. Claude Le Bas de Montargis y fait bâtir une belle demeure en 1698 par Jules Hardouin-Mansart. Il s'agit du château qui abrite aujourd'hui l'administration du Lycée Michelet, que l'on peut distinguer sur le plan ci-après. Cette résidence est acquise en 1717 par l'un des plus puissants personnages du royaume : Henri-Louis de Bourbon, prince de Condé.



Carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive, 1731-1741

Au XVIIIe siècle, la blanchisserie prospère rapidement à Vanves, grâce à l'abondance et à la pureté des sources.



Le lavoir des Chariots à Vanves Source : Archives municipales de Vanves

En 1789, Vanves compte environ 1 400 habitants et s'étend alors bien au-delà de ses limites contemporaines, comprenant une partie des 14e et 15e arrondissements de Paris. La paroisse englobe également Malakoff et déborde sur Montrouge. Dans le cadre de la réforme administrative de 1789, la commune de Vanves fait partie du département de la Seine et du district de Bourg-la-Reine (Bourg-l'Égalité sous la I° République), puis de l'arrondissement de Sceaux (1801).

Après la Révolution, le château de Condé devient bien national et sert de caserne en 1793, avant d'être racheté en 1798 par le Prytanée français, ex-collège Louis le Grand.

En 1799, le rattachement du Petit-Vanves à Montrouge marque le début des amputations successives du territoire communal.

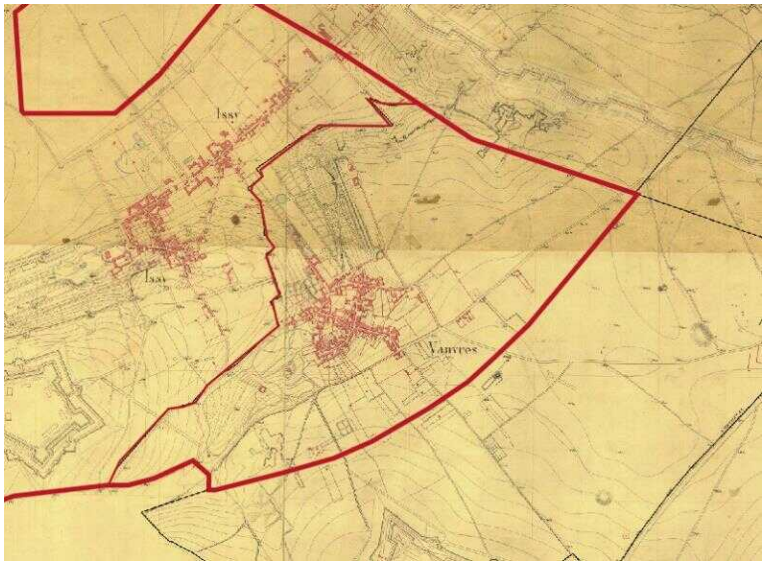
1.3.7.4. Vanves devient une petite ville

Sous la Monarchie de Juillet, le développement urbain se poursuit, notamment grâce à l'arrivée du chemin de fer en 1883 (ligne Paris-Versailles mise en service en 1840) et à la canalisation de la Seine, qui permet aux villages de s'étendre en se rapprochant de l'eau.

Avec ces transformations apparaît l'habitat de villégiature, notamment des parisiens : développement des villas bourgeoises. Ainsi, l'urbanisation de Vanves se développe et des routes structurantes se dessinent.

En 1822, les docteurs Voisin et Falret ouvrent à Vanves, à l'emplacement actuel du Parc Frédéric Pic, une maison de santé pour le traitement des aliénés. L'ensemble était composé de 27 pavillons de santé, une glacière fut transformée en chapelle.

Le village rural devient peu à peu une petite ville dont la population passe de 3 700 à 8 500 habitants entre 1856 et 1866. En 1857, sont bâtis une mairie et un groupe scolaire.



Carte de la banlieue de Paris à l'extérieur de l'enceinte des fermiers généraux, 1831

En 1860, la réforme du Préfet Haussmann annexe toute une partie du territoire de Vanves dans l'actuel 15ème arrondissement.

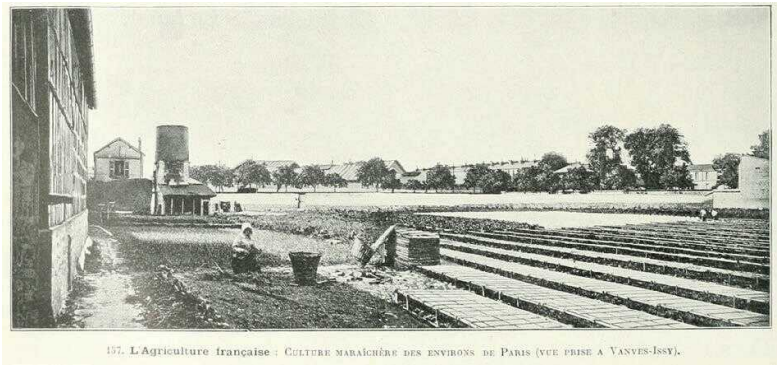
Dans les années 1880, au Nord de Vanves, des glaisières vont faire l'objet d'une exploitation industrielle : les maisons Chevalier et Bouju, Mortier et Etienne s'associent en 1881 pour fonder la « Société centrale des briqueteries de Vaugirard ».

La fabrique contribue à l'essor des lotissements sur la commune et également en proche banlieue. La gare de Vanves-Malakoff est inaugurée en 1883, année où Malakoff devient une commune distincte, réduisant de moitié l'étendue de la commune de Vanves.

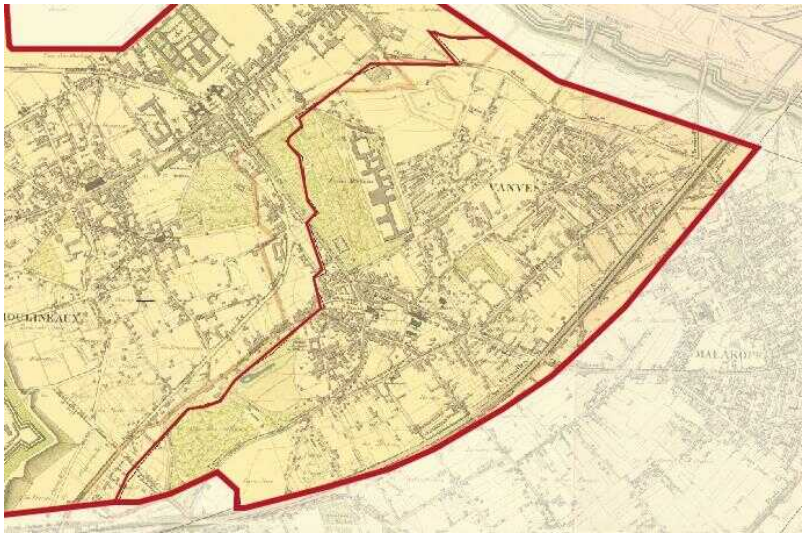


Gare de Vanves-Malakoff – Source : delcampe.net

L'arrivée d'une nouvelle population contribue à transformer la commune, auparavant exclusivement rurale avec l'émergence de l'habitat pavillonnaire et du petit collectif. L'extension pavillonnaire s'effectue en fonction de l'accessibilité (autour de la gare et le long des principaux axes de circulation) et également en fonction de la topographie du territoire. Le maraîchage persiste cependant, permettant d'alimenter la ville de Paris.



Culture maraîchère des environs de Paris – Source : METHODE BIO-INTENSIVE à la FRANCAISE - Christian de Carné Carnavalet



Atlas communal du département de la Seine, 1895-1900

A la veille de la 1ère guerre mondiale, la commune conserve un caractère de bourg rural, avec ses anciennes rues étroites et irrégulières. Mais on observe bien le développement que la commune a pu connaitre avec l'arrivée du chemin de fer et le développement des infrastructures routières. Les cultures maraîchères occupent cependant encore une place importante dans le paysage et la principale ressource vanvéenne reste le blanchissage ; en revanche la vigne a disparu.



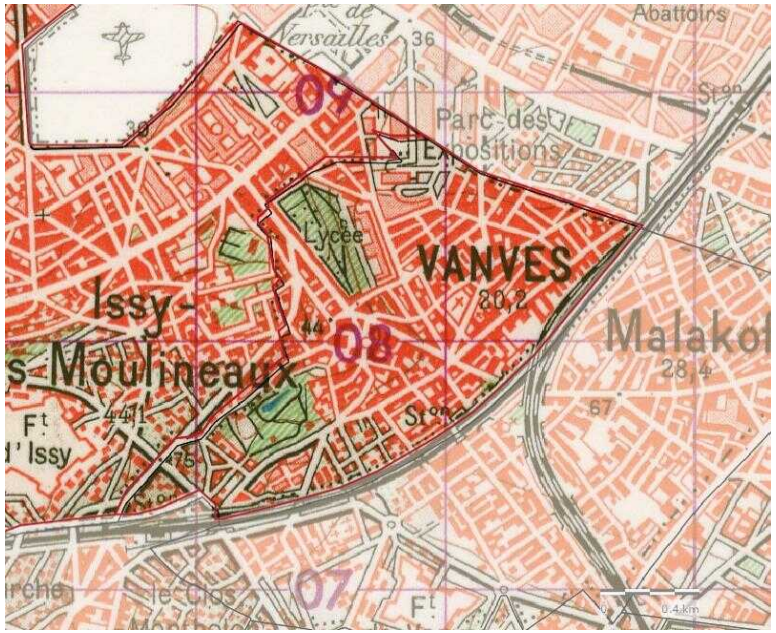
rue Falret (à l'origine rue du Bois). Source : Archives municipales de Vanves

Sur le plateau, malgré la fermeture des carrières de calcaires et d'argiles, les deux briqueteries continuent de fonctionner. Une population constituée d'ouvriers et d'employés, s'installe à Vanves dans les pavillons et quelques immeubles à étages.

En 1925, malgré l'annexion par Paris de la zone de servitude militaire située sur son territoire, la population vanvéenne continue d'augmenter, pour se porter à 20 000 habitants à la veille de la Seconde guerre mondiale.

Dans les années 1930, le parc de la maison de santé est racheté par la ville qui en fit le parc Falret. Des aménagements, dont une île artificielle sur l'étendue d'eau, furent réalisés par l'architecte Maurice Payret-Dortail. Celui-ci sera renommé Parc Frédéric Pic en 1962, en l'honneur du maire de la ville.

Le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension contribuent à moderniser Vanves. Les lotissements se poursuivent en lieu et place d'anciennes zones de maraîchages, comme par exemple au niveau du clos Montholon.

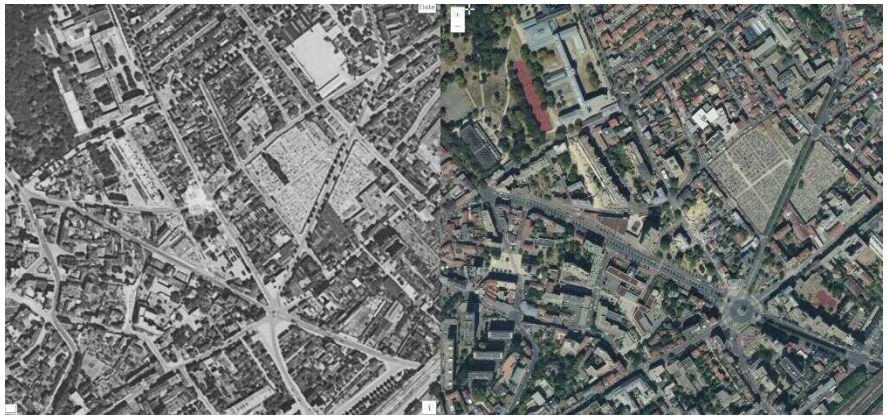


Carte topographique, dite type 1922, 1924-1947

1.3.7.5. L'époque de l'après-guerre : une urbanisation croissante

Après la 2nde guerre mondiale, le tissu urbain se transforme de façon spectaculaire. Cette période est notamment marquée par l'apparition d'immeubles collectifs, qui se développent, soit par renouvellement du tissu préexistant (densification du tissu), soit par des extensions de l'urbanisation.

La rénovation de l'îlot des Chariots (centre-ville) dans les années 1960, puis du Plateau entre 1970 et 1984, modifient profondément la physionomie de la ville.

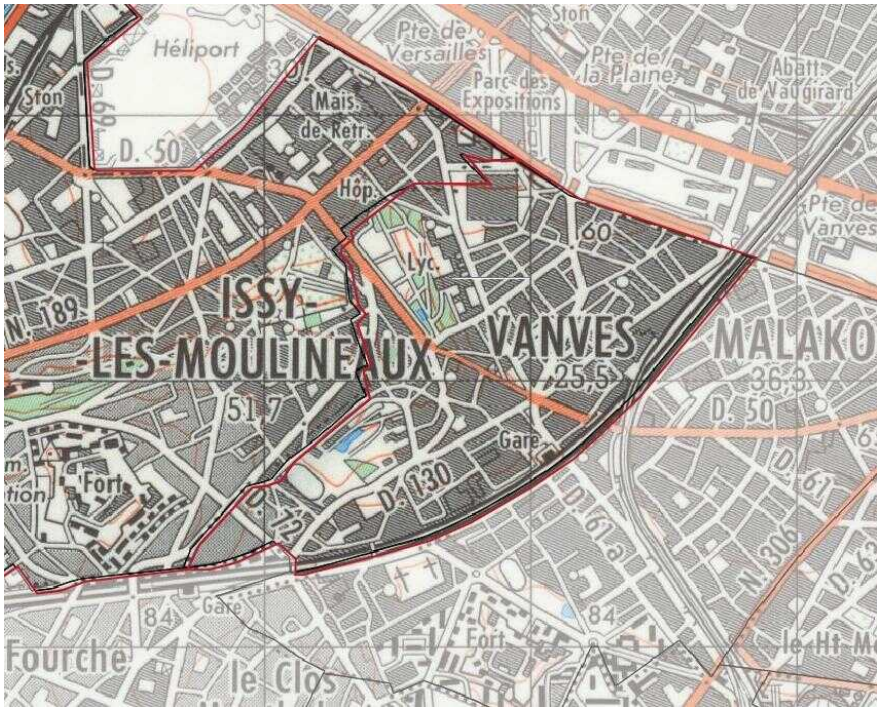


Centre-ville de Vanves – 1960-2018 – Source : IGN – Remonter le temps

En 1966, le collège Saint-Exupéry est inauguré et en 1979, un vaste complexe comprenant un marché, un centre administratif, une bibliothèque et un théâtre-cinéma est mis en service.

Le tissu industriel se développe également, essentiellement dans la vallée de la Seine et le long des infrastructures ferroviaires près de Paris, ce qui concerne Vanves.

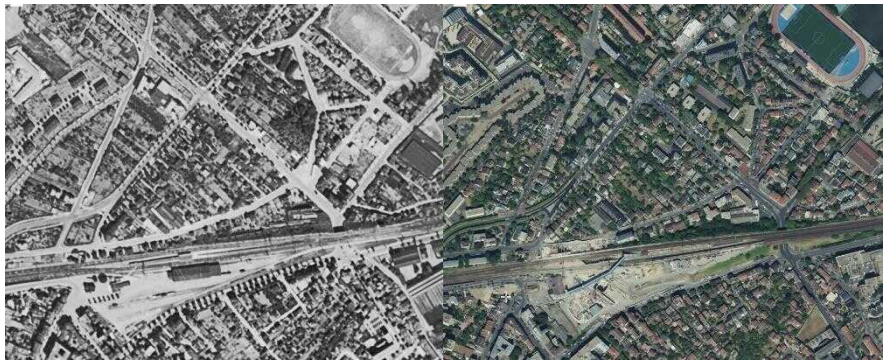
L'équipement du territoire se poursuit. A cette époque, les bretelles routières (dont le boulevard périphérique) se multiplient et créent des coupures physiques et visuelles dans le territoire. L'urbanisation se poursuit, de plus en plus densément.



Carte topographique, 1972-1980

1.3.7.6. La fin du XXe siècle et le début du XXIe siècle

A la fin du XXe siècle, la commune de Vanves est urbanisée en totalité, à l'instar de nombreuses autres communes de première couronne. Sont sacralisés les espaces de respiration constitués par le Lycée Michelet ainsi que le Parc Frédéric Pic. Son développement passe par des opérations de renouvellement et de requalification du tissu existant. Ces mutations s'observent particulièrement à proximité de la future gare du Grand Paris Express, notamment Clos Montholon *(cf. Chapitre Les mutations récentes ou en cours – analyse des tissus urbains)*.



Clos Montholon – 1960-2020 – Source : IGN – Remonter le Temps

Vanves a su conserver, à travers son développement et son renouvellement urbain récent, l'héritage de son passé rural : parcelles étroites, en lanière.

1.3.8. VILLE-D'AVRAY

1.3.8.1. Un village au milieu des bois

Ville-d'Avray fut d'abord un village rural et viticole. La vigne, cultivée sur les coteaux bien exposés, occupait un tiers des surfaces exploitées au moment de la Révolution française.



Nouvelle description du Territoire et Banlievée de la Ville Citté et Universités de Paris - Jean Boisseau – 1640

Afin de répondre à une explosion démographique importante au Moyen-âge, la surface cultivable augmente à cette période par défrichage des espaces boisés. Ainsi, parallèlement à la formation de nouveaux villages et hameaux dans l'ouest de Paris, comme Marnes-la-Coquette et Vaucresson, on voit apparaître dans des actes du XII^{e} siècle le nom de seigneurs de Villa Davren.

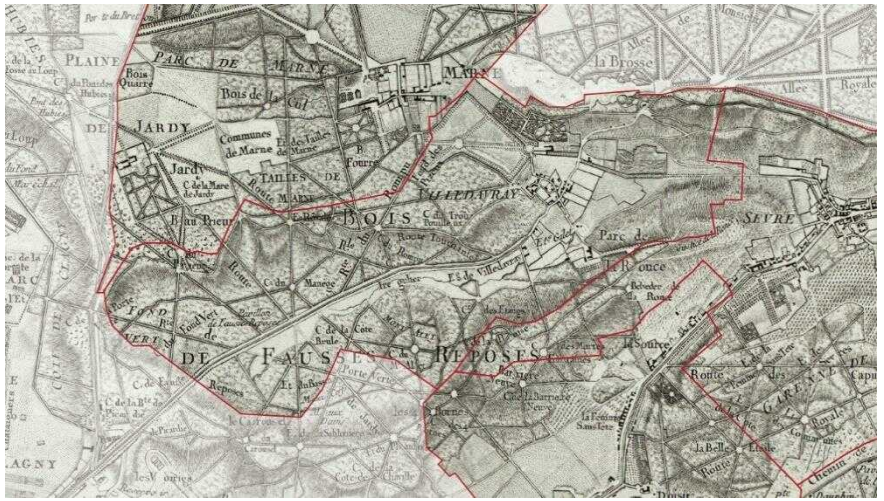
Le village se forme sur la colline du Monastère, au milieu d'une clairière déboisée, lieu de l'ancienne église et de la maison seigneuriale.

1.3.8.2. Le transfert de la cour royale à Versailles : une transformation du paysage de la commune

L'installation de la Cour Royale à Versailles a une influence décisive sur le développement de la commune. La forêt de Fausses-Reposes, terrain de chasse pour les rois résidant à Versailles ou à Saint-Cloud, de Louis XIV à Louis Philippe, devient entretenue et en particulier traversée de routes de chasse. La principale route Paris-Versailles traverse le village qui en profite grandement. Cette proximité avec le château et le domaine de Versailles favorisent l'installation de grandes maisons aristocratiques et bourgeoises. Ces grandes demeures sont accompagnées d'un parc, à la lisière de la forêt.

En 1577, Catherine de Médicis fait l'acquisition de l'Hôtel d'Aulnay, elle y fait des aménagements dans le parc pour en faire des jardins à l'italienne, composés de terrasses et de bassins. Tout un réseau hydraulique se met en place afin de répondre aux besoins en eau. Par la suite, avec la construction du château de Versailles, Ville-d'Avray fait partie intégrante des aménagements hydrauliques performants amenant l'eau potable et d'ornement des jardins du domaine. La Fontaine du Roy, aménagée dès 1684, fournit de l'eau potable à la famille royale jusqu'à la Révolution, tandis que les étangs étaient reliés au Parc de Saint-Cloud par un aqueduc souterrain qui subsiste toujours, et alimente en eau les bassins et cascades du parc.
En 1709, le territoire de la commune compte 84 foyers. Les constructions primitives sur la colline du monastère ne sont plus visibles, détruites au XIX^{e} siècle.

Le premier valet de chambre de Louis XVI, Marc-Antoine Thierry, obtint le titre de baron et devint seigneur de Ville-d'Avray. Il fit construire le château, et finança la construction d'une nouvelle église, commencée en 1789. Ces constructions ont subsisté et enrichi le patrimoine de la cité.



Carte topographique des environs de Versailles, dite des Chasses Impériales, 1807

1.3.8.3. Un lieu de villégiature pour les intellectuels et la bourgeoisie d'affaires parisienne

Ville-d'Avray devint ensuite un village résidentiel. De nombreux artistes, peintres, écrivains, musiciens, sont attirés par son charme et y viennent en villégiature. Les toiles de Corot immortalisent la forêt et les étangs, appelés aujourd'hui "étangs de Corot ".



Les étangs de Corot peint par Jean-Baptiste-Camille Corot

La bourgeoisie d'affaires du XIX[e] siècle constitue de grandes propriétés où elle vient passer la belle saison, dans sa résidence secondaire. Ces propriétés, non démembrées, ont donné naissance aux résidences actuelles avec leurs espaces verts.

Aux grands domaines préexistants tels que le Château de la Ronce, le château du baron Thierry, ou l'hôtel du Colombier, s'étaient ajoutés l'hôtel de Clinchamp, le château du Monastère, le château des Tourelles et l'hôtel de Lesser mais aussi de petits hôtels particuliers bordant la rue Pradier, la rue Corot, la rue de Balzac, le chemin Desvallières, ou les rues de Versailles et de Marnes.

D'un bourg aux caractéristiques rurales et campagnardes, Ville-d'Avray se transforme et la bourgeoisie arrive progressivement.

Cet apport d'une classe nouvelle à la population d'origine entraîna un essor économique notable et offrit de nouvelles possibilités d'emploi à la population d'origine, de condition modeste, qui abandonna ses activités traditionnelles pour entrer au service des maisons bourgeoises.



Carte d'état-major, 1820-1866

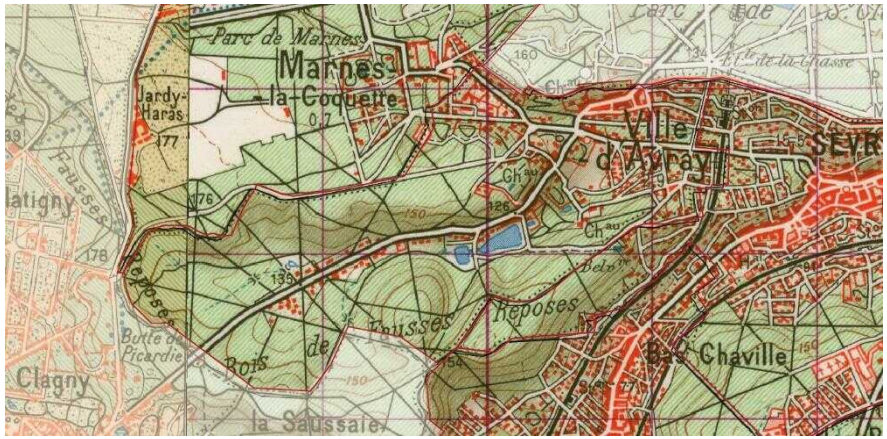
L'essor des différents moyens de locomotion, tels que les rails de chemin de fer ou l'automobile, permet de créer un lien géographique étroit avec la capitale et devient un enjeu majeur pour le développement démographique et l'attractivité de la ville.



Carte postale ancienne - La gare de Sèvres-Ville-d'Avray

1.3.8.4. Le XXe siècle : du bourg à la ville

La guerre de 1914-1918 vient freiner cette croissance démographique. Le château de Thierry est transformé en hôpital militaire pour recevoir les blessés et l'hôtel du Petit Monastère accueillit les soldats convalescents. A partir de la Seconde guerre mondiale, le petit bourg connait une extension rapide et importante.



Carte topographique, dite type 1922, 1924-1947

Pendant l'Entre-deux-guerres, et après la Seconde guerre mondiale, Ville-d'Avray attire toujours une classe bourgeoise aisée, voulant profiter de belles demeures arborées. Alors que les grands domaines sont peu à peu lotis par des maisons de villégiature, certains font le choix de construire de nouvelles villas, modernes et équipées, en lien avec le souffle de modernisation du début du XXe siècle.

De grandes maisons d'architecte de renoms se construisent à Ville-d'Avray et ajoutent ainsi une strate patrimoniale supplémentaire. Les exemples les plus illustres sont la Villa Church de Le Corbusier.



Villa Church, 1927, Le Corbusier (détruite)

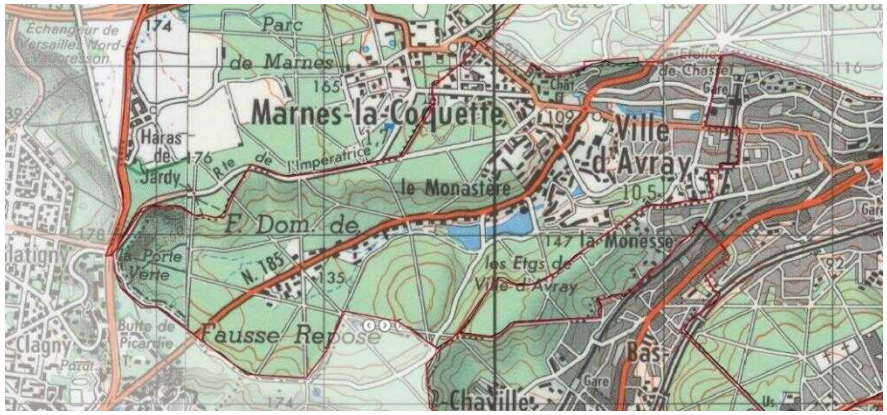
Les constructions neuves de logements collectifs se multiplient à une période de poussée démographique francilienne. La population passe de 3 500 à 11 500 habitants de 1946 à 1975. Cette croissance entraîne le morcellement de grandes propriétés durant cette période. Selon les cas, le patrimoine bâti fut démoli ou conservé.

La propriété de Lesser et une partie de son parc sont lotis en 1958. La partie centrale du Parc, comprenant une pièce d'eau, alimentée par la Rivière Anglaise, est cédée à la commune qui créa ainsi le Parc de Lesser, lieu de promenade.

L'ancien domaine de Clinchamp est morcelé conservant l'hôtel particulier « Les Sources », devenu une maison de retraite, et densifié avec la Résidence Musset regroupant (trois immeubles et 136 appartements).

Une belle maison du XIXe siècle et son orangerie rue de Sèvres, où résida jusqu'à sa mort le peintre Jaro Hilbert, sont conservées et le parc utilisé pour édifier trois immeubles et un centre commercial (Résidence Desvallières).

Les 15 hectares du Domaine de la Ronce, sont acquis en 1960 par le Groupement Foncier Français qui céda à la Ville le terrain nécessaire à la déviation et à l'élargissement de la rue de la Ronce puis à la construction du groupe scolaire de la Ronce. Dans le parc sont construits une dizaine d'immeubles (655 appartements) dont deux immeubles de douze étages et, en bordure de la rue de la Ronce, un important centre commercial.

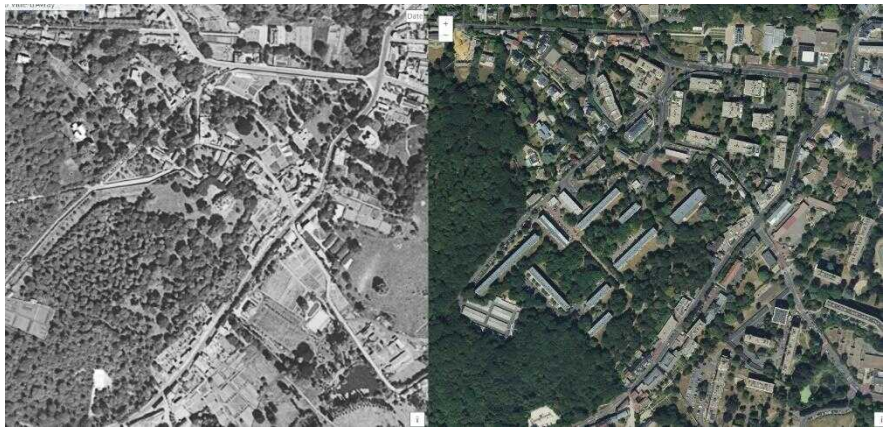


Carte topographique, 1972-1980

Le plan d'occupation des sols, de 1971, limite ensuite la hauteur des constructions à quatre étages et diminua la densité d'occupation au sol. C'est dans ces nouvelles limites que se construisent alors de nombreux petits immeubles collectifs rue de Saint-Cloud, rue de Versailles, chemin Desvallières, rue de Marnes, rue de Sèvres, avenue Thierry et avenue Halphen.

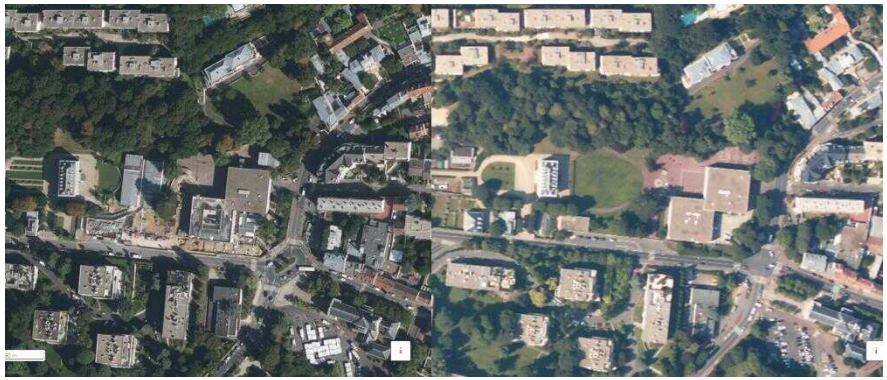
Neuf immeubles s'implantent dans la propriété du château des Tourelles où fut ajouté, à l'angle de l'avenue Halphen et de la rue Grange-Fontenelle, un petit immeuble annexe conçu par Le Corbusier. La Résidence du Parc de Saint-Cloud était née.

Les grandes propriétés non démembrées sont venues former les parcelles de résidences d'habitats collectifs, agrémentées d'espaces verts, et pour la plupart construites à la fin des années 1960. Depuis les années 1970-1980, la réalisation de logements collectifs, pour certains destinés à du locatif aidé s'opère au gré des opportunités foncières.


Le Monastère – Ville-d'Avray 1960-2020 – Source : IGN – Remonter le Temps

Malgré une grande mutation de l'espace bâti et des typologies des édifices du XVIII^{e} siècle à nos jours, le réseau viaire a quant à lui subsisté. De nouvelles voies ont été créées pour desservir les nouveaux lotissements.

La croissance démographique du milieu du XX^{e} siècle a entraîné l'urbanisation des grandes propriétés existantes. Des résidences d'habitat collectif ont ainsi vu le jour au milieu des parcs des grands domaines. Certaines de ces résidences ont de grandes qualités architecturales : utilisation de matériaux nobles tels que la pierre, travail sur l'animation des façades avec des pleins et des vides, décrochés de volumes en toiture, traitement du soubassement… A la qualité architecturale de ces opérations, s'ajoute une grande qualité paysagère due à la présence de grands arbres d'ornementation issus des parcs boisés des anciennes propriétés.



Résidence les Cantilène – Ville-d'Avray 2000-2020 – Source : IGN – Remonter le Temps

La résidence les Cantilènes est un ensemble d'habitats collectifs livrée en 2010. L'opération regroupe 40 logements étudiants, 50 logements sociaux familiaux et une structure d'accueil pour la petite enfance de 60 places. L'ensemble s'inscrit dans une démarche haute qualité environnementale. Les bâtiments, couverts d'un parement en bois, offre des nombreux balcons et loggias aux différentes typologies de logements. La construction de la structure d'accueil pour la petite enfance intègre des toitures végétalisées.

Ville-d'Avray a su ainsi se développer et se renouveler tout en préservant ces espaces verts et boisés, en faisant une commune de première couronne parisienne très faiblement bâtie.

PLUi Plan Local d'Urbanisme intercommunal

Développement historique

2. Analyse urbaine



GRAND PARIS SEINE OUEST

2. Structuration et formes urbaines territoriales

2.1. Organisation générale du territoire et typologies de communes

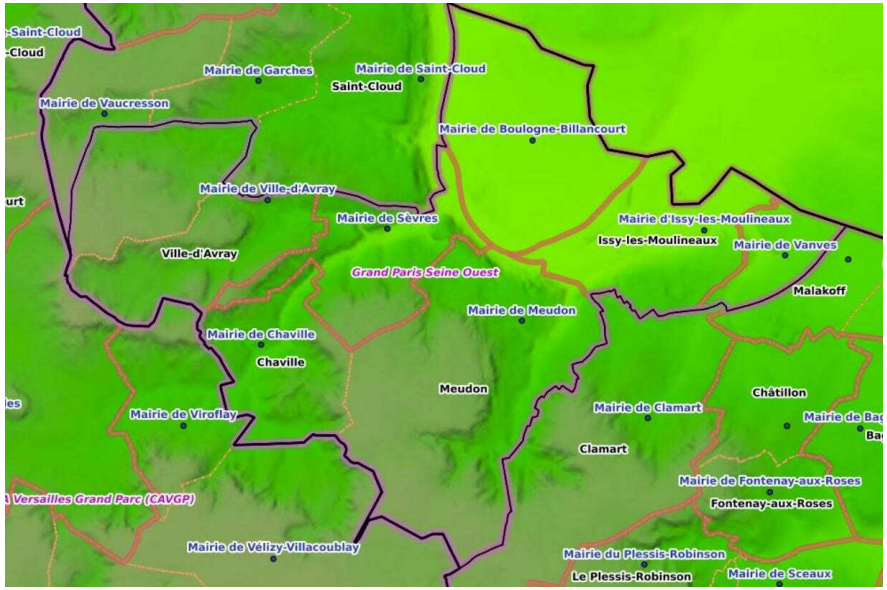
2.1.1. DES CARACTERISTIQUES NATURELLES QUI ONT DETERMINE LES GRANDS MODES DE DEVELOPPEMENT URBAIN

Tout comme son développement urbain, la structuration et l'organisation territoriale de GPSO sont marquées par des facteurs géographiques et naturels forts et structurants. En effet, la topographie fortement marquée du territoire a induit le fonctionnement et la spatialisation urbaine. La Seine, élément majeur du réseau hydrographique affirme ce contraste entre plaine alluviale et coteaux. Tous deux ont dicté l'occupation des sols du territoire de GPSO :

- La Seine et son méandre dessinent clairement la limite de Boulogne-Billancourt au Nord, avec Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres au Sud.
- A l'embouchure du fleuve, le ru du Marivel, aujourd'hui couvert, accueille le continuum urbain formé par Sèvres et Chaville.

Plus largement, outre Boulogne-Billancourt, la plaine alluviale a été propice au développement d'Issy-les-Moulineaux et de Meudon. Elle constitue ainsi aujourd'hui un espace presque entièrement urbanisé, dense et continu. En bordure du plateau de Vanves/ Malakoff/ Montrouge, en limite de Paris et en continuité d'Issy-les-Moulineaux, la commune de Vanves s'est aussi rapidement et fortement urbanisée. Ses typo-morphologies sont néanmoins influencées, à plus petite échelle, par le relief où se distinguent le vallon de Vanves et les pentes des coteaux de Clamart et d'Issy-les-Moulineaux. Cette vaste tâche urbaine est complétée par les coteaux bâtis de Meudon.

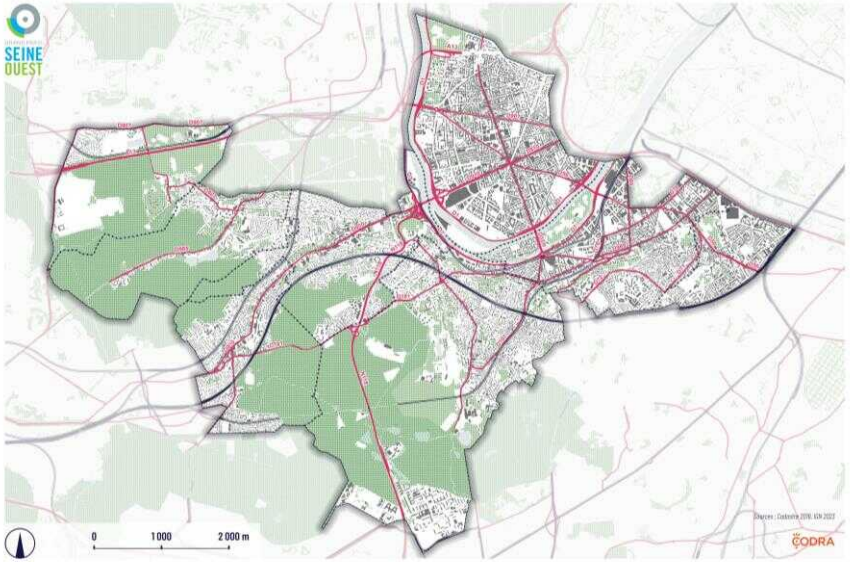
Les coteaux au Nord-Ouest du territoire de GPSO, à Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette se sont, eux, urbanisés plus tardivement. Ils offrent une respiration végétale liée à la présence des forêts de Fausses-Reposes et du Domaine National de Saint-Cloud.



Un relief fortement marqué sur le territoire de GPSO (Géoportail)

La présence importante de la forêt est un autre élément naturel qui structure le territoire. Les forêts domaniales de Meudon et de Fausses-Reposes occupent fortement les plateaux et le haut des coteaux. Ces vastes enclaves vertes ont stoppé l'urbanisation et constituent des respirations majeures qui s'étendent sur les territoires limitrophes. Elles participent à l'identité du territoire et leur présence est garantie par diverses protections.

Les plateaux de l'Ouest de GPSO sont néanmoins ponctuellement urbanisés avec Meudon-la-Forêt et les quartiers de La Marche et des Terrasses à Marnes-la-Coquette. Ces secteurs sont rattachés et fonctionnent davantage avec les espaces urbains des communes limitrophes que sont Vélizy-Villacoublay, Clamart et Vaucresson.



Un réseau viaire marqué par la géographie entre Versailles et Paris

2.1.1.1. Un réseau d'infrastructure viaire influencé par la situation géographique entre Versailles et Paris

La situation du territoire intercommunal, entre Paris et l'Ouest francilien, a favorisé en partie le développement urbain et économique du territoire. D'une part, le territoire a bénéficié de la dynamique de la capitale. Aussi, les communes limitrophes de Paris sont les plus urbanisées et les plus denses. D'autre part, cette localisation a induit la réalisation et l'affirmation d'un réseau de grandes infrastructures traversantes (autoroutes, nationales, départementales) qui sont très présentes et qui s'imposent dans le paysage urbain des différentes communes du territoire. Dans un premier temps, de grandes voies royales ont été percées pour relier Versailles et le Louvre (Grande route de Paris à Versailles/D910, Route des gardes/D181). Ces axes routiers ont été le support d'un développement urbain linéaire. S'y est superposé le réseau ferré (train pour Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Clamart et métro pour Boulogne). Ces infrastructures sont complétées, de manière inégale, par un réseau viaire complémentaire qui maille le territoire et permet les connexions entre les communes de GPSO et vers l'extérieur, participant à leur dynamisme.

Aussi, cette trame viaire hiérarchisée irrigue et structure le territoire, en même temps qu'il contraint son fonctionnement. En effet, les principales infrastructures constituent aujourd'hui des coupures dans le territoire, plus ou moins poreuses :

- En aérien, le transilien N longe Vanves et Issy-les-Moulineaux, puis traverse Meudon, Sèvres et Chaville, scindant généralement les espaces urbanisés.
- Le RER C est en aérien à Issy-les-Moulineaux et en partie à Meudon, où il divise les secteurs urbains.
- En direction Nord-Sud, les lignes de transilien L et U traversent Sèvres et Chaville, longeant les coteaux urbanisés et formant une démarcation dans le territoire urbanisé.
- Au Nord, Marnes-la-Coquette est traversé par la ligne L, dont le passage en aérien double l'autoroute A13.
- Les voies du tramway T2, qui se superposent à la Seine et la route départementale D7, sont également très peu franchissables

puisqu'elles disposent d'un traitement moins urbain que d'autres lignes de tramway.



Echangeur routier de la RN 118, entre Sèvres et Meudon

- La Seine forme un espace de transition affirmant les limites communales et une voie navigable commune de desserte fluviale. Elle est franchissable pour tous les modes en 4 points essentiels (Pont de Saint-Cloud, Pont d'Issy, Pont de Sèvres, Pont de Billancourt) dont l'historique Pont de Sèvres. Ponctuellement des points de passages existants ou à venir permettent la circulation des modes actifs ou des transports en commun. Ce fleuve participe également à l'identité du territoire et ses îles qui connaissent des évolutions constituent des transitions urbaines. Le parc de l'île Saint-Germain est en particulier un espace de respiration dans le tissu bâti.
- Par leur caractère très routier peu, voire non poreuses, certaines voies de circulation forment aussi des barrières dans le territoire : l'autoroute A13 en aérien à l'Ouest de Boulogne-Billancourt et sur Marnes-la-Coquette ; la N118 qui traverse le territoire du Nord au Sud, majoritairement en forêt mais aussi en milieu urbain, à Meudon et Sèvres, avec 5 traversées possibles ; la D181 qui croise la N118, non franchissable en entrée de ville Est de Chaville ; et les départementales D1 et D7 de part et d'autres de la Seine, en partie réaménagées en boulevards urbains mais perméables sur certains tronçons.

2.1.1.2. Entre espaces naturels et agglomération Parisienne, deux grands types de communes

Au regard, de la situation du territoire, de son organisation, et de son développement urbain, on distingue deux grands types de communes sur GPSO :

- Les communes urbaines denses, en banlieue proche de Proche de Paris, et sous influence directe de celle-ci : Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves. Elles forment un continuum urbain en continuité de Paris. Globalement dans la plaine alluviale de la Seine, elles sont presque entièrement bâties. Seuls quelques parcs, et vastes espaces verts souvent liés à des équipements, permettent des respirations dans le tissu.
- Les communes en transitions entre l'espace urbain aggloméré de la capitale et les forêts domaniales : Meudon, Sèvres, Chaville, Ville-d'Avray. Elles présentent de vastes espaces urbanisés qui se sont développés le long des axes historiques et sur les coteaux. Plus ou moins urbaines, elles sont marquées par la présence de vastes espaces naturels qui marquent leur organisation et leur paysage.
- Moins urbanisée, Marnes-la-Coquette a un caractère plus naturel et rural. En amorce de plateau, bien que marqué, son relief est moins accidenté. Une partie de son tissu urbain constitue néanmoins la fin du continuum de l'agglomération.

Ces communes présentent des centralités et polarités de différentes intensités : en fonction du caractère urbain de la commune, ces pôles sont plus ou moins étendus et mixtes.

Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, à l'image de Paris, présentent des centres-urbains vastes et regroupant une grande variété de fonctions pour certaine de rayonnement élargi. A Vanves, Meudon et Sèvres on distingue des centres-villes historiques qui ont pu évoluer voire se déplacer avec le temps. Dans les communes s'étant développées le long des axes, ils sont plutôt linéaires.

A Ville-d'Avray et surtout à Marnes-la-Coquette, la polarité principale voire unique, est représentée par un centre-bourg de type « villageois ». Celui-ci a conservé ses formes anciennes et regroupent quelques commerces et fonctions administratives ou équipements locaux.



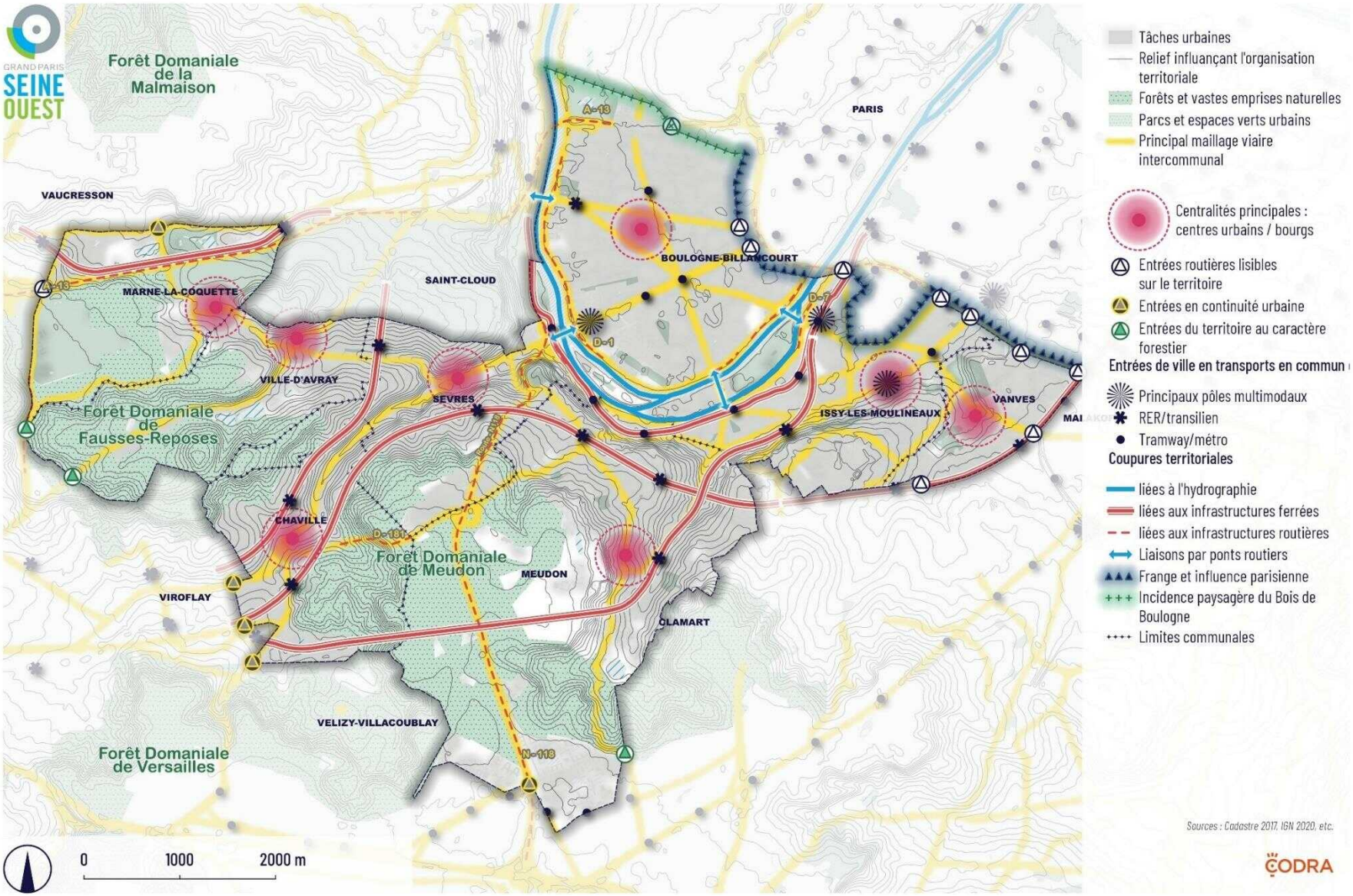
Bourg de Marnes-la-Coquette, place de la Mairie



Centre-ville linéaire et rénové de Chaville

Certaines communes, surtout les plus urbanisées et denses, accueillent des polarités secondaires, généralement de proximité. Celles-ci sont souvent liées à des pôles de mobilité (par exemple, la gare RER C Issy) ou des nœuds urbains à l'intersection des voies principales.

Structure et organisation du territoire intercommunal



2.1.1.3. Des morphologies urbaines qui confirment deux tendances distinctes à l'échelle de GPSO

L'analyse des morphologies urbaines de GPSO à travers l'étude des différentes catégories de tissus confirme les tendances observées en termes de typologies de communes.

Les communes limitrophes de Paris au Nord-Est du territoire : Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves

Le continuum urbain formé par les communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves regroupe les catégories de tissus les plus denses avec la présence ponctuelle de grands espaces verts. Ces derniers prennent la forme de vastes parcs municipaux aménagés, plus ou moins marqués par le relief et dégageant ainsi des points de vue sur le paysage. A Issy-les-Moulineaux, le parc départemental de l'île Saint-Germain, qui s'étend sur plus de 19 hectares, offre une respiration verte dans le contexte fortement urbanisé des bords de Seine. A Boulogne-Billancourt, on note le déploiement récent ou en cours de vastes espaces verts qui prennent place dans les quartiers de bord de Seine et sur l'île Seguin dans le cadre de la ZAC Seguin Rives de Seine.

Les typologies mixtes de centre urbain et leurs extensions, s'observent le long des axes historiques de développement des communes et au niveau de leurs principaux axes routiers et centralités urbaines.

Ces communes sont marquées par l'influence des dynamiques de renouvellement et de densification de la capitale, particulièrement visibles le long des berges de Seine, dans les quartiers Val-de-Seine d'Issy-les-Moulineaux et Point-du-Jour de Boulogne-Billancourt. Ils se caractérisent par de vastes opérations de type ZAC, à dominante d'activité tertiaire qui incluent des projets de tours et de bâtiments îlots d'échelle importante. A Vanves, de nombreuses opérations de renouvellement ont été réalisées dans le diffus, ce qui explique la présence marquée de tissus mixtes où se mêlent des morphologies de bâtis variées.

Les morphologies urbaines du Nord-Est de GPSO se caractérisent également par de grandes opérations modernes hautes (jusqu'à R+15) et denses (longs linéaires bâtis) dominées par des programmes d'habitat collectif. Ces opérations témoignent des dynamiques de renouvellement urbain à l'œuvre sur le territoire dès la seconde moitié du XX^{ème} siècle, le long des bords de Seine à Boulogne-Billancourt, aux portes de Paris à Issy-les-Moulineaux et Vanves et plus ponctuellement à proximité des gares de RER et transilien.

Les tissus pavillonnaires sont, en revanche, moins ou peu présents sur ces communes. On les retrouve sous forme de petits îlots ponctuels à Boulogne-Billancourt et Vanves et sous forme plus étendue sur le plateau haut d'Issy-les-Moulineaux, à proximité de l'ancien fort et en continuité avec le tissu pavillonnaire de Clamart.

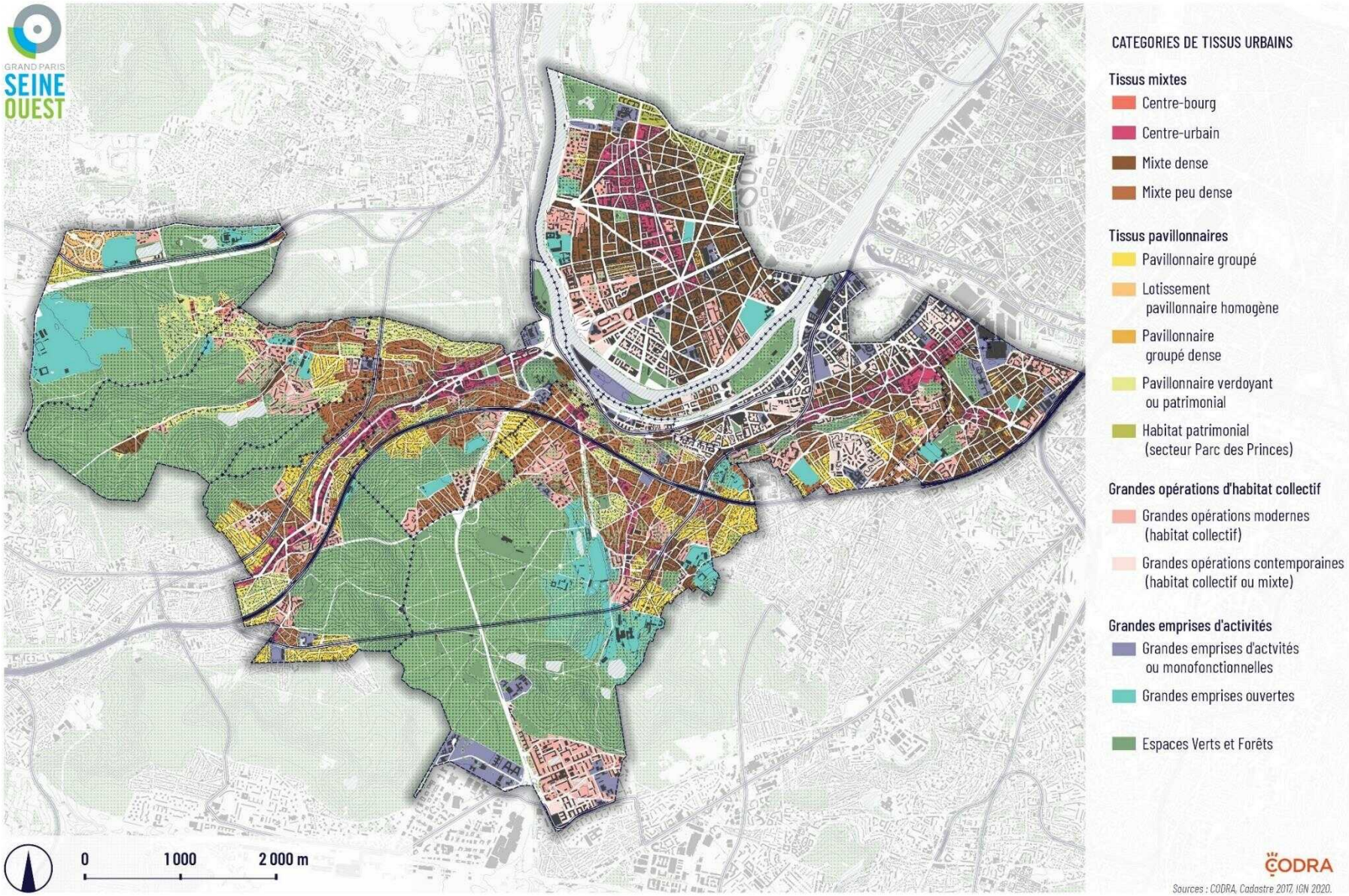
Les communes couvertes par les forêts domaniales de Meudon et de Fausses-Reposes au Sud-Ouest : Meudon, Sèvres, Chaville, Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette

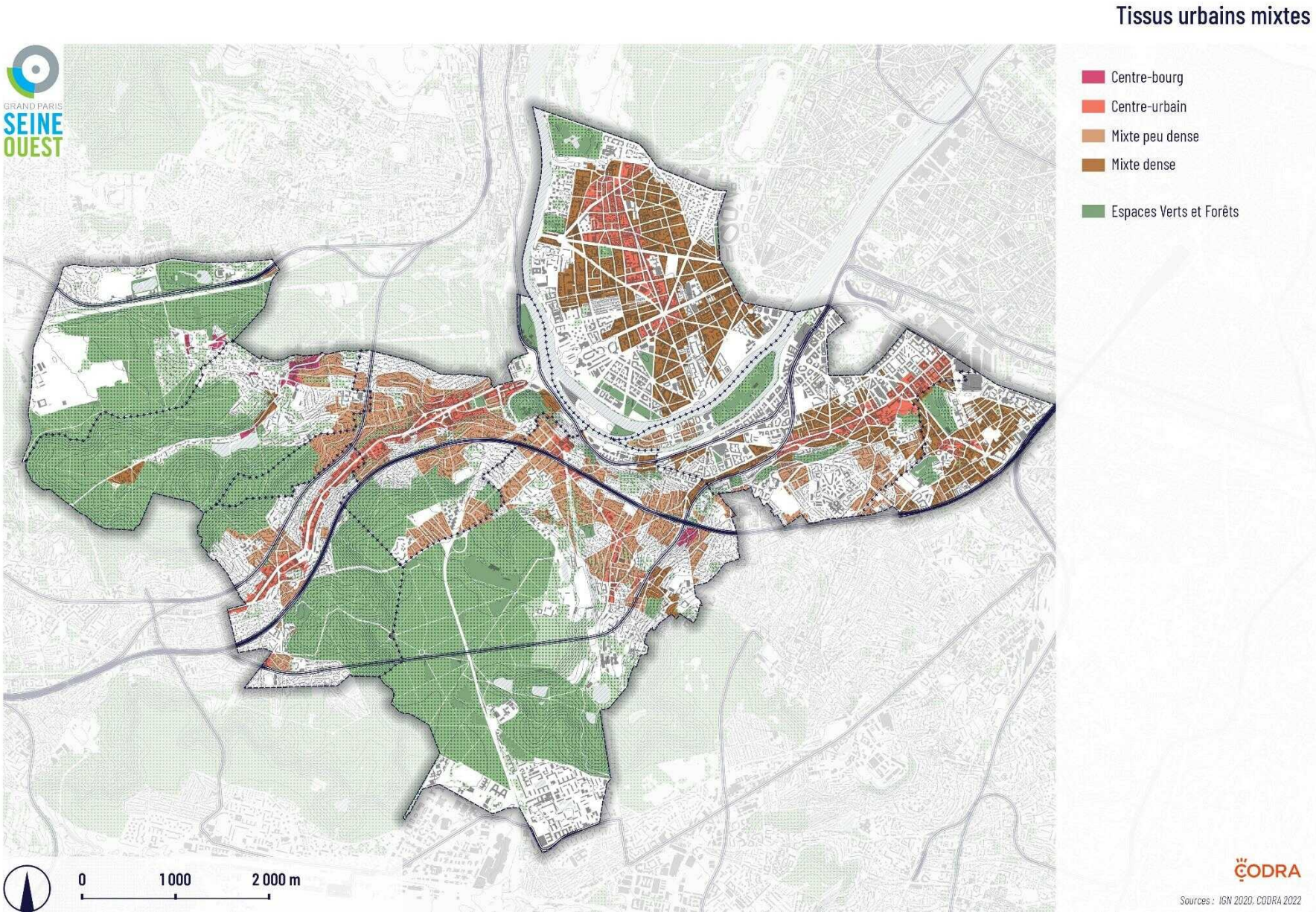
Ces communes sont largement couvertes par les forêts domaniales de Meudon et de Fausses-Reposes (cette dernière a été classée forêt de protection en 2007) qui offrent un cadre paysager verdoyant. Leur présence influence les typologies de tissus pavillonnaires et les grandes opérations modernes d'habitat collectif marquées par une forte présence du végétal et des aménagements paysagers et assurant une transition avec les espaces urbanisés plus denses.

La topographie de ces communes se lit particulièrement à travers l'implantation de leurs tissus : les morphologies denses et mixtes de centre-urbain et leurs extensions se développent le long des creux de vallées qui se superposent avec les axes historiques de développement. Sur les coteaux et ponctuellement sur les plateaux hauts, se développent les tissus pavillonnaires plus ou moins denses, variant selon les dimensions du parcellaire et de la proximité avec les espaces verts et naturels.

Les grandes emprises de loisirs et d'activités se trouvent principalement en marge des espaces urbanisés et en bordure de forêts. Elles se caractérisent par de larges espaces ouverts ou arborés, à l'exception des emprises urbanisées de Meudon-la-Forêt inscrites dans le prolongement de la zone d'activité de Vélizy-Villacoublay avec des typologies de bâtiments tertiaires contemporains.

Tissus urbains : deux tendances contrastées à l'échelle de GPSO




Tissus urbains mixtes
Centre-bourg
Centre-urbain
Mixte peu dense
Mixte dense
Espaces Verts et Forêts
0
1 000
2 000 m
CODRA
Sources : IGN 2020, CODRA 2022

A l'échelle du territoire de GPSO, on observe la prédominance des typologies de tissus mixtes (centre-bourg, centre-urbain, mixte dense et mixte peu dense) qui représentent 48% des morphologies. Les tissus pavillonnaires représentent, quant à eux, 18% des typologies bâties en équilibre avec les grandes opérations d'habitat collectif (17%) et les grandes emprises monofonctionnelles (17%).

2.1.1.4. Tissus urbains mixtes

Issus des développements historiques et successifs des communes, les tissus urbains mixtes sont majoritaires sur le territoire de GPSO (48% des emprises bâties) et se déclinent en trois catégories.

Tissus de centre-bourg et de centre urbain

Ces tissus se caractérisent par des morphologies de maisons de bourgs et d'immeubles dont les époques de construction varient du XVII^{e} siècle au XX^{e} siècle avec ponctuellement des extensions ou des transformations contemporaines.

Ils se développent sous forme de fronts bâtis continus et à l'alignement, avec des hauteurs limitées dans les tissus de centre-bourgs (R+1 à R+4) et plus importantes dans les tissus de centre-urbains (jusqu'à R+7). On les retrouve au niveau des axes et centralités historiques avec la présence de bâtis patrimoniaux (églises, hôtels particuliers, demeures bourgeoises, équipements).

Les formes et dimensions variées du parcellaire génèrent des irrégularités d'implantation et des ruptures ponctuelles de volumétries bâties avec l'alternance de séquences de parcelles de petite taille en bandes, héritées des anciens hameaux, et des parcelles plus larges issues de remembrements successifs qui accueillent notamment les équipements. La densité d'emprise au sol des constructions y est élevée (Coefficient d'Emprise au Sol [CES] moyen de 0,64, à l'échelle des terrains).

Ces centralités sont génératrices d'intensités urbaines, avec des rez-de-chaussée très souvent actifs et la présence régulière d'équipements administratifs, culturels et de santé.

Ces tissus génèrent des ambiances urbaines ou de bourgs animées, denses et très minérales avec une présence très limitée du végétal sur l'espace public (rares alignements d'arbres).

Si les espaces publics se caractérisent par des linéaires de voiries avec une présence marquée de la voiture (stationnement sur chaussée) et de faibles largeurs de trottoirs, ils se constituent également de places, esplanades, parvis et squares offrant des espaces de respiration dans un contexte urbain dense, répartis de façon inégale selon les communes.



Centre urbain d'Issy-les-Moulineaux ; centre-bourg de Ville-d'Avray

Enjeux urbains liés aux tissus de centre-bourg et centre-urbain

- Une identité architecturale forte qui s'exprime à travers le bâti historique et patrimonial à valoriser et préserver.
- Un tissu générateur d'intensité urbaine à travers sa mixité d'usages et ses différentes typologies d'espaces publics à valoriser et à préserver.
- Une forte densité bâtie et une imperméabilisation des sols associées à une faible présence du végétal, susceptible d'accentuer l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU).
- La présence ponctuelle de bâti ancien dégradé ou présentant des défauts d'entretien.
- Absence ou présence très ponctuelle d'aménagements cyclables sécurisés.

Tissu mixte dense

Ce tissu se retrouve majoritairement sur les trois communes au Nord-Est de GPSO, en extension des tissus de centre-urbain. Il se caractérise par une forte densité d'emprise au sol des constructions (CES moyen de 0,60) avec un front bâti souvent continu, majoritairement à l'alignement et des hauteurs allant jusqu'à R+8.

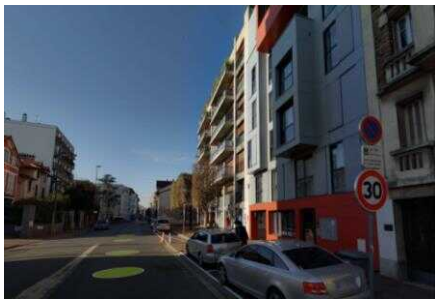
Situé dans des secteurs ayant connu de nombreuses mutations successives, les morphologies architecturales y sont particulièrement variées et génèrent des ruptures volumétriques importantes avec la présence d'immeubles d'habitat collectif des années 30, modernes et contemporains, qui côtoient des

équipements, ateliers et locaux d'activités avec des hauteurs comprises entre R+3 et R+8.

Ce tissu présente ainsi des qualités architecturales variables avec une diversité d'ambiances urbaines générées par différentes séquences urbaines plus ou moins denses, liées à un parcellaire très irrégulier de moins de 300 m² à plus de 10 hectares.

On y retrouve des polarités urbaines secondaires avec des rez-de-chaussée ponctuellement actifs et une diversité de fonctions intégrant habitat collectif, activités artisanales, tertiaires et industrielles et des équipements.





rue Gallieni, Boulogne-Billancourt ; rue Raymond Marcheron, Vanves

Ce tissu se développe principalement autour des axes structurants et des liaisons intercommunales, avec un maillage secondaire de desserte locale plutôt étroit et à vitesse limitée (zones 30). Les espaces publics se caractérisent par une présence limitée du végétal avec quelques alignements d'arbres et la présence très ponctuelle de squares et jardins publics arborés.

Enjeux urbains liés au tissu mixte dense

- Tissu générateur d'ambiances urbaines variées avec des polarités secondaires à maintenir offrant une bonne accessibilité aux commerces, services et équipements administratifs, de santé et culturels.
- Une forte densité bâtie et une imperméabilisation des sols associées à une faible présence du végétal, susceptible d'accentuer l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU).
- Une présence faible et discontinue d'aménagements cyclables sécurisés.
- Une présence de bâti dégradé ou présentant des défauts d'entretien.
- Des dynamiques de renouvellement et de densification privées à encadrer.

Tissu mixte peu dense

Majoritairement présent sur les communes du Sud-Ouest de GPSO, ce tissu se compose de petits immeubles d'habitat collectif, de pavillons et de petits locaux d'activités. L'implantation du bâti est hétérogène avec des hauteurs variables mais limitées, allant du R+comble à R+4. La densité d'emprise au sol des constructions y est moyenne (CES moyen de 0,35).

L'hétérogénéité des implantations du bâti et du parcellaire génère un tissu lâche avec une présence équilibrée du végétal qui s'observe via des alignements d'arbres sur l'espace public, la présence de haies et de petits jardins ou pelouses privés.

Ce tissu se développe principalement en périphérie des tissus de centre-bourg et de centre-urbain. Il correspond généralement aux anciens faubourgs ou à une densification d'anciens secteurs pavillonnaires.

Porteur de mutations encore en cours, on y retrouve du bâti d'époques variées allant du XIXe siècle à l'époque contemporaine.

Les espaces publics se limitent au réseau de voirie communale ou locale (zones 30) avec la présence très ponctuelle de jardins ou squares publics et de sentes piétonnes.



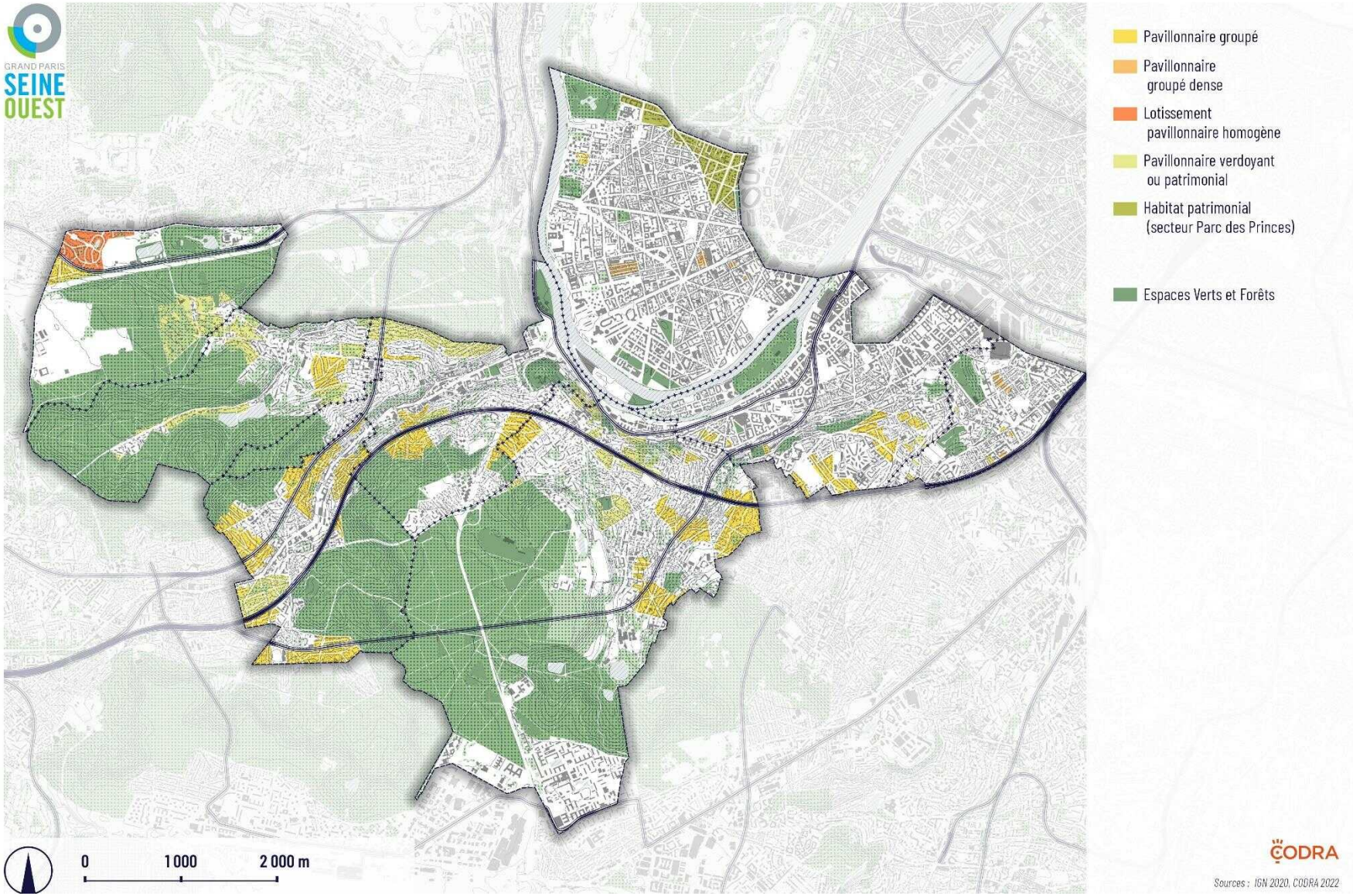


rue des Bruyères, Sèvres ; rue de Paris, Meudon

Enjeux urbains liés au tissu mixte peu dense

- Un tissu générateur d'ambiances urbaines apaisées avec quelques polarités secondaires de commerces et de services à valoriser et préserver.
- Une présence équilibrée du végétal avec des espaces de respiration et une implantation sur les coteaux offrant des ouvertures sur le grand paysage à valoriser et préserver.
- Une présence faible et discontinue d'aménagements cyclables sécurisés.
- Une présence très ponctuelle de bâti ancien dégradé ou présentant des défauts d'entretien.
- Des dynamiques de renouvellement et de densification privées à encadrer.

Tissus urbains pavillonnaires



2.1.1.5. Tissus pavillonnaires

Selon l'étude de l'APUR concernant les tissus pavillonnaires de la MGP (note n°184, septembre 2020), les logements individuels ne représentent que 8,3% des logements au sein de GPSO contre 12,5% à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (MGP). GPSO est, à ce titre, le territoire de la MGP ayant la plus faible part de logements individuels après Paris. 24,5% du territoire urbanisé de la MGP est couvert par le tissu pavillonnaire. Ce taux est largement supérieur à celui de GPSO qui s'élève à environ 18% du tissu.

GPSO totalise 3% des parcelles pavillonnaires de la MGP (plus faible part de la MGP après Paris) et 3,5% de la dynamique des permis de construire des parcelles pavillonnaires de la MGP, soit une légère surreprésentation en termes de dynamique de projet.

Les secteurs pavillonnaires de GSPO ont la densité la plus forte des EPT avec 33% des parcelles ayant un COS supérieur à 1. Ils regroupent à la fois une importante part des parcelles pavillonnaires de petites tailles (35% des parcelles ont une superficie inférieure à 200 m² contre 23% en moyenne pour la MGP) et de grands terrains (> 600 m²) représentant une part (13%) légèrement supérieure à la moyenne de la MGP (10%) et offrant les logements les plus spacieux, de cinq pièces ou plus.

Le taux de végétation est parmi les plus élevés (53% à GPSO pour une moyenne de 48% à l'échelle de la MGP) offrant le potentiel de végétalisation (estimé à 78 hectares, soit seulement 11% du potentiel de végétalisation de la Métropole (3 694 ha) de loin le plus faible de la MGP après Paris.

Bien représentés au Sud-Ouest du territoire de GPSO, les tissus pavillonnaires se distinguent selon leur localisation et leurs périodes de développement.

Tissu pavillonnaire diffus

Présent de façon significative à Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres et Chaville, ce tissu se retrouve de façon plus ponctuelle ou sur des emprises limitées à Ville-d'Avray, Marnes-la-Coquette et Vanves. Ce tissu se compose de pavillons avec des toitures en double pente à l'architecture modeste. Le bâti est implanté en retrait et le plus souvent en mitoyenneté simple ou double. La densité d'emprise au sol des constructions y est plutôt moyenne (CES moyen de 0,33).

La structure du parcellaire est relativement hétérogène avec des formes en lanières héritées des anciennes trames agricoles ou de forme rectangulaire, issue de divisions d'anciens grands domaines. Les dimensions des parcelles sont souvent petites (inférieures à 700 m²) avec ponctuellement des assiettes plus larges (jusqu'à 3 000 m²).

Si les jardins sont situés en fond de parcelle, les fronts donnant sur les voies sont souvent végétalisés via la présence de haies décoratives et de jardinets.

Desservi par un maillage viaire local peu large (souvent à sens unique) et sinueux en raison du relief, l'espace public fait rarement l'objet d'aménagement paysager bien que l'on y retrouve ponctuellement de petits alignements d'arbres. Les trottoirs y sont souvent très peu larges et ponctués d'obstacles liés au mobilier urbain qui rendent leur accessibilité difficile notamment pour les PMR et les poussettes.

Le développement de ce tissu sur les coteaux et les hauteurs du bâti (de DC à R+2+comble) permettent régulièrement des ouvertures sur le grand paysage.

Uniquement composé d'habitats individuels, ce tissu génère une ambiance résidentielle particulièrement calme.





rue Pierre Curie, Issy-les-Moulineaux ; rue Guilleminot, Meudon

Enjeux urbains liés au tissu pavillonnaire diffus

- Tissu générateur d'ambiances résidentielles calmes avec des points de vue et des ouvertures régulières sur le grand paysage.
- Une présence équilibrée du végétal qui offre un cadre paysager agréable.
- Des espaces publics limités avec des trottoirs étroits et accidentés limitant leur accessibilité.
- Dynamiques de renouvellement et de densification privées à encadrer.

Tissu pavillonnaire groupé dense

Issus des lotissements ouvriers qui se développent avec l'expansion industrielle de la seconde moitié du XIXe siècle, ces ensembles pavillonnaires groupés denses sont présents de façon très ponctuelle à Boulogne-Billancourt et à Vanves.

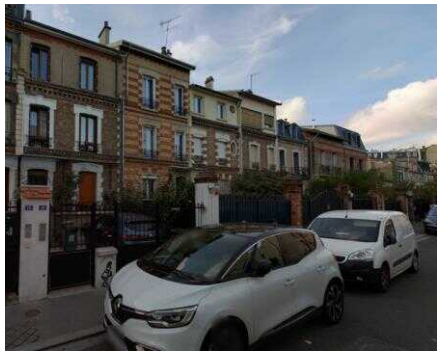
Ce tissu se caractérise par un parcellaire rectangulaire et de faible dimension (inférieur à 500 m²) et l'implantation de petites maisons de ville en bande et de faible hauteur (plain-pied à R+1) avec des toitures à faible pente. Le bâti s'implante en retrait de la voirie et en double mitoyenneté. La densité d'emprise au sol des constructions y est forte (CES moyen de 0,56).

Ayant fait l'objet de renouvellements ou de travaux d'extensions, les époques de construction sont variées avec la présence ponctuelle de bâti patrimonial du XIXe siècle ou moderne.

La présence du végétal se limite aux haies de clôture et aux jardinets en front de parcelle.

Ces ensembles de taille limitée se développent sur un à trois îlots desservis par des ruelles à sens unique avec la présence quasi continue de stationnements sur voirie.

Il s'en dégage une ambiance résidentielle calme, en rupture avec les tissus mixtes denses alentours beaucoup plus animés et composés de volumétries bâties plus imposantes.





rue Emile Landrin, Boulogne-Billancourt ; rue Raphael, Vanves

Enjeux urbains liés au tissu pavillonnaire groupé dense

- Tissu porteur d'une identité architecturale forte avec la présence de bâti patrimonial ancien et moderne
- Tissu générateur d'ambiances résidentielles calmes
- Dynamiques de renouvellement et de densification privées à encadrer.

Tissu pavillonnaire verdoyant et/ou patrimonial

Principalement situés en bordure de forêt, ce tissu établit une transition entre les espaces naturels et les espaces urbanisés avec un parcellaire hétérogène pouvant aller jusqu'à plus de 5 000 m². Il se développe principalement sur les communes du Sud-Ouest de GPSO.

Il se caractérise par des morphologies bâties de type grands pavillons, villas et petits châteaux de styles architecturaux et d'époques variées. Généralement de grande qualité architecturale, ce tissu intègre du bâti patrimonial ancien (XIXe siècle) et moderne.

Le bâti de faible hauteur (de plain-pied à R+2+comble) s'implante en retrait et le plus souvent en milieu de parcelle avec de grands jardins arborés perceptibles depuis les voies. Ces jardins sont parfois retranchés derrière de longs linéaires de murs, clôtures ou haies opaques (dépassant souvent les 2 mètres de haut), ce qui génère des ambiances monotones et des coupures dans le paysage.

Situé en périphérie de commune ou en situation d'enclave, ce tissu est desservi par des voies très étroites, parfois sans trottoir avec une desserte de voies privées à accès contrôlé.

La forte présence du végétal et l'écart avec les autres typologies urbaines dégagent des ambiances résidentielles calmes et verdoyantes, presque rurales.




rue des Fontenelles, Sèvres ; rue Marthe Edouard, Meudon

Enjeux urbains liés au tissu pavillonnaire verdoyant

- Un tissu porteur d'une identité architecturale forte avec la présence de bâti patrimonial ancien et moderne.
- Un tissu générateur d'ambiances résidentielles calmes et verdoyantes, assurant la transition avec les domaines forestiers.
- Tissu parfois replié sur lui-même venant créer des enclaves peu accessibles et sans ouverture sur le grand paysage.

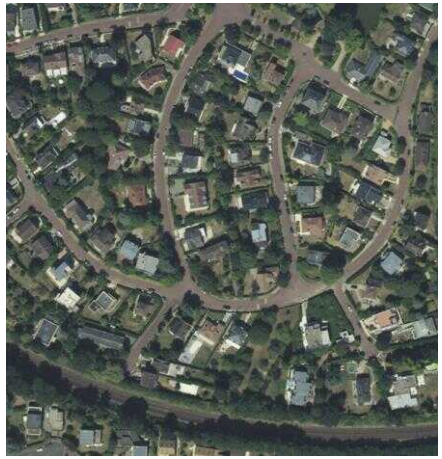
Tissu de lotissement pavillonnaire homogène

Ce tissu spécifique sur le territoire correspond au lotissement qui se développe à Marnes-la-Coquette sur l'ancien domaine de la Marche.

Il se compose de larges pavillons à double ou quatre pans récents, à l'architecture standardisée avec des hauteurs limitées (de plain-pied à R+1+comble).

Le bâti s'implante en retrait et en milieu de parcelle. Le parcellaire est homogène (entre 300 m² et 1 000 m²) et irrigué de voies privées formant des boucles et des voies sans issue. L'ordonnancement des voies est influencé par les tracés historiques du Domaine.

Le végétal y est très présent via les jardins arborés privés et les aménagements paysagers sur la voirie (bosquets, petites haies).

Domaine de la Marche

Enjeux urbains liés au tissu de lotissement pavillonnaire homogène

- Un tissu générateur d'ambiances résidentielles calmes avec une présence équilibrée du végétal.
- Une homogénéité de forme urbaine pouvant générer un cadre paysager relativement monotone.

Tissu patrimonial du quartier des Princes

Situé en bordure du bois de Boulogne et à proximité des hippodromes de Longchamp et d'Auteuil, ce quartier très singulier et homogène est issu du développement de l'habitat de villégiature au XIXe siècle.

Les morphologies bâties prennent la forme de villas, maisons de ville, hôtels particuliers et petits immeubles d'habitat collectif. Les périodes de construction varient du XIXe siècle aux années 30 avec du bâti patrimonial réalisé par de grands noms de l'architecture moderne (Le Corbusier, Bassompierre, Cassan, Faure-Dujarric, Fischer, etc.).

Le maillage viaire y est ordonnancé et rectiligne avec de larges parcelles (jusqu'à 5 000 m²) arborées et clôturées (grandes haies et grilles hautes ajourées). La présence du végétal est également assurée sur l'espace public avec des alignements d'arbres le long des principaux axes.

Les espaces publics se limitent aux bordures de voies avec des trottoirs plutôt larges accessibles et la présence d'un mobilier urbain de qualité.

Il en résulte une ambiance résidentielle calme et verdoyantes avec des perspectives lointaines vers Paris et vers le centre de Boulogne-Billancourt.





Enjeux urbains liés au tissu patrimonial du quartier des Princes

- Un tissu porteur d'une identité architecturale et urbaine forte avec la présence de bâti patrimonial ancien et moderne.
- Un tissu générateur d'ambiances résidentielles calmes et verdoyantes.

2.1.1.6. Les grandes opérations à dominante d'habitat

Répartis sur l'ensemble du territoire de GPSO, ces morphologies urbaines sont particulièrement présentes aux abords des bords de Seine et à proximité des interfaces avec Paris. Ces grandes opérations d'habitats collectifs et mixtes se déclinent sous forme de deux catégories.

Les grandes opérations modernes

Ce tissu est particulièrement marqué par les doctrines architecturales issues du mouvement moderne et du style international qui se développent entre les années 30 et 70. Ces opérations s'inscrivent en rupture avec le mode de développement de la ville traditionnelle en s'affranchissant des alignements sur rue et en intégrant des cheminements internes privés donnant accès aux différents bâtiments.

Les principes de conception hygiénistes liés à ce mouvement architectural ont généré sur le territoire de GPSO des ensembles de bonne facture avec souvent des espaces extérieurs sous forme de balcons ou coursives.

Il s'agit de grandes opérations à vocation principale résidentielle bien que les rez-de-chaussée intègrent parfois des socles actifs (commerces et services). Prenant la forme de barres, de plots ou de tours, l'ampleur et la hauteur des bâtiments diffèrent entre les secteurs Nord-Est et Sud-Ouest de GPSO. Au Nord-Est, le tissu se développe sur de très grandes parcelles (jusqu'à plus de 10 hectares) avec une implantation souvent en retrait et sous forme de plan libre avec une présence marquée du végétal (pelouses, petites haies et arbustes). Les constructions sont souvent imposantes et s'élèvent jusqu'à R+30 (Les Epinettes) pour les typologies de tours, tandis que les barres s'étendent sur de longs linéaires continus (jusqu'à 230 mètres).

Ce tissu se développe le long de grands axes et à proximité de la Seine, bénéficiant ainsi d'une bonne accessibilité via le réseau routier et de larges trottoirs aménagés, avec des traitements paysagers ponctuels (alignements d'arbres, parterres plantés).

Au Sud-Ouest, l'ampleur des opérations est généralement plus limitée, à l'exception de l'extension urbaine de Meudon-la-Forêt dont le plan d'aménagement, dessiné par l'architecte Fernand Pouillon, s'étend sur plus de 50 hectares.

Ce tissu se développe principalement à proximité de larges espaces verts et de domaines forestiers et intègre un traitement paysager qualitatif avec de larges espaces végétalisés et des parcs arborés. Les plus grandes parcelles intègrent une desserte carrossable contrôlée et privée. La volumétrie des bâtiments est généralement plus modeste qu'au Nord-Est de GPSO, avec une hauteur maximale de l'ordre de R+10 pour les typologies de tours ou de plots, et des linéaires de 150 m pour les bâtiments de type barre (hors Meudon-la-Forêt).




rue de l'égalité, Issy-les-Moulineaux ; Avenue Halphen, Ville-d'Avray

Enjeux urbains liés au tissu de grandes opérations modernes

- Un tissu porteur d'une identité architecturale pas toujours reconnue mais qui gagnerait à être valorisée notamment au travers des opérations remarquables comme Meudon-la-Forêt (architecte Fernand Pouillon), les résidences Belle-Feuille (architecte Pierre Vigneron) et du Pont de Sèvres (architectes Daniel Babani et Pierre Roux-Dorlut) à Boulogne-Billancourt.
- Des bâtiments en bon état ou en cours de rénovation.
- Au Sud-Ouest : présence forte et qualitative du végétal créant un paysage arboré agréable à préserver.
- Au Nord-Est : des volumétries imposantes générant parfois des coupures urbaines et un paysage monotone.

Les grandes opérations contemporaines

Majoritairement situées dans les communes du Nord-Est de GPSO, ces opérations se développent le long des bords de Seine à Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux et plus globalement sur des anciennes parcelles industrielles ou dans le cadre de renouvellements urbains, à proximité des principales polarités de transport en commun ferroviaire et métropolitain.

Ces opérations contemporaines sont principalement à vocation résidentielle mais intègrent parfois des programmations mixtes (commerces, services, bureaux), notamment dans le cas des opérations les plus récentes.

Les typologies bâties sont largement dominées par des bâtiments-îlots avec une densité d'emprise bâtie plus importante que dans les typologies du mouvement moderne. Les bâtiments s'implantent à l'alignement, à l'exception d'opérations spécifiques comme l'écoquartier du Fort d'Issy à Issy-les-Moulineaux, avec une implantation induite par le site en étoile de l'ancien bastion militaire. Les hauteurs du bâti varient de R+4 à R+8 générant des volumétries équilibrées.

Les opérations les plus récentes ou en cours de réalisation font souvent l'objet d'une attention particulière aux critères de construction et d'aménagement durables, avec des bâtiments aux performances énergétiques élevées et des aménagements internes et sur leurs voies de desserte dédiées aux modes de déplacements actifs. Néanmoins, l'état du bâti varie selon les opérations, certains bâtiments des années 1980 à 2000 pouvant parfois présenter de légers signes de dégradation.

Le végétal est présent de façon modérée, avec des alignements d'arbres sur l'espace public et des cours ou cheminements internes ponctuellement végétalisés.

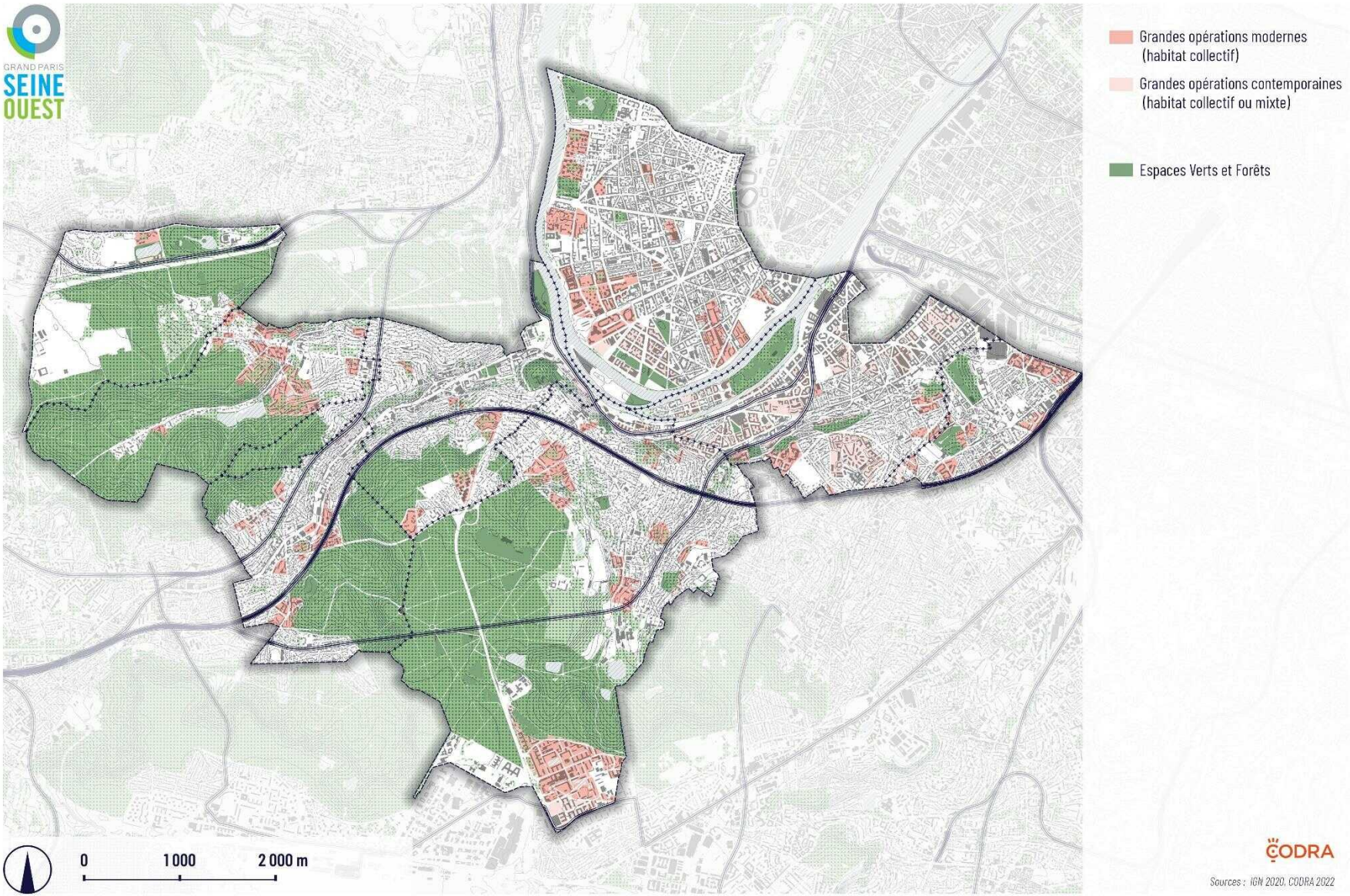



rue du Capitaine Ferber, Issy-les-Moulineaux ; rue Marcel Bontemps, Boulogne-Billancourt

Enjeux urbains liés au tissu de grandes opérations contemporaines

- Un tissu générateur d'ambiances urbaines variées à préserver et développer.
- Une bonne accessibilité et prise en compte des modes de déplacements actifs à préserver et développer.
- Un tissu générant parfois des coupures urbaines avec de grands fronts bâtis continus venant limiter les points de vue.
- Une présence moyenne du végétal avec d'importantes emprises imperméabilisées, susceptibles d'accentuer l'effet d'ICU, mais parfois accompagnées de vastes espaces verts publics.

Grandes opérations d'habitat collectif



2.1.1.7. Les grandes emprises d'activités ou monofonctionnelles (hors habitat)

Ce tissu est globalement dispersé dans les communes et côtoie les autres typo-morphologies. Il se caractérise par de larges emprises parcellaires (jusqu'à plus de 10 hectares) souvent héritées des anciens sites industriels très présents sur le territoire de GPSO jusqu'au début du XXe siècle.

Deux grandes tendances se dégagent au sein de cette catégorie avec, d'une part, de grandes emprises d'activités largement bâties qui abritent majoritairement de vastes programmes tertiaires, administratifs ou culturels et, d'autre part, de grandes emprises ouvertes qui accueillent divers équipements de services ou de loisirs (cimetières, stades, haras, équipements avec de grands parcs privés).

Les quartiers du Val-de-Seine à Issy-les-Moulineaux, du Point-du-Jour et l'île-Seguin (jusqu'à récemment) à Boulogne-Billancourt rassemblent la majorité des emprises bâties d'activités. Leurs bâtiments prennent la forme de vastes îlots avec des fronts à l'alignement. Selon les formes architecturales, il se dégage des espaces libres intérieurs plus ou moins vastes, souvent imperméabilisés. D'ampleur parfois monumentale, les bâtiments s'élèvent jusqu'à R+15 avec des façades vitrées et faisant l'objet d'expressions architecturales travaillées.

Implanté le long des grands axes de circulation, et à proximité des pôles de transports en commun, ce tissu bénéficie d'une bonne accessibilité bien que les aménagements cyclables soient très ponctuels ou absents. Ce tissu génère, selon l'ampleur des opérations, la création d'espaces publics piétons via des allées, parvis ou placettes, offrant des espaces de respiration et des perspectives plus ou moins lointaines sur le paysage.

La présence du végétal se limite aux aménagements des espaces publics avec des alignements d'arbres ponctuels et la présence de parterres plantés.

Dans les communes du Sud-Ouest de GPSO, ce tissu intègre souvent du bâti patrimonial ancien tel que le Musée national de la céramique à Sèvres ou encore le Lycée Michelet à Vanves.

Les grandes emprises ouvertes sont principalement localisées à Marnes-la-Coquette avec le haras de Jardy et à Meudon avec, par exemple, les sites de l'ONERA, de l'Observatoire et l'ensemble éducatif Saint-Philippe. Elles recouvrent plus généralement les cimetières et les équipements sportifs et génèrent parfois des coupures urbaines en raison de leurs grandes emprises (plus de 10 hectares). Les clôtures prennent la forme de murs et de grilles opaques hautes, venant fermer les points de vue sur le grand paysage. L'implantation très ponctuelle de bâti se fait de façon hétérogène, souvent en retrait avec des hauteurs limitées (jusqu'à R+4).

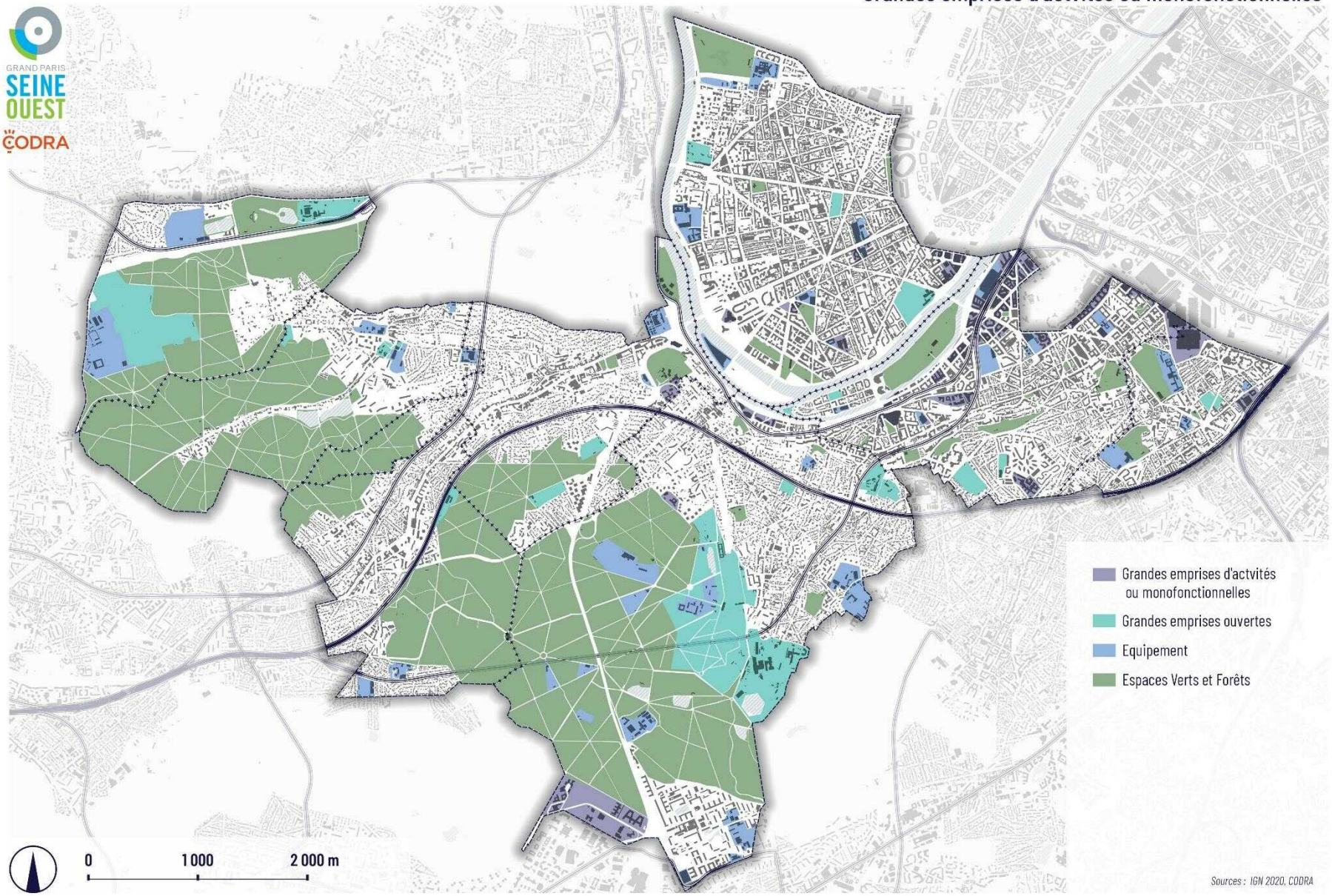
Enjeux urbains liés au tissu de grandes emprises d'activités ou monofonctionnelles

- Un tissu venant dynamiser d'anciens quartiers ou secteurs en friches.
- Un tissu parfois porteur d'identités architecturales multiples avec la présence de grandes opérations remarquables et de bâti patrimonial ancien à préserver et valoriser.
- De grandes emprises clôturées ou avec d'imposants fronts bâtis générant des coupures urbaines et une fermeture des points de vue sur le paysage.
- Une tendance à l'imperméabilisation des sols sur les grandes emprises bâties pouvant accentuer l'effet d'ICU.
- Du bâti du XXe siècle parfois vieillissant ou obsolète.

Enjeux urbains liés au tissu de grandes emprises ouvertes

- Un tissu générant des espaces de respiration au sein de secteurs parfois densément bâtis ou s'inscrivant dans la continuité des espaces naturels permettant d'assurer une transition.
- De grandes emprises pouvant parfois générer des enclaves et des ruptures au sein de tissus densément maillés.
- Des espaces participant à la création d'ilots de fraîcheur et de sol perméables à conserver.

Grandes emprises d'actvités ou monofonctionnelles



2.1.1.8. Conclusion : GPSO, un territoire riche d'influences complémentaires face aux défis à venir

Le territoire de GPSO bénéficie d'une grande variété de tissus urbains influencée par les dynamiques de développement en bordure de Paris et le long de la Seine tout en bénéficiant d'un cadre paysager verdoyant dans le prolongement des vastes domaines forestiers de Meudon et Fausse-Reposes.

Les spécificités qui se dégagent au Nord-Est et au Sud-Ouest du territoire impactent les différentes caractéristiques de tissus urbains décrites ci-dessus avec des enjeux spécifiques.

De façon globale, si le territoire bénéfice d'une large couverture végétale portée aussi bien par ses espaces verts et naturels que ses tissus d'habitat pavillonnaire et collectif, les tissus mixtes et de grandes opérations urbaines, majoritairement présents sur le territoire, présentent des déficits impactant pour le changement climatique qu'il est important de prendre en compte pour les développements et renouvellements futurs.

Les grandes qualités patrimoniales présentes dans ces différents tissus doivent par ailleurs faire l'objet d'attentions particulières de façon à les préserver et les mettre en valeur.

Le tissu pavillonnaire de GPSO est à la fois le plus réduit, le plus dense et l'un des plus verts de la Métropole. Au regard de ces caractéristiques, il présente un potentiel de densification limité sans altérer profondément et irrémédiablement ses qualités environnementales (les espaces libres étant peu minéralisés, la densification se ferait au détriment des espaces végétalisés et de pleine terre) et paysagères (si la densification se faisait en hauteur).

2.2. Monographies communales

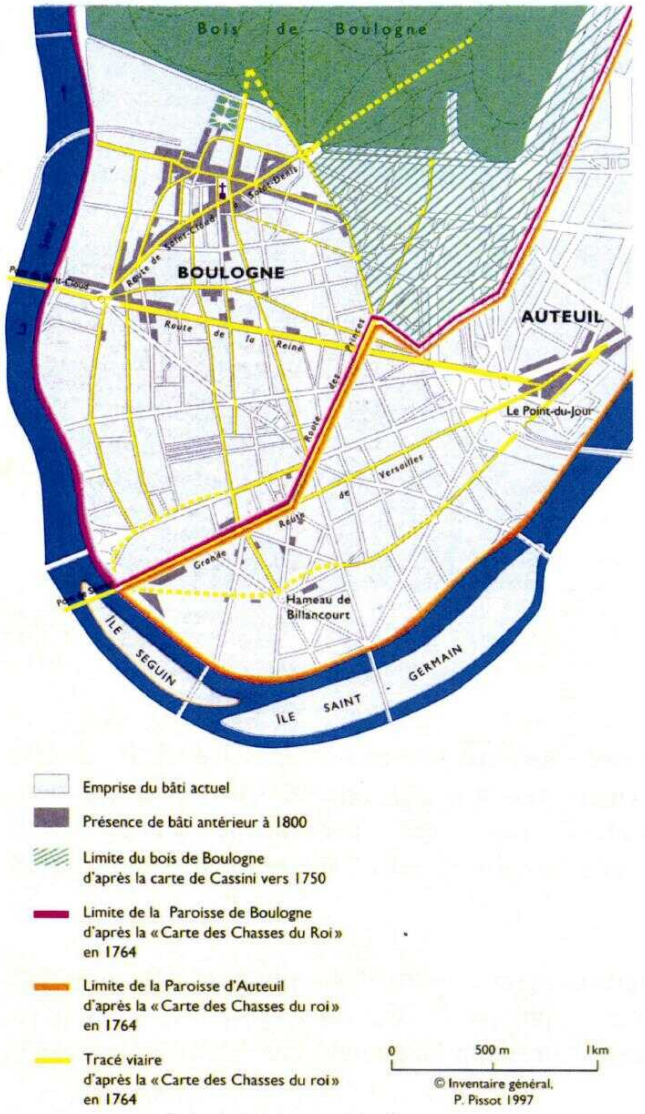
2.2.1. BOULOGNE-BILLANCOURT

2.2.1.1. Une diversité de formes urbaines marquées par l'histoire

Un bourg à l'écart des grandes voies

Le noyau villageois à l'origine de Boulogne apparaît vers le Xe siècle au Sud de la forêt de Rouvray, sur des terres non inondables. Appelé les Menus de Saint-Cloud, ce village doit en partie son développement à la fondation par la sœur de Saint-Louis, au XIIIe siècle, de l'Abbaye de Longchamp, au Nord du bourg. Au Sud, le méandre de la Seine n'est occupé que par une simple ferme, la ferme de "Billancourt", mentionnée dès le XIe siècle. En 1320, Philippe Le Bel décide d'ériger aux Menus une chapelle dédiée à la Vierge rigoureusement identique à celle de Boulogne-sur-Mer. Le village devient Boulogne-la-Petite et la forêt de Rouvray, le bois de Boulogne. Quant à la terre de Billancourt, elle appartiendra jusqu'à la Révolution à l'abbaye de Saint-Victor qui dépend de la paroisse d'Auteuil.

L'installation de la Cour à Versailles et dans ses environs dote le méandre de deux voies royales. En effet, pour rejoindre depuis Paris les grandes demeures seigneuriales, et hormis la route des Gardes à Meudon, deux voies sont empruntées : au Sud, la "Grande Route de Versailles" (rue du Vieux Pont de Sèvres) qui passe par le Pont de Sèvres et enjambe l'île de Billancourt (île Seguin) ; au Nord, un chemin non rectiligne donnant accès au pont de Saint-Cloud et au château du même nom, chemin qui ne sera rectifié qu'à partir des années 1750 pour offrir à la fin du siècle une belle route, la Route de la Reine.



Carte des paroisses de Boulogne et de Billancourt (Auteuil) à la fin du XVIIIe siècle.

La Route des Princes doit être également mentionnée. Répondant à une logique forestière, cette avenue conduit de la plaine de Billancourt à l'Étoile de Mortemart, située dans le bois de Boulogne, selon un tracé droit et suivant la ligne de plus grande pente (rue des Quatre Cheminées, avenue Victor Hugo, avenue Robert Schuman).

Bien qu'importantes, ces routes ne jouent pas de rôle de support dans la formation spatiale de Boulogne. Tout au long du XVIIIe siècle, le bourg demeure replié sur lui-même, se développant le long de quelques rues : Grande Rue (avenue J.-B. Clément), rue de l'Abreuvoir (rue du Parchamp), rue de l'Église (rue d'Aguesseau). Encore aujourd'hui, le tracé sinueux des rues dans le quartier du Parchamp témoigne de cette forme d'habitat (rue Mahias, cour du Puits). En 1717, le village compte 711 habitants, logés dans 134 maisons.

On dénombre 46 blanchisseurs qui répondent aux besoins de la Cour et des bourgeois de Paris, et dont la présence s'explique par l'accès au fleuve et la possibilité de forer aisément des puits. Au Sud du bourg, quelques demeures patriciennes sont élevées dont aucune, cependant, ne rivalise avec les demeures princières situées sur les terrasses de la rive gauche, d'Issy à Saint-Cloud en passant par Meudon. Le long du fleuve, les chemins agricoles se multiplient. Sont ainsi fixés les tracés des actuelles rue de Sèvres, rue de Bellevue, rue des Abondances… Le hameau de Billancourt, quant à lui, demeure isolé dans la plaine et n'est relié à la paroisse d'Auteuil dont il dépend, que par un chemin, l'actuelle rue du Point du Jour, en retrait de la berge et bordée d'un large fossé, qui semble marquer le lit majeur du fleuve, c'est-à-dire la limite des terres inondables.

Blanchisserie et villégiature

Le village de Boulogne croît lentement. La Restauration apporte en 1820 un nouvel ouvrage en remplacement de l'ancien Pont de Sèvres, ainsi qu'un remblaiement des quais. Le long des rues principales, des maisons typiquement faubouriennes sont construites à l'alignement, dont certaines subsistent encore aujourd'hui (cf. en particulier les numéros de 100 à 112 route de la Reine). Au début du XIXe siècle, 2 500 habitants résident dans le bourg, dont la majorité est occupée au blanchissage. De nombreuses demeures d'agrément y sont également présentes qui remontent parfois à la seconde moitié du XVIIIe siècle (château Buchillot, maison Walewska…). Activités de service et lieu de villégiature : ce sont là deux traits qui vont marquer, tout au long du siècle, le devenir de la ville et auxquels correspondent deux modes d'urbanisation originaux.

Les entreprises de blanchisserie s'installent sur des parcelles en lanières, issues de lotissements opérés par des entrepreneurs et dont la taille correspond à l'organisation des différentes séquences (livraison du linge par voiture à cheval, tri, lavage, séchage, repassage). Occupant la totalité de la parcelle, chaque blanchisserie comprend généralement deux corps de bâtiments séparés par une cour et, à l'arrière, le percher qui permet au linge de sécher au grand air. Entre 1840 et 1860, l'activité se concentre le long de quelques voies : rue d'Aguesseau, rue de Silly… Aujourd'hui encore, le parcellaire présente, le long de ces voies, des traces de ce type de division.

Le développement de la villégiature repose quant à lui sur une autre forme de lotissement. Deux opérations doivent être ici mentionnées, le Hameau Fleuri et le Parc des Princes.

En 1825, Monsieur de Gourcuff acquiert le domaine de Billancourt qui s'étend au Sud de la rue, devenue rue du Vieux Pont de Sèvres, depuis que le nouveau pont a été construit. Il y aménage rues et places, selon des tracés rayonnants, afin de desservir les lots à bâtir : la place du Marché (place Jules Guesde), place de l'Église (place Bir Hakeim), rue de l'Église (rue Nationale), avenue du Cours (avenue Émile Zola). Réservé à l'habitation, interdit au commerce et à l'industrie, le lotissement, qui porte le nom évocateur de "Hameau Fleuri", attire une population aisée qui s'y fait construire des maisons bourgeoises, dont certaines existent toujours. A l'évidence, le caractère agreste du lieu, situé en bord du fleuve et face au Val Fleury, compte pour beaucoup.

Le succès du lotissement du Parc des Princes, quant à lui, repose sur la proximité de la capitale et du bois de Boulogne, où de nombreux lieux de loisirs et de promenades sont aménagés (hippodromes de Longchamp et d'Auteuil, lacs, cascade, chalets…). Ce lotissement résulte de la cession, en 1855, d'une partie du bois de Boulogne par la Ville de Paris afin de financer les aménagements du bois. Pour desservir les 41,6 hectares défrichés, à cheval sur les communes de Boulogne et d'Auteuil, sept rues sont créées, dont l'allée des Chênes (boulevard d'Auteuil) et l'avenue des Princes (avenue Robert Schuman). 141 parcelles sont délimitées et supportent les servitudes imposées par un cahier des charges dans le but de conférer un caractère aristocratique au lotissement (obligation de clôturer les propriétés, marge de reculement pour jardins…). Investi par les hautes sphères de la société, ce lieu de villégiature voit se construire le château du Belvédère et de nombreux hôtels particuliers.

D'autres aménagements au cours du XIXe siècle sont également redevables à cette vocation d'agrément que conforte la proximité du bois. Le château Rothschild, tout d'abord. Cette demeure est édifiée entre 1855 et 1861, sur un terrain de 7 hectares acquis en 1817 par la baron James de Rothschild. Au contraire du lotissement, cet aménagement procède de l'agrégation : à la fin du siècle, la propriété atteint 35 hectares, incluant le Château Buchillot. Un parc paysager à l'anglaise s'étend jusqu'à la Seine, tandis qu'un jardin à la française encadre l'entrée côté de Paris et que des serres bordent la frange Sud (emplacements occupés aujourd'hui respectivement par l'hôpital Ambroise Paré et la tranchée de l'autoroute A 13).



Carte du territoire de Boulogne et de Billancourt vers 1840.

D'autres propriétés sont édifiées en bord de Seine, à l'Ouest des Menus. La propriété Anna Jacquin en est un exemple. Afin d'offrir à Napoléon III l'agrément d'une promenade majestueuse entre Saint-Cloud et Longchamp, l'ancien chemin de halage devient en 1856 le "quai de l'Empereur". Ici, comme pour le lotissement du Parc des Princes, un faisceau de servitudes est imposé aux demeures.

Ailleurs, dans le reste du méandre de Boulogne-Billancourt, la campagne est encore présente comme dans bon nombre de faubourgs parisiens. A mi-parcours du siècle de l'industrie, les espaces cultivés séparent le bourg situé au Nord des rares bâtisses construites au Sud.

Croissance, industrie et innovation (1860-1910)

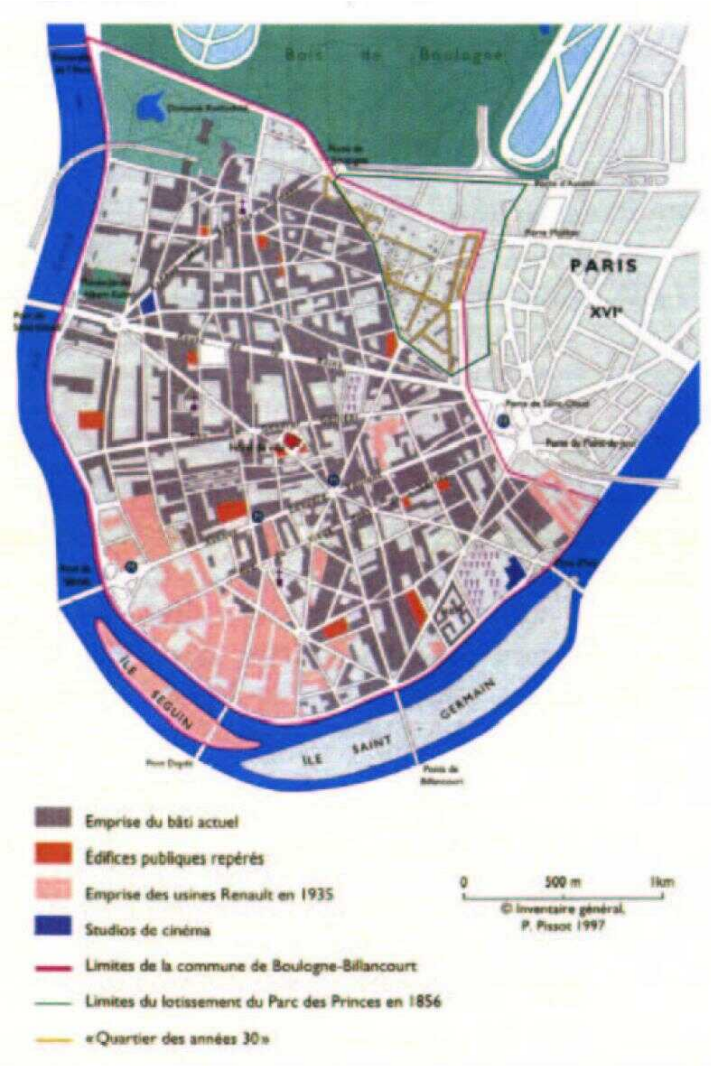
En 1840, l'enceinte de Thiers avait isolé Billancourt d'Auteuil, préparant ainsi son rapprochement à venir avec le village de Boulogne. Ce rapprochement sera scellé par l'annexion de 1857. Décidée par le baron Haussmann, alors préfet de la Seine, cette annexion vise à renforcer Paris d'une partie des communes limitrophes. Le nouveau découpage territorial prend acte de la séparation opérée par l'enceinte : alors qu'Auteuil est intégré au XVIe arrondissement, la commune de Boulogne se voit rattacher au Sud Billancourt, son île, une partie du Point du Jour, et, au Nord, le Parc des Princes, dont les voies restent toutefois du domaine privé de la Ville de Paris. Tout en gardant son nom, Boulogne double ainsi de superficie et compte, en 1859, 13 944 habitants.

La commune bénéficie également des travaux de restauration de l'église Notre-Dame des Menus et de l'ouverture, en 1865, de l'avenue Jean Jaurès qui matérialise, du Nord au Sud, l'unité de la nouvelle commune. D'autres voies sont ouvertes au cours de la seconde moitié du siècle. La très faible occupation de l'espace explique le tracé rigoureusement rectiligne de la rue Gallieni vers la porte de Saint-Cloud, qualité que n'offre déjà plus le boulevard de la République, dont le percement est entrepris après 1905. Enfin, dès 1872, est entreprise la reconstruction du pont de Billancourt, démoli au cours du siège de 1871. En parallèle à cette densification du réseau viaire, la ville connaît un vigoureux développement économique et démographique.

Le développement économique est dû essentiellement à l'industrie. L'expansion de la blanchisserie se poursuit : en 1900, 500 entreprises emploient environ 5 000 personnes. Cette activité, grande consommatrice de détergents, suscite une industrie chimique qui fournit non seulement des savons à base de potasse, mais aussi bien d'autres produits tels que goudrons, acides, ammoniaque..., nécessaires à la pharmacie, la parfumerie, la

photographie... Ces industries, fortement polluantes, se concentrent dans la moitié Sud de la ville, le long de la Seine. On y relève même deux usines à gaz.

Une autre branche industrielle, celle du bâtiment et des travaux publics, est présente sur le territoire communal. Cette activité est favorisée par les ports



industriels, où transitent les matériaux de construction, et par de nombreuses carrières locales, qui fournissent sable et graviers. De par sa nature, le sous-sol peut être en effet facilement exploité grâce à des carrières à ciel ouvert. Il le sera à la limite de ses possibilités jusqu'en 1930 environ.

Toujours dans le secteur du bâtiment, et sous l'influence de la Manufacture de céramique de Sèvres, certains établissements se spécialisent dans les revêtements et les décors muraux. La construction locale en est la première bénéficiaire : faïence et céramique ornent intérieurs et extérieurs boulonnais, tant des constructions modestes en briques que des habitations bourgeoises. Abritant ces activités industrielles, Boulogne est, de plus, le berceau de plusieurs innovations : le cinéma avec Marey, l'aviation avec Voisin, Esnault-Pelterie, Farman, l'automobile avec Louis Renault qui, en 1898, construit sa première automobile dans le jardin de la villa paternelle au Hameau Fleuri. Cette place de l'innovation s'explique par l'importance des "inventeurs" à la Belle Époque, c'est-à-dire de ces techniciens doués, finançant leurs travaux sur leurs propres rentes, habitant des lieux aisés, non loin des clients potentiels, eux-mêmes aisés.

A l'expansion industrielle correspond, tout au long de ce demi-siècle, une forte croissance démographique : de 13 944 habitants de 1857, la population passe à 44 416 en 1901. Cet afflux suppose logements et équipements.

La question du logement reçoit deux réponses. D'une part, de nombreux immeubles de rapport sont construits à l'alignement des principaux axes selon les gabarits haussmanniens (boulevard Jean Jaurès, boulevard de la République). D'autre part, plusieurs lotissements sont réalisés afin de loger les populations ouvrières à l'initiative de promoteurs ou de philanthropes, dont les meilleurs représentants sont sans doute les très actifs frères Cacheux. Cette seconde génération de lotissements à Boulogne-Billancourt, née de l'expansion industrielle, tire parti de vastes terrains encore vacants. Les lotissements adoptent plusieurs formes -cité, villa, rang simple, courée- et, selon leur importance, le programme s'articule sur des équipements collectifs ou non, des activités et des commerces. L'intégration des voies dans le domaine public en 1926 a rompu parfois l'autarcie de certains de ces lotissements, mais la plupart gardent aujourd'hui encore leur originalité. Citons la villa des Princes (rue Émile Landrin), la villa des Tilleuls, les quatre rues Diaz, Reinhardt, Fernand-Pelloutier et de la Pyramide tracées sur le terrain dit le "Champ à vaches"...

Du spectre qui va de la maison ouvrière à l'immeuble de rapport, deux autres formes de construction, présentes dans la ville forment les extrêmes : les

taudis, qui existent entre la route la Reine et la route de Sèvres ; les belles demeures, dont l'édification se poursuit, comme en témoigne la maison d'Albert Khan sur une vaste propriété dont le paysagement est constitué de jardins caractéristiques.

La réalisation des services publics nécessaires à la population est favorisée par la loi de 1884 qui encourage l'initiative municipale. C'est ainsi que sont ouverts un cimetière central (rue de l'Ouest), un hospice communal (rue des Abondances), une salle des fêtes en complément de la mairie récemment installée route de la Reine, des écoles primaires (rues Fessart, de la Mairie, de Clamart, Thiers) conformément aux exigences de la loi Jules Ferry.

Côté loisir, des guinguettes et des auberges offrent l'occasion de se détendre au bord de la Seine. Ici, joue une double influence : celle du fleuve et des activités nautiques, d'une part, celle des fortifications d'autre part, avec leur "zone" où est rejeté tout un monde interdit.

A la fin du siècle, l'urbanisation s'étend à tout le territoire et seuls quelques espaces libres y subsistent, correspondant à des fermes (essentiellement des laiteries), ou à des sablières. Se confrontent sur ce territoire des occupations de l'espace -villas, guinguettes et industries en bord de fleuve par exemple- que la capitale tend à rejeter hors de ses frontières. Mais cette confrontation se durcit. Au Sud, le Hameau fleuri et ses demeures disséminées sont sur le point d'être emportés par l'extraordinaire développement de l'entreprise des frères Renault.

Boulogne, ville de la modernité (1914-1942)

Le caractère dual de la ville s'accentue avec la grande guerre, qui fouette l'activité industrielle présente au Sud de la ville, et les années trente qui voient une extraordinaire floraison d'œuvres architecturales dans les quartiers résidentiels.

En 1918, 60 usines et 40 000 ouvriers produisent du matériel de guerre, principalement pour les munitions, l'aéronautique et l'automobile. Louis Renault est ainsi incité à agrandir ses usines. Cette expansion ne connaîtra pas de frein pendant tout l'Entre-deux-guerres. Peu à peu, sont investis jardins et pavillons, au mépris des règles de lotissement.

Les bâtiments adoptent les configurations des parcelles et reçoivent une architecture disparate qui masque les ateliers fonctionnels. Sont ainsi conquis le Hameau fleuri de 1911 à 1917, dont les voies publiques sont tout simplement annexées, une partie du Point du Jour, et enfin l'île Seguin entre 1919 et 1946. Cette dernière, desservie par le pont Pigeaud en 1930, est surélevée et reprofilée pour accueillir "l'usine de demain".

D'autres industries prospèrent au cours de cette période. Si, pour des raisons stratégiques, l'aéronautique est soumise aux premières mesures de décentralisation industrielle, le "septième art" est accueilli dans les studios de Billancourt, créés en 1923, et dans ceux de Boulogne-Billancourt ouverts en 1941.

De façon similaire à la période précédente, la croissance industrielle de la ville s'accompagne d'une forte croissance démographique. La population passe de 44 416 habitants en 1901 à 100 000 habitants en 1936. Ces évolutions, dues en partie aux fortes pressions qui pèsent sur la commune périphérique de Paris qu'est Boulogne-Billancourt, exigent une approche planifiée. Ce sera l'apport d'André Morizet, Sénateur-Maire de Boulogne-Billancourt de 1919 à 1942. Son action, nourrie de réflexions et d'études historiques, doit être comprise selon deux échelles : l'une régionale, l'autre municipale.

En tant que Vice-Président du Comité Supérieur d'Aménagement de la région Parisienne, chargé en 1928 par Poincaré d'élaborer un plan régional, Morizet participe aux réflexions qui aboutiront au Plan Prost en 1934. Il prend ainsi conscience des enjeux liés aux transports, au logement, à la protection des sites... C'est sans doute à ces réflexions que Boulogne-Billancourt doit d'être la première commune de banlieue à bénéficier dès 1934 de la prolongation extra-muros d'une ligne de métro parisien. C'est aussi au Plan Prost de 1934 que l'on doit la réalisation de l'autoroute de l'Ouest qui, prenant son départ à Saint-Cloud, confirme la ville dans son rôle de porte de l'Ouest parisien.

En tant que maire, Morizet est l'un des rares édiles à se conformer à la loi Cornudet de 1919 en élaborant un Plan d'Aménagement d'Extension et d'Embellissement. Ce document d'urbanisme, dressé en 1929, est déclaré d'utilité publique le 3 mai 1932 et sera révisé cinq fois entre 1932 et 1940. Il s'attache aux transports, aux équipements, et à la construction.

Pour les transports, outre le métro déjà mentionné et de nombreux élargissements, le plan prévoit un tracé cruciforme, composé de l'axe Pont d'Issy / Pont de Saint-Cloud et de l'axe Porte Molitor / Pont de Sèvres. Inutile parce que quasiment parallèle à l'avenue Robert Schuman, le second axe ne sera jamais entrepris. Quant au premier, la méthode arrêtée prévoit un percement pour la partie Nord et un élargissement pour la partie Sud. L'occupation relativement dense et la limitation des moyens financiers expliquent la relative sinuosité du tracé de la partie Nord (avenue André Morizet aujourd'hui). Quant à la partie Sud, la présence de nombreux

immeubles de rapport (n° 74, n° 83...), construits après le percement du boulevard de la République mais avant le projet de son élargissement, rendent plus difficile la réalisation de celui-ci.

Pour les équipements, le plan prévoit un recentrage de la vie municipale autour d'un nouvel hôtel de ville situé au centre géographique de la commune, sur une ancienne carrière de sable qui devra être complètement fouillée et draguée. Sa conception est confiée à Tony Garnier et sa réalisation, de 1929 à 1934, sera le fruit d'une collaboration entre le maire, maître d'ouvrage, et l'architecte. Ce recentrage du territoire communal avait été précédé d'un changement terminologique : en 1924, la commune avait pris le nom de Boulogne-Billancourt en reconnaissance de sa partie septentrionale. D'autres équipements sont également créés, certains d'entre eux trouvant leur justification dans le décret du 5 décembre 1926 autorisant les communes à intervenir dans le domaine de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociale. Citons l'Hôtel des Postes, le centre d'hygiène sociale, les groupes scolaires Ferdinand Buisson et Jean-Baptiste Clément, toutes ces réalisations offrant d'incontestables réussites de l'architecture des années 1930.

En matière de règlement, le plan d'aménagement impose un zonage et un règlement. Le zonage distingue principalement des zones d'habitat et une zone industrielle. Plusieurs dispositions réglementaires peuvent être mentionnées :

- Un gabarit généreux, proche du gabarit inscrit au règlement parisien de 1902.
- Des prospects très serrés ; pour les vues principales, les prospects sont de H=2L et des courettes sont autorisées pour les vues secondaires ; ces règles entraînent une forte densité, caractéristique des immeubles collectifs des années 1930.
- Une implantation des façades imposée à 6 mètres de l'axe de certaines voies afin de créer des rues de 12 mètres de large.

Du fait de la crise que connaît la période de l'Entre-deux-guerres en matière d'investissement immobilier, ces règles, pourtant incitatives, n'ont pas d'effets notables. En particulier, elles n'entraînent pas la construction d'immeubles de rapport. La question du logement, et en particulier du logement social, reste donc en suspens. Pour y répondre, Morizet soutient plusieurs projets, confiés soit à l'Office Municipal d'Habitations à Bon Marché, qui avait été créé en 1920 mais dont les moyens étaient limités, soit à l'Office Départemental, soit encore à des sociétés privées auxquelles la ville apporte son soutien. De ces initiatives résultent plusieurs réalisations : les Squares de l'Avre et des Moulineaux, édifiés sur des terrains appartenant à la Compagnie Générale des Omnibus en bord de Seine, le programme de la France Mutualiste, le programme de la rue Georges Sorel...

La crise de l'investissement immobilier n'affecte cependant pas les programmes luxueux. C'est ainsi que sont réalisées de nombreuses villas "Années 30" au Nord de la ville par des architectes illustres tels que Le Corbusier, Bassompierre, Cassan, Faure-Dujarric, Fischer...

On doit à cette période de l'urbanisme boulonnais une structuration forte de la ville, mais aussi un faisceau de contraintes dont certaines se sont révélées peu opérationnelles, comme le montre l'exemple du boulevard de la République.

Reconstruction et expansion (1942-1969)

Durant la Seconde guerre mondiale, plusieurs bombardements visent les usines Renault qui travaillent pour l'Occupant. Peu précis, ils endommagent de nombreuses habitations et détruisent 1 400 immeubles. Les parcelles seront rebâties au titre des dommages de guerre dans le style de la Reconstruction (par ex. angle rue du Château et rue de la Paix), certaines présentant une architecture un peu plus tardive et de moins bonne qualité (tête du Pont de Sèvres , angle Gallieni-Bellevue).

La guerre a d'autres conséquences. En 1945, au lendemain de la Libération, le gouvernement nationalise l'entreprise Renault pour sanctionner sa collaboration au régime de Vichy. Désormais régie nationale, les usines deviendront par la suite un bastion du syndicalisme ouvrier, ce qui contribuera à inscrire le nom de Billancourt dans la mémoire collective.

Les usines continuent à s'étendre, mais dans des proportions très réduites. Dès les années 1940, l'idée de décentraliser les industries afin de décongestionner les centres urbains avait été émise au niveau national. Chez Renault, on projette de construire à Flins une usine plus moderne, comprenant des logements dans ses alentours. Elle ouvrira en 1951. Cette période voit ainsi débuter la très lente désindustrialisation du territoire communal, encouragée dès 1950 par les pouvoirs publics, et qui dure encore aujourd'hui.

Le départ de nombreuses entreprises offre de vastes emprises pour des opérations d'aménagement. Celles-ci seront réglementées par un nouveau document d'urbanisme. Conformément au Code de l'Urbanisme de 1943, un plan de reconstruction et d'aménagement est étudié. Fruit des travaux de l'architecte André Gutton, ce document, approuvé en 1948, impose des servitudes d'ordre public et sert de base aux décisions prises en matière de

permis de construire et d'équipements publics. En 1963, la ville est dotée du Plan d'Urbanisme de détail n° 62 qui s'inscrit en continuité du plan de 1948. Il entérine de nouveaux alignements, tels celui du Boulevard de la République qui passe de 20 à 30 mètres.

Ces documents, qui ne fixent pas de COS (ceux-ci ne sont introduits qu'en 1967), comprennent un zonage distinguant une "zone d'habitation continue", qui reprend la "zone d'habitations collectives" de 1932, une "zone d'habitations discontinues", une "zone industrielle", ainsi que des zones régies par des plans de masse, dont seule la densité est précisée (tête du Pont de Sèvres). Le problème du stationnement est pris en compte dès 1954 dans le Règlement National d'Urbanisme. Cependant, ce règlement n'impose aucune norme et laisse à l'instructeur le pouvoir d'apprécier le nombre de places nécessaires.

Au cours de ces années 1950-1960, sont édifiées des constructions adoptant les formes de plots, de barres ou de tours, inspirées du style international, disposées selon des plans libres, souvent en retrait de l'alignement. Le Corbusier avait ouvert la voie avant-guerre en concevant, dans le droit fil de la Cité Radieuse, de grands projets pour la tête du pont de Saint-Cloud. Cette période marque donc une césure dans le mode de formation de la ville. La vision moderne s'impose, les alignements sont abandonnés et l'espace traditionnel de la rue est fragilisé. Du point de vue du patrimoine immobilier, l'importance de cette période est considérable puisqu'un tiers des résidences du parc actuel date de ces décennies.

Parmi les nombreuses réalisations, l'opération du Point du Jour, conçue par l'architecte Fernand Pouillon sur les terrains Salmson, doit être mentionnée pour sa qualité. Lancée en 1957 et achevée en 1964, cette opération de 2 200 logements sur un terrain de 7 hectares conjugue un vocabulaire de tours et de barres savamment ordonnancées autour de remarquables espaces intérieurs.

A cet élan de la construction de logements, correspond une forte augmentation de la population. Celle-ci passe de 95 988 habitants en 1954 à 109 380 habitants en 1968. Cette dynamique démographique est due autant au mouvement naturel qu'au mouvement migratoire, fortement alimenté par l'arrivée des rapatriés d'Algérie.

Les équipements correspondants à cette croissance sont réalisés : stade Le Gallo, hôpital Ambroise Paré, marché Escudier (intégré dans une opération immobilière), piscine, patinoire (bâtie en 1955 à proximité du square Henri Barbusse, l'une des dernières carrières exploitées de la ville). En 1958, débutent les travaux de reconstruction du Pont de Sèvres.

Une modernité réaffirmée (1970-1981)

Cette période pourrait être confondue avec la précédente si ce n'était la volonté de conférer un caractère original à cette ville qui n'est "ni un arrondissement de Paris, ni une banlieue anonyme", comme l'affirme Georges Gorse, élu maire en 1971. Dans les faits, cette volonté se traduira par un projet d'urbanisme contrasté, conjuguant équipements structurants et projets immobiliers.

Les transports jouent un rôle décisif : adoption définitive en 1972 du projet pour le Pont de Sèvres , avec ses deux têtes qui forment un ensemble complexe et assurent le débouché de la RN 118, réalisation du viaduc de l'autoroute de l'Ouest, ce qui décharge la ville d'un trafic de transit important, prolongement de la ligne 10 jusqu'au terminus Rhin et Danube, sans qu'aucune station intermédiaire ne soit ouverte entre la Porte Molitor et l'avenue Jean Jaurès, conformément aux souhaits des riverains, aménagement d'un Passage Souterrain à Gabarit Réduit, soulageant la place Marcel Sembat. Ces grandes réalisations s'inscrivent dans le cadre du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France de 1976 qui impose, par ailleurs, le projet de Voie Rive Droite de Seine le long du fleuve.

Dans le domaine de l'immobilier, outre de nombreux projets isolés, souvent de grande hauteur (les Toits de Boulogne, route de la Reine), parfois de grande qualité (résidence Anna Jacquin), deux projets d'ensemble témoignent de l'ambition qui anime l'équipe municipale : la ZAC de la Bellefeuille et la ZAC du Pont de Sèvres.

La ZAC de la Bellefeuille répond au manque, plus que jamais ressenti, d'un centre-ville. Elle s'intègre dans la Zone d'Aménagement Différé Aguesseau, dont le périmètre inclut la future ZAC Centre-Ville. Adopté le 3 avril 1974, le projet propose 600 logements privés, une école maternelle, une galerie commerciale, un centre des Impôts et un centre culturel, ce dernier répondant au Théâtre de Boulogne-Billancourt situé dans la même rue. La densité de construction correspondant à un tel programme implique bien sûr une grande hauteur.

La ZAC du Pont de Sèvres, dont le plan est approuvé en 1972, est située sur des terrains dont la majorité est occupée par des bâtiments Renault. Aménagé par l'OPAC de Paris qui y réalise pour son compte 1 200 logements sociaux, le projet illustre les conceptions d'urbanisme de l'époque : séparation des

circulations piétonnes et voitures grâce à une dalle, volonté de créer un lieu de vie collective (le "Forum") et de mixer les fonctions urbaines. L'architecture, avec ses barres tordues et coupées en biais, reflète un certain formalisme qui répond au bâtiment de la sous-préfecture, projeté de l'autre côté de la route nationale suite à la décision en 1972 de faire de Boulogne-Billancourt l'une des trois sous-préfectures des Hauts-de-Seine.

Avec les opérations du Pont de Sèvres, ZAC et sous-préfecture, situées sur des anciens terrains industriels Renault, commence le lent retrait de l'entreprise qui se poursuivra au cours de la décennie suivante avec la ZAC du Point du Jour et la ZAC du Parc.

En contrepoids à ces opérations immobilières, des espaces verts importants sont créés ou réaménagés : mail du Maréchal Juin, Parc de Billancourt, Parc Rothschild.

Enfin, des opérations limitrophes, à l'initiative de la Ville de Paris, ne manquent pas d'avoir une grande incidence sur la vie boulonnaise. Sur l'ancienne zone non aedificandi des fortifications, zone déclassée par la loi de 1919 et détachée du territoire boulonnais, deux équipements majeurs sont réalisés : le stade du Parc des Princes et le périphérique. Les fortes nuisances liées à ces équipements font de la lisière avec la capitale une zone difficile à vivre.

Toutes les opérations conduites au cours de la décennie 1970-1980, quels que soient leur extension et leur mode de financement, achèvent d'imposer un nouveau visage à la ville, parfois plus agressif que celui hérité des années 1950-1960 qui, pour sa part, ne manquait pas de modernité.

Période récente (depuis 1982)

La loi d'orientation foncière de 1967 avait créé les Plans d'Occupation du Sol. Après de longues études, le Plan d'Occupation des Sols de Boulogne-Billancourt est approuvé par arrêté préfectoral le 11 mai 1983. Cette date correspond à l'entrée en vigueur des lois de décentralisation qui transfèrent la responsabilité de l'urbanisme aux communes.

Le zonage prend en considération la zone d'habitations collectives (UA-UB), la zone d'habitat collectif avec espaces verts à caractère très résidentiel (UC), la zone industrielle (UF), et introduit une zone protégée (ND). Des COS définissent des densités, différenciées par zone et par affectation. Des normes en matière de stationnement sont prescrites (en moyenne 1,5 place par logement).

Les années qui suivent l'approbation du premier POS sont marquées par une certaine anémie de la construction. Il est cependant difficile d'établir les causes de cette stagnation, que l'on peut imputer soit à un règlement trop restrictif, soit à la conjoncture économique. S'intéressant à la première cause, la municipalité va procéder à deux réglages à quelques années d'intervalles.

Par délibération du 29 septembre 1986, le Conseil Municipal approuve une première révision qui porte sur les COS Afin de contrer une diminution sensible de l'emploi et la baisse des ressources procurées au titre de la taxe professionnelle, le COS bureau est porté de 1,4 (POS 1982) à 2 (révision 1986) dans les secteurs UBa et UBc. Parallèlement, le COS logement est porté à 2,4 dans les mêmes secteurs. Ces décisions correspondent à une forte poussée de la construction : de 28 949 m^2 de bureaux autorisés en 1985, on passe à 74 375 en 1986 et à 149 373 en 1987. La faible différence entre le COS bureau et le COS logement tend à ne pas encourager la production de logements qui, de 20 080 m^2 en 1985, passe à 31 200 m^2 en 1988.

Soucieux de maintenir une croissance équilibrée entre logements et bureaux, le Conseil Municipal approuve le 30 janvier 1989 une seconde révision. Le COS bureau est ramené ainsi de 1,4 à 0,4 dans la zone UA et de 2 à 0,8 dans le secteur UBa, secteur couvrant une grande partie de la commune. Toutefois, les possibilités de construction en matière de bureaux sont maintenues de part et d'autre des artères bruyantes. Enfin, des préoccupations architecturales incitent la municipalité à prendre des mesures telles que la limitation des hauteurs, l'implantation à l'alignement obligatoire et la possibilité de dépassement de COS pour combler les "dents creuses". Cette seconde révision correspond à une relance significative de la construction de logements. C'est ainsi que, d'une moyenne annuelle de 250 entre 1982 et 1987, le nombre de logements autorisés dépasse le millier lors des années 1988-1990.

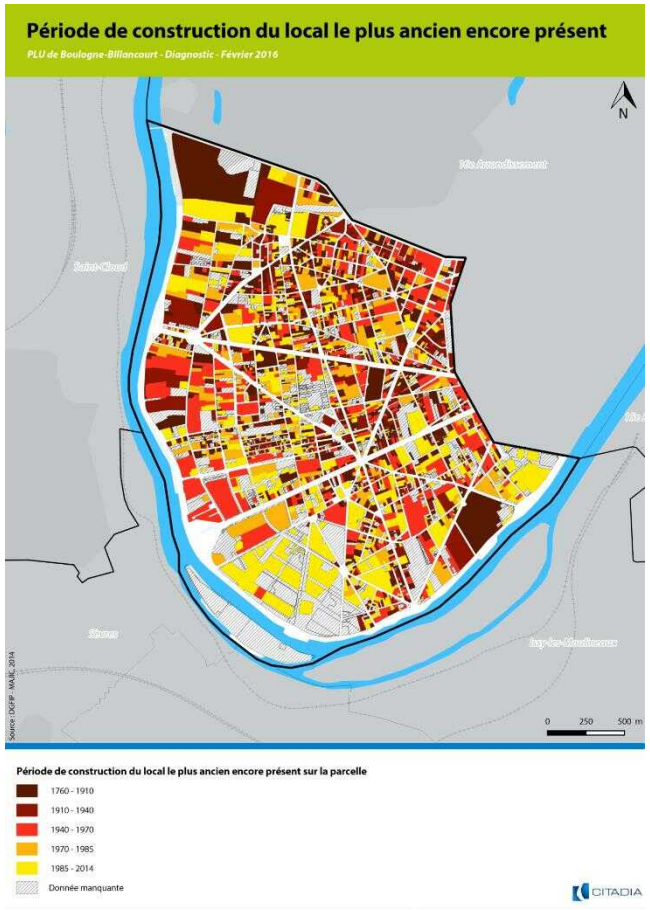
En parallèle à ces révisions du POS, plusieurs zones d'aménagement concerté sont créées : Point du Jour, Boulogne-Silly, Parc et Centre-Ville. Ces opérations importantes sont traitées au paragraphe suivant.

Les correspondances constatées au cours de cette période entre les COS et la construction doivent cependant être relativisées. Si l'on considère le cas des bureaux, les autorisations progressent dès 1985 puis fléchissent à partir de 1988. Dans ces conditions, le réglage du COS apparaît plus comme une réponse à une conjoncture de croissance qu'à une anticipation. De plus, de nombreuses autorisations concernent les ZAC dont le Plan d'Aménagement de Zone est indépendant des COS fixés par le POS On peut alors se demander si les variations du COS bureau n'ont pas suscité l'émergence dans le diffus de programmes de bureaux pas toujours bien adaptés.

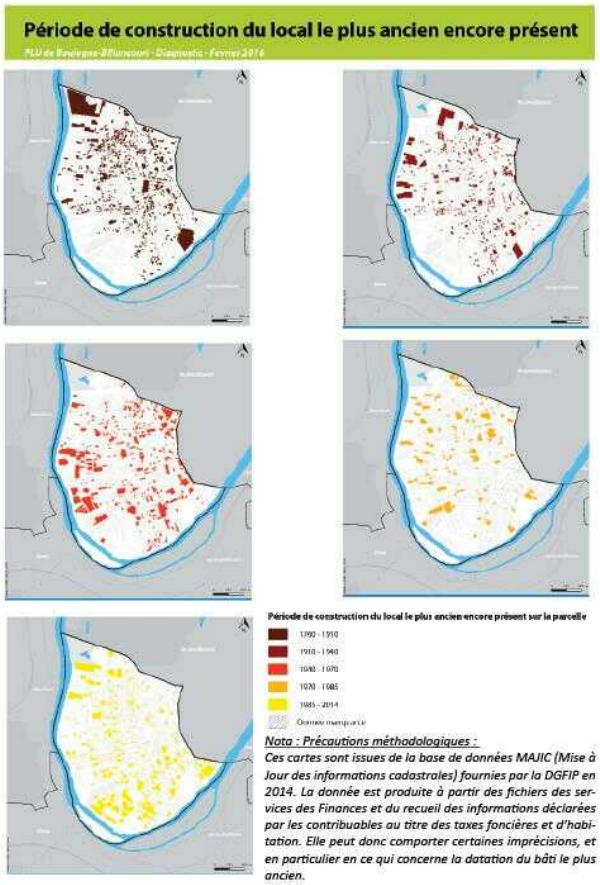
D'une façon générale, l'image que l'on garde de ces années est celle d'une période troublée, soumise à de fortes pressions spéculatives. La construction, importante et régulière au cours des années 1960, s'est ralentie à partir des années 1980 et est devenue plus sensible aux aléas de la conjoncture économique ainsi qu'aux mesures incitatives. La construction présente désormais des pics assez limités dans le temps qui correspondent aux périodes d'embellie.

Le POS de 1989 est mis en révision dès 1990. L'un des objectifs initiaux de cette révision est de créer un front de Seine. Cependant, l'intervention de la crise immobilière des années 1990-1991 va rompre le dynamisme immobilier et rendre moins urgente la révision.

La révision, relancée en 1995, débouche en 1999 par l'arrêt d'un POS, qui marque une nouvelle étape : il s'agit d'un POS adoptant une démarche morphologique. Compte tenu du contexte spécifique et des études engagées, les terrains Renault (Trapèze et île Seguin), ont été exclus de ce POS qualitatif, approuvé le 6 septembre 2001, et conservent leur vocation essentiellement industrielle.



Source : DGFIP – MAJIC 2014 / IGN©-BD Topo 2016



Source : DGFIP – MAJIC 2014 / IGN©-BD Topo 2016

Les Zones d'Aménagement Concerté de Boulogne-Billancourt

Les morphologies urbaines adoptées pour ces opérations contrastent avec le tissu environnant mais ont permis de développer des pôles d'emplois, de commerces et d'équipements majeurs de la Ville.

Parmi les quatre ZAC, le Point du Jour joue un rôle particulier puisqu'il a permis l'émergence d'un pôle tertiaire important, de plus de 100 000 m² de bureaux. La ZAC du centre-ville, ancrée sur la trame des rues existantes et d'une nouvelle place, bénéficiant d'une richesse commerciale de grande ampleur, et de plusieurs équipements culturels dont deux cinémas, contribue à son rayonnement.

Parmi les critiques relatives à l'urbanisme des années 1980 à Boulogne-Billancourt, les ZAC sont particulièrement concernées : celles-ci sont trop denses, ne sont pas ouvertes sur leur extérieur immédiat, notamment sur la Seine pour la ZAC du Point du jour ; le manque de lisibilité entre espace public et espaces privés engendre de nombreux conflits d'usage, par exemple dans les quartiers du Pont de Sèvres et Bellefeuille. Enfin, leurs abords sont parfois délaissés.

La ZAC du Centre-ville est malgré tout une vraie réussite dans le sens où elle a participé à une redéfinition de la centralité communale, besoin identifié au lancement de l'opération. Cet espace reconfiguré dans lequel s'inscrit un centre commercial, dont la zone de chalandise atteint environ 320 000 personnes, permet au centre-ville de s'inscrire dans une dynamique favorable et influant sur la qualité de vie boulonnaise.



Photo de la grande place, ZAC Centre-ville

Au contraire, la ZAC du Point du Jour, pôle tertiaire majeur de la ville, ne bénéficie pas du même rayonnement. Certes, sa construction a participé au rayonnement économique de la ville et notamment grâce à la présence d'entreprises phares comme TF1 ou COLAS, mais son vieillissement prématuré et sa faible capacité de renouvellement ne permet pas le rayonnement escompté. Datée des années 90, cette zone urbaine ne témoigne plus du dynamisme communal.



Photo de la place René Clair, ZAC du Point du jour

L'aménagement des terrains Renault (1992-aujourd'hui) - source SPL Val de Seine

Le site des anciens terrains industriels des usines Renault a fortement marqué la mémoire collective.

Le projet d'aménagement de la ZAC Seguin - Rives de Seine a pour origine l'opportunité de reconvertir la friche industrielle constituée par les anciens terrains Renault de Billancourt, dès l'annonce de la cessation de l'activité de production sur le site, en tenant compte des besoins de développement du territoire du Val de Seine dans son ensemble.

Historique

Les usines Renault, construites progressivement depuis 1900, ont contribué au développement de la ville pendant près d'un siècle. En 1989, Renault décide de transférer ses ateliers de production hors de Boulogne-Billancourt et l'activité industrielle cesse en 1992, laissant une vaste friche industrielle en bord de Seine. Depuis cette date, de nombreuses réflexions ont été menées sur l'aménagement de ce site d'exception, l'une des plus vastes réserves foncières de l'Ouest parisien, aux portes de Paris.

Les besoins de développement de ce secteur ont notamment été précisés dans les documents d'urbanisme de différents niveaux. Les orientations définies par la Région en association avec l'Etat dans le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) de 1994, ont été reprises dans le Schéma Directeur du Val de Seine et dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Boulogne-Billancourt. Plus récemment, les réflexions en cours sur le Grand Paris contribuent également à orienter le développement du projet.

Depuis l'annonce du départ des usines Renault, la Ville et ses partenaires, dont l'Etat, ont engagé de nombreuses réflexions sur l'aménagement de ce secteur. Aucune de ces études n'ayant débouché sur un projet susceptible de recueillir un accord général. Dès l'année 2000, la ville de Boulogne-Billancourt a relancé la réflexion en cohérence avec les contraintes générales imposées par les différents documents d'urbanisme existants ou en préparation. Des études de définition sont alors menées conjointement sur les trois secteurs de la future ZAC : le secteur du Trapèze, de l'île Seguin et du quartier du Pont de Sèvres. Cette réflexion a abouti en juin 2002 à l'approbation par le Conseil municipal de Boulogne-Billancourt du « plan de référence », qui constituera le socle de l'organisation urbaine de l'opération.

La Zone d'Aménagement Concertée (ZAC)

Étant donné l'importance du projet de reconversion des terrains industriels Renault pour Boulogne-Billancourt et afin de répondre au mieux aux besoins du Val de Seine, la ville de Boulogne-Billancourt a décidé de créer une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) pour réaliser l'aménagement de ce secteur. Il s'agit d'une opération publique maîtrisée par la collectivité et effectuée en concertation avec la population. L'objectif est de développer le projet d'aménagement dans les meilleures conditions juridiques, administratives et financières, tout en garantissant la cohérence d'un grand projet urbain ainsi que la qualité de sa desserte et des constructions.

Par délibération en date du 10 juillet 2003, le Conseil municipal a approuvé le dossier de création de la ZAC. Il est décidé que l'aménagement et l'équipement de la ZAC seraient confiés à une société d'économie mixte par le biais d'une convention publique d'aménagement. Le 8 avril 2004, le Conseil municipal a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC et le programme des équipements publics. Le 12 juillet 2006, il a approuvé la modification de ces deux derniers documents.

Les principes d'aménagement

Rassemblant trois secteurs, cette opération est marquée par une démarche volontariste de développement durable, de mixité et d'innovation. Elle a notamment été couronnée du Label EcoQuartier, délivré par le Ministère du logement et de l'égalité des territoires, en 2013. Dans cette optique, la mise en œuvre urbaine, architecturale et environnementale du projet s'appuie sur des axes ambitieux :

- La création d'aménagements adaptés et d'espaces verts généreusement plantés pour une ville accessible à tous.
- Une programmation marquée par une mixité tant fonctionnelle que sociale (33 % de logements sociaux).
- L'ouverture de l'Ile Seguin et de ses berges au public.
- Le réseau chaud-froid permettant d'atteindre 65% d'énergie renouvelable par un recours à la géothermie.
- La création d'un triple réseau d'assainissement (eaux pluviales propres, de voiries et eaux usées) favorisant la collecte et le traitement des eaux, la maîtrise des rejets en Seine ainsi que la reperméabilisation de sols.
- La valorisation des modes de déplacements doux.
- La réalisation de constructions vertueuses dans une forte exigence de développement durable.
- Des groupes scolaires innovants.

Ainsi, la qualité urbaine, environnementale et paysagère, la mixité sociale, la diversité architecturale, les équipements publics de proximité, et la variété des types d'activités, contribuent à la création d'un lieu de résidence exceptionnellement agréable, reconquis sur des espaces restés longtemps inaccessibles aux riverains tout en respectant la mémoire du lieu. Le projet porte également sur la restructuration urbaine et la réintégration dans la ville du quartier existant du Pont de Sèvres, ainsi que sur la reconquête de l'île Seguin, avec une programmation à forte dominante culturelle, dont la mixité des programmes est destinée à en faire un lieu vivant, de jour comme de nuit.

Les trois secteurs

- Le Trapèze et les îlots épars (44,3 ha)

Il s'agit d'un nouveau quartier, dont l'aménagement est fondé sur le thème de « ville parc ». Se déployant selon une trame d'espaces publics généreux, il s'articule autour d'un parc d'une superficie de 7 ha, disposé parallèlement à la Seine accueillant des activités sportives et leurs équipements annexes. L'aménagement de ce secteur s'appuie sur le réseau de rues préexistant et se compose d'espaces publics largement dimensionnés. Ces aménagements mettent en relation la ville existante et la Seine, en formant un nouveau quartier à l'architecture contemporaine variée et cohérente, dont les hauteurs et les formes urbaines se démarquent du reste de la ville.

Dans une logique de mixité à la fois générationnelle, sociale et fonctionnelle, le Trapèze est l'application concrète de la volonté de la ville de Boulogne-Billancourt d'aménager un quartier où bien-être des habitants, diversité, écologie et innovation vont de pair. Il comptera 5 000 logements à terme, dont 1/3 de logements sociaux, et accueillera d'ici 2020, 12 à 15.000 nouveaux boulonnais et 70 commerces, répartis sur tout le quartier, et plus particulièrement autour de « pôles de proximité ». Cette création de logements considérable a contribué à l'augmentation de presque 10% de la population de la ville, tout en permettant une mixité sociale accrue.

Le plan directeur du Trapèze définit des ensembles de bâtiments appelés « macro-lots », de tailles variées. Sur chaque macro-lot, l'intervention d'un architecte-coordonnateur permet d'introduire une échelle de conception intermédiaire entre le projet urbain d'ensemble et le projet d'îlot, et garantir

une expression architecturale de qualité, à travers des volumes simples et des matériaux nobles.

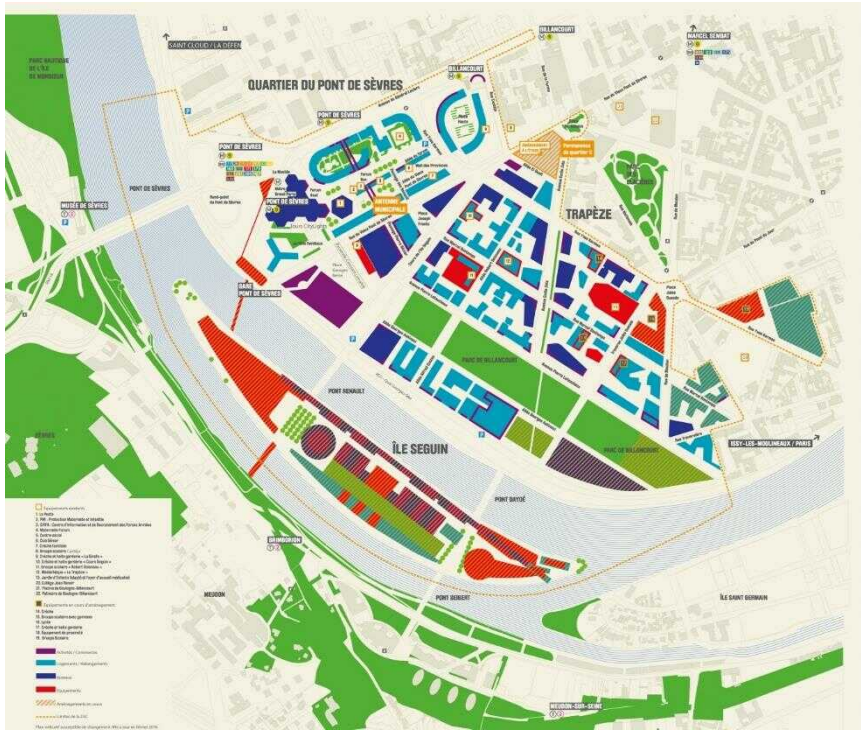
Plus de 60 équipes d'architectes et paysagistes travaillent ou ont travaillé sur le projet depuis l'origine, maitres d'œuvre de réputation internationale et équipes plus jeunes porteuses d'avenir, lui apportant toute leur richesse créative et leur capacité d'innovation.

- L'Ile Seguin (12,3 ha)

La Ville de Boulogne-Billancourt engage l'aménagement de l'Ile Seguin pour permettre aux habitants de se réapproprier cet espace qui leur est resté longtemps inaccessible. Une partie de l'île est ouverte au public depuis 2010 avec la création du jardin de l'île Seguin, réalisé pour préfigurer le futur aménagement de l'île. Grâce à la culture déclinée sous toutes ses formes (musique, spectacle vivant, arts contemporains et cinéma), ce lieu d'exception pourra représenter un des principaux pôles en émergence en Ile-de-France. En effet, par une mixité programmatique alliant culture, hébergement hôtelier et résidences, bureaux, commerces, ce sont 4 millions de visiteurs par an qui sont attendus, dont 1 million pour la Seine Musicale, ouverte au printemps 2017, et inscrivant alors l'île Seguin comme un pôle touristique majeur pour les années à venir.

- Le quartier du Pont de Sèvres (17,9 ha y compris l'échangeur et l'avenue du Général Leclerc)

Le quartier du Pont de Sèvres est un lien essentiel entre le Nord de la Ville, le pôle de transports en commun (lignes 9 du métro, ligne 15 du Grand Paris Express, et lignes de bus) et le quartier du Trapèze. Il fait l'objet d'une importante revalorisation, engagée avec l'appui de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) après la signature d'une convention en juillet 2008. Le projet comporte la réhabilitation d'environ 780 logements sociaux, la rénovation des espaces publics, et la rénovation d'un passage commercial de proximité. L'ambition du projet consiste en l'amélioration du cadre de vie à l'intérieur du quartier en le désenclavant par la création de liens lisibles et fonctionnels avec le Trapèze et le reste de la ville de Boulogne-Billancourt.



Source : Ville de Boulogne-Billancourt / SPL Val de Seine Aménagement

2.2.1.2. Une morphologie urbaine cohérente et multiple

Une identité urbaine propre

Un ensemble de qualité, malgré des espaces publics à revaloriser

Patrimoine architectural et urbain

Un atlas urbain, architectural et paysager a été réalisé par la Ville en 2002. Il a d'abord analysé et caractérisé les éléments pérennes de la structure urbaine de la ville actuelle, à travers les processus de sa formation. Les principales formes d'organisations spatiales ont pu être identifiées.

Sur la base de cette analyse structurelle, plusieurs ensembles urbains ou bâtis remarquables d'intérêt local et caractérisant Boulogne-Billancourt, ont été repérés. Outre les monuments classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques et les bâtiments de référence, qui font déjà l'objet de protections, l'atlas a recensé de nombreux bâtiments caractérisant le patrimoine architectural de la ville, en s'appuyant aussi sur un inventaire réalisé par la DRAC.

- Les ensembles bâtis

Il s'agit d'ensembles de bâtiments qui, même éclectiques dans leur facture, constituent un tout homogène et cohérent (volumétrie, matériaux, style, répétition). Ils peuvent être constitués, de manière homogène, par des édifices de grande qualité architecturale, mais ils peuvent, tout aussi bien former des continuités où alternent bâtiments exceptionnels et bâtiments plus modestes. Certaines séquences de l'avenue Jean-Baptiste Clément (n°50 au 60bis), ou de l'avenue Jean Jaurès (du 24bis au 40), illustrent ainsi deux tendances marquantes de la construction de la ville : la période faubourienne de la deuxième moitié du XIXe siècle et la période post-haussmannienne qui suit l'ouverture du boulevard Jean Jaurès en 1857.

- Les ensembles urbains

Il s'agit ici d'entités bâties constituées d'édifices qui cernent physiquement un espace urbain particulier et clairement identifiable : rue, place, jardin, un ensemble de bâtiments organisés autour d'une logique spatiale dont la structure renforce les effets de contraste avec le tissu urbain environnant : la place Bernard Palissy et les édifices de la salle des Fêtes et de l'ancienne Mairie, la rue de Solférino bordée d'immeubles du début du siècle aux riches façades de briques polychromes.

Par ailleurs, Boulogne-Billancourt est depuis longtemps un laboratoire pour de nombreux architectes de renom. Leurs pratiques ont laissé aujourd'hui dans la ville des édifices remarquables et diversifiés :

- Années 1930 : Le Corbusier (immeuble Molitor, villa Cook), Tony Garnier (hôtel de ville) Robert Mallet-Stevens, Auguste Perret, George-Henri Pingusson, (hôtels particuliers et petits collectifs) etc.
- Années 1950 : Fernand Pouillon (Cité Salmson), Jean Ginsberg (résidences privées).
- Années 1980-2010 : Pierre Riboulet (résidence d'étudiants, ZAC du Centre-Ville) Claude Vasconi (Renault 57 métal), Christian de Portzamparc (quartier du Point du Jour), Jean Nouvel (Tour Horizon, ZAC Seguin Rives de Seine), Dominique Perrault (rénovation des tours Citylights Pont de Sèvres).



Le bâtiment des postes et l'hôtel de ville, des architectures des années 1930 (source : Even conseil)

Le patrimoine boulonnais fait l'objet d'un recensement large et précis dans le PLU actuel. On retrouve en particulier la classification suivante, permettant leur protection :

- Des bâtiments de référence.
- Des bâtiments à caractère patrimonial.
- Des EVIP (Espaces Verts Intérieurs Protégés).
- Des arbres remarquables.

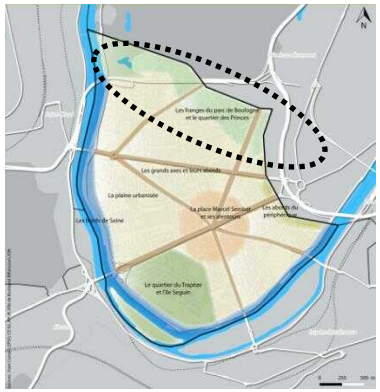
Parmi le patrimoine bâti remarquable de la Ville, deux monuments sont classés monuments historiques : il s'agit de l'église Notre-Dame des Menus, et d'un immeuble conçu par Le Corbusier classé patrimoine de l'UNESCO, situé en limite Nord-est de la ville. Par ailleurs, 18 monuments, tous situés en limite Nord de la ville, sont inscrits au titre des monuments historiques, dont récemment les bâtiments historiques et les jardins Albert Kahn.

Ambiances urbaines et espaces publics

Une diversité d'ambiances urbaines, variant en fonction des quartiers, de l'organisation et des formes du bâti, de la qualité des espaces publics ou encore de la proximité des éléments naturels façonne le territoire communal.

- Les franges du bois de Boulogne et le quartier des Princes, le végétal omniprésent

La proximité du bois de Boulogne, qui borde la frange Nord de la ville, se ressent dans les quartiers boulonnais limitrophes, en particulier à travers une omniprésence du végétal dans les jardins privés visibles depuis la rue, procurant des ambiances apaisées et une qualité du cadre de vie. Des « villas » d'une qualité architecturale souvent remarquable, sont pour la plupart implantées au milieu de leurs parcelles.





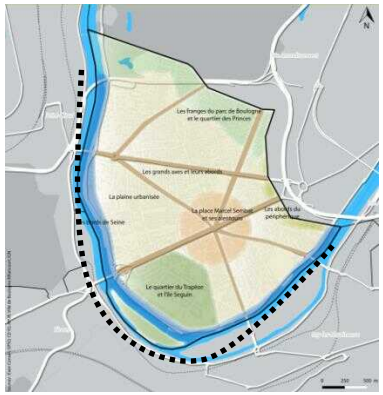
Les franges du bois de Boulogne, une ambiance végétale et apaisée (source : Even conseil)

- Les bords de Seine, un espace naturel ouvert mais contraint

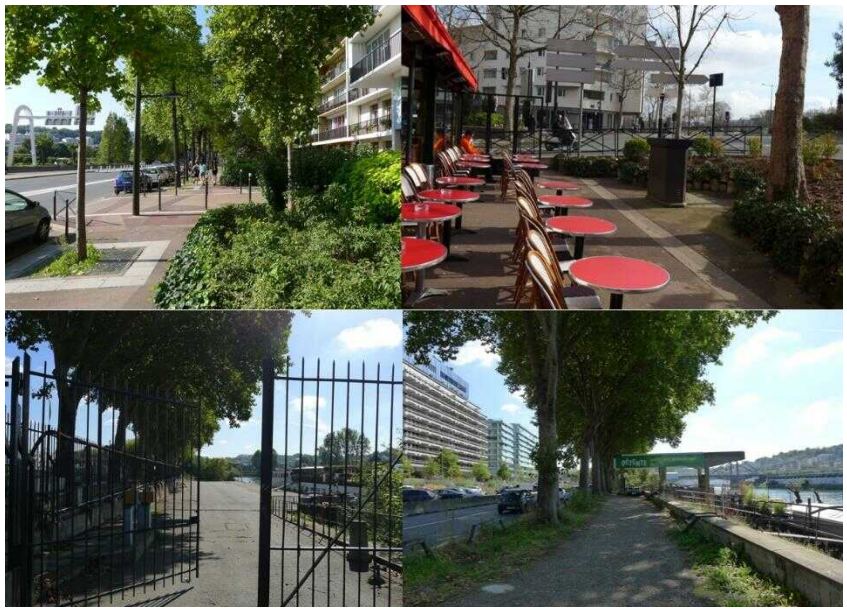
La Seine constitue un lien avec les communes voisines, créant un espace ouvert de respirations. En particulier, les vues panoramiques vers les coteaux en dénivelé de l'autre côté du fleuve, marquent fortement le paysage de Boulogne-Billancourt, depuis le tissu urbain dense de Saint-Cloud aux architectures très hétéroclites, au parc de Saint-Cloud ou encore l'Ile de Monsieur, plus naturels.

Les berges de Seine ne sont pas toujours mises en valeur, du fait du passage de la D1 et leur artificialisation. Elles constituent un espace peu engageant pour les modes doux ou autres usages de loisir. S'y côtoient diverses fonctions sans cohérence particulière : développement économique, activités fluviales et portuaires, circulation routière, développement ponctuel d'activités commerciales et de loisirs, stockage, stationnement, habitat fluvial.

L'aménité constituée par la Seine et ses abords est ainsi à révéler. Elle recèle un fort potentiel de mise en valeur, longtemps ignoré lors des développements successifs de la ville : perspectives paysagères lointaines, promenades à relier au réseau existant de cheminements doux, développement d'activités de loisir, coexistence pacifiée entre les activités et les bateaux-logements, etc.




Les bords de Seine, connexion avec les communes voisines (ici, Saint-Cloud) (sources : Even conseil / Agence BASE)



Des mises en valeur variées des berges de Seine à Boulogne-Billancourt - Source : Atelier Lion




Perspective du boulevard Jean Jaurès vers le Nord et vue vers les coteaux de Saint-Cloud, parfois masquée par la végétation et peu mise en valeur par les aménagements routiers des bords de Seine - Source : Even conseil

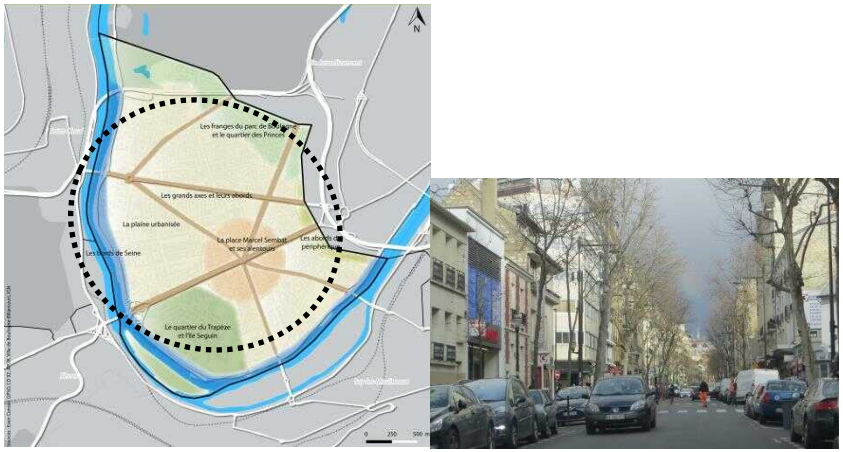


Vue lointaine sur le quartier de la Défense à Paris, depuis le pont de Saint-Cloud - Source : Even conseil

- <u>Les grands axes, de longues perspectives à travers la ville</u>

Les grands axes traversent la ville et marquent sa morphologie. Encadrés par un tissu urbain dense et souvent agrémentés d'alignements d'arbres, ils sont associés à des perspectives lointaines et très marquées le long des rues, donnant parfois sur un point de repère (église, élément bâti, coteaux, etc.) ou débouchant sur un espace ouvert (quais de Seine, espaces verts, etc.).

Ces larges artères intègrent une dimension multimodale, avec des trottoirs larges pour les piétons, des pistes cyclables, des contre-allées… Elles restent néanmoins monopolisées par la voiture (doubles voies, contre-allées, stationnement omniprésent…), et nécessitent un rééquilibrage des usages.



Les grands axes et leurs abords, de longues perspectives (source : Even conseil)

- <u>Un réseau de places et carrefours à requalifier</u>

Le tissu urbain de Boulogne-Billancourt est très densément bâti. On y trouve peu d'espaces publics de regroupement (places et placettes), bien que les projets récents aient permis leur développement, à l'instar de la Grand Place réalisée dans le cadre de la ZAC Centre-ville. Souvent peu attractifs pour les modes doux, ils présentent des ronds-points très urbains en rupture avec le paysage architectural boulonnais.

Ces espaces constituent néanmoins de véritables espaces clés d'apaisement dans la ville (à l'instar de la place des Écoles et de la place Bir Hakeim, ou du rond-point Malraux), ou encore des points de convergence des grands axes circulés stratégiques traversant la ville (places Marcel Sembat, Denfert-Rochereau, Rhin et Danube). Ils devront être intégrés dans la réflexion du futur projet de requalification des espaces publics de ces artères, afin de faciliter les liaisons inter-quartiers.



Place Denfert-Rochereau, un espace public à valoriser (à gauche) et Place Marcel Sembat, un aménagement peu qualifié car pensé pour les voitures (à droite) (source : Even conseil)

Les abords du périphérique, dimensions monumentales et discontinuités paysagères

Le front bâti, marquant clairement la limite entre Boulogne-Billancourt et Paris autant que la présence d'une ceinture d'équipements sportifs majeurs, accentue l'échelle monumentale que constitue cet espace. Par ailleurs, son organisation exclusivement pensé en faveur des véhicules motorisé le dévalorise jusqu'à le rendre illisible et nuisible pour le piéton : abords du périphérique (accès/sortie vers la rocade), terminus de bus isolés, franchissements complexes d'une ville à l'autre, et de nombreuses nuisances s'y font ressentir (perceptions visuelles désagréables, bruit, pollution atmosphérique).



Les abords du périphérique (source : Even conseil)

- Un centre-ville dynamique où la voiture reste omniprésente

La place Marcel Sembat se situe au croisement de plusieurs grands axes de Boulogne-Billancourt (avenues Édouard Vaillant et du Général Leclerc, boulevard Jean Jaurès, avenues de la République et André Morizet, avenue Victor Hugo) et du passage de transports en commun structurants.

Elle constitue l'une des centralités majeures de la ville par ses grandes dimensions, sa forme en étoile, par sa situation à l'articulation de plusieurs quartiers et par son animation. La forte densité des services et des commerces rappelle les ambiances de centralités de métropoles intermédiaires.

La place de la voiture y demeure cependant prédominante, en la cantonnant à une fonction de distribution des flux routiers (giratoire) malgré un réel potentiel de redéploiement.

La position, en particulier des trémies du souterrain automobile et de certains angles, présente des ruptures morphologiques (gabarits, hauteurs) dans le tissu, et ne contribuent pas à sa mise en valeur.

- Des secteurs pavillonnaires préservés

Si l'on trouve à Boulogne-Billancourt une majorité de logements collectifs, plusieurs ensembles pavillonnaires sont disséminés dans toute la ville. Par leur diversité typologique, ces ensembles urbains cohérents, parfois remarquables, introduisent une ambiance intimiste, calme et pittoresque à préserver, en contraste avec leur environnement urbain immédiat dense, à l'activité parfois intense.

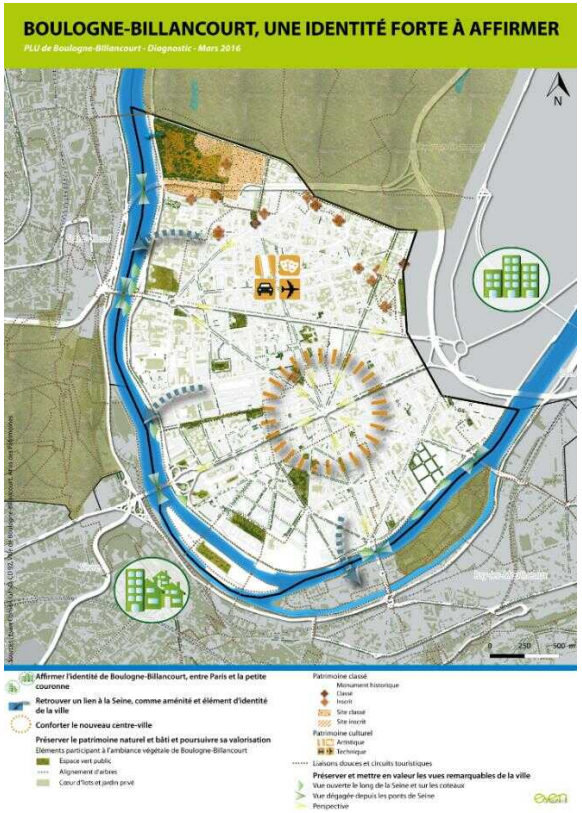
Il s'agit le plus souvent d'anciens lotissements constitués de part et d'autre de voies privées, de parcelles étroites et de faibles dimensions, et composés de maisons de ville accolées en bande, de pavillons isolés, ou parfois de petits collectifs. Ces ensembles engendrent souvent un tissu poreux où l'implantation du bâti n'est pas répétitive. Les volumétries sont réduites et les typologies discrètes et hétérogènes (matériaux, hauteurs, types de toitures, etc.). De petits jardins privés, *« devinés plutôt que vus »*, y créent des continuités paysagères, soit le long de sentes, soit en cœur d'ilot.

Ces architectures font souvent l'objet de surélévations ou d'extensions. Depuis près de 20 ans, elles constituent également de petits laboratoires d'architecture avec la réalisation de petites maisons de ville contemporaines de qualité s'insérant harmonieusement dans leur contexte.

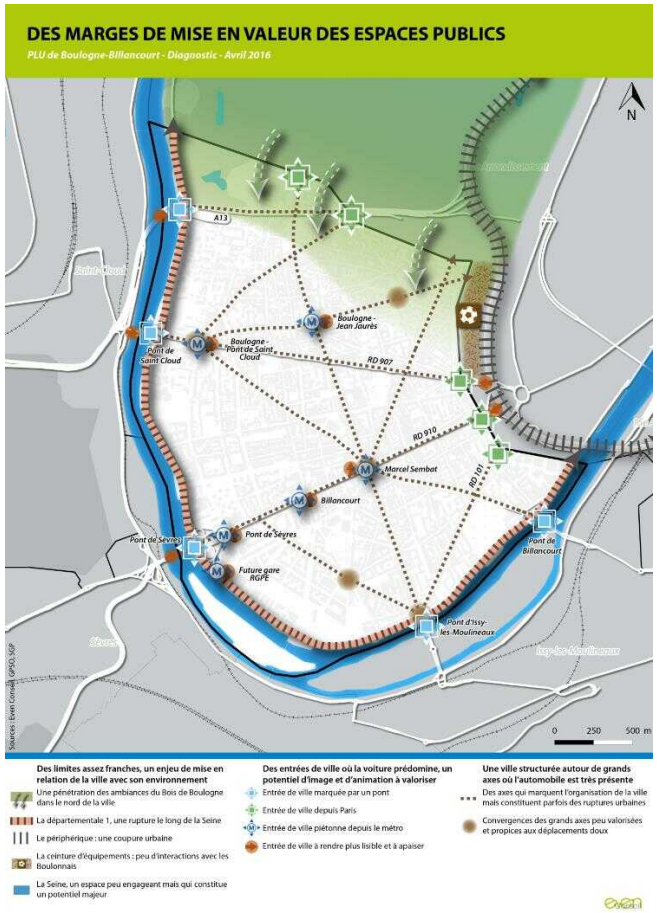
Protégées au titre du règlement du PLU, ces secteurs font l'objet de plan masse.



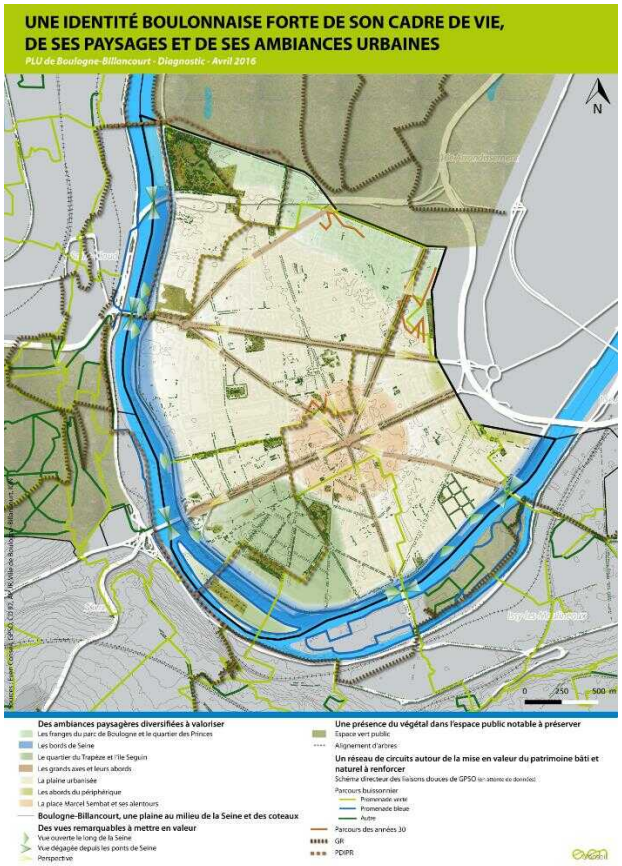
Quartier pavillonnaire de maisons de ville accolées, entre la rue Diaz et la sente des Pyramides (source : Geoportail)



Sources : Even Conseil / GPSO / CD 92 / Ville de Boulogne-Billancourt / Atlas des patrimoines/ IGN©-BD Topo 2016



Sources : Even Conseil / GPSO / SGP/ IGN©-BD Topo 2016



Sources : Even Conseil / GPSO / CD92/ APUR /Ville de Boulogne-Billancourt /IGN©-BD Topo 2016

Des contraintes géographiques et urbaines (Seine, périphérique, bois de Boulogne)

Des limites franches, un enjeu de mise en relation de la ville et de son environnement urbain et naturel

Boulogne-Billancourt, comme une presqu'île, présente des limites franches avec les communes alentours, qu'elles soient naturelles (Seine, bois de Boulogne) ou artificielles (axes routiers).

- La Seine, une limite et un lien naturel

La Seine forme en particulier une limite naturelle qui encercle la ville sur un linéaire de plus de 6 kilomètres (du Sud-est au Nord-Ouest). Elle présente un fort potentiel paysager actuellement sous-exploité et constitue également un lien avec les communes voisines (Issy-les-Moulineaux, Saint-Cloud, Meudon et Sèvres), par la récurrence de paysage qu'elle offre et par l'ouverture et les covisibilités permises de part et d'autre.

- La limite est avec Paris, une limite en forte rupture

Côté est, la limite avec Paris est fortement marquée par le boulevard périphérique, ainsi qu'au Nord-est, par la ceinture d'équipements sportifs (parc des Princes, Roland Garros), qui accentue la coupure physique.



Stade Jean Bouin (source : Even conseil)

- Le bois de Boulogne

Le bois de Boulogne constitue une limite naturelle avec Paris, dont l'influence semble se prolonger jusque dans les quartiers limitrophes de la ville à travers une présence plus marquée du végétal, notamment dans les jardins privés visibles depuis la rue.

Des entrées de ville où la voiture prédomine : un potentiel d'image et d'animation à valoriser

Les entrées de la ville marquent et influencent fortement son image, marquant le seuil de son entrée. Elles doivent également apporter une lecture efficace des lieux. Cette thématique est donc un enjeu majeur des documents d'urbanisme locaux, renforcé par le Grenelle de l'Environnement.

Ville enclavée, la majorité des entrées de Boulogne-Billancourt, hors accès par métro, se présente par franchissements d'ouvrages d'arts, marquant clairement la transition avec les communes voisines.

- Franchir la Seine pour entrer dans la ville, un caractère monumental à valoriser

Cinq entrées de ville se font par des ponts routiers et piétons, depuis Issy-les-Moulineaux, Sèvres et Saint-Cloud, et à terme cinq par passerelles ou pont non circulé au Sud de la ville via l'Ile Seguin. La requalification des franchissements fluviaux piétons est donc engagée à travers la mise en œuvre de la ZAC Seguin Rives de Seine, mais cette dynamique est à poursuivre. En effet, les entrées par ponts bénéficient d'une grande qualité paysagère, notamment depuis Issy-les-Moulineaux, avec des vues lointaines dégagées remarquables, permises par les ouvertures du passage au-dessus de la Seine.



L'entrée par le Pont d'Issy-les-Moulineaux est une entrée de qualité, accompagnée par des plantations d'arbres. Elle donne la sensation d'un espace à une échelle monumentale (taille des bâtiments, espaces publics ouverts…) et relativement lisible.



Entrée par le Pont d'Issy-les-Moulineaux (D50, depuis Issy-les-Moulineaux)

L'entrée par le Pont de Billancourt, également de qualité, est accompagnée par des arbres d'alignement. Elle donne également la sensation d'un espace d'une échelle monumentale (taille des bâtiments, espaces publics ouverts…) et relativement lisible malgré une place importante accordée à la voiture.



Entrée par le Pont de Billancourt (D101, Issy-les-Moulineaux)

L'entrée par le Pont de Sèvres, monumentale et à l'échelle de la voiture, pourrait être apaisée et rendue plus lisible notamment pour les modes doux. Ce pont est particulièrement emprunté par les piétons souhaitant rejoindre le tramway T2 ou la ligne 9 du métro.



Entrée par le Pont de Sèvres (D910, depuis Sèvres)

L'entrée par le pont de Saint-Cloud, monumentale et marquée par des alignements d'arbres, gagnerait à être rendue plus lisible et à être apaisée, notamment pour les modes doux.



Entrée par le Pont de Saint-Cloud (D907, Saint-Cloud)

L'entrée par l'autoroute A13 n'est pas marquée, elle se fait dans la continuité de l'autoroute. Elle est cependant caractérisée par des vues spectaculaires sur le paysage alentour, du fait de la situation en surplomb. L'entrée et le passage dans Boulogne-Billancourt pourraient être plus fortement marqués et signalés.



Entrée par l'autoroute A13 (depuis Saint-Cloud)

- <u>Les entrées depuis Paris, marquées par la traversée du boulevard périphérique</u>

Depuis la façade Est, porte de Saint-Cloud, se font les entrées majeures dans la ville depuis Paris (notamment par l'avenue Edouard Vaillant). Ces entrées sont marquées par un trafic routier très important et des espaces ouverts.

Cette atmosphère entre en contraste avec les limites communales de la façade Nord et la lisière du bois de Boulogne, apaisées, marquées par un accompagnement végétal de qualité.

L'entrée par la route de la Reine, entrée à grande échelle est accompagnée par un alignement d'arbres qualifiant le paysage. Elle gagnerait cependant à être apaisée et rendue plus lisible.



Entrée par la route de la Reine (avenue de la porte de Saint-Cloud depuis Paris)

L'entrée avenue Edouard Vaillant, entrée principale depuis Paris, marquée et qualifiée par des alignements d'arbres, gagnerait cependant à être apaisée et aménagée pour les modes doux.



Entrée avenue Edouard Vaillant (à l'est, depuis Paris)

L'entrée par l'avenue Georges Lafont est une entrée de qualité, marquée par un alignement d'arbres, et plus apaisée que les autres entrées depuis la porte de Saint-Cloud. Un aménagement en faveur des modes doux pourrait être pensé.


Entrée par l'avenue Georges Lafont (à l'est, depuis Paris)

L'entrée par le rond-point du bois de Boulogne, relativement apaisée et claire, est lisible et présente des aménagements végétaux donnant une qualité paysagère, et ce malgré la complexité du réseau routier.



Entrée par le rond-point du bois de Boulogne (sortie 1 de l'autoroute A13)

L'entrée par l'avenue de la porte de Saint-Cloud est une entrée de qualité marquée par les bâtisses d'entrée dans le bois de Boulogne, et accompagnée d'alignements d'arbres et de perspectives visuelles lointaines.


Entrée par l'avenue de la porte de Saint-Cloud (avenue de la porte de Saint-Cloud depuis Paris)

- <u>Les entrées piétonnes depuis les stations de métro</u>

Les accès piétons par transport en commun constituent des entrées de ville à part entière, souvent plus praticables pour le piéton. Les débouchées de stations de métro représentent au même titre que les carrefours en limite communales, la première image de la ville pour les arrivants.

Cinq stations de métro parsèment la ville et, bientôt, viendra s'y ajouter la future gare du Grand Paris Express.

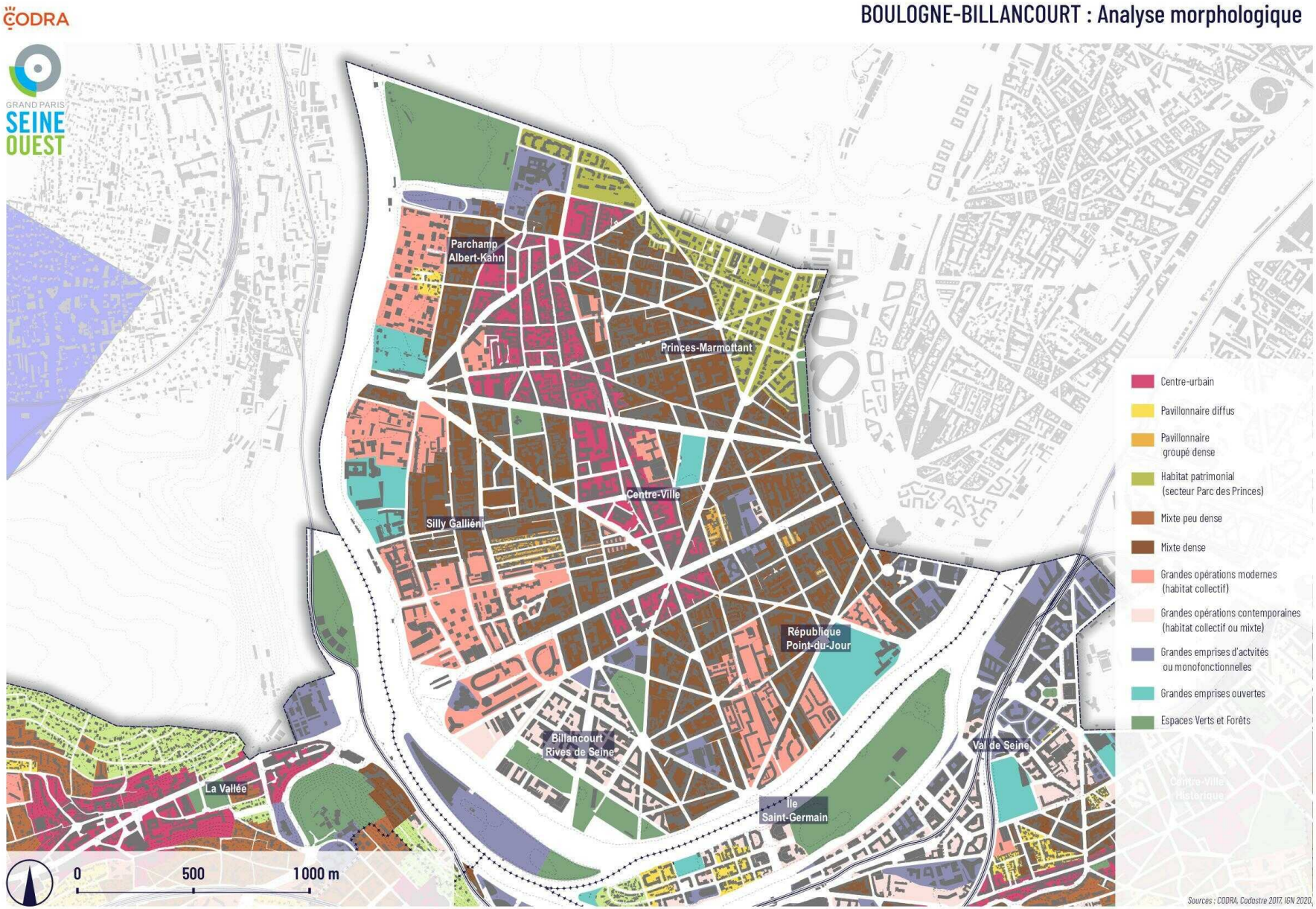
Dans le cas de toutes les stations de métro actuelles, l'arrivée dans la ville se fait au niveau de carrefours et de grands axes de circulation, renvoyant une image agitée d'une ville très circulée, exceptés quelques accès sur les rues secondaires.

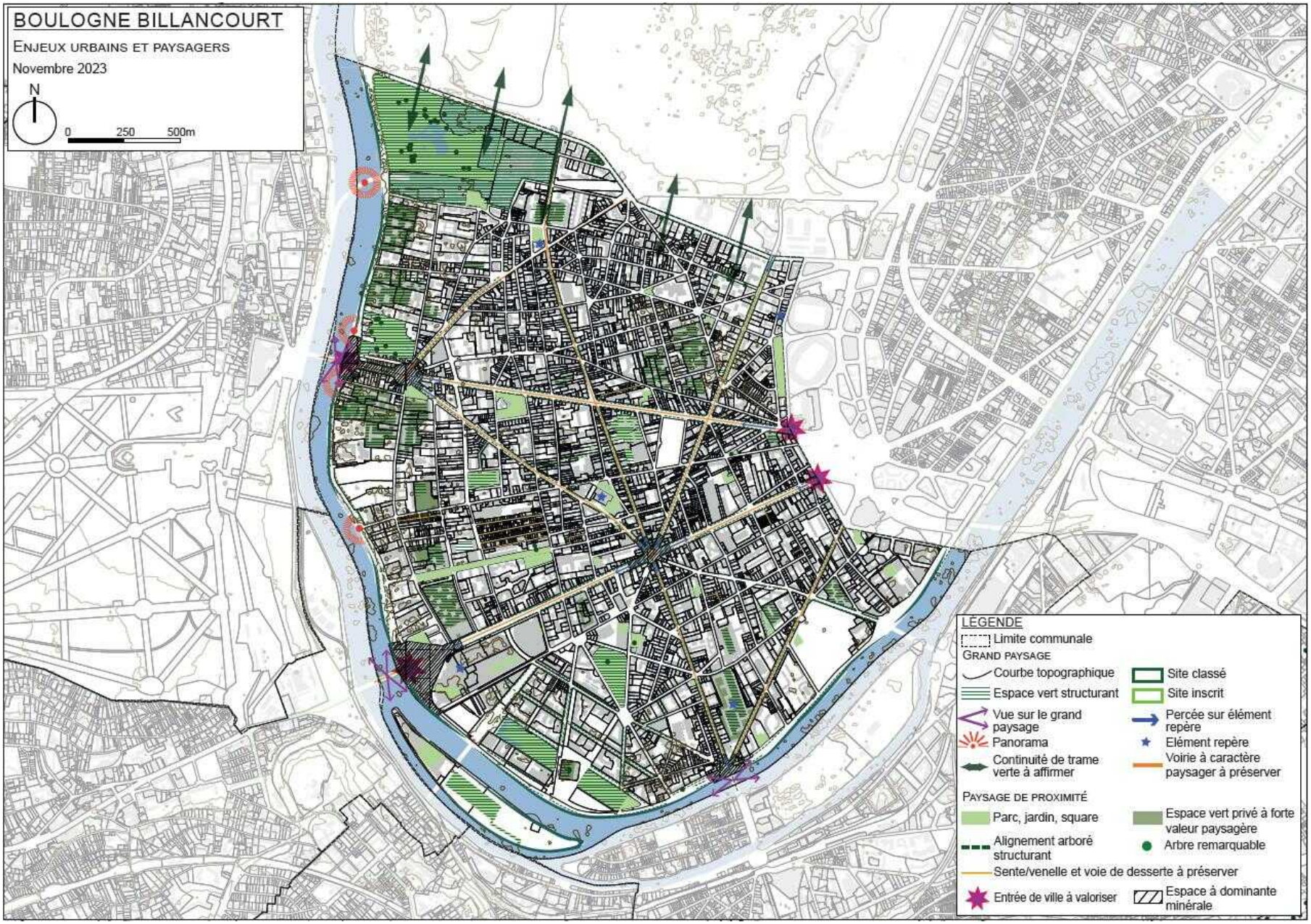


Arrivée par la station de métro « Pont de Sèvres », avenue du Général Leclerc : une arrivée sur un grand axe de circulation, donnant une image dynamique et peu apaisée de la ville



Arrivée par la station de métro « Boulogne-Jean Jaurès », rue du château : une arrivée plus apaisée dans la ville, qualifiée par un paysage urbain, immeubles collectifs denses, des alignements d'arbres et des perspectives lointaines le long des axes viaires


CODRA
BOULOGNE-BILLANCOURT : Analyse morphologique
GRAND PARIS SEINE OUEST
Parchamp Albert-Kahn
Princes-Marmottant
Centre-Ville
Silly Galliéni
République Point-du-Jour
Billancourt Rives de Seine
Val de Seine
Ile Saint-Germain
La Vallée
Centre-Ville Historique
0
500
1 000 m
Centre-urbain
Pavillonnaire diffus
Pavillonnaire groupé dense
Habitat patrimonial (secteur Parc des Princes)
Mixte peu dense
Mixte dense
Grandes opérations modernes (habitat collectif)
Grandes opérations contemporaines (habitat collectif ou mixte)
Grandes emprises d'activités ou monofonctionnelles
Grandes emprises ouvertes
Espaces Verts et Forêts
Sources : CODRA, Cadastre 2017, IGN 2020,


BOULOGNE BILLANCOURT
ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS
Novembre 2023
N
0
250
500m
LÉGENDE
Limite communale
GRAND PAYSAGE
Courbe topographique
Espace vert structurant
Vue sur le grand paysage
Panorama
Continuité de trame verte à affirmer
Site classé
Site inscrit
Percée sur élément repère
Elément repère
Voirie à caractère paysager à préserver
PAYSAGE DE PROXIMITÉ
Parc, jardin, square
Alignement arboré structurant
Sente/venelle et voie de desserte à préserver
Entrée de ville à valoriser
Espace vert privé à forte valeur paysagère
Arbre remarquable
Espace à dominante minérale

2.2.2. CHAVILLE

2.2.2.1. Dans la vallée du Marivel, entourée de forêts

Située sur la rive gauche de la Seine, Chaville est séparée de Paris par les communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres. Elle s'inscrit en continuité de cette dernière, puisque les deux communes se sont développées dans la vallée du ru Marivel et le long de la Voie Royale reliant Paris à Versailles puis à flanc de coteau. Elle s'étend sur 355 hectares à l'extrémité Nord du plateau de l'Hurepoix. Aussi son relief est plus encaissé au Nord qu'au Sud de la commune.

Elle est desservie par la D910 qui traverse la commune de sa pointe Nord-Est à Ouest, la reliant Sèvres et Viroflay, ainsi qu'à Boulogne-Billancourt. Elle est également connectée à Sèvres et Meudon, dont elle est limitrophe, par la D181 traversante d'Ouest en Est. Plusieurs voies ferrées donnent de plus accès à la commune : les transiliens L, U et N et le RER C, comptabilisant deux gares (Chaville-Rive gauche et Chaville-Rive droite), et bénéficiant de celle de Chaville-Vélizy en lisière de la ville.

Limitrophe de Viroflay à l'Ouest, ses pourtours se fondent dans les forêts de Meudon au Sud et à l'Est et des Fausses-Reposes au Nord. Ces forêts domaniales représentent quasiment la moitié de la superficie communale.



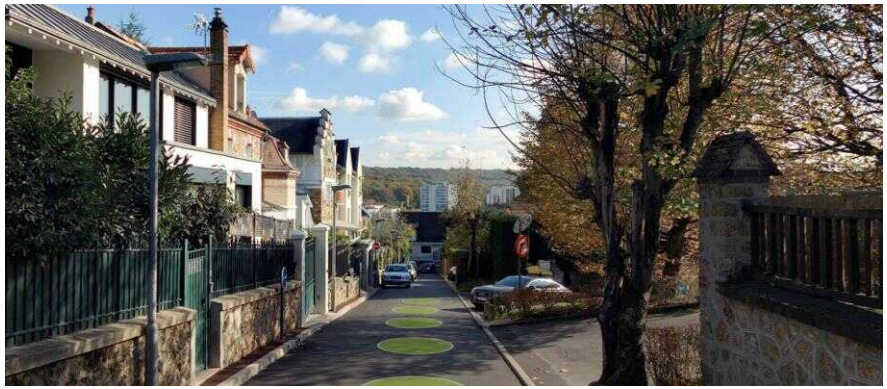
Une implantation le long de la Voie Royale/ avenue Roger Salengro

2.2.2.2. Une organisation linéaire, canalisée par les coteaux

Une identité marquée par le relief et un fonctionnement linéaire

Son site est donc fortement marqué par l'importante couverture végétale constituée par les forêts ainsi que par son relief très encaissé du fait de la présence du ru de Marivel. Ces éléments ont historiquement favorisé et fédéré le développement de Chaville. Il a été accentué par la D910, Voie Royale réalisée à partir de 1686 dans la continuité de l'avenue de Paris. Le contexte géographique très spécifique a contribué à condenser l'urbanisation dans un mode de développement plus linéaire que radial, autour de cette voie. Les infrastructures ferroviaires ont aussi renforcé artificiellement des reliefs abrupts et la tâche urbaine s'y est adossée.

Ce fonctionnement linéaire est renforcé par les deux grands ensembles de voies ferrées, qui suivent la même direction que la Voie Royale de part et d'autre de celle-ci. Ces infrastructures constituent des barrières urbaines, franchissables en quelques points ponctuels seulement. Elles découpent donc des tranches urbaines suivant la vallée et les coteaux.



Depuis les coteaux vers la Voie Royale, rue Alcide Delapierre

La topographie du site offre des perspectives de coteau à coteau et vers la Voie Royale, amoindris par les fronts bâtis plus ou moins continus à l'approche du fond de vallée.

Ces ouvertures visuelles permettent de lire le site d'implantation de la ville, le rapport entre le tissu urbain et la topographie. Elles constituent également des repères qui participent à l'identité même de Chaville.

Une polarité principale linéaire

Chaville s'est donc développée autour de la D910 (Avenue Roger Salengro). Aujourd'hui la centralité principale de la commune est de fait linéaire en suivant cet axe. L'emprise dévolue à la voiture est prépondérante, notamment au niveau des grandes intersections, au détriment d'aménagements favorables à une meilleure circulation des piétons et vélos. L'espace public qui leur est dédié est en effet peu confortable. Le tissu le long de l'avenue apparaît très hétérogène et apporte également un manque de lisibilité et d'identité à cet axe central.

Outre cette centralité structurante, on trouve une offre complémentaire dans les quartiers.

En limite communale Sud-Ouest, le pôle Jouy / Verdun s'accroche à la gare RER de Chaville-Vélizy. Il s'étire également le long de la rue de Jouy avec des commerces et services en rez-de-chaussée animés. Outre l'emprise dédiée à la voiture, l'espace public est constitué de trottoirs relativement étroits. Le caractère est donc plutôt routier, en particulier au niveau du carrefour avec la rue du Pavé de Meudon rendant difficiles les flux piétons.

Cette polarité s'étend sur la rue Anatole France, avec quelques commerces en pied d'immeuble en direction de la gare « Chaville-Rive Gauche ».



rue deJouy, en limite avec Viroflay

Des espaces publics essentiellement valorisés par les squares et jardins

Sur l'ensemble du territoire urbanisé, les ratios d'espaces publics sont faibles. Ils se résument très souvent à la rue et surtout à l'emprise de la chaussée destinée au stationnement ou à la circulation des véhicules motorisés. Qui plus est, sur les coteaux, le maillage viaire est contraint par le relief et très étroit. Les espaces publics y sont donc très réduits.

Néanmoins, la Voie Royale offre quelques espaces de dilatation dédiée à un autre usage que la circulation automobile. Il s'agit principalement de l'Atrium (parvis Robert Schuman) et de la place du Marché. Cette dernière a été réalisée à l'occasion de la mise en œuvre de la ZAC du centre-ville, offrant un véritable espace fédérateur et accompagnant de multiples fonctions. Certains espaces publics de voirie ont aussi été créés ou requalifiés. Quelques placettes ont de plus été réalisées dans un ensemble unifié. Ce projet de ZAC a permis de renforcer le statut de centralité de l'avenue Salengro.

En outre, on retrouve quelques places et parvis complémentaires autour des gares et de quelques équipements.



Les dilations de la place du marché et de l'Atrium

Néanmoins, les principaux espaces publics de la commune sont de petits parcs, squares et jardins. Ces espaces verts renforcent le cadre paysager et verdoyant procuré par la présence des forêts domaniales donnant accès à des lieux de promenades. Ils sont répartis dans les quartiers et, en majorité, dans la partie centrale de la commune.

Il s'agit de 3 parcs (parcs François-Mitterrand, Hôtel de Ville et de la Mare Adam), de quelques squares (squares des Créneaux, Doisu, Audonnet, de l'église, de la Maison de l'enfance et de la Jeunesse, Ferdinand Buisson, Marcel Houlier, Marcel Rebard) et jardins publics (jardins Victor-Huscher, l'allée

des Chênes). Si ajoutent les jardins familiaux de la Brise, des Deux Pins, des Châtres Sacs, du Val Saint-Olaf, ainsi que le jardin pédagogique rue Paul Vaillant Couturier.

Chaville a aussi pour particularité de posséder quelques vignes municipales. Elles sont apparues sur la commune au début du XIII^{ème} siècle, puis leur présence a fluctué tout au long de l'histoire. Depuis mars 1988, une vigne de 500 m² est située sur un terrain rue de la Résistance, sur un talus de la ligne SNCF. Une seconde vigne d'environ, 700 m², a été installée en 2005, située près de l'ancienne académie des Beaux-Arts, toujours sur le coteau Rive droite.

Avec les forêts, les jardins privatifs des habitations individuelles et les espaces collectifs de certaines résidences collectives offrent néanmoins la majorité des espaces de respiration. Ils permettent un équilibre entre le bâti et le végétal à l'échelle de la ville. Ils assurent un cadre de vie agréable et une quiétude pour les habitants.

Entre continuités urbaines et forêt : des entrées de ville différenciées

La Voie Royale / avenue Roger Salengro / D910, structurante à l'échelle communale et intercommunale, constitue le principal axe d'entrée de ville. A la fois lieu de passage et lieu de vie, elle accueille une forte densité en équipements et en commerces. Son tissu urbain, assez hétérogène, est peu différencié de celui des communes limitrophes : Sèvres à l'Est et Viroflay à l'Ouest. Il en résulte deux entrées de ville très urbaines, et peu marquées. L'accès à Chaville se fait de manière fluide, en transition, mais sans qualité particulière. En effet, l'espace est plutôt dédié à la voiture et l'ambiance minérale malgré la présence de quelques alignements d'arbres, de jardins privatifs en front de rue et à l'Est de quelques parterres ou massifs associées à la voie publique.

Deux autres routes départementales permettent l'accès à Chaville :

- A l'Est, la D181 (route du Pavé des Gardes) traverse la forêt de Meudon. Cet axe de forte circulation, à 3 voies, a un langage très routier. Ces abords sont néanmoins végétalisés puisque l'axe est bordé par la forêt. Il aboutit, en cote, sur un tissu résidentiel hétérogène avec de grandes copropriétés ouvertes, des pavillons anciens, des immeubles suivants l'alignement de la rue.
- Au Sud, la D53 (rues de Jouy et Anatole France) est une rue au langage très urbain, bordée de pavillons et de quelques immeubles associés à des frontages végétalisés. Sans rupture avec Viroflay, elle est donc assez qualitative bien que les espaces pour les piétons et vélos soient restreints et peu confortables. Cette entrée de ville est aussi associée à la gare de Chaville-Vélizy lui apportant un aspect multimodal.

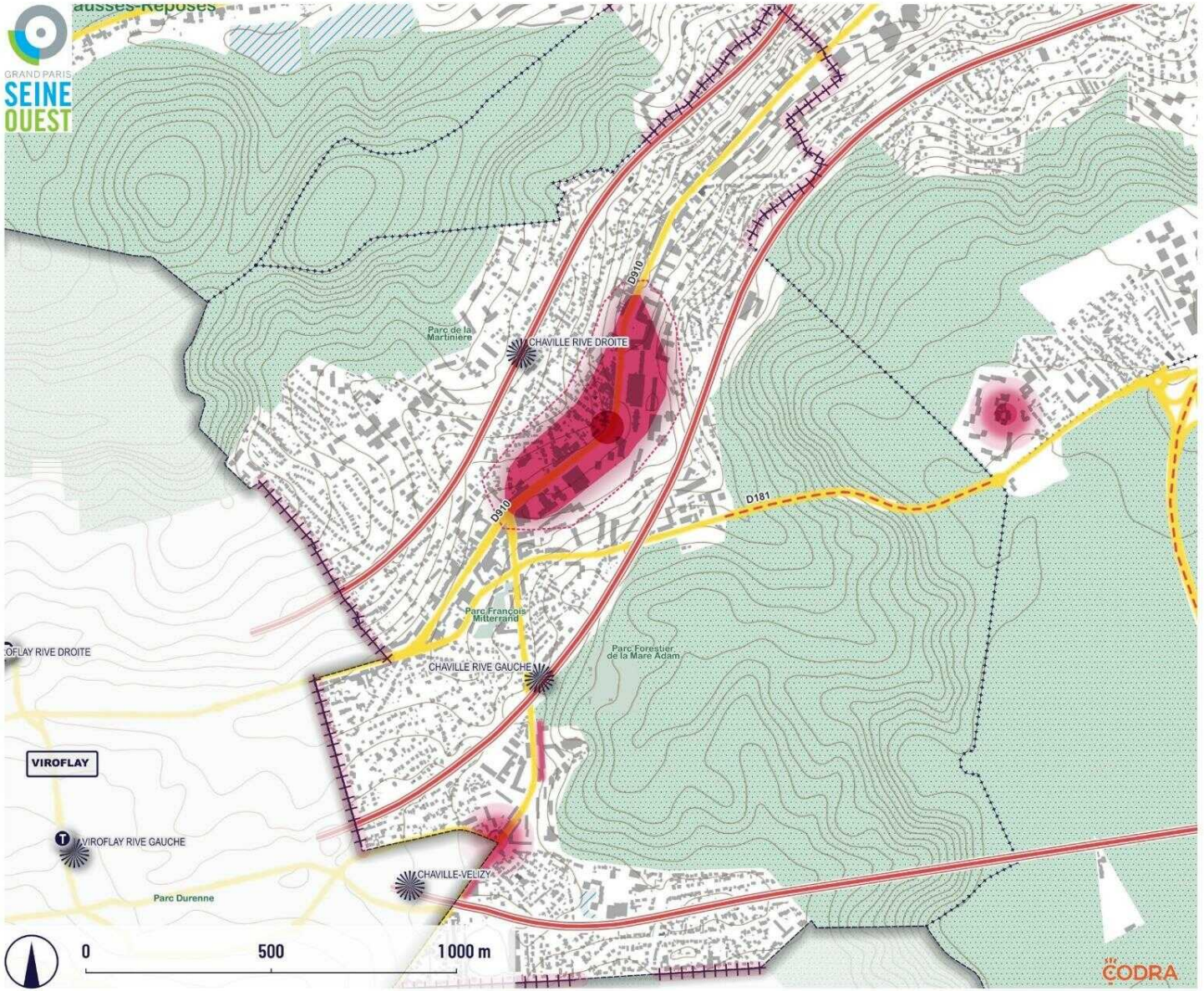


L'entrée de ville Est par la D181, au caractère routier ; l'entrée de ville Sud par la D53

La rue du Pavé de Meudon permet une autre entrée dans Chaville depuis la forêt et la commune de Meudon, à l'Est. De gabarit réduit et moins passante, elle a un caractère plus bucolique mettant en valeur les bois.

Enfin, les infrastructures ferroviaires sont, elles aussi, le support d'entrées de ville. Les gares de Chaville-Rive Droite et Chaville-Rive Gauche s'inscrivent dans des quartiers résidentiels à dominante pavillonnaire. Pour la première, le relief est plus marqué, permettant de dégager des vues sur le paysage des coteaux bâtis. Ces accès ont un caractère plutôt confidentiel et il peut être difficile de s'orienter à partir de celles-ci pour les non-initiés.

CHAVILLE : situation et organisation urbaine



Limites communales

Géographie et espaces verts

- Parcs et espaces verts urbains
- Forêts et vastes emprises naturelles
- Relief influançant le paysage et le fonctionnement urbain

Structure urbaine

- Voirie structurante
- Centralités principales : centres urbains / bourgs
- Polarités secondaires
- Continuités urbaines entre communes

Interactions urbaines

- Incidence paysagère du Bois de Boulogne
- Ponts marquant des entrées de ville
- Entrées de ville routière marquées
- Entrées de ville RER/Transilien/ multimodales
- Entrées de ville métro
- Entrées de villes tramway

Coupures urbaines

- liées à l'hydrographie
- liées aux infrastructures ferrées
- liées aux infrastructures routières
- Grandes emprises foncières formant des enclaves
- Franges épaisses en lien avec le boulevard périphérique

Sources : Cadastre 2018, IGN 2023, CODRA

2.2.2.3. 6 quartiers de part et d'autre de la D910

Les axes de déplacements/transports, le relief et l'évolution urbaine génèrent une division du territoire communal en six quartiers :

La D910 forment la ligne de démarcation principale entre ces quartiers, hormis pour celui de Marivel. En effet, ce dernier occupe la pointe Nord de la commune qui s'encastre dans le tissu de Sèvres. Il s'organise de part et d'autre de l'avenue Roger Salengro, dans la partie encaissée de la vallée. Mixte, il accueille des commerces et services (en pied d'immeuble essentiellement), ainsi que quelques immeubles tertiaires. Les constructions résidentielles prennent des formes architecturales diverses : immeubles de faubourg et de rapport anciens, grands ensembles collectifs, opérations groupées comme la cité des Châtres Sacs, mais aussi pavillonnaires vers le Sud essentiellement. On y constate une certaine densification par mutation.

Un second quartier, celui d'Ursine, se distingue au Sud de la commune sur le plateau. Il regroupe le massif forestier de Meudon, la polarité Jouy/Verdun-Anatole France à proximité de la gare Chaville-Vélizy, et un tissu à dominante pavillonnaire entre la limite communale et la forêt. Il accueille plusieurs grands équipements notamment sportifs et scolaires.



Petit Bois en bordure de la forêt Des Fausses-Reposes (rue Paul Bert)

Les 4 autres quartiers se répartissent deux à deux, de part et d'autre de la D910.

Au Nord, sur les coteaux escarpés, au bord de la forêt Fausses-Reposes, on compte les quartiers de Petits Bois et de Rive Droite-Coteaux.

Petits Bois s'étend en hauteur, en limite Ouest de la commune. Dans sa partie basse, il accueille le bourg originel qui a muté : on y retrouve, aux abords de l'avenue Roger Salengro, de grands immeubles modernes, des immeubles de rapport et faubouriens. Le reste du tissu est, lui, essentiellement pavillonnaire, bien qu'autour de la rue des Petites Bois des équipements occupent de vastes espaces.

Le quartier Rive Droite-Coteaux s'organise, lui, autour de la gare éponyme. Essentiellement pavillonnaire, il accueille des opérations collectives plus ou moins récentes sur les coteaux. En rive Nord de l'avenue Roger Salengro, les immeubles résidentiels se multiplient également.



Le Muguet au niveau de la gare Chaville Rive Gauche (rue Anatole France)

Au Sud de la D 910, le relief s'estompe et laisse place à deux quartiers distincts.

A l'Ouest, le quartier Les Mouchets est à dominante résidentielle avec des pavillons implantés autour d'un maillage ordonné et rectiligne, issu de lotissements anciens. Il accueille également des immeubles, y compris par mutation et densification récentes, en rive Sud de l'avenue Roger Salengro.

Enfin le quartier Atrium-Cœur de Ville constitue le centre-ville actuel. Il a connu une mutation récente dans le cadre d'une opération d'aménagement (ZAC du Centre-ville) et concentre donc des constructions contemporaines entre l'avenue Roger Salengro, la rue du Pavé des Gardes et la rue Anatole France. Très mixte il accueille des fonctions diversifiées (commerces, équipements, services, logements) et des typologies architecturales contrastées. Aux immeubles, plus ou moins récents, s'ajoutent des opérations de grands ensembles modernes sous forme de barres et de tours, ainsi que des pavillons au Sud où le relief est le plus marqué avant la forêt.

Les formes urbaines caractéristiques

A l'échelle du territoire communal, on observe 3 grandes catégories de typo-morphologies urbaines, sous divisées en différents ensembles :

- Le tissu mixte de centre-ville et de faubourg implanté en fond de vallée.
- Des tissus d'opérations d'habitat collectif : les grands ensembles au sein d'espaces verts sur les coteaux, les grands ensembles de la Voie Royale, les petits collectifs répartis sur les coteaux Ouest aux pentes plus douces.
- 3 types de tissus pavillonnaires regroupés principalement sur les flancs de coteaux : le pavillonnaire isolé sur des parcelles moyennes, le pavillonnaire remarquable sur de grandes parcelles au Sud où les dénivelés sont les moins forts, l'individuel groupé sur de petites parcelles sur les coteaux escarpés.

Le centre-urbain et le tissu faubourien

La route ouverte en 1686, Voie Royale pour relier Paris à Versailles par le Pont de Sèvres, actuelle D910 (avenue Roger Salengro), donne un nouvel élan au dynamisme de Chaville. Des maisons sont construites et l'habitat se densifie peu à peu le long de ce nouvel axe.

Le village se transforme avec l'arrivée du chemin de fer qui attire de nouvelles populations y compris pour le tourisme dominical : la ligne rive droite en 1839, puis la ligne rive gauche en 1840 et plus tard la ligne des Invalides (1900-1902).

Progressivement, le centre-ville se déplace de la Mare Adam vers la Voie Royale, modifiant profondément le visage de Chaville. Un certain nombre d'équipements comme le groupe scolaire Paul-Bert (1886), la mairie (à l'emplacement de l'hôtel de ville actuel), l'église ou le marché, a été implanté le long de cet axe.

Le tissu faubourien et de centralité se déploie donc autour de la large avenue Roger Salengro et sur le site de la ZAC du centre-ville délimitée par la rue du Pavé des Gardes et la rue Anatole France. Les voiries et espaces publics récents sont larges et confortables créant notamment un réseau de places, de cheminements et de mails vers la forêt. Les ilots sont vastes et de forme irrégulière mais poreux pour les modes actifs.

Sur la Voie Royale, les constructions occupent une frange des ilots en longueur. Implantées en simple ou double mitoyenneté, elles forment des fronts urbains plutôt continus et interrompus ponctuellement.

Ce tissu mixte accueille une pluralité de fonctions contribuant à l'animation et l'attractivité du centre-ville : équipements publics, commerces, activités économiques, services, logements.



Les espaces publics récents et confortables au sein de la ZAC du Centre-ville

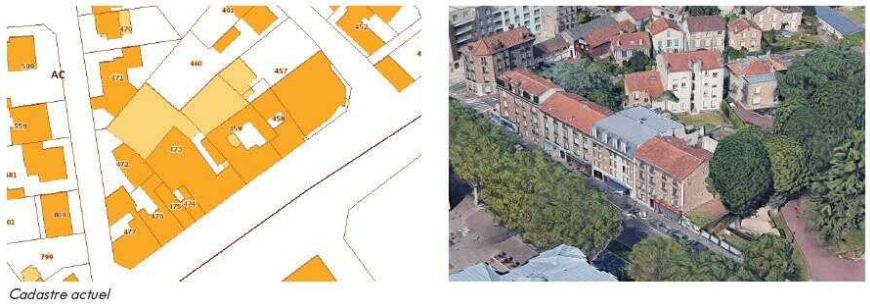
Le bâti est également hétérogène. Il témoigne de l'importance des évolutions urbaines qu'a connu ce tissu, mutant et se densifiant opération par opération. L'opération de ZAC réalisée récemment comprenait : des démolitions / dépollutions, la construction de logements (presque 30 000 m² de SDP), des locaux d'activités dont une pépinière d'entreprises/artisanat, des équipements (MJC, maison des associations), des commerces, des espaces verts, sentes et voies de circulation.



Plan masse de la ZAC du centre-ville réalisée récemment

Le secteur du centre-ville regroupe ainsi des constructions récentes imitant des immeubles de rapport, mais aussi au langage contemporain assumé, associées à des bâtiments modernes conservés. Les épannelages sont variables : plutôt haut sur l'axe principal (R+5) et de hauteur réduite vers la forêt.

Sur l'avenue Roger Salengro, se côtoient des immeubles de rapport hauts parfois avec de fortes qualités architecturales, des constructions récentes contemporaines, des immeubles faubouriens modestes de hauteur moins importantes, des maisons de villes et quelques pavillons.



Parcellaire de centre urbain – Source : étude AEI 2022

Le tissu faubourien est généralement implanté en contact avec l'espace public et occupent une emprise au sol importante, constituant des entités urbaines denses. La présence végétale est ainsi globalement réduite à la trame verte présente sur espaces publics : alignements d'arbres, mails, massifs et rares jardins… L'ambiance est donc plutôt minérale, en particulier sur l'avenue principale.

Le tissu du centre-ville est généralement implanté en contact avec l'espace public et occupent une emprise au sol importante, constituant des entités urbaines denses. La présence végétale est ainsi globalement réduite à la trame verte présente sur espaces publics : alignements d'arbres, mails, massifs et rares jardins… L'ambiance est donc plutôt minérale, en particulier sur l'avenue principale.

Les grandes opérations modernes majoritairement résidentielles

Après la Seconde guerre mondiale, des opérations de rénovation collectives se réalisent avec la construction de logements locatifs sociaux, en fond de vallée, le long de l'avenue Roger Salengro et notamment sur le secteur du Petit Chaville. Ce type d'opération s'implante également sur les coteaux : au Nord, ces typologies correspondent plutôt à de l'habitat social ; au Sud, il s'agit davantage de copropriétés dans un cadre très vert. Elles prennent dans ce cas des allures de parcs habités. Sur le versant Ouest, les opérations collectives sont similaires à celles du Sud, mais dans des proportions plus modestes.



Avenue Roger Solengro ; rue du Coteau

Ce tissu présente une certaine mixité fonctionnelle : rez-de-chaussée actifs en particulier sur l'avenue Roger Salengro et équipements collectifs. Les activités commerciales ou de services répondent au besoin de proximité dans les zones à dominante d'habitat.

Pour l'ensemble de ces opérations à dominante d'habitat collectif, le parcellaire est irrégulier et de grandes dimensions, rarement inférieur à 1 000 m² et régulièrement supérieur à 3 000 m². Ces parcelles complètent parfois un îlot plus vaste. Elles sont desservies depuis la voirie principale.

Le bâti est globalement implanté en retrait des limites séparatives, au milieu de la parcelle. Néanmoins, l'alignement peut être marqué avec l'avenue Roger Salengro. Malgré la présence de dispositifs signifiant la limite parcellaire (murets, clôtures ou grilles), ceux-ci sont souvent visuellement perméables, assurant l'ouverture du paysage.



Parcellaire de grandes opérations modernes à dominante habitat, source : étude AEI 2022

Les typologies architecturales répondent au langage architectural moderne, avec des tours et des barres plutôt simples. Le long de l'avenue Roger Salengro, et dans les grandes opérations au Sud, les gabarits sont importants et élevés : R+5 en moyenne, parfois d'avantage jusqu'à R+8. Sur les coteaux Ouest les constructions sont plus réduites, avec un épannelage autour de R+3, facilitant leur intégration dans le tissu pavillonnaire. En second rang de l'avenue Salengro, on retrouve des immeubles de ville denses.

L'emprise au sol est plus forte pour les opérations de la Voie Royale et moindre pour les petits collectifs du coteau Ouest.

Aussi, le traitement des espaces libres diffère. Au niveau de l'axe principal, les espaces verts sont rares. Les espaces non bâtis sont plutôt dédiés au stationnement ou au stockage. Sur les coteaux, les constructions sont agrémentées de jardins et d'espaces verts paysagers, parfois avec de grands sujets d'arbres. Les opérations s'intègrent ainsi dans le tissu verdoyant et permettent une transition avec la forêt qui crée un écrin permanent. La discontinuité du bâti permet aussi des vues vers les cœurs d'îlots.

Le tissu pavillonnaire

La bonne desserte de Chaville par le chemin de fer a favorisé l'essor de nouvelles activités liées au tourisme dominical. Les coteaux et les bois étaient très appréciés de la bourgeoisie. De nombreux parisiens venaient se promener dans les forêts de Meudon et de Fausses-Reposes, pêcher dans les étangs d'Ursine, de Brisemiche ou des Ecrevisses et se détendre dans les restaurants, les guinguettes et les cafés.

L'ère des lotissements commence avec la mise en vente des grands domaines dès la fin du XIXe siècle et la réalisation du premier quartier pavillonnaire du « Parc Fourchon ». Elle se poursuit dans le quartier de l'Ursine, puis connaît son apogée entre 1920 et 1935 et se développe jusqu'aux années 1960. Villas atypiques, maisons en meulière, architecture néoclassique, pavillon style années 30, maisons ouvrières fleurissent alors.

Le tissu individuel se réparti ainsi sur l'ensemble des coteaux et sur le quartier d'Ursine, avec des spécificités selon les secteurs. Cette typo-morphologie est la moins dense de la commune mais avec des variables :

- Les tissus pavillonnaires les plus cossus se trouvent dans le Sud de la commune et en lisière du versant Ouest avec de grandes ou de moyennes parcelles, rarement inférieures à 300 m² et dépassant souvent 500 m².
- Vers le Nord, le parcellaire est plus étroit, souvent inférieur à 300 m² en particulier autour des rues des Capucines, du Lac et de la Passerelle.
- Le tissu pavillonnaire remarquable, qui se concentre majoritairement autour des avenues Lazare Hoche, Sully et Michel Letellier, est lui composé de grandes parcelles, rarement inférieures à 500 m² et pouvant dépasser 1 000 m².



Pavillonnaire remarquable, avenue Talamon ; pavillonnaire resserré rue des Charmeuses

En fonction du relief, les ilots sont de formes et de tailles variables. Lorsqu'ils sont issus de lotissements, comme pour le « Parc Fourchon » ou le Sud de l'Ursine, ils prennent des formes plus régulières et ordonnancées. Les parcelles sont, elles, souvent en lanières plus ou moins longues et étroites. Dans le tissu remarquable, elles sont plus vastes et rectangulaires. Cette forme allongée se prête facilement aujourd'hui à la subdivision en deux. La densification du tissu pavillonnaire constitue donc l'une des tendances récentes d'évolution. Certaines voies, qui desservent les parcelles, sont privées.

Le bâti est généralement en recul de la voie. Ce recul est plus réduit (environ 2m) dans le tissu pavillonnaire constitué de petites parcelles. Dans le tissu remarquable, les constructions sont souvent implantées en retrait de toutes limites séparatives, au milieu de la parcelle. En revanche sur les parcelles de taille moyenne, les pavillons ont tendance à s'implanter sur l'une des limites séparatives. Sur le parcellaire étroit, ils s'implantent généralement en double mitoyenneté, constituant des fronts bâtis qui ne laissent pas passer la vue.

Le langage architectural diffère en fonction de l'époque de construction. Mais le bâti est globalement qualitatif. Dans le tissu remarquable, il est particulièrement riche et harmonieux, contribuant au paysage urbain. Les pavillons sont généralement dotés de toitures en pente et leurs hauteurs varient entre le R+1 et le R+2.

Les emprises au sol des constructions sont variables, de 10 à 30 % en fonction des secteurs, permettent de dégager de vastes espaces libres largement végétalisés. Le tissu remarquable comporte en particulier de grands jardins. Le végétal est alors très présent et le bâti est souvent dissimulé dans une masse végétale composée de très beaux arbres d'agréments. Malgré la présence de clôtures parfois opaques, ces plantations émergent et contribuent à l'ambiance du quartier.



Parcellaire tissu pavillonnaire, source : étude AEI 2022

Dans le cas des parcelles de taille moyenne, la présence végétale est également généreuse depuis l'espace public : les haies, murets, grilles, clôtures... laisse apercevoir les cours et jardins y compris en fond de parcelles. Dans le cas des petites parcelles, seuls les étroits jardins d'agréments en front de rue contribuent à l'ambiance végétale des quartiers.

Globalement, le tissu pavillonnaire se caractérise par une imbrication entre bâti et végétal. La typo-morphologie et le relief permettent aussi de dégager des ouvertures visuelles sur le paysage plus ou moins lointain.

Les grandes emprises d'équipements

Enfin, les tissus urbains de Chaville accueillent quelques vastes équipements. Ceux à destination sportive et ouverts sont situés sur les zones les plus planes de la commune, au Sud notamment. Ils occupent de grandes emprises foncières peu bâties et se remarquent ainsi dans le tissu urbain. Les autres

équipements s'intègrent globalement dans le tissu du quartier auquel ils appartiennent.



Centre sportif Léo Lagrange, rue Albert Perdreaux

Les mutations récentes ou en cours

Aménagement de la D 910

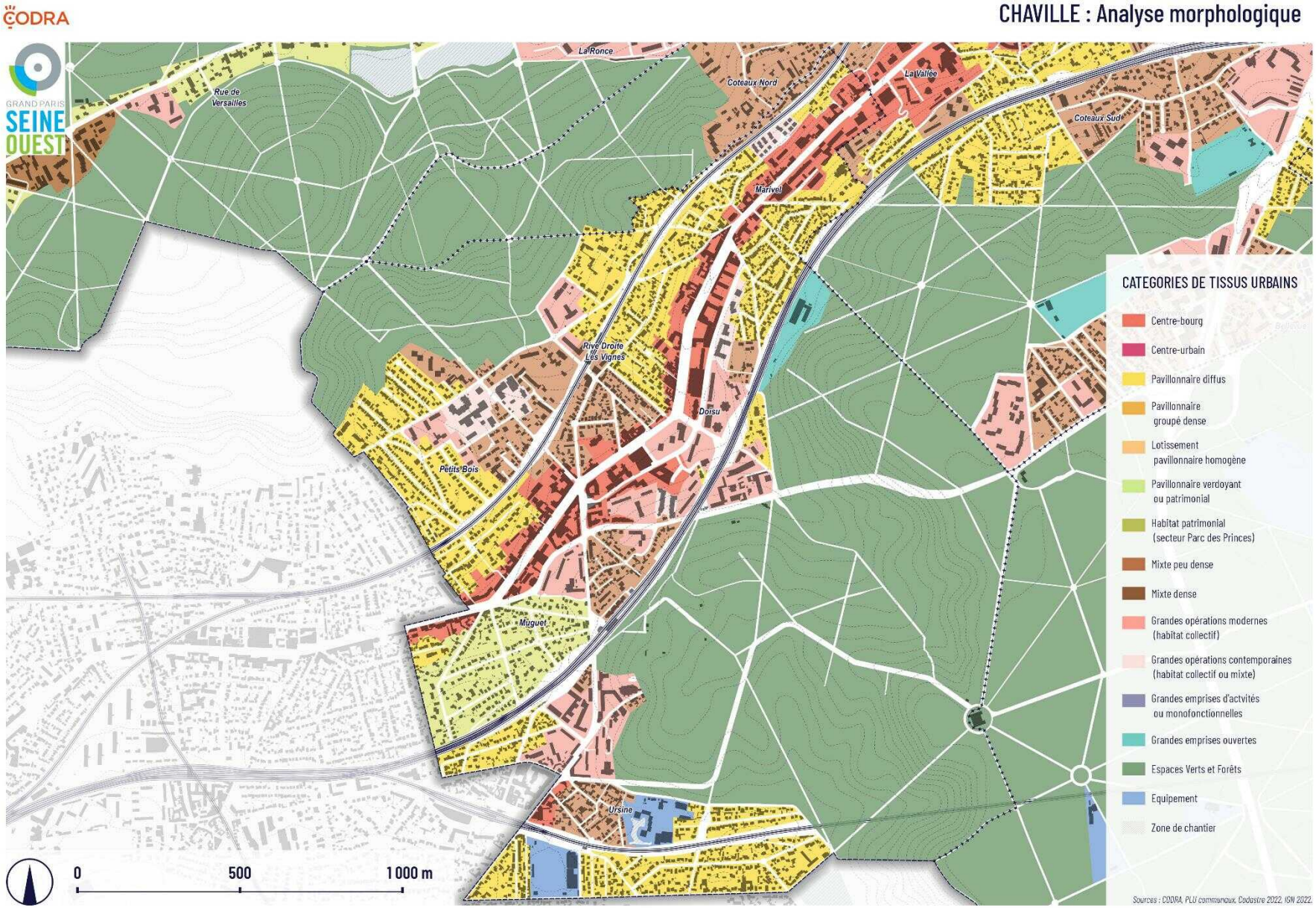
Dans le prolongement de la commune de Sèvres, un projet d'aménagement, visant à transformer la D910 en boulevard urbain, a été initié par le département des Hauts-de-Seine.

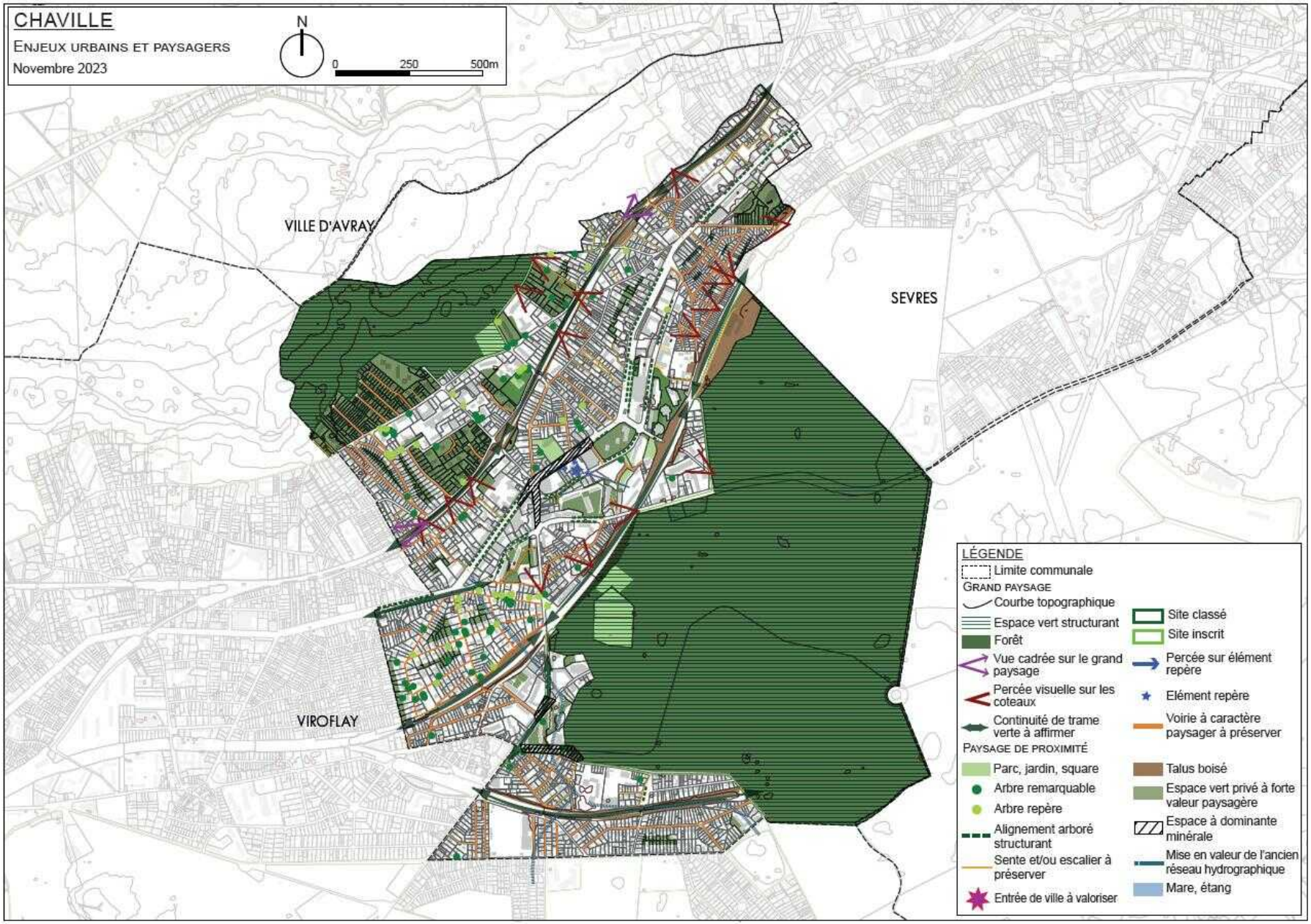
Programme de logements neuf aux abords de la gare SNCF Chaville-Rive Droite

L'ancienne gare routière et les parkings jouxtant la gare de Chaville-Rive Droite sont relocalisés pour permettre le développement d'un programme immobilier privé porté par Bouygues Immobilier qui prévoit la construction de 32 appartements.



Plan masse de l'opération (source : Bouygues Immobilier)


CODRA
CHAVILLE : Analyse morphologique
GRAND PARIS SEINE OUEST
La Ronce
Rue de Versailles
Coteaux Nord
La Vallée
Coteaux Sud
Marivel
Rive Droite Les Vignes
Doisu
Petits Bois
Muguet
Ursine
0
500
1 000 m
CATEGORIES DE TISSUS URBAINS
Centre-bourg
Centre-urbain
Pavillonnaire diffus
Pavillonnaire groupé dense
Lotissement pavillonnaire homogène
Pavillonnaire verdoyant ou patrimonial
Habitat patrimonial (secteur Parc des Princes)
Mixte peu dense
Mixte dense
Grandes opérations modernes (habitat collectif)
Grandes opérations contemporaines (habitat collectif ou mixte)
Grandes emprises d'actvités ou monofonctionnelles
Grandes emprises ouvertes
Espaces Verts et Forêts
Equipement
Zone de chantier
Sources : CODRA, PLU communaux, Cadastre 2022, IGN 2022.


CHAVILLE
ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS
Novembre 2023
N
0
250
500m
VILLE D'AVRAY
SEVRES
VIROFLAY
LÉGENDE
Limite communale
GRAND PAYSAGE
Courbe topographique
Espace vert structurant
Forêt
Vue cadrée sur le grand paysage
Percée visuelle sur les coteaux
Continuité de trame verte à affirmer
PAYSAGE DE PROXIMITÉ
Parc, jardin, square
Arbre remarquable
Arbre repère
Alignement arboré structurant
Sente et/ou escalier à préserver
Entrée de ville à valoriser
Site classé
Site inscrit
Percée sur élément repère
Elément repère
Voirie à caractère paysager à préserver
Talus boisé
Espace vert privé à forte valeur paysagère
Espace à dominante minérale
Mise en valeur de l'ancien réseau hydrographique
Mare, étang

2.2.3. ISSY-LES-MOULINEAUX

2.2.3.1. Une commune inscrite en bord de Seine et forgée par trois entités paysagères

La commune d'Issy-les-Moulineaux est établie au sein de l'un des grands méandres que développe la Seine à l'aval de Paris.

On trouve ainsi dans le territoire d'Issy-les-Moulineaux trois grandes unités paysagères déterminées par le relief et l'hydrographie : la Vallée de la Seine, le Coteau en forme d'amphithéâtre et le plateau d'Hurepoix. La topographie marquée des coteaux permet de nombreux points de vue de qualité et de belles perspectives visuelles sur le site de l'Ouest parisien.

Issy-les-Moulineaux est une commune bordée au Nord par la ville de Paris avec, pour limite, le boulevard périphérique, l'échangeur quai d'Issy, et le Parc Omnisport Suzanne Lenglen entouré de quelques grandes emprises tertiaires et l'Héliport. Doublé au niveau du quai d'Issy par les voies du RER C, et longé pour partie par les voies du tram T2, le boulevard périphérique agit comme une barrière urbaine que l'on franchit via trois passages routiers sous infrastructure, au niveau du Quai d'Issy (passage particulièrement long et caractérisé par un langage routier en raison de la présence de l'échangeur reliant les voies sur berges côté Paris), de la Porte d'Issy et de la Porte de Versailles.

A l'Est, une continuité s'établit avec la commune voisine de Vanves, permettant une transition urbaine.

Au Sud, la mitoyenneté avec Clamart est marquée par la présence des voies ferrées reliant la Gare de Paris Montparnasse. La gare de Clamart, située en limite de commune, constitue un point d'attractivité et de centralité. La ville de Meudon vient par ailleurs jouxter la limite Sud d'Issy-les-Moulineaux, le long de l'Avenue de Verdun, avec une continuité du tissu urbain.

La Seine forme, sur près de trois kilomètres, la limite Ouest de la commune qui intègre l'île Saint-Germain, laissant la commune de Boulogne-Billancourt sur la Rive Droite.

Le boulevard des Îles (pont de Billancourt) constitue l'unique point de traversée routier reliant l'île Saint-Germain. Le pont d'Issy-les-Moulineaux au Nord (D50) offre, lui, un accès motorisé menant directement à Boulogne-Billancourt, tout en intégrant des espaces dédiés aux piétons, notamment avec un accès piéton à l'Île Saint-Germain.

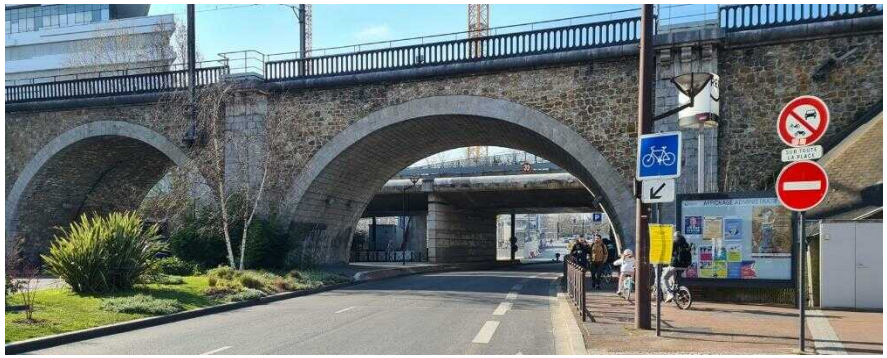
2.2.3.2. Un territoire fortement urbanisé dans le prolongement du tissu parisien, marqué par ses infrastructures ferroviaires

Des coupures urbaines qui structurent le paysage urbain

Territoire fortement urbanisé, la structure urbaine d'Issy-les-Moulineaux est historiquement marquée par sa proximité avec Paris et se développe ainsi le long de l'axe historique Paris-Meudon aujourd'hui matérialisé par la D989.

Le paysage Isséen est par ailleurs marqué par la présence des infrastructures du réseau ferré avec notamment les voies du RER C qui prennent la forme de viaducs et de terrepleins le long d'un axe Sud-Ouest / Nord-Ouest, formant ainsi une coupure urbaine plus ou moins poreuse.

Les voies du tramway T2, implantée sur une ancienne voie ferrée, créent également une coupure entre le tissu urbain de la plaine et les bords de Seine. Les voies ferrées de la ligne N du Transilien, qui longent les extrémités Sud de la commune, s'inscrivent quant à elle en dévers et sont franchissables en de nombreux points.



Viaduc des infrastructures ferroviaires

Un territoire bien desservi avec une connexion forte à la ville de Paris

Dans le prolongement des axes reliant le cœur de Paris, Issy-les-Moulineaux est desservie par un réseau de voies principales fourni, avec de bonnes connexions aux autres communes voisines : la D101 et D50 qui traversent la Seine vers Boulogne Billancourt, la D989 et la D7 vers Meudon, la D2 et D72 vers Clamart, la D50 vers Vanves.

Longeant le boulevard périphérique au Nord, puis les bords de Seine jusqu'à Meudon, le tram T2 permet de relier la porte de Versailles au Pont de Bezons avec une interconnexion au niveau de la gare Issy Val de Seine du RER C.

Issy-les-Moulineaux est par ailleurs connectée au métro parisien via deux stations de la ligne 12 : Mairie d'Issy et Corentin Celton.

Des polarités inscrites le long de l'axe historique Paris-Meudon

Trois grandes polarités émergent du tissu isséen :

- Le long de l'axe Paris-Meudon

L'axe Paris-Meudon, ou D 989, assure la desserte centrale du territoire communal entre Paris et Meudon, par la Porte de Versailles. Il distribue plusieurs secteurs stratégiques du territoire : le centre-ville, la place Léon Blum, ainsi que deux entrées de ville structurantes pour la commune, la porte de Versailles et la limite avec Meudon.

Plusieurs grands équipements s'inscrivent sur cet axe, notamment à proximité des limites parisiennes avec plusieurs équipements scolaires, hôpitaux, bâtiments patrimoniaux et l'hôtel de Ville.

Côté Paris, l'ambiance est majoritairement minérale, avec des alignements d'arbres qui apparaissent côté Meudon une fois passé le viaduc des voies du RER C.

- Le centre-ville

La polarité du centre-ville se situe entre les deux stations de métro « Mairie d'Issy » et « Corentin Celton » avec deux espaces publics marquants, la place Paul Vaillant-Couturier à l'Est et le parvis et le square de la Mairie à l'Ouest.

Sont à noter plusieurs équipements structurants tels que l'hôtel de ville, le palais des congrès, le groupe scolaire La Salle Saint-Nicolas, l'hôpital Corentin Celton et le centre administratif municipal. Les rez-de-chaussée sont systématiquement commerçants avec de nombreuses terrasses adressées sur la rue du général Leclerc (Axe Paris-Meudon).

Le nouveau quartier « Issy Cœur de ville » s'inscrit également dans cette polarité sur un périmètre de plus de 30 000 m² avec des immeubles mixtes d'habitations, commerces, loisirs et de bureaux, agrémentés d'un parc arboré de 13 000 m².[3]



Centre-Ville, au niveau de l'arrêt Corentin Celton

[3] *Cf site internet de la Ville d'Issy-les-Moulineaux (consulté en Décembre 2021) : Projet Issy Cœur de Ville : connecté par nature | Issy-les-Moulineaux*

- La gare de RER C Issy-les-Moulineaux

Située sur le dernier tiers Ouest de l'axe historique Paris Meudon, cette polarité fait actuellement l'objet de plusieurs opérations de renouvellement de grande ampleur avec la construction de la future gare du Grand Paris Express (ligne 15) et la ZAC Léon Blum qui prévoit la requalification de 10 îlots. La construction de plusieurs immeubles de grande hauteur, d'espaces publics et d'espaces verts sont en cours.

La gare Issy-Val-de-Seine génère également une centralité avec des commerces et services implantés autour de ce pôle multimodal et du quartier de bureaux actuel.

Des espaces publics végétalisés malgré une densité urbaine importante

La commune d'Issy-les Moulineaux dispose d'environ 53 ha d'espaces verts publics, répartis sur l'ensemble de la commune avec une présence notable sur l'île Saint-Germain, les bords de Seine et le long du Coteau en amphithéâtre.

Le Parc Départemental de l'Ile Saint-Germain, situé sur la partie Est de l'Ile, constitue un réservoir de biodiversité majeur (Espace Naturel Sensible) au sein de la commune et un espace vert d'ampleur régionale offrant de grandes pelouses, 7 jardins thématiques et des promenades.

En dehors de l'île Saint-Germain, les quais de Seine alternent entre vocation de plaisance (mouillage de péniches d'habitation, mail des hirondelles, aménagements récents ou en cours d'espaces publics apaisés et d'espaces verts) et vocation économique portuaire avec le Port d'Issy-les-Moulineaux à l'extrémité Nord.

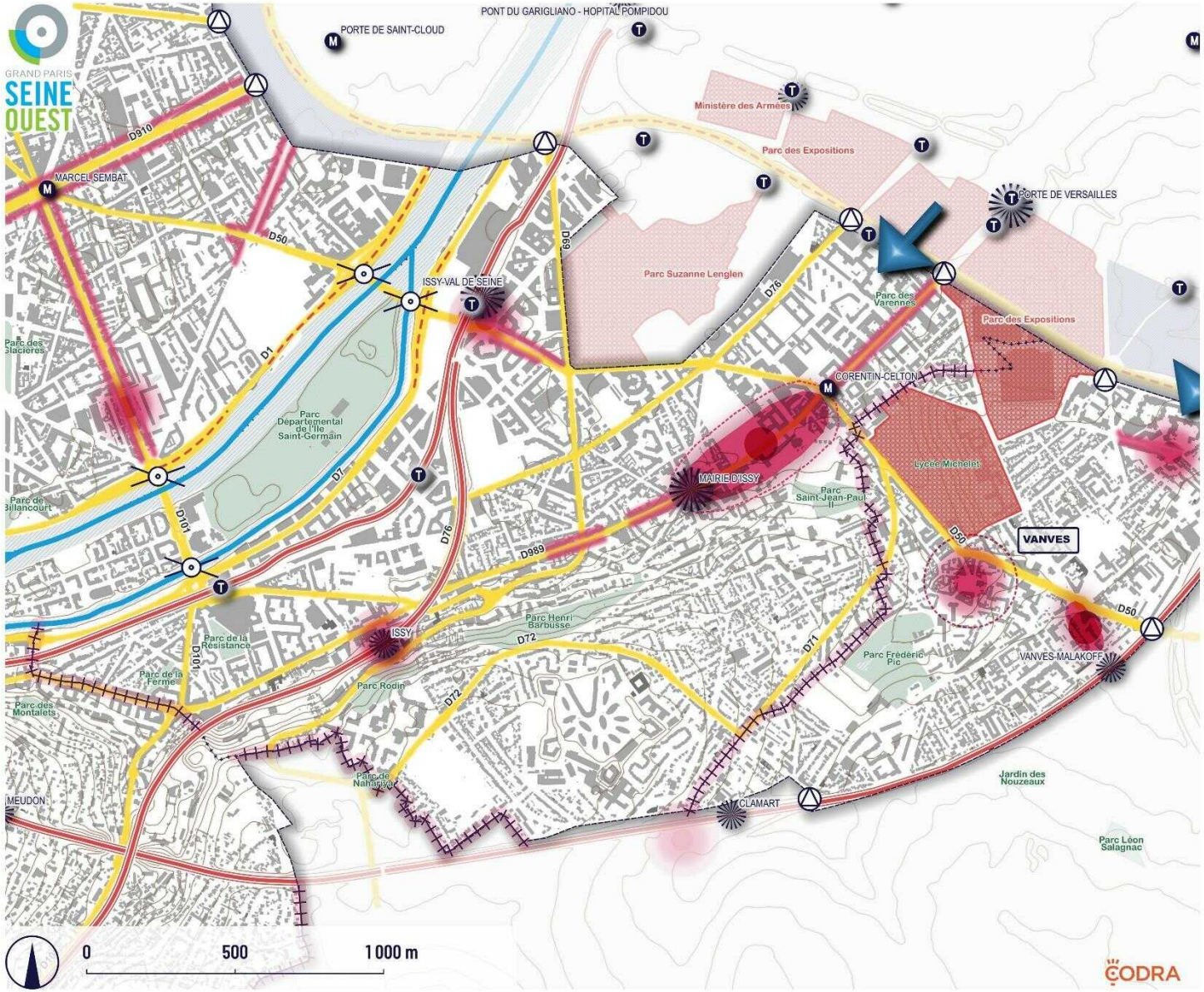


Quai de Seine et vue sur l'île Saint-Germain

Les tissus en renouvellement récent, notamment présents à proximité des bords de Seine, développent des élargissements de l'espace public avec un langage à dominante minérale et une présence ponctuelle du végétal (Cours de l'Ancienne Boulangerie, esplanades et abords des îlots d'habitation, esplanades des îlots tertiaires) avec un large miroir d'eau aménagé au cœur de l'écoquartier du Fort d'Issy.

Les principaux axes de circulation se caractérisent par une présence importante du stationnement automobile et des alignements d'arbres ponctuels (avenue de Verdun, avenue de la Paix). L'axe structurant Est-Ouest Paris-Meudon (D989) est établi en pied de coteau et présente un gabarit de voie large (14 à 16m) qui permet un usage fluide de l'espace. Les voies perpendiculaires présentent un gabarit plus restreint. Les gares de métro sont situées le long de cet axe.

ISSY-LES-MOULINEAUX : situation et organisation urbaine



Limites communales

Géographie et espaces verts

- Parcs et espaces verts urbains
- Forêts et vastes emprises naturelles
- Relief influançant le paysage et le fonctionnement urbain

Structure urbaine

- Voirie structurante
- Centralités principales : centres urbains / bourgs
- Polarités secondaires
- Continuités urbaines entre communes

Interactions urbaines

- Incidence paysagère du Bois de Boulogne
- Ponts marquant des entrées de ville
- Entrées de ville routière marquées
- Entrées de ville RER/Transilien/ multimodales
- Entrées de ville métro
- Entrées de villes tramway

Coupures urbaines

- liées à l'hydrographie
- liées aux infrastructures ferrées
- liées aux infrastructures routières
- Grandes emprises foncières formant des enclaves
- Franges épaisses en lien avec le boulevard périphérique

Sources : Cadastre 2018, IGN 2023, CODRA

2.2.3.3. 4 grands secteurs aux multiples centralités internes

Le rassemblement de différents villages historiques, le relief naturel du territoire et la localisation de la ville sur les bords de Seine ont façonné les quatre grands secteurs de la commune :

- Le centre-ville historique et le quartier Corentin Celton le long de l'axe Paris-Meudon.
- Les Hauts d'Issy, le Fort et les Epinettes situés sur le plateau d'Hurepoix.
- Le Val de Seine.
- Le quartier de la Ferme et de l'île Saint-Germain.

L'ensemble de ces secteurs regroupe une diversité de tissus et de forme urbaines avec différentes sous-centralités caractérisées par de petites parcelles et un bâti resserré dans ses tissus anciens et de parcelles et îlots plus importants dans les tissus récents.

Le centre-ville historique - Corentin Celton

Avec une transition d'un tissu ancien dense pour sa moitié Ouest, et un tissu plus relâché composé de grandes parcelles dans sa moitié Est, les quartiers du centre-ville historique et de Corentin Celton sont particulièrement hétérogènes. Il est majoritairement caractérisé par un tissu de centre urbain (alignement sur le front bâti, rez-de-chaussée actifs) dans lequel s'insèrent de grands équipements historiques et patrimoniaux datant des 17e, 18e, 19e siècles avec notamment le Séminaire Saint Sulpice, l'hôpital Corentin Celton, l'hôtel de Ville, la Manufacture des Tabacs, le Palais des Arts et des Congrès.

Se développant le long de l'axe Paris-Meudon et le long du Coteau en forme d'amphithéâtre, ce secteur très dense se définit par une centralité de centre-ville avec une activité commerçante et de services particulièrement forte entre les stations de métro Mairie d'Issy et Corentin Celton.

En dehors des parcs Henri Barbusse et Jean Paul II, l'ambiance est à dominante minérale avec quelques alignements d'arbres ponctuels et un front bâti à l'alignement.

Historiquement composé à proximité de Paris de grandes parcelles industrielles, la transformation urbaine de ce secteur vers un tissu mixte d'habitation, de commerce et de bureau a été amorcé dès les années 30 avec, par exemple, la restructuration de la Manufacture des Tabacs qui se poursuit encore aujourd'hui.

Les Hauts d'Issy

Le quartier des Hauts d'Issy est à dominante pavillonnaire ponctué de grandes enclaves liées à des implantations d'équipements, de grands ensembles d'habitation et de nouvelles opérations de type « écoquartier ». Certaines transitions entre les différentes entités urbaines peuvent s'avérer assez soudaines par les contrastes qu'elles occurrent comme le long de la rue d'Erevan ou des immeubles de grande hauteur d'habitation côtoient un tissu d'habitat individuel aggloméré.

Livré en 2013, l'écoquartier du Fort d'Issy crée une polarité nouvelle dans le secteur des Hauts d'Issy. Erigé à l'emplacement de l'ancien Fort militaire construit en 1840, dans le cadre des fortifications d'Adolphe Thiers dédié à la protection de Paris, ce quartier s'étend sur plus de 9 hectares et accueille 17 immeubles à vocation résidentielle et quelques équipements sportifs (piscine, patinoire). Des commerces de bouche et de proximité ont été implantés en rez-de-chaussée d'immeubles et adressés sur de larges espaces publics et espaces verts piétons. Des opérations d'habitat collectif plus anciennes et une série d'équipements administratifs et sportifs se développent sur les pourtours du fort créant un ensemble relativement enclavé, en rupture avec le reste du quartier.

Au Sud-Ouest du quartier, à proximité de la gare de RER d'Issy, une petite polarité commerciale se développe avec la présence du centre commercial des Epinettes sous les dalles du grand ensemble de logements du même nom. Achevé à la fin des années 70, dans le cadre de la ZAC « Rodin-Plateau-Egalité », le quartier des Epinettes se compose de plusieurs immeubles de grande hauteur à regroupant plus d'un millier de logements et constituant un marqueur dans le paysage isséen.

Le Parc Rodin, marqué par de forts dénivelés, a récemment fait l'objet d'un projet d'installation d'une série d'escaliers mécaniques permettant de rejoindre rapidement la gare de RER et le quartier du Val de Seine via des circulations douces.

Ce secteur en bord de Seine s'était résolument tourné vers l'industrie à la fin du XIXe siècle, ce qui a marqué pour longtemps sa vocation.

Le départ des différentes usines a permis le développement d'opérations urbaines de bureaux et de logements, telles que « Axe Seine », « Forum Seine » et plus récemment « Seine Ouest ».

Le Nord de ce secteur est aujourd'hui un quartier d'affaires dans lequel se sont installés les sièges sociaux de nombreuses sociétés internationales.

Au niveau du viaduc, qui coupe le quartier en deux, le village « les Arches » -qui tient son nom de la voie de chemin de fer (actuel RER C) construite à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900- a été créé à partir d'un espace qui était précédemment une vaste friche de la SNCF. L'aménagement des Arches en un pôle d'attraction, comportant des ateliers d'artistes, des murs d'escalade et un cyber-café musique, a ponctuellement permis d'atténuer leur effet de coupure urbaine.

Différentes ZAC ont fortement transformé l'image du quartier au cours des 10 dernières années. Achevées en 2015, les ZAC « Garibaldi » et « Bords de Seine » ont permis la création de nouveaux logements, d'équipements scolaires, l'arrivé de l'écoquartier « Bords de Seine » et l'aménagement des voies pour faciliter l'accès au fleuve.

Aujourd'hui, l'arrivée de la ligne 15 du GPE et la restructuration de la ZAC Léon Blum poursuit la dynamique de renouvellement et de densification du quartier.



Diversité des typologies urbaine - Source : étude AEI 2022

La Ferme et l'île Saint-Germain

Ce secteur se définit par deux ensembles en relation de part et d'autre de la Seine : l'ancien village de la Ferme qui tient son nom d'une ancienne grande exploitation agricole et l'île Saint-Germain donnant accès à la rive droite de la Seine.

Situé à l'Ouest de la commune, entre l'avenue de Verdun et les berges de Seine, le quartier de la Ferme s'est développé à la faveur de l'industrialisation du XIXe siècle avec notamment l'installation en bord de Seine de différentes sociétés de production et d'usines, tandis que l'exploitation des carrières, pour la fabrication de la chaux et du « blanc de Meudon », donnent naissance à des galeries souterraines, aujourd'hui utilisées comme caves à vins.

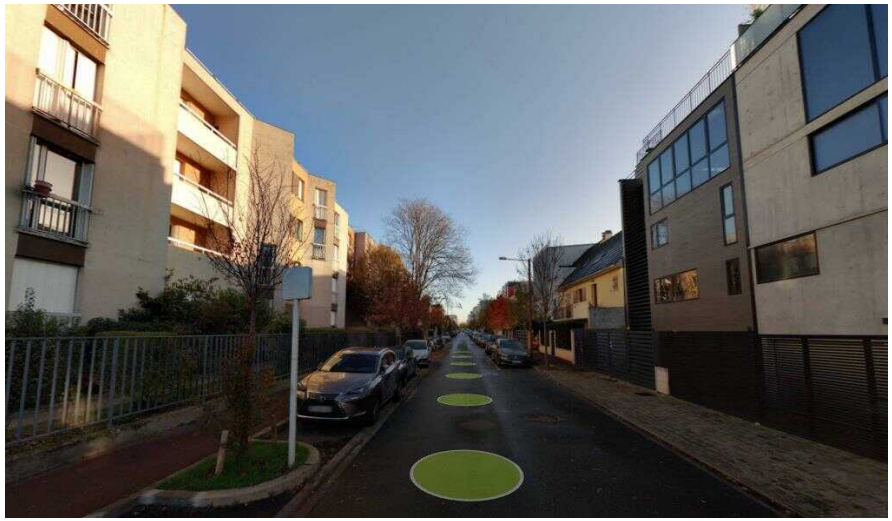
Les anciennes parcelles industrielles ont fait l'objet d'opérations de renouvellement d'envergure, depuis les années 60 jusqu'à aujourd'hui, avec la construction de bureaux, de logements et d'activités comme le centre commercial des Trois Moulins, le Cube, ou le groupe scolaire Les Colombiers. Le reste du quartier de la Ferme est essentiellement composé de pavillons ou de logements collectifs anciens.

L'île Saint-Germain est restée à dominante agricole jusqu'au milieu du XIXe siècle. Le développement des usines sur l'île Seguin voisine a entrainé l'urbanisation de la partie Ouest de l'île pour y accueillir un village ouvrier.

Dans les années 60, les élus des communes alentours et du Département s'opposent au projet du schéma directeur d'aménagement de la région parisienne qui prévoit la transformation de l'île Saint-Germain en zone portuaire. La renaturation de la partie Est est lancée au début des années 70 avec la création d'un Parc de 12 hectares. La renaturation des sols continue depuis, via des extensions successives qui ont permis au Parc de gagner 8 hectares supplémentaires.

La Tour aux Figures de Jean Dubuffet, érigée sur l'Ile Saint-Germain au milieu des années 80 et classée monument historique, constitue l'un des points d'attraction du Parc.

L'autre partie de l'Île est, quant à elle urbanisée, comprenant des bureaux et des logements, essentiellement des pavillons et des maisons d'artistes et d'architectes datant de la fin du XXe siècle.



Partie Ouest de l'île, avenue du Bas-Meudon

Les berges de l'Ile Saint-Germain sont végétalisées sur la partie Est de l'Ile permettant la création d'un corridor fonctionnel pour la faune et la flore. Le reste des berges est majoritairement artificialisé, de type perré maçonné. Une majeure partie de l'Ile est située en zone inondable.

2.2.3.4. Les formes urbaines caractéristiques

La morphologie urbaine de la commune d'Issy-les-Moulineaux se caractérise globalement par une mixité des formes urbaines. Dans un même quartier, voire une même rue, il est ainsi commun d'observer de l'habitat individuel côtoyer de l'habitat collectif. Toutefois, cette mixité est plus ou moins présente selon les quartiers. Aussi, on dénombre 8 entités urbaines au sein de la commune d'Issy-les-Moulineaux.

Le tissu de centre urbain

Il s'agit du centre urbain de la commune caractérisé par sa mixité des fonctions, son patrimoine urbain et sa densité importante.

Le centre urbain se caractérise par une trame viaire organisée en étoile avec des gabarits de voies relativement étroits dégageant des espaces publics de qualité. L'accessibilité du lieu est aisée, le quartier est traversé par la rue du Général Leclerc/rue Victor Cresson, artère historique et principale de la ville. En raison notamment de l'étroitesse des gabarits, le partage de l'espace public entre circulation automobile, stationnement, cyclistes et piétons s'avère difficile à certains endroits. De nombreuses venelles piétonnes se terminent souvent en impasse.

Le tissu est composé d'un ensemble d'îlots de taille réduite et compacts. Le parcellaire est de formes hétérogènes et de taille plutôt réduite (rarement supérieur à 1 000 m² et souvent inférieur à 300 m²), créant des îlots fortement morcelés

Petites à moyennes parcelles denses



Cadastre autour du boulevard Voltaire

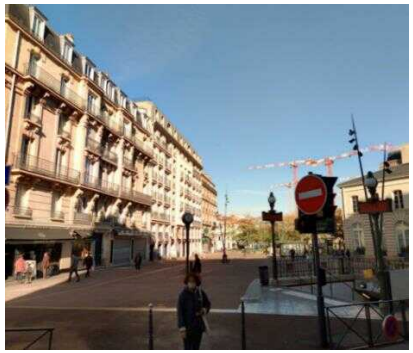


Axonométrie du boulevard Voltaire

Parcellaire tissu de centre urbain, Source : étude AEI 2022

Le tissu bâti se caractérise par un front bâti continu à l'alignement, constitué d'immeubles de rapports de différentes époques (immeubles haussmanniens, anciennes maisons de bourg, immeubles urbains contemporains…). Les constructions s'implantent à l'alignement, créent des fronts urbains continus, qui tiennent l'espace public tout en donnant le sentiment d'une densité raisonnée. Les hauteurs varient entre R+1 et R+5. La présence de commerces en rez-de-chaussée permet l'animation de l'espace public.

Ce secteur est globalement imperméabilisé, mais des plantations ponctuelles, quelques alignements d'arbres, le Mail Raymond Ménard et le square de la Mairie apportent des touches de respiration notables.





Vue sur le parvis de l'hôtel de ville depuis la rue du Général Leclerc ; Vue sur voie secondaire, rue Danton ; Source : Atlas-sig.seineouest.fr

Le tissu mixte dense de l'axe historique Paris-Meudon

Cet ensemble historique ancien connaît un processus de densification important et devient l'espace d'extension du centre historique. A dominante résidentielle, le tissu commercial tend à s'y étendre et les parcelles les moins denses tendent à muter pour accueillir des immeubles de rapport.

Ce tissu se développe autour de l'artère principale de la ville : l'axe historique Paris-Meudon (D 989), ancienne route des Gardes.

La taille des îlots et les unités parcellaires sont très variables, ce qui est dû à la dynamique de mutabilité importante qu'on y observe, déjà enclenchée.

Le bâti se compose de typologies variées avec des immeubles de rapport du XIXe siècle et d'immeubles de logements collectifs plus récents. Les hauteurs sont hétérogènes, variant du R+2 au R+5 pour les immeubles, et l'alignement est majoritaire avec quelques exceptions (place Léon Blum, Manufacture des Tabacs).

Cet ensemble est globalement assez minéral, mais la présence de squares comme celui de Weiden, d'arbres d'alignement et de maisons individuelles avec leurs jardins apporte une présence marquée du végétal.





Vue depuis l'axe Paris-Meudon, Avenue Victor Cresson ; Vue depuis l'axe Paris-Meudon, rue Ernest Renan ; Source : Atlas-sig.seineouest.fr

Le tissu mixte dense en transition entre les quartiers centraux et les autres quartiers

Il s'agit des secteurs d'extension du centre-ville. Edifiés après le noyau historique, ils sont caractérisés par le processus de densification, la mixité des fonctions et des formes bâties.

Ce secteur se développe autour de quelques artères importantes (boulevard Gallieni, rue Diderot). Le gabarit des voies varie de 12 à 20m selon la fonction structurante de ces dernières.

Le parcellaire est hétérogène, mais de forme ordonnée, avec des îlots de construction étroits divisés en 2 rangées de parcelles en moyenne. Les unités parcellaires sont très variables : entre 100 et plus de 5 000 m².

Le tissu bâti est varié, il se compose de maisons individuelles anciennes, de maisons de bourg avec des locaux d'activités en rez-de-chaussée et d'immeubles de rapport. Les hauteurs sont hétérogènes variant du R+2 et R+7 pour les immeubles et l'alignement n'est pas systématique.

La présence du végétal est très variable selon les secteurs, mais la présence de squares et d'arbres d'alignement donnent des touches de respiration aux lieux. Certains cœurs d'ilots sont fortement végétalisés.





Vue depuis rue Anatole France ; Vue depuis l'Avenue Pasteur ; Source : Atlas-sig.seineouest.fr

Le tissu contemporain dense à dominante d'habitat collectif

Il s'agit de secteurs construits récemment à vocation dominante d'habitat, intégrant également des commerces en rez-de-chaussée et des bureaux.

Ce secteur se développe autour de voies larges, dont le gabarit varie de 15 à 20m permettant un partage de l'espace public aisé.

Le parcellaire est hétérogène mais de forme ordonnée avec des îlots de constructions divisés de façon égale ou comprenant plusieurs constructions. Les unités parcellaires sont globalement grandes, mais de tailles très variable (entre 3 000 et 30 000m²).

Le tissu bâti est très récent (à partir des années 80) et comporte des immeubles de rapport avec des commerces en rez-de-chaussée ainsi que des logements collectifs. Les fonctions sont mixtes : on compte également dans ces secteurs des immeubles de bureaux. Les hauteurs sont homogènes variant du R+5 et R+7 et l'alignement est quasi systématique. Le stationnement est généralement enterré.

La présence du végétal est assez forte dans ces secteurs, où les cœurs d'ilots constituent des espaces collectifs agréables et végétalisés. L'espace public comporte quasi systématiquement des alignements d'arbres et des espaces de fleurissement.





Vue depuis rue du Gouverneur général Eboué ; Vue depuis rue du Capitaine Ferber ; Source : Atlas-sig.seineouest.fr

Ce tissu comporte un tissu spécifique : celui du Fort d'Issy. Construit sur le site d'une ancienne forteresse militaire, il accueille des immeubles de logements, quelques commerces de proximité et des équipements. Il s'inscrit dans le plan hexagonal originel du site, des traces patrimoniales ayant été conservées. Les constructions de formes oblongues sont ainsi organisées de façon concentrique. Les espaces publics et collectifs sont généreux et largement végétalisés. Ils accueillent des cheminements pour les modes actifs interconnectés et desservant les bâtiments.



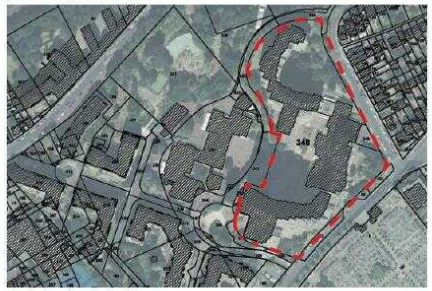
Le Fort d'Issy, allée du Puits

Lauréat de « Smart City » en 2016, ce quartier contemporain est reconnu éco-responsable et connecté. Les grandes opérations modernes majoritairement résidentielles.

Il s'agit de l'ensemble des secteurs résidentiels composés de logements collectifs. On y observe une fonction purement résidentielle, et une organisation généralement autocentrée.

Ces ensembles sont le plus souvent situés le long des voies principales (rue Aristide Briand, rue Jeanne d'Arc, rue de l'Egalité). Le stationnement y est géré en interne. Les espaces sont desservis suivant une trame de voies secondaires fonctionnant en interne et détachée de la trame urbaine.

Grandes parcelles



Cadastre les Epinettes



Photographie du quartier les Epinettes

Parcellaire de grande opération moderne à dominante habitat, source : étude AEI 2022

Généralement situés sur des emprises parcellaires importantes au cœur de grands îlots, ces ensembles prennent la forme de résidences closes organisées en sous-ensembles. Le parcellaire est protéiforme et de grande taille (de 5 000 à 20 000 m²).

Implantés en retrait des limites séparatives, les constructions ont été édifiées « récemment » (années 70 et après) et ont un style architectural moderne ou contemporain pour les opérations les plus récentes. Elles prennent la forme de barres (hauteur de R+5 en général) et de plots/tours (hauteur allant jusqu'à R+30 aux Epinettes). Chaque sous-ensemble comprend un ensemble de bâtiments unitaires dans leur traitement architectural.





Vue depuis rue d'Erevan ; Vue depuis rue Jeanne d'Arc ;

Malgré la présence de parcs de stationnement, l'aménagement des résidences est de qualité avec une densité végétale importante, ce qui offre un cadre paysager agréable.

Le tissu résidentiel intermédiaire : mixte pavillons et petits collectifs

Cet ensemble correspond aux quartiers résidentiels de la ville se définissant par sa mixité de typologies de logements (entre maisons individuelles et immeubles de logements collectifs) et une ambiance végétalisée. Ces quartiers se sont constitués lentement dans le temps expliquant cette diversité.

Ces ensembles sont desservis par une trame viaire peu fonctionnelle, avec notamment de nombreuses voies en impasse, ainsi que des voies en interne au sein des espaces de logements collectifs. Il s'agit de voies secondaires de taille globalement restreinte (7 à 10m), dont certaines sont en impasse. On compte également des sentes piétonnes (environ 2m). Le stationnement est géré à la parcelle. On note cependant un stationnement complémentaire situé sur le « bas-côté » des voies.

Le parcellaire est assez hétérogène. Sa forme est variée, parfois en lanières, et sa taille très variable (de 200 m² pour des logements individuels à 10 000 m² pour certains collectifs). Si une majeure partie des parcelles des logements individuels est directement desservie par les voies, les immeubles de logements collectifs viennent s'insérer au sein de larges îlots dans des parcelles qui se développent en profondeur.

Il n'y a pas de constructions types au sein de ces secteurs, on observe ainsi des typologies de constructions très variées : des copropriétés de logements datant des années 70 (R+3/R+4), des pavillons modestes (R+1), des maisons modernes, des maisons de maîtres à valeur patrimoniale (R+2+C), etc.

La diversité des formes parcellaires, la présence de parcelles en lanières et de parcelles de grande taille pour les logements collectifs laisse la place à de larges cœurs d'îlots végétalisés. L'implantation en retrait des constructions permet de rendre visible le caractère vert des espaces situés en fonds de parcelles.





Vue depuis rue Baudin ; Vue depuis rue Gabriel Péri ;
Source : Atlas-sig.seineouest.fr

Le tissu pavillonnaire

Ce tissu concerne plusieurs quartiers situés en pourtour du centre. Ils se caractérisent par leur mono-fonctionnalité.

Ces ensembles sont largement desservis par une trame viaire dense de voies secondaires (10m de large). On compte également des sentes piétonnes qui donnent un certain charme à ces secteurs. Le stationnement est géré à la parcelle avec un stationnement complémentaire situé sur le « bas-côté » des voies. Dans certains secteurs, les logements sont desservis par des voies en impasse indépendantes du reste du maillage de la commune.

Au niveau du parcellaire, le secteur se révèle homogène avec une majorité de parcelles de forme rectangulaire, parfois en lanière, et de taille modeste, de 150 à 500 m². Les îlots sont généralement découpés en deux rangées de parcelles en accès direct sur la voie.

Petites parcelles régulières



Cadastre quartier autour de la rue de Meudon



Axonométrie autour de la rue de Meudon

Parcellaire de grandes emprises, source : étude AEI 2022





Vue depuis rue Pierre Curie ; Vue depuis rue Benoit Malon

Ces secteurs comportent des maisons individuelles, ainsi que des petits collectifs en faible proportion. Les maisons individuelles sont similaires en termes de gabarit, de hauteur (en général R+1 à R+1+C) et d'implantation (en retrait de l'alignement). Les petits collectifs atteignent des hauteurs jusqu'à R+4. La diversité des dates de constructions apporte cependant une diversité dans les styles architecturaux.

La trame verte est fortement développée (jardins de fond de parcelle, haies végétales, arbres et arbustes, etc.).

Les grandes emprises monofonctionnelles d'activités économiques et équipements

Il s'agit de l'ensemble des secteurs dédiés aux activités économiques (bureaux et activités industrielles dont la zone portuaire et le centre d'incinération).





Vue depuis Boulevard Gallieni ; Vue depuis Allée de Grenelle

Les activités industrielles se sont historiquement implantées sur de grandes emprises foncières le long de la Seine. Elles bénéficiaient d'une très bonne accessibilité grâce à la proximité du Boulevard périphérique. La desserte interne s'effectue par des axes à grand gabarit (15 à 20m). Le stationnement se fait à l'intérieur de chaque parcelle, dans des parcs de stationnement.

La desserte des bâtiments de bureaux s'effectue grâce à une trame viaire dense et large. Ces secteurs étant globalement récents, ils présentent généralement des espaces dédiés à tous les usagers, ainsi que des espaces plantés et fleuris. Depuis une vingtaine d'années, les sites industriels ont muté vers l'activité tertiaire en accueillant de grands sièges d'entreprises.

Ces nouveaux secteurs de bureaux, principalement situés le long de la Seine et à la bordure parisienne, se définissent par un parcellaire de forme variable et de grande taille (jusqu'à 10 000m²).

Implantés en milieu de parcelle, les bâtiments sont globalement récents et présentent un traitement architectural de qualité.

Grandes parcelles



Cadastre autour de la rue Rouget de l'Isle

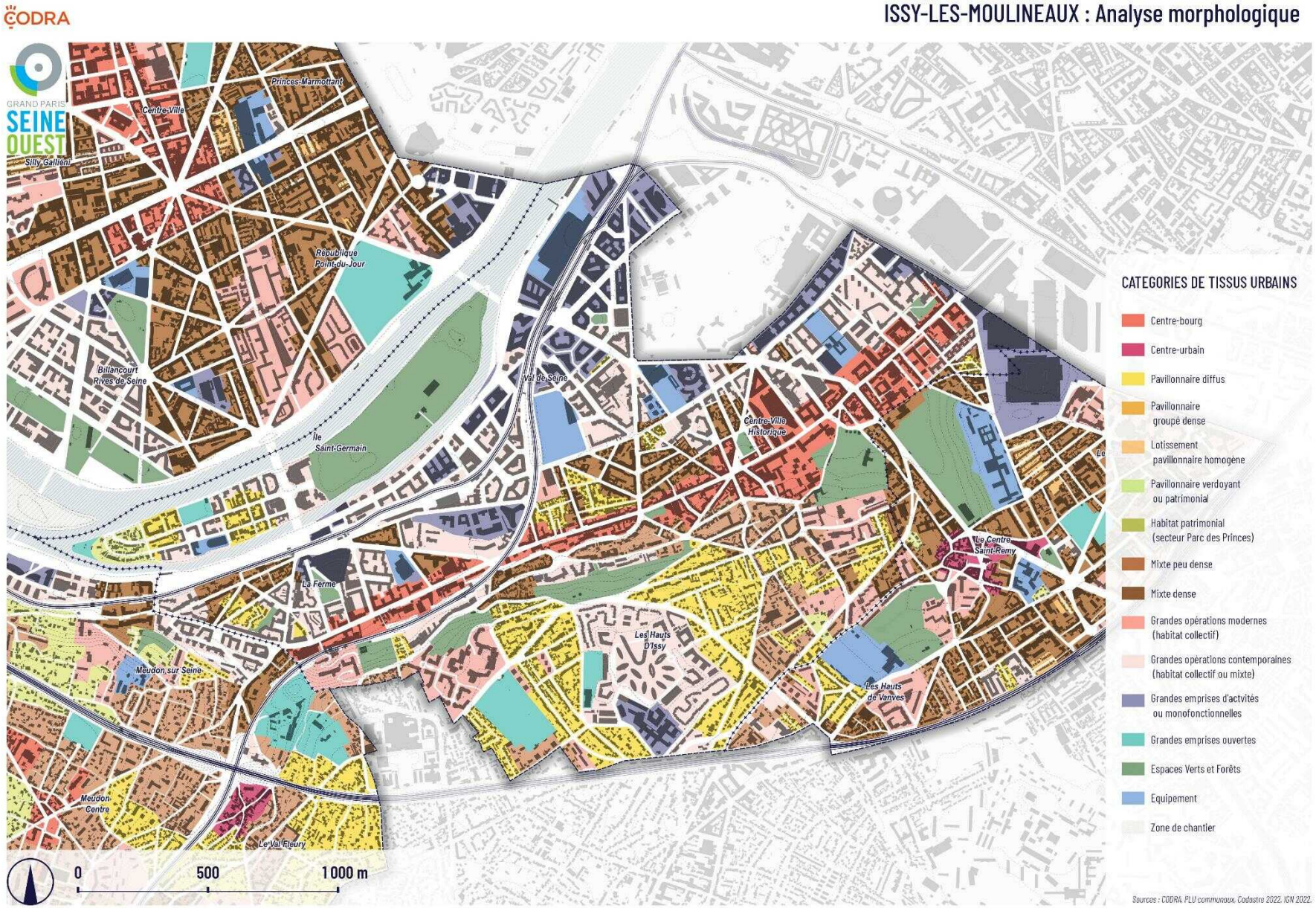


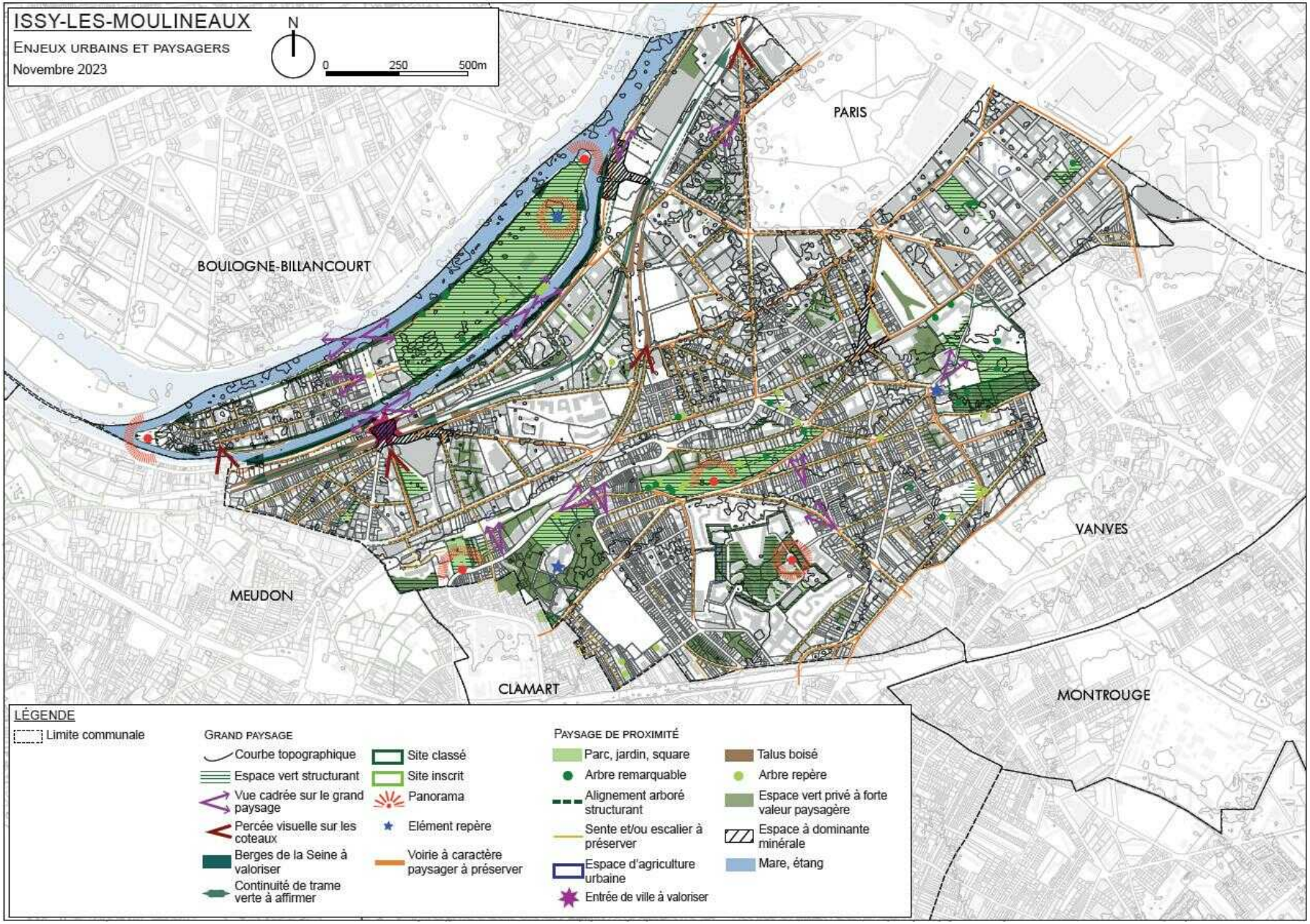
Axonométrie autour de la rue Rouget de l'Isle

Parcellaire de grandes emprises ; Source : étude AEI 2022

Les espaces publics sont fortement végétalisés créant des espaces de vie conviviaux et agréables pour les usagers travaillant sur ces sites.

D'autres vastes emprises sont dédiées aux équipements. Leur occupation, la forme et l'implantation du bâti varient selon les besoins des fonctions accueillies.


CODRA
ISSY-LES-MOULINEAUX : Analyse morphologique
GRAND PARIS SEINE OUEST
Princes-Marmottant
Centre-Ville
Silly Gallieni
République Point-du-Jour
Billancourt Rives de Seine
Ile Saint-Germain
Val de Seine
Centre-Ville Historique
Le Centre Saint-Remy
La Ferme
Les Hauts D'Issy
Les Hauts de Vanves
Meudon sur Seine
Meudon Centre
Le Val Fleury
0
500
1 000 m
CATEGORIES DE TISSUS URBAINS
Centre-bourg
Centre-urbain
Pavillonnaire diffus
Pavillonnaire groupé dense
Lotissement pavillonnaire homogène
Pavillonnaire verdoyant ou patrimonial
Habitat patrimonial (secteur Parc des Princes)
Mixte peu dense
Mixte dense
Grandes opérations modernes (habitat collectif)
Grandes opérations contemporaines (habitat collectif ou mixte)
Grandes emprises d'activités ou monofonctionnelles
Grandes emprises ouvertes
Espaces Verts et Forêts
Equipement
Zone de chantier
Sources : CODRA, PLU communaux, Cadastre 2022, IGN 2022.


ISSY-LES-MOULINEAUX
ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS
Novembre 2023
N
0
250
500m
PARIS
BOULOGNE-BILLANCOURT
VANVES
MEUDON
CLAMART
MONTROUGE
LÉGENDE
Limite communale
GRAND PAYSAGE
Courbe topographique
Espace vert structurant
Vue cadrée sur le grand paysage
Percée visuelle sur les coteaux
Berges de la Seine à valoriser
Continuité de trame verte à affirmer
Site classé
Site inscrit
Panorama
Elément repère
Voirie à caractère paysager à préserver
PAYSAGE DE PROXIMITÉ
Parc, jardin, square
Arbre remarquable
Alignement arboré structurant
Sente et/ou escalier à préserver
Espace d'agriculture urbaine
Entrée de ville à valoriser
Talus boisé
Arbre repère
Espace vert privé à forte valeur paysagère
Espace à dominante minérale
Mare, étang

2.2.3.5. Les mutations récentes ou en cours

Plusieurs secteurs de la ville connaissent ou ont connu récemment des mutations.

Le projet Issy Cœur de Ville

Ce quartier, qui s'étend en plein centre-ville sur plus de 100 000 m², a été livré en septembre 2022. Son programme s'articule autour d'un parc arboré de 13 000 m², d'une offre de commerces de 17 270 m² avec un cinéma de 7 salles, d'un centre numérique, de 627 logements, dont 25 % à caractère social, et de 40 874 m² de bureaux à énergie positive ainsi que d'équipements publics dont un groupe scolaire (10 classes) et une crèche (60 berceaux).



Plan-masse du projet Cœur de Ville (Issy.com)

L'offre tertiaire entend conforter la dimension métropolitaine du quartier. Entièrement piéton, le secteur doit être largement végétalisé. Le parc accueille une promenade centrale reliant la mairie à la place du marché par le prolongement de la rue Hoche et de la place de la République. Quartier animé des commerces et restaurants en pied d'immeuble borderont le parc.

La ZAC du Pont d'Issy situé dans le quartier Val de Seine

Initiée en 2012 à la place d'immeubles de bureaux des années 80, la requalification de ce secteur d'entrée de ville prévoit la création d'un quartier mixte accueillant logements, bureaux, commerces, équipements, services et espaces verts. L'opération est toujours en cours de construction, mais plusieurs sièges sociaux d'entreprises et trois tours d'habitation ont déjà été livrés, dont le siège mondial d'Orange « Bridge », au Nord du pont.







Constructions réalisées et en cours en tête de pont dont le siège Orange ; Future Tour Keiko, et immeubles Quai du Présent Roosevelt

Les constructions contemporaines s'élèvent sur de grandes hauteurs, à l'image de la future tour Keiko (14 étages, 69m).

Le quartier fera alors écho à celui d'entrée de ville de Boulogne-Billancourt, accueillant lui aussi les sièges de grands groupes en rive opposée de la Seine.

Au Sud de la rue Rouget de Lisle, les espaces publics et collectifs sont généreux et végétalisés. Les entités paysagées permettent des continuités et des liaisons pour les modes actifs, y compris entre les cœurs d'ilots et l'extérieur (parvis, passerelle-deck, ilots de fraicheur…).

ZAC Léon Blum

La ZAC Blum, projet de réaménagement du quartier Val de Seine profite de la construction de la future gare de la ligne 15 du Grand Paris Express. Il s'implante autour de la place Léon Blum au sein d'une zone de rénovation située le long de la rue Aristide Briand et de l'avenue de Verdun.

Ce projet a pour objectif de répondre aux enjeux de la métropole, notamment sur les questions de logement et de transport, tout en offrant un cadre de vie agréable à ses habitants. Il est divisé en 10 îlots de bâtiments à requalifier, globalisant un programme de constructions d'une emprise d'environ 130 000 m² à dominante de logements avec des bureaux, des commerces et des équipements (école, petite enfance, deux espaces verts) ainsi que le réaménagement des espaces publics (place Léon Blum, mail piéton, nouvelle place…)

Plusieurs constructions d'envergure, avec des hauteurs élevées, et d'expression contemporaine sont attendues sur le secteur : immeuble par Libeskind, projet dit « La Serre » de MVDV, Programme Hoya de Wilmotte, sur l'ilot E projet « Om », lauréat de l'appel à projets « Inventons la Métropole » de 2016… Ces projets se veulent novateurs notamment en termes environnemental et de développement durable, intégrant une part de végétalisation. A l'échelle du quartier, l'opération revêt un caractère fonctionnel et multimodal, mais aussi animé et attractif, dans un des hubs les plus peuplés de la future ligne 15.





Constructions en cours rue Aristide Briand ; Plan de masse par Cobe ; projet « La Serre » par MVDV

À la suite de la concertation publique en 2016, le secteur pavillonnaire situé à l'est du boulevard Garibaldi a été exclu du projet.

Modernisation du Parc des Expositions et Projet « Mixcité », Porte de Versailles

La Ville de Paris a engagé en 2015, un vaste chantier de restructuration et de modernisation du Parc des Expositions de 34 ha environ. Celui-ci concerne à la fois la capitale et les communes d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves. Il se veut comme un trait d'union entre Paris et sa banlieue Sud.

Le projet global de restructuration a notamment pour ambitions générales :

- D'insérer le Parc des Expositions dans son environnement, et l'ouvrir aux riverains et visiteurs (création d'allées piétonnes, jardins, restaurants, boutiques…).
- D'accueillir les épreuves olympiques/paralympiques sur le site en 2024.
- De moderniser les pavillons, de simplifier les flux logistiques et d'améliorer l'impact du Parc sur l'environnement.

Au total 72 000 m² d'espaces plantés doivent être réalisés, formant notamment une "ceinture verte" de 1,7 km, avec des buttes paysagères visant à masquer la logistique, des jardins ouverts aux riverains, une toiture végétalisée…

Parmi les éléments emblématiques de ce projet, on note l'ouverture fin 2017 du plus grand centre des congrès d'Europe, le Paris Convention Centre et le projet de la future Tour Triangle, accompagnée d'un jardin public.



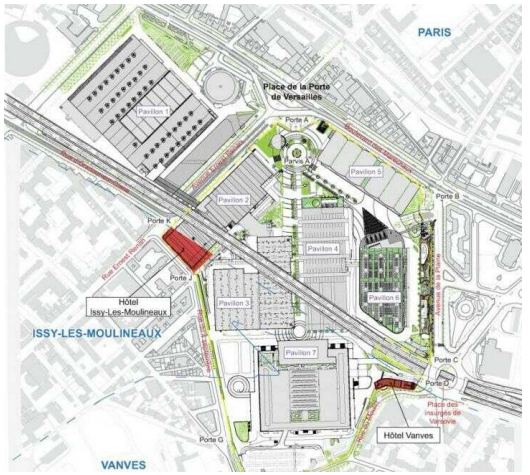


Le Paris Convention Center par l'agence Valode et Pistre (renovation-portedeversailles.com); Projet de la Tour Triangle d'Herzog et de Meuron (paris.fr)

Dans ce contexte, le Parc des Expositions va devenir l'un des principaux pôles hôteliers d'Ile-de-France, avec une capacité d'accueil dépassant les 1 300 chambres, favorable au dynamisme du secteur. Pour cela, plusieurs projets d'hôtels ont été et doivent être mis en service sur les communes de Paris, Vanves et Issy-les-Moulineaux.

Ainsi, sur cette dernière, un hôtel de 350 chambres environ est prévu au sein du Parc, à l'entrée de la Porte K, à la place d'une partie du pavillon 2. Outre l'hôtel à proprement parler, le projet prévoit des espaces de commerces et de loisirs (bar, restaurant, services…), en pied d'immeubles, ouverts sur la ville. Le renouvellement du bâti doit permettre de créer une cohérence urbaine globale homogène, à la fois avec le reste du Parc des Expositions et les espaces alentours, existants et à venir, future vitrine du dynamisme économique et touristique.

Deux phases du projet sont achevées (2015-2017, 2017-2020), la troisième est engagée depuis 2021 : aménagement du tunnel Renan, réalisation d'espaces extérieurs autour du parc, constructions d'hôtels, démolition puis reconstruction des Pavillons 2 et 3, démolition partielle de l'arrière du Pavillon 2-1 en vue de libérer l'emprise du futur hôtel d'Issy-Les-Moulineaux.





Plan masse du projet (issy.com) ; projet des pavillons 2&3 par Portzamparc (renovation-portedeversailles.com)

2.2.4. MARNES-LA-COQUETTE

2.2.4.1. Une commune inscrite en périphérie de continuités urbaines

La commune de Marnes-la-Coquette est limitrophe au Nord de la commune de Garches et de Vaucresson avec une limite matérialisée par le boulevard Raymond Poincaré (D907) et la présence à l'angle Nord-est de son périmètre de la gare de Garches Marnes-la-Coquette. A l'Est, la limite communale traverse le Domaine de Saint-Cloud partagé avec Ville-d'Avray. Une continué du tissu urbain s'établit avec cette commune. Au Sud, le reste de la limite traverse la forêt domaniale de Fausses-Reposes. L'Ouest de Marnes-la-Coquette est délimité par le boulevard de Jardy (D182) qui marque une coupure routière franche avec les communes de Le Chesnay-Rocquencourt, de Vaucresson et de Versailles mais qui s'adoucit dans son dernier tiers Nord où une transition s'établit avec le tissu urbain de Vaucresson.

Le paysage est fortement marqué par la présence des boisements et le relief. Les espaces boisés ferment les horizons visuels et dégagent une ambiance intime. Les grandes emprises dédiées au sport (stade de La Marche et haras de Jardy) s'inscrivent dans des espaces naturels aux paysages ouverts. Des vues se dégagent vers Vaucresson et Paris du fait du relief marqué, descendant d'Ouest en Est pour rejoindre progressivement la Seine.

A l'Ouest, la commune se trouve sur un plateau qui culmine à 175 m. Le relief diminue progressivement vers le Nord-est pour atteindre 110 m dans le vallon de Saint-Cloud. Le relief se fait alors particulièrement sentir au niveau du quartier des Terrasses et dans la forêt de Fausses-Reposes. Dans le bourg, seule la rue de Versailles présente un dénivelé important.

La commune compte de nombreux étangs (étangs de La Marche, étang de Villeneuve, pièce d'eau du domaine de La Marche) dont certains sont issus d'un réseau hydrologique complexe qui servait à alimenter les pièces d'eau du Domaine National de Saint-Cloud.

Grâce au réseau routier (A 13, A 86), la commune se trouve à environ 10 minutes de Paris et La Défense. Le réseau ferré (ligne Paris-Saint-Lazare - Saint-Nom-la-Bretèche) place la commune à 15 minutes de La Défense et 25 minutes de Paris. Malgré la proximité de la capitale, la commune a gardé un caractère de village dans un cadre très naturel, marqueur de son identité.



Etang de la Marche sur le plateau, rue Yves Cariou,

2.2.4.2. Un territoire principalement boisé mais marqué par l'infrastructure routière et ferroviaire

Un territoire divisé en deux par l'infrastructure ferroviaire et routière

Moins d'un tiers du territoire de Marnes-la-Coquette est urbanisé. L'implantation des voies de chemins de fer, puis de l'autoroute de Normandie A13 dans les années 30, a créé une coupure urbaine nette entre les îlots urbanisés au Nord et au Sud.

Positionné à mi-chemin entre Versailles et Saint-Cloud sur l'emprise des forêts du Domaine National de Saint-Cloud et de Fausses-Reposes, le territoire de Marnes a été, dès le 17ème siècle, aménagé en grands domaines et de nombreux édifices remarquables y ont été construits dont une partie est encore visible actuellement. La Route de l'Impératrice qui prend aujourd'hui la forme d'une route forestière, permet par ailleurs de relier le centre-bourg de Marnes-la-Coquette à Versailles.

Le bourg historique de Marnes, situé dans le prolongement du tissu urbain de Ville-d'Avray, est par ailleurs classé en Site Patrimonial Remarquable (SPR) en raison de ses anciennes grandes propriétés, de son caractère villageois et paysager préservé unique à proximité de Paris.

On retrouve au Nord différents anciens domaines qui ont fait l'objet d'une urbanisation via la construction de deux lotissements (Domaine de la Marche, quartier des Terrasses) séparés par les voies de chemin de fer et via l'implantation d'activités de recherche, d'un parc paysager et d'un ensemble sportif.

Les secteurs Nord et Sud de la commune sont reliés en leur centre par la D407 (rues de Marnes, Georges et Xavier Schlumberger et Yves Cariou) qui relie Ville-d'Avray et la limite Nord de Marnes-la-Coquette.

Cette composition donne à Marnes-la-Coquette une identité singulière, à l'extrémité de continuités urbaines au Sud et au Nord, créant une forme d'isolement vis-à-vis du reste du territoire.



Forêt Domaniale de Fausses-Reposes vers le Haras du Jardy, route de l'impératrice

Une commune marquée par l'absence de polarités et d'espaces publics marquants en dehors de ses équipements

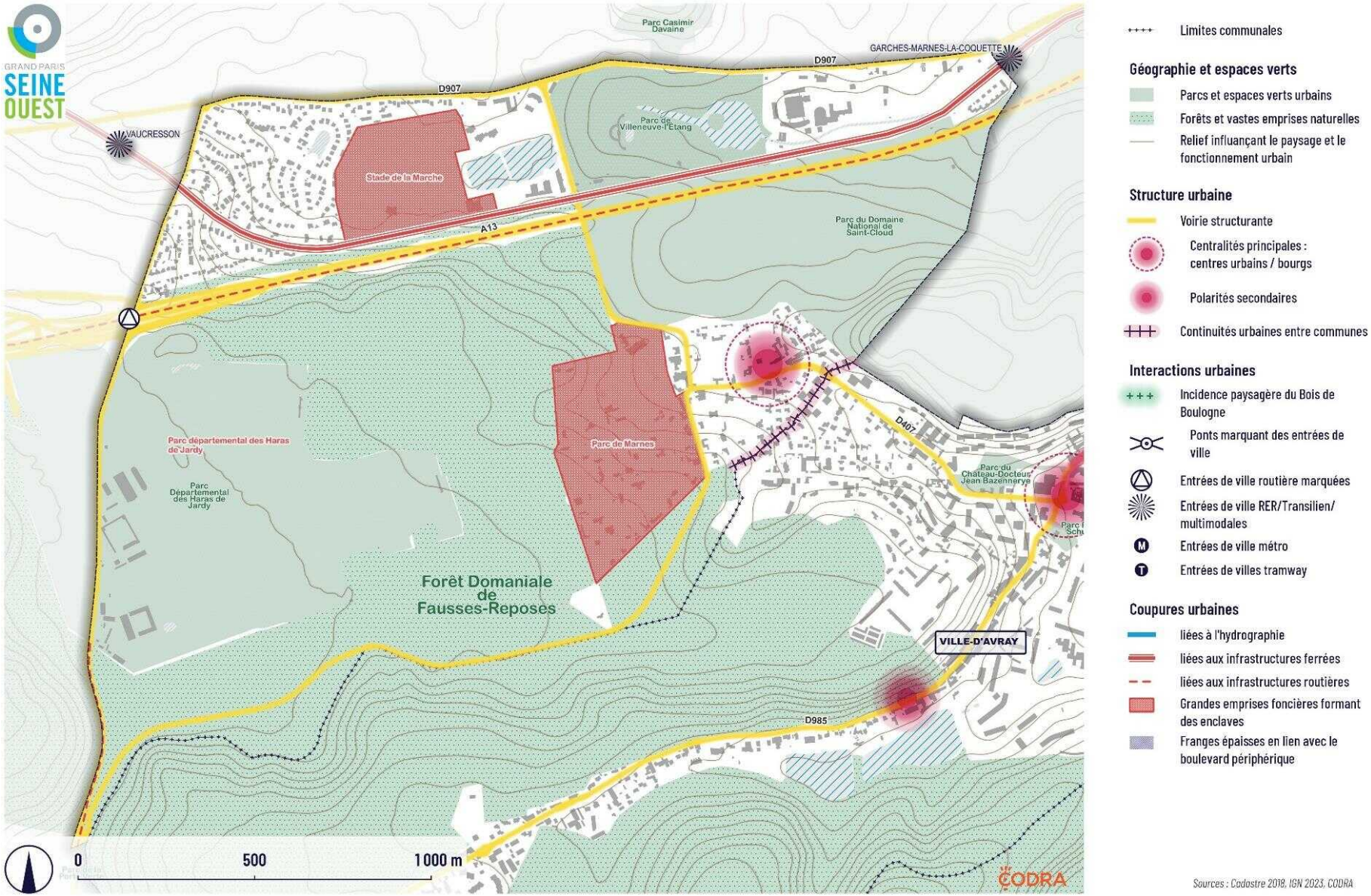
Du fait de son organisation autour des extrémités des communes de Vaucresson, Ville-d'Avray et Garches, Marnes-la-Coquette ne développe pas de polarité spécifique en dehors de son cœur de bourg où l'on retrouve la mairie, l'église et quelques rares commerces. La place de la Mairie est en effet morcelée par les voies et le stationnement automobiles. Le square Louis Pasteur, qui constitue l'unique espace vert du secteur, est positionné en retrait d'un espace de parking, dans l'alignement du parvis de l'église.

En dehors de la forêt de Fausses-Reposes et du domaine de Saint-Cloud, Marnes dispose de deux parcs publics : le Parc de Villeneuve l'Etang à proximité du complexe sportif de la Marche au Nord et le parc départemental de Jardy en lien avec le haras et le golf de Jardy.



Extension du bourg, rue Georges et Xavier Schlumberger

MARNES-LA-COQUETTE : situation et organisation urbaine



2.2.4.3. Quatre entités urbaines tournées vers les communes périphériques

On peut distinguer cinq grands secteurs sur la commune de Marnes-la-Coquette :

- Le centre bourg et son extension au Sud-Est.
- Les ensembles paysagers qui traversent la commune et qui occupent environ 2/3 de la superficie communale.
- Les domaines lotis implantés sur le coteau Nord-Ouest.
- Le parc d'activités pharmaceutiques au Nord-Est (site Bio-Rad).
- Le quartier de la gare à la pointe Nord-Est de la commune.

Secteur des ensembles paysagers

Ce secteur rassemble les espaces naturels et boisés, en grande partie protégés, qui occupent environ 2/3 de la superficie communale composé de la forêt de Fausses-Reposes et du Domaine National de Saint-Cloud. A ces espaces boisés, s'intègrent différents équipements à dominante paysagère : le haras et le golf de Jardy à l'Ouest en bordure de la D182, le stade de La Marche et le Parc de Villeneuve-l'Etang inscrits entre les faisceaux routiers de la D907 (boulevard de la République) et de l'A13.

Le Parc de Villeneuve-l'Etang

Ce domaine accueille le mémorial de l'Escadrille Lafayette dans un parc boisé, en continuité du Domaine National de Saint-Cloud. L'étang fait partie d'un réseau hydrographique plus large qui s'étend vers le stade de La Marche à l'Ouest et vers les pièces d'eau du Domaine National de Saint-Cloud à l'Est.

Secteur du centre bourg

Le bourg ancien a conservé son caractère de village au cœur de la forêt avec la forte présence végétale dans les jardins. A proximité immédiate de la place, se trouve l'église Sainte-Eugénie édifiée sous le Second Empire et inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques. On note une présence limitée des commerces et services essentiellement implantés dans les rez-de-chaussée de petits immeubles. Le restaurant installé sur la place de la Mairie permet néanmoins d'animer l'espace public notamment avec le déploiement d'une terrasse à la belle saison. De nombreux ornements végétaux habillent ce secteur (parterres de fleurs, alignements d'arbres taillés) et l'accès au square Pasteur ouvre une perspective paysagère vers le Domaine de Saint-Cloud.

Dans le prolongement de Ville-d'Avray, la voie D407 traverse le cœur historique (rue de Marnes et Georges et Xavier Schlumberger) avant de s'orienter au Nord pour traverser les espaces boisés (rue Yves Cariou), passer sous l'autoroute A13 et les voies de chemin de fer et relier ainsi le Nord de Marnes-la-Coquette.

La division foncière du Parc de Marnes à l'Ouest du centre-bourg, a généré une extension urbaine privative, entourée de la forêt domaniale de Fausses-Reposes. Loti en 1856, le Parc de Marnes est isolé du reste du quartier et dispose de son propre règlement. De grandes maisons sont implantées sur de très grandes parcelles dans un cadre boisé de qualité. L'architecture des constructions est hétérogène mais la présence de nombreux arbres favorise une bonne intégration du bâti.

L'ensemble est desservi par un réseau viaire interne et privé à accès routiers et piétons contrôlés. Cette disposition rend cet ensemble de 19 hectares très peu perceptible depuis le centre-bourg.



Le haras de Jardy

Ce centre équestre est aujourd'hui un équipement à rayonnement national, voire international (accueil de compétitions de haut niveau : concours complet, saut d'obstacle, dressage…). Le haras de Jardy est la propriété du Conseil départemental et classé en parc départemental. Le site de 75 hectares boisés, jouxte la forêt de Fausses-Reposes et accueille des sportifs et des promeneurs.

Les bâtiments, conçus dans un style s'inspirant directement des cours d'entraîneurs de chevaux de Chantilly et de certains élevages de Normandie, sont constitués d'un mélange de briques apparentes et de structures de bois ou de fer au dessin à colombages. En 1989, un terrain de golf de 9 trous, est venu compléter les installations équestres. Les prairies sont soulignées de lisses blanches et les allées cavalières sont bordées d'arbres.



Haras de Jardy

Le stade de La Marche

Le stade de La Marche occupe une superficie de 18 ha. En continuité du domaine de Villeneuve-l'Etang, le stade, composé de plusieurs terrains de football, de rugby et de tennis, constitue aujourd'hui un espace de respiration et de détente avec les abords des deux étangs accessibles aux promeneurs. Les étangs, classés espaces naturels sensibles (ENS) incitent à la promenade et le site abrite de nombreuses espèces d'oiseaux : hérons, bernaches, cygnes… Malgré la proximité de nombreuses infrastructures de transport (A 13, voie ferrée, rue Yves Cariou), le site est relativement calme. En effet, la voie ferrée est en décaissé et des murs antibruit bordent l'A13.

Secteur des domaines lotis

Issus du morcellement du domaine de l'ancien Château de La Marche au cours du XX^{e} siècle, le secteur du quartier des Terrasses et du Domaine de la Marche se caractérise par un tissu de lotissement cossu avec des pavillons de taille et d'époque variable. Le quartier des Terrasses présente un relief marqué et offre des vues vers Vaucresson et Paris (Tour Eiffel). Du fait de ce relief marqué, les constructions en hauteur prennent une importance dans le paysage.

Le Domaine de la Marche a été loti à partir de 1932 selon un plan d'ensemble qui reprend les voies et allées de l'ancien domaine du château. La pièce d'eau actuelle correspond à une partie de la pièce d'eau apparaissant sur les plans de 1744. Il est desservi par un réseau de voies privées.



Avenue des terrasses

Secteur du parc d'activités

Situé sur l'ancien site de l'Institut Pasteur, entre le boulevard Raymond Poincaré et la voie ferrée, ce secteur s'inscrit dans le prolongement du Parc de Villeneuve l'Etang.

Ce grand ensemble, largement arboré, constitue aujourd'hui un centre de recherches et l'actuel siège de la filiale française de l'entreprise Bio-Rad. Le site abrite également l'ancien musée des applications de la recherche qui retrace l'histoire de la lutte contre les maladies infectieuses à travers l'œuvre de chercheurs pasteuriens.

Les constructions présentes sur le site sont des bâtiments d'activité, à l'architecture diversifiée (mêlant l'ancien et le moderne) mais créant un ensemble relativement homogène. Le site étant en contrebas du boulevard et dans un espace boisé, il est peu perceptible dans le paysage urbain.

Quartier de la gare

Ce secteur, situé entre les voies de chemin de fer et les voies de l'autoroute A13 a fait l'objet d'un développement récent (2013) avec la construction de 44 logements par le bailleur social i3F. Ce projet prend la forme d'un ensemble clos de petits immeubles collectifs et de maisons en bande disposant de petits jardins privatifs. Un restaurant vient par ailleurs compléter l'offre de service à proximité de la gare.



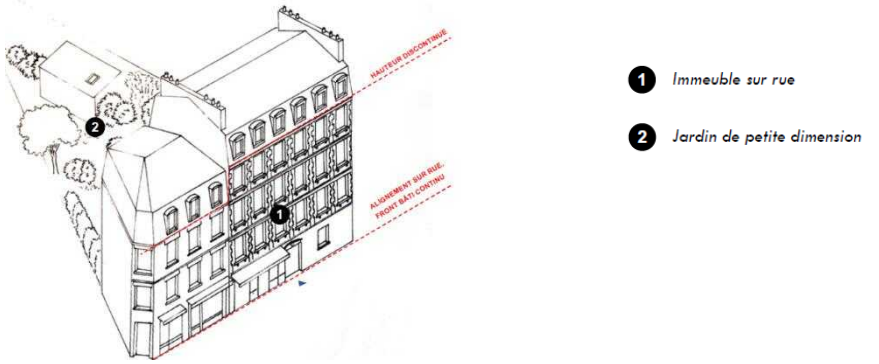
Résidence i3F, Cours des Messageries (©L'Atelier Meurice)

2.2.4.4. Les formes urbaines caractéristiques :

Du fait de sa faible superficie bâtie et de son développement historique, Marnes-la-Coquette se compose de quelques typologies de tissus urbains très marqués et isolés les uns des autres. Le centre-bourg, qui regroupe un patrimoine bâti et paysager important et de qualité, est protégé par un périmètre Site Patrimonial Remarquable (SPR) règlementé par un Plan de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine.

Le tissu de bourg ancien

Le tissu de bourg ancien est essentiellement localisé dans le secteur du centre-bourg, autour de la place de la Mairie. Il s'agit de bâtiments implantés à l'alignement, de hauteur R+1+C à R+2+C, ce qui crée une ambiance de bourg. Les espaces publics sont à dominante minérale malgré quelques pelouses et alignements d'arbres présents autour de la mairie.



Morphologie du bâti de centre bourg – Source : étude AEI 2022

Dans ce tissu urbain, s'insèrent différents équipements administratifs (Mairie, étude notariale), culturels (Maison des Hirondelles), scolaires (école Maurice Chevalier) et d'accueil spécialisé (La Gentilhommière et l'ESAT).

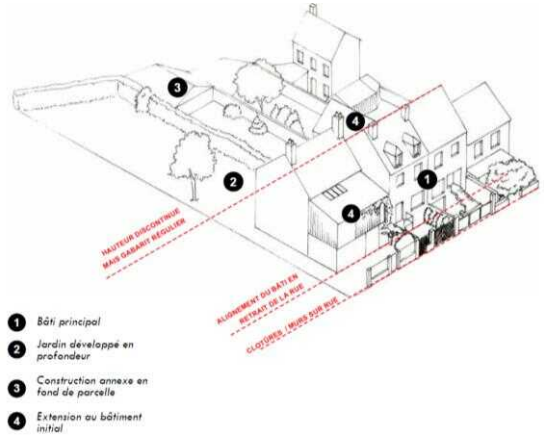
Le restaurant « La Tête Noire », présent à Marnes-la-Coquette depuis le 19e siècle constitue par ailleurs un point d'animation du centre bourg.



rue de la Porte Blanche ; rue Georges et Xavier Schlumberger

Le tissu pavillonnaire de lotissement hétérogène

Ce tissu se caractérise par un bâti de tailles petite et moyenne, implanté sur des parcelles également de taille moyenne. Il mêle des constructions d'époques et d'architecture différentes, tout en restant dans l'esprit d'un habitat individuel cohérent. Quelques belles maisons en meulière côtoient des constructions plus récentes et contemporaines (toitures terrasses, toitures à 4 pans, à 2 pans…). Ce tissu est notamment présent sur le quartier des terrasses et dans le secteur du centre bourg.



Morphologie du tissu pavillonnaire - source : étude AEI 2022

Les parcelles et les constructions sont de taille moyenne avec des implantations variables en milieu de parcelle ou en mitoyenneté. La végétation des jardins et les haies séparatives assurent une bonne présence du végétal dans ce tissu aux rues étroites.



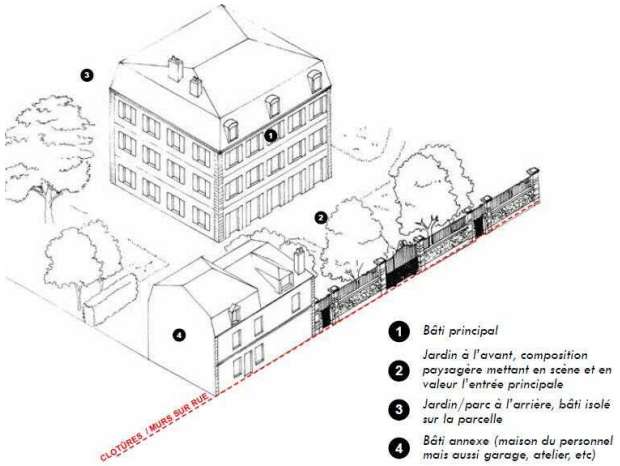


Allée de l'Impératrice, Avenue des Terrasses ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

Le tissu pavillonnaire remarquable et verdoyant des grandes propriétés

Composé d'un bâti de taille plus importante implanté sur de grandes parcelles, souvent arborées, ce tissu participe au cadre végétal du village. Cependant, la présence de murs de clôture le long de la rue participe à l'ambiance de bourg, avec des alignements marqués.

Il présente un patrimoine bâti particulièrement remarquable et cossu, mais peu visible par le grand public.



Morphologie tissu pavillonnaire remarquable – Source : étude AEI 2022



rue Maurice Chevalier

Le tissu pavillonnaire de lotissement homogène

Essentiellement présent sur le Domaine de la Marche, ce tissu se définit par des constructions de taille relativement homogène, implantées en léger retrait de la rue. Leur hauteur ne dépasse pas le R+2. L'architecture de ces maisons est peu diversifiée, même si quelques constructions se détachent de par leur architecture plus récente (toitures à 4 pans, toitures à 2 pans, toitures terrasses). On y trouve quelques constructions d'intérêt architectural (années 1930-1940), maisons d'architectes bien conservées et représentatives d'une époque.



Avenue du Fer à Cheval ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

Opération moderne d'habitat collectif

Quelques logements collectifs sont situés en limite de Ville-d'Avray et deux immeubles de logements sociaux sont intégrés dans le bourg. Les plus anciens datent des années 1970 et sont intégrés au cœur d'espaces boisés.



rue Yves Cariou ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

Habitat collectif contemporain

Plusieurs opérations ont été livrées au cours des dix dernières années présentant une plus grande densité et des fronts bâtis continus, ce qui les rend plus perceptibles depuis la rue.

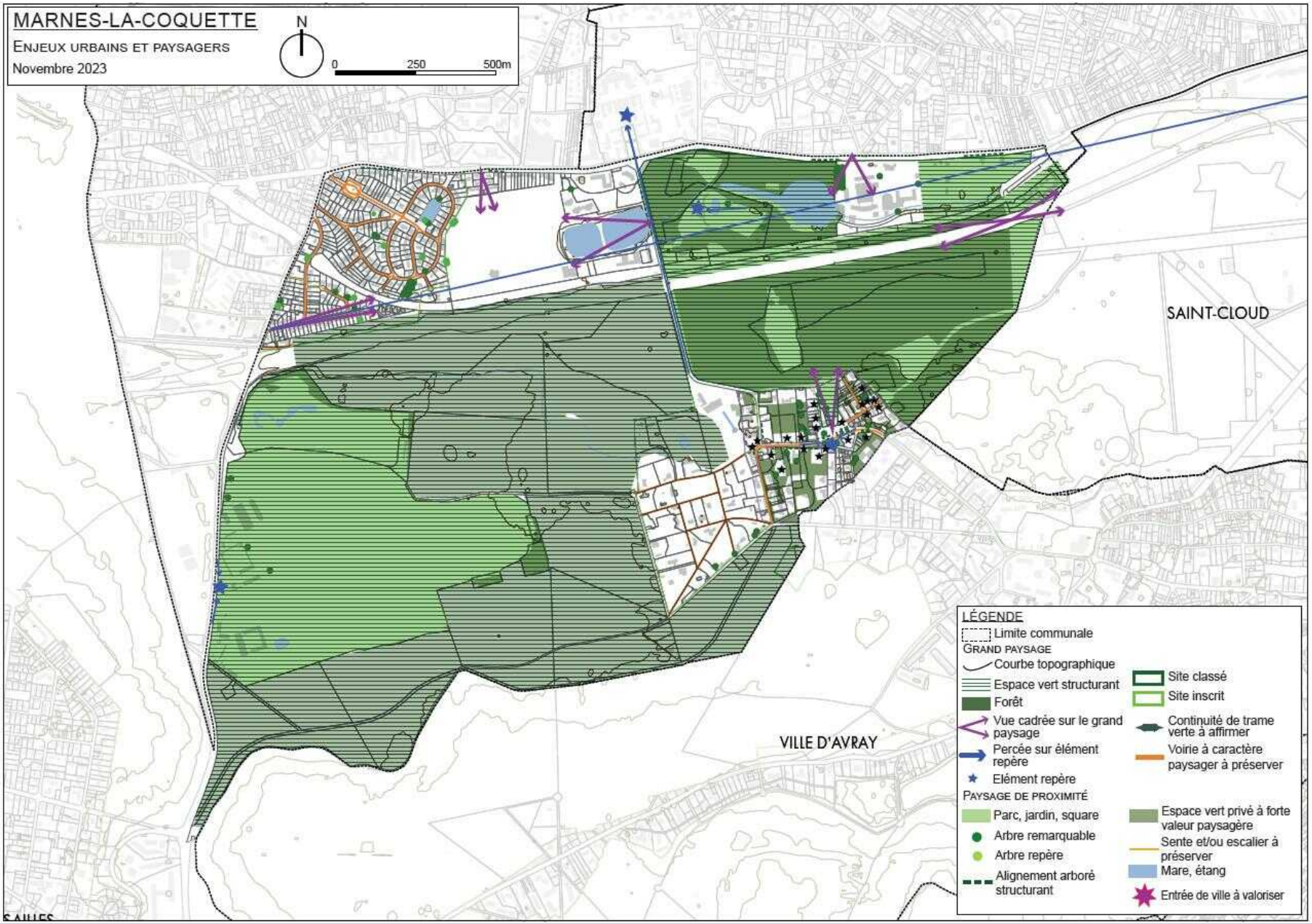


rue Yves Cariou ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

CODRA

MARNES-LA-COQUETTE : Analyse morphologique




MARNES-LA-COQUETTE
ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS
Novembre 2023
N
0
250
500m
SAINT-CLOUD
VILLE D'AVRAY
LÉGENDE
Limite communale
GRAND PAYSAGE
Courbe topographique
Espace vert structurant
Forêt
Vue cadrée sur le grand paysage
Percée sur élément repère
Elément repère
Site classé
Site inscrit
Continuité de trame verte à affirmer
Voirie à caractère paysager à préserver
PAYSAGE DE PROXIMITÉ
Parc, jardin, square
Arbre remarquable
Arbre repère
Alignement arboré structurant
Espace vert privé à forte valeur paysagère
Sente et/ou escalier à préserver
Mare, étang
Entrée de ville à valoriser

2.2.5. MEUDON

2.2.5.1. Une position singulière marquée par le relief et la forêt

Meudon appartient à l'un des lieux majeurs de la géographie d'Ile-de-France, où la Seine et la topographie du bassin parisien y apparaissent de façon nette, formant le coteau en amphithéâtre du Val de Seine qui domine Paris. En deuxième front, apparaissent les massifs boisés des forêts domaniales de Meudon et de Fausses-Reposes.

Le paysage de Meudon est ainsi composé de quatre entités paysagères majeures liées à son relief et qui impactent son urbanisation :

- Une plaine étroite où se développent les infrastructures de transport et les activités économiques venues remplacer les anciennes industries.
- Des coteaux abrupts qui surplombent la Seine occupés par une urbanisation peu dense d'habitat mixte, aéré. Leur capital végétal privé est marqué par un caractère très jardiné, des paysages bucoliques et variés.
- Un plateau intermédiaire où se développent le tissu urbain et le centre-ville.
- Le plateau supérieur d'Hurepoix, occupé par les massifs forestiers traversés par de grandes infrastructures avec le quartier de Meudon-la-Forêt et la zone d'activité économique. Ils créent une ligne d'horizon boisée franche qui limite visuellement le territoire.

Située au creux de la première boucle de la Seine à sa sortie de Paris, Meudon possède à son extrémité Nord une façade fluviale de 800 mètres de long s'inscrivant dans la continuité des tissus urbains d'Issy-les-Moulineaux et de Sèvres. Située face à l'île Seguin et l'île Saint-Germain, Meudon ne dispose en revanche pas de pont permettant un franchissement routier de la Seine. Seul le pont Siebert, initialement dédié aux activités industrielles de Renault PSA, a fait l'objet d'une reconstruction et d'une installation et permettra aux piétons et aux bus de rejoindre la partie amont l'île Seguin en 2025.



Depuis la rue de Champfleury

A l'Est, Meudon est limitrophe de la commune de Clamart et s'inscrit pour partie en continuité de son tissu pavillonnaire avec une interruption plus marquée au niveau du bois de Clamart.

Cette limite s'étend au Sud au niveau du quartier de Meudon-la-forêt, où la large avenue de Villacoublay et les voies du tram T6 reliant Chatillon-Montrouge à la gare de Viroflay-Rive Droite, marquent la séparation entre les deux communes. Meudon est également délimitée au Sud par sa zone d'activité qui vient prolonger la zone d'activités de Vélizy. L'échangeur permettant de rejoindre l'autoroute N118, traverse la forêt de Meudon jusqu'à Sèvres et génère une coupure urbaine marquée par un paysage d'infrastructure routière.

Au Sud et à l'Est, Meudon est limitrophe de Vélizy-Villacoublay, de Chaville et de Sèvres. Une grande partie de cette périphérie est constituée par la forêt de Meudon qui s'interrompt au Nord pour s'inscrire en continuité avec le tissu urbain de Sèvres constitué de logements pavillonnaires et de petits logements collectifs.

Une commune boisée organisée autour de deux entités

La caractéristique majeure de la commune de Meudon est sa constitution en deux entités urbaines séparées par la forêt et un dénivelé important : Meudon-Ville et Meudon-la-Forêt.

La forêt domaniale de Meudon occupe en effet 40% du territoire. Au Nord, Meudon-Ville qui s'étend de la plaine des bords de Seine au plateau intermédiaire, constitue la partie historique et la plus étendue de la commune. Meudon-la-Forêt, au Sud, est issue d'une large opération d'urbanisation lancée dans les années 60.

Une structure urbaine organisée autour de faisceaux ferroviaires et routiers

Le tissu urbanisé de la ville est marqué par de grandes coupures générées par différents axes ferroviaires :

- Trois faisceaux ferroviaires traversent la commune de Meudon et prennent la forme d'imposants viaducs, de voie sur remblais ou en dévers, créant différentes coupures dans le tissu urbain.
- Sur un axe Est-Ouest se développent les voies de la ligne N qui relie Paris-Montparnasse à la périphérie Ouest de la région Île de France. Les stations « Meudon » et « Bellevue » assurent la desserte sur la commune. L'axe Nord-Sud est marqué par les voies du RER C qui desservent la gare de « Meudon-Val Fleury ». Le long des bords de Seine, la ligne de tramway T2 a été mise en service à l'emplacement de l'ancienne ligne SNCF qui avait été créée à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1889.



Avenue Jean Jaurès

Meudon-Ville s'organise autour de petites centralités issues du rassemblement d'anciens villages et hameaux, et de grands axes datant des 17e et 18e siècles, qui viennent créer des perspectives remarquables, telle que l'avenue du Château soulignée par des alignements d'arbres taillés en rideaux sur plus d'un kilomètre.

L'avenue du Château se termine, côté centre-ville, par un carrefour où se croisent deux axes structurants : la route des Gardes (D181) reliant Issy-les-Moulineaux et le quartier des Bruyères à Sèvres et la D406 permettant de rejoindre le quartier de Meudon-la-Forêt et les villes de Clamart et Sèvres.

La N118 divise la forêt de Meudon en deux parties et permet de relier le Pont de Sèvres et les quais de Seine au Nord et le Sud de la commune.

Des espaces publics variés, entre héritage des tissus historiques et opérations de renouvellement urbain

Dans Meudon-Ville, les rues héritées des chemins agricoles et forestiers sont étroites, très pentues et tortueuses ; beaucoup sont en sens unique, avec des trottoirs souvent étroits. De nombreuses ruelles de 2 ou 3 mètres de large donnent un cachet particulier à la ville. Certaines voies en épingle et les nombreux escaliers coupant les parcelles traduisent les dénivelés importants de certains secteurs (Val Fleury et Bellevue).



Potager du Dauphin, rue Marthe Edouard

La commune possède un patrimoine végétal considérable mais inégalement réparti. La constitution végétale apparaît sous plusieurs registres : forêt, bois, jardins privés et publics et alignements urbains. Bien que les jardins privatifs soient nombreux, la ville a constaté au début des années 2000 un manque d'espaces verts publics à Meudon-Ville. Plusieurs parcs ont été alors aménagés et ouverts au public tel que le parc Gauer à Bellevue, le parc du Musée Rodin au Nord du Val Fleury, le Potager du Dauphin dans le Centre et le parc Montalets à Meudon-sur-Seine.

Les bords de Seine sont relativement isolés du tissu urbain en raison de la présence des deux fois deux voies de la D7. Ils font néanmoins l'objet d'un aménagement d'espaces publics piétons, au langage minéral et ponctuellement arboré, le long du chemin de halage, avec des accès aménagés aux péniches d'habitation.

Meudon-La-Forêt est particulièrement bien pourvue en espaces verts publics et privés, par ses mails paysagers, ses parcs ouverts au pied des immeubles, agrémentés de bassins, le parc du Tronchet et la proximité de la forêt et du « Tapis Vert ». Des petits squares jalonnent également le quartier.

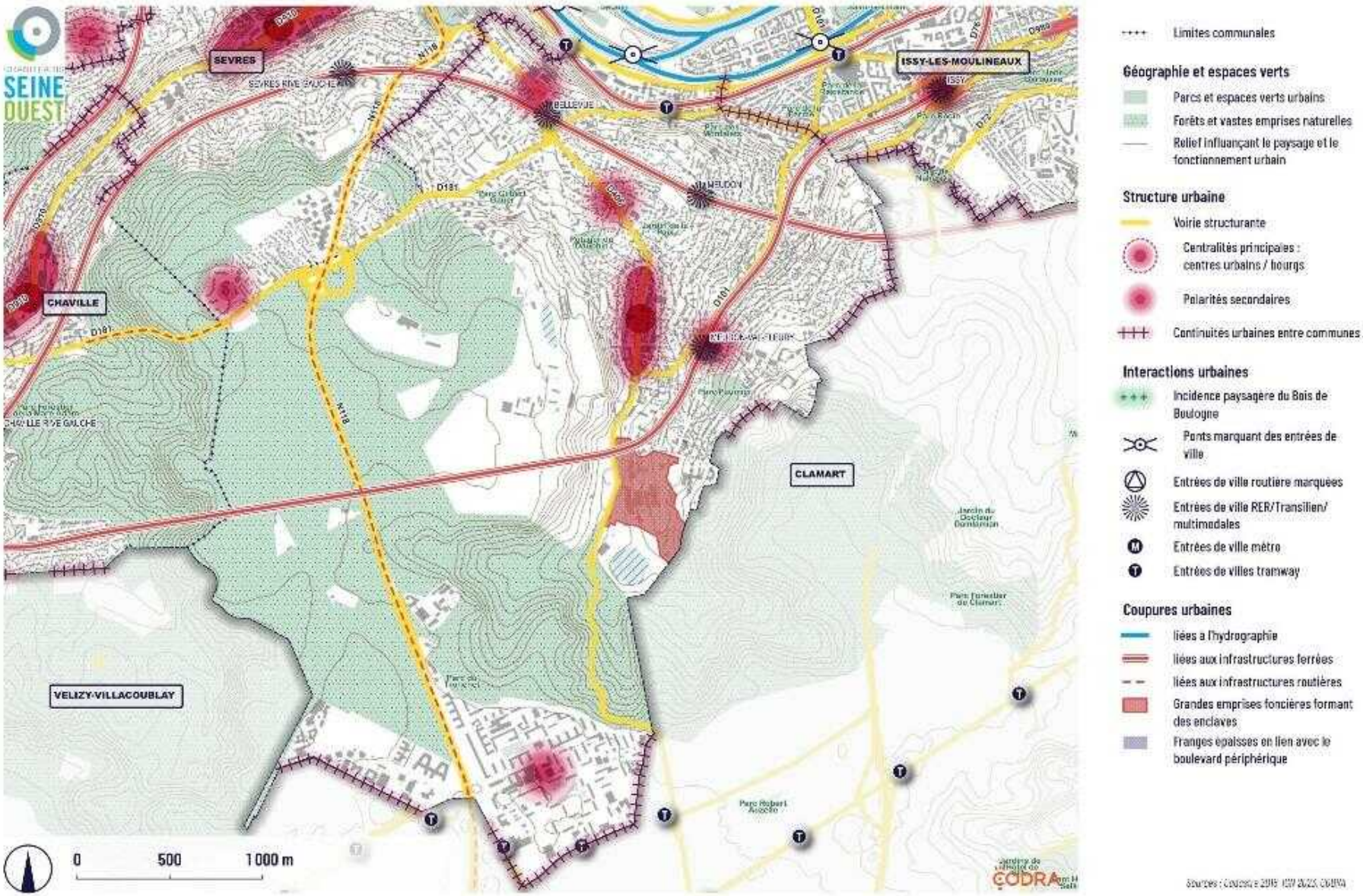
Des polarités multiples, héritées des 8 anciens villages et de l'extension urbaine qui composent la ville

- Plusieurs pôles commerciaux, issus des anciens cœurs de village et localisés à proximité des gares et des axes historiques, font de Meudon une commune à multipolarités commerciales et de services.
- La polarité de Bellevue organisée autour de la rue Marcel Allégot dynamisée par le marché et la gare de Bellevue à proximité. Les rez-de-chaussée de son tissu sont animés par différents commerces de proximité.
- Le Centre compte quatre pôles commerciaux reliés par l'un des axes majeurs traversant la commune (la D406) :
    - Le long de la rue de la République s'étend le pôle commerçant majeur du territoire, avec Monoprix et de nombreux commerces de proximité, des activités et surtout de nombreux équipements : église, médiathèque, musée.
    - La place Stalingrad est un petit pôle, bénéficiant cependant d'une petite surface commerciale, et dynamisée par l'implantation proche du centre d'Art et de Culture avec son cinéma et par l'ouverture au public du parc du Potager du Dauphin depuis juillet 2004.
    - La place Rabelais est un autre petit centre agrémenté d'un square et bénéficiant de la proximité du pôle administratif (mairie, Pôle Emploi…). Le marché de « Maison Rouge » est situé non loin du centre-ville.
    - De nombreux commerces gravitent autour de la gare Val Fleury, dont une moyenne surface, ainsi que plusieurs ateliers artisanaux.
- Le vieux cœur du Val regroupe quelques commerces de proximité. Le Musée Rodin est situé au cœur d'une zone pavillonnaire et à l'écart du centre du quartier du Val bénéficiant d'un belvédère remarquable.
- Meudon-la-Forêt bénéficie en son centre d'un cœur de quartier réhabilité intégrant médiathèque, marché, bureau de poste et le centre commercial du Joli Mai. Le quartier compte également d'autres pôles commerciaux (au Nord et à l'Est).



Centre-ville depuis la rue de Paris

MEUDON : situation et organisation urbaine



2.2.5.2. De multiples quartiers correspondant aux anciens hameaux

Le tissu urbain de la commune de Meudon résulte de la réunion de plusieurs hameaux qui, à la suite de leur développement, se sont rejoints et ont formé son entité urbaine actuelle. Aujourd'hui, les quartiers correspondent encore aux anciens hameaux et restent pour la plupart bien identifiables et structurés, conservant chacun leur vie urbaine et leur cœur historique et commerçant :

- Bellevue, au Nord-Ouest, sur le plateau intermédiaire.
- Meudon-sur-Seine ou Bas-Meudon, depuis la Seine jusqu'à la ligne SNCF-Montparnasse.
- Le Val Fleury, à l'Est du val d'Arthelon, sur le coteau.
- Meudon-Centre, au cœur de la ville, sur le coteau Ouest du vallon d'Arthelon.
- Meudon-la-Forêt qui s'étend sur le plateau supérieur, de l'autre côté de la forêt.

Quartier Bellevue

Situé à l'extrémité Nord-Ouest de la commune, en limite de Sèvres et de la forêt de Meudon, bordé par l'avenue du Château et le coteau, le quartier de Bellevue présente une unité géographique mais aussi une grande diversité de l'habitat. C'est un quartier où l'on trouve un patrimoine bâti important et des espaces publics particulièrement verdoyants.

Son centre ancien est situé le long de la rue Marcel Allégot, dynamisé par la gare et le marché couvert, et compte de grandes emprises d'équipements de recherche du C.N.R.S. Le tissu est relativement dense.

Divisé en deux par la présence des voies de chemin de fer de la ligne N, Bellevue se développe côté Seine avec un secteur pavillonnaire boisé, accessible via des voies privées et isolé des berges de Seine. Côté forêt, l'ancien axe du parc du Château de Bellevue est aujourd'hui souligné par un alignement d'arbres remarquable le long de l'avenue du 11 Novembre, bordé par un tissu pavillonnaire hérité de l'ancien lotissement du château qui s'étend également sur la commune de Sèvres.

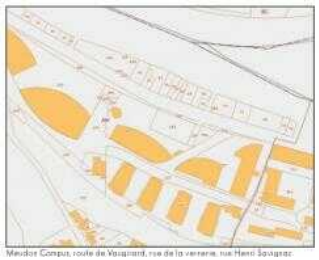
Le secteur de la route des Gardes, en lisière de forêt et jusqu'à l'avenue du Château, développe une identité plus bourgeoise avec de grandes demeures de tout type, isolées de la rue par de hauts murs ou clôture. Certaines de ces habitations présentent des qualités patrimoniales.

Quartier Meudon sur Seine

Le quartier de Meudon-sur-Seine s'étend sur les coteaux depuis la Seine jusqu'aux voies de la ligne SNCF. Il est constitué d'une première bande de territoire comprise entre les bords de Seine et les voies du tram T2. Anciennement occupé par un quartier ouvrier et de grandes parcelles industrielles, ce secteur a fait l'objet de nombreuses opérations de renouvellement récentes. La construction d'immeubles de bureaux accueillant les immeubles de grands groupes s'inscrit dans le prolongement de la dynamique similaire impulsée à Issy-les-Moulineaux, et des immeubles de logements hétérogènes ont été construits notamment en second front.







Tissus d'habitat collectif du secteur Meudon sur Seine, source : étude AEI 2022

La seconde bande se situe entre les voies SNCF et les voies du tramway et se caractérise par un coteau boisé laissant apparaître une situation contrastée. Implanté sur des terrains relativement escarpés un tissu de grandes parcelles boisées et clôturées se développe côté Seine, laissant place à un tissu mixte de pavillons et d'habitats collectifs, irrigué de voies étroites côté centre-ville. Beaucoup plus large, la route des Gardes et ses constructions plus denses des années 60 et 70 (jusqu'à R+8) marque un paysage très urbanisé.

A l'extrémité Est du quartier, en bordure des talus des voies du RER C, ont été livrées en 2020 plusieurs opérations de logements collectifs au front bâti dense qui se développe notamment le long de la rue du Docteur Arnaudet.

Quartier du Val Fleury



Val Fleury depuis le cœur ancien (rue des Vignes)

Inscrit sur le coteau Est de Meudon-Ville, le quartier du Val Fleury s'étend du domaine de la Villa des Brillants et du Musée Rodin au Nord, jusqu'à la forêt domaniale et le terrain de 15 hectares occupés par l'Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales (ONERA) au Sud.

Ce quartier possède un cœur ancien qui se développe le long de la rue du Val avec une forte identité de village, marqué par un front bâti ancien à l'alignement sur des rues étroites, dégageant une ambiance très minérale. Le reste de ce secteur est dominé par un habitat pavillonnaire plus modeste que sur les autres coteaux.



Tissu pavillonnaire du secteur Val Fleury,
source : étude AEI 2022

La gare du Val-Fleury, plus au Sud, constitue la polarité principale du quartier autour de laquelle se développe un tissu d'habitats collectifs relativement dense et continu.

Sur les hauteurs, de grandes parcelles bâties d'ensembles collectifs en discontinu ou d'équipements publics (complexe René Leduc, piscine, parc Paumier…) s'étendent jusqu'à la forêt et l'Orphelinat Saint-Philippe qui constitue un élément de paysage important de la ville.

Limitrophe du site de l'ONERA, le secteur d'Arthelon est issu d'un ancien lotissement organisé autour d'une trame viaire en étoile. Les parcelles y sont relativement étroites et occupées par un bâti pavillonnaire hétérogène et discontinu.

Le site de l'ONERA, situé en bordure de forêt, regroupe un important patrimoine industriel, avec la présence de boisements.

Quartier du Centre

Le quartier du Centre forme un triangle délimité par les voies ferrées SNCF et du RER C et l'avenue du Château. Il est irrigué par 2 axes qui en constituent le squelette avec :

- Sur un axe Nord-Ouest/Sud-Est : les avenues Jacqueminot, Le Corbeiller et la rue Julien Lanen.
- Sur un axe Nord-Sud : la rue de la République et les boulevards des Nations Unies et Verd de Saint Julien (la D 406).

Le long de l'axe Nord-Sud, sont concentrés un certain nombre d'équipements publics ainsi que plusieurs pôles commerciaux. Longés principalement de pavillons (la plupart en brique ou meulière) au Nord de la place Rabelais, l'urbanisation est ensuite plus dense, en ordre continu, composée de collectifs, de commerces et d'activités, datant du XIXe siècle jusqu'aux années 60 dans la section Sud voire 85-90 (ZAC Trivaux).



Tissus mixtes et pavillonnaires du secteur centre,
source : étude AEI 2022

En périphérie de ces axes, le tissu est plus aéré, accueillant à la fois des secteurs à dominante pavillonnaire, ou à dominante d'habitats collectifs construits en ordre discontinu sur de grandes parcelles. Des secteurs découpés en très petites parcelles pavillonnaires traduisent les anciennes divisions en lotissements. L'architecture est hétérogène, les hauteurs, gabarits et types de construction très variables, les bureaux mêlés aux habitations. De part et d'autre de l'avenue, la faible emprise au sol des bâtiments et un taux d'espaces verts important donnent une impression de verdoiement marquée.

Enfin, un secteur atypique peut être rattaché au quartier du Centre : il s'agit du secteur du parc de Chalais et de la Grande Perspective, en limite de la forêt domaniale. Ces très grandes parcelles appartiennent à des établissements publics (Etat, Région, Département ou des OPHLM communautaires). On y trouve des équipements publics importants datant des années 70 (lycée et collège Rabelais) et des ensembles collectifs récents. La grande perspective du château est aujourd'hui coupée de part et d'autre de l'avenue de Trivaux par des équipements principalement sportifs.

Quartier Meudon-la-Forêt

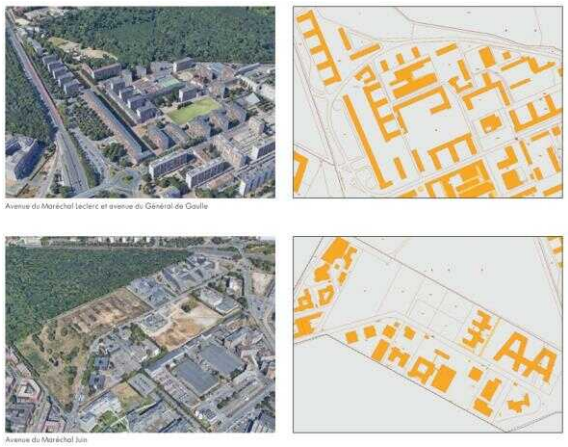
Localisé sur le plateau de Trivaux, en limite de la forêt, du Petit-Clamart et du centre commercial et d'activités de Vélizy, le quartier résidentiel de Meudon-la-Forêt a été conçu par l'architecte Fernand Pouillon au début des années 60 dans le but de loger les ouvriers de l'usine Renault à proximité et de nombreux rapatriés d'Algérie.

La mixité des logements (7 500 logements en copropriété privée ou sociaux), la plurifonctionnalité des lieux et des espaces (différents pôles commerciaux, de nombreux équipements, des bureaux et des activités, un parc urbain…), contribuent au dynamisme de cet ensemble urbain.



Meudon-la-Forêt, Avenue de Celle

Le bras Ouest du quartier, qui se développe entre la forêt de Meudon et la zone d'activité de Vélizy, accueille de grandes emprises d'activités dont certaines sont actuellement en renouvellement.



Tissus de grands ensembles et d'activité économique de Meudon la Forêt, source : étude AEI 2022

Aujourd'hui, les secteurs Sud et Est de Meudon-la-Forêt font l'objet de différentes opérations de renouvellement sur les sites d'anciennes parcelles d'activités économiques avec :

- En limite de Clamart, la construction d'immeubles de logements particulièrement denses, créant des fronts bâtis continus, en rupture avec le système d'implantation discontinu et paysager dessiné par Fernand Pouillon.
- Dans le prolongement de la zone d'activité de Vélizy, la construction d'immeubles de bureaux et d'activités.

2.2.5.3. Les formes urbaines caractéristiques

Le tissu urbain de Meudon est très varié et compte tous les types d'urbanisation caractérisant la première couronne parisienne. Longtemps dominé par un tissu pavillonnaire ponctué de petits collectifs, les différentes opérations récentes de logements collectifs et d'immobilier tertiaire, témoignent d'une dynamique de densification en cours.

Tissu ancien de centre-bourg et centre-urbain

Héritage du passé maraîcher et vigneron de Meudon, ce tissu se définit par un parcellaire en lanières, sur un réseau d'anciens chemins ruraux. Le bâti de type faubourg est ancien et continu, implanté à l'alignement avec des hauteurs allant de R+2 à R+4, des rez-de-chaussée actifs et des activités en fond de cour. La végétation y est très peu présente à l'exception de certaines voies historiques faisant l'objet d'alignements d'arbres sur l'espace public. Il se retrouve notamment au niveau des polarités commerciales et historiques des quartiers de Bellevue, du Centre et du Val Fleury.



rue du Val, rue Marcel Allégot

Tissu mixte de pavillons et petits collectifs

Ce tissu est caractéristique de secteurs ayant fait l'objet d'une urbanisation par vagues successives ou par mutations associées à des remembrements parcellaires. On trouve ainsi des petits collectifs récents, voire contemporains qui côtoient des pavillons plutôt anciens (construction antérieure aux années 50). Ce tissu mixte crée une ambiance de faubourg, bénéficiant de sa proximité avec les polarités urbaines animées. Le végétal y est présent de façon limitée grâce aux haies séparatives et aux plantations des jardins privatifs.





rue Georges Vogt, rue du Cerf

Tissu pavillonnaire en lotissement

Issu de la division de grandes propriétés, ce tissu se développe dans l'extension des centralités historiques sur des parcelles aux formes géométriques régulières et de taille variable. Irrigués de trames viaires orthogonales ou en étoile peu larges et souvent à sens unique, il en résulte une ambiance calme avec une présence du végétal visible mais limitée, liée à la présence de haies et de petits jardins privatifs en front de parcelle. Le bâti est hétérogène, de hauteur R+1+comble, implanté en front de parcelle et souvent en mitoyenneté ou très proche des limites parcellaires en raison de leur largeur limitée. Ces anciens lotissements ayant fait l'objet de renouvellements continus, les pavillons datent de périodes variables, des années 30 à aujourd'hui, avec des détails plus ou moins soignés, en pierre meulière, crépis, brique de parement. Situé sur le plateau intermédiaire du territoire meudonnais, ce tissu bénéficie ponctuellement de percées sur le paysage.





rue Hédoin, rue Georges Vogt

Tissu pavillonnaire verdoyant et boisé

Ce tissu se développe principalement sur les coteaux et à proximité des lisières de la forêt de Meudon. Il se caractérise par de larges parcelles bénéficiant de jardins arborés sur lesquelles sont implantés de grands pavillons, villas ou hôtels particuliers. Le bâti est implanté en recul, voire en milieu de parcelle, de date et de style très variés, allant de la maison bourgeoise en pierre meulière du début du 20e siècle aux villas modernes d'architecte comme dans le secteur des « Maisons Prouvé », en passant par des constructions contemporaines de type « post-moderne ». Il est desservi par de grands axes historiques ou par une trame viaire secondaire parfois privée avec accès contrôlé. Les parcelles étant clôturées de façon très opaque, ce tissu reste fermé et très peu perceptible depuis l'espace public.



rue Marthe Edouard, rue des Cotigniers ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

Immeubles collectifs discontinus sur parcelle arborée

Ce tissu s'insère dans le paysage grâce à de grandes parcelles paysagères constituées de parcs privés spacieux. Le bâti est disposé en retrait et orienté selon l'exposition au soleil et aux vents. De hauteur moyenne, il témoigne de l'architecture moderne des années 70 avec des ouvertures généreuses sur le paysage. On retrouve ce tissu réparti sur les grandes parcelles résiduelles de Meudon-Ville.



rue du Bel Air ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

Le grand ensemble de Meudon-la-Forêt

Issu du plan d'ensemble établi au début des années 60 par l'architecte Fernand Pouillon, ce tissu est maillé d'un réseau perpendiculaire de voies majeures publiques et de voies résidentielles privées. De larges espaces publics et espaces verts ont été inclus dans la composition générant un tissu lâche et aéré. Cette composition a pour effet d'atténuer l'effet de densité d'habitation, induite par la verticalité des tours et des barres s'élevant jusqu'à R+10. Les locaux commerciaux sous dalle génèrent des polarités commerçantes qui participent à l'animation du quartier. Les constructions rapides et planifiées génèrent un ensemble homogène et monumental notamment lié à l'utilisation en façade de la pierre calcaire de Fontvieille et le rythme des ouvertures affirmant la verticalité des constructions.

Tissu contemporain à dominante d'habitat collectif

Implanté sur d'anciennes emprises industrielles ou d'activités, ce tissu est composé d'opérations de logements collectifs hauts (jusqu'à R+7) contemporaines et en cours de construction. Les bâtiments sont à l'alignement et forment des îlots bâtis denses dégageant ponctuellement une cour en cœur d'îlot. Contrairement aux opérations des années 30 et 60, ce tissu laisse peu de place à la végétation que l'on retrouve ponctuellement sur les voies publiques avec des implantations d'arbres éparses. L'architecture est sobre avec un traitement en crépis ou en imitation de pierre calcaire et des façades épaissies de nombreux balcons et loggias.



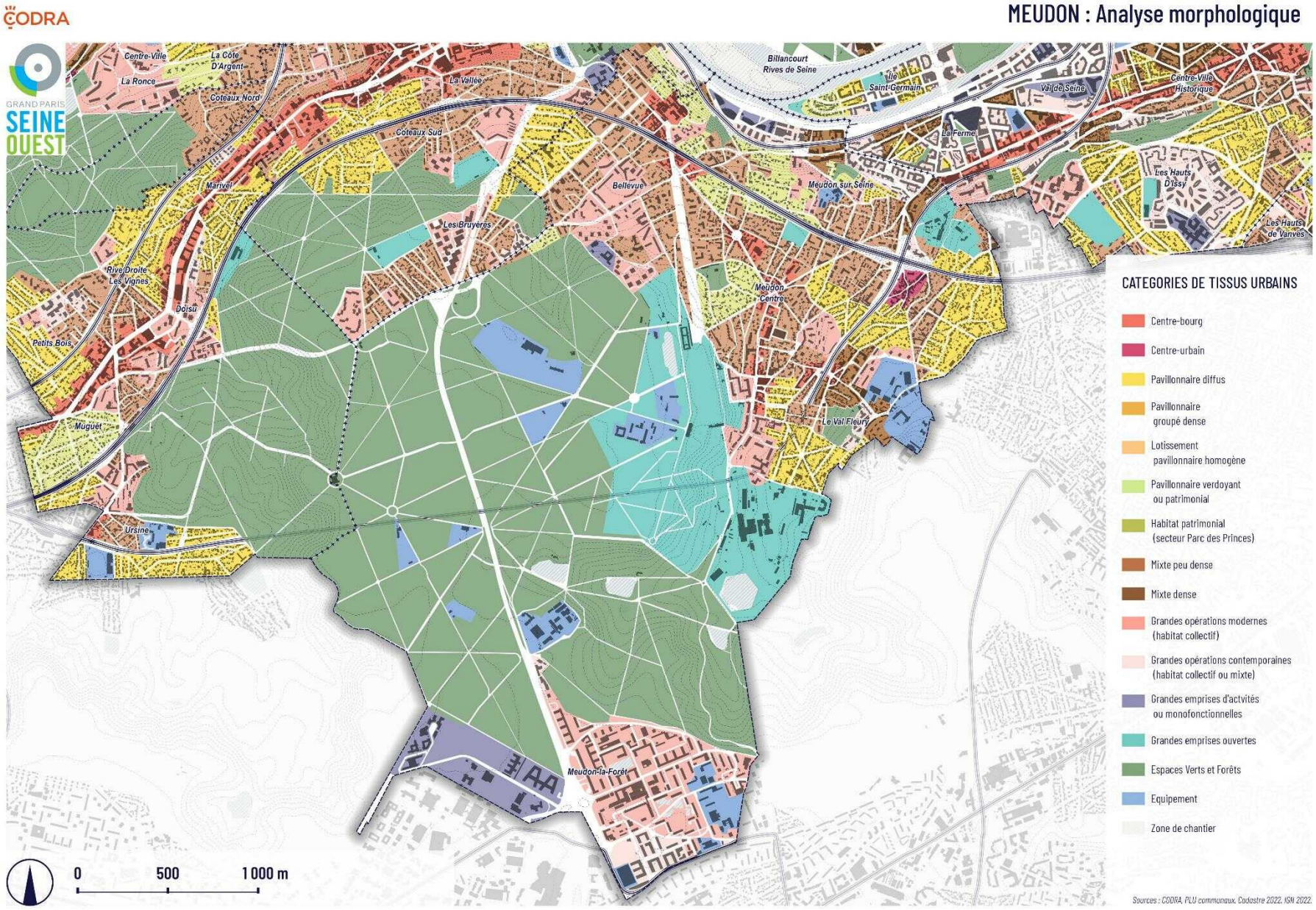
rue Paul Demange, Place Tony de Graaf ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

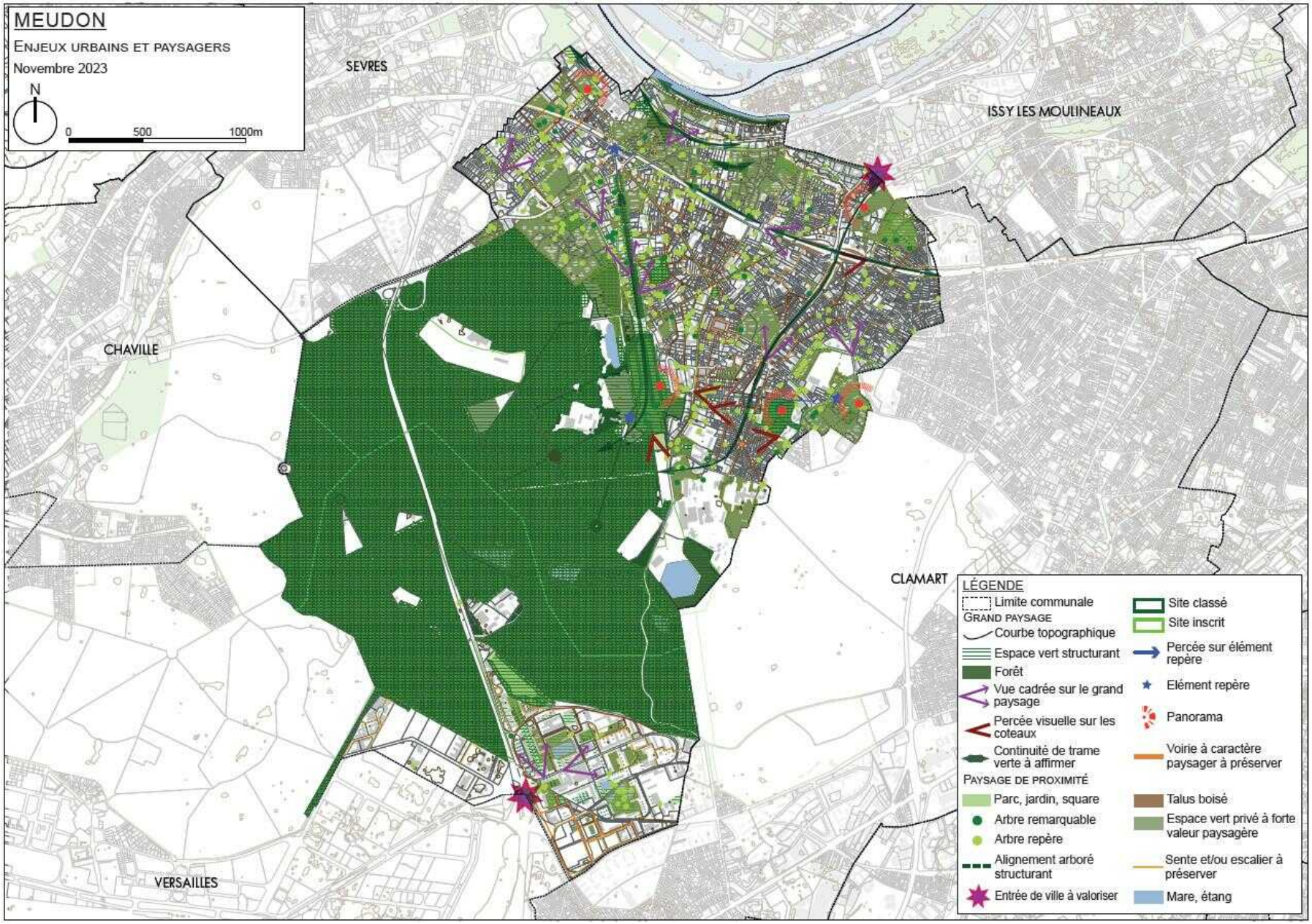
Grandes emprises monofonctionnelles d'immeubles de bureaux récents

Ce tissu se développe sur d'anciennes parcelles industrielles ou d'activités faisant l'objet d'opérations de renouvellement urbain. Il se retrouve essentiellement dans les secteurs de Meudon-sur-Seine (site Meudon campus) et de Meudon-la-Forêt, dans le prolongement de la zone commerciale et d'activité de Vélizy. Ce tissu est caractéristique de l'architecture contemporaine tertiaire et d'équipement, caractérisé par de grands îlots bâtis aux façades transparentes protégées par des brise-soleils en bois ou en métal. Ces ensembles sont desservis par de larges voies carrossables. La présence du végétal est notable bien que limitée à des haies de clôture ou des alignements d'arbres ponctuels.



rue de la Verrerie, Avenue du Maréchal Juin ; Source : atlas-sig.seineouest.fr


CODRA
MEUDON : Analyse morphologique
GRAND PARIS SEINE OUEST
Centre-Ville
La Côte D'Argent
La Ronce
Coteaux Nord
La Vallée
Billancourt Rives de Seine
Ile Saint-Germain
Val de Seine
Centre-Ville Historique
Coteaux Sud
La Ferme
Les Hauts D'Issy
Marivel
Bellevue
Meudon sur Seine
Les Bruyères
Les Hauts de Vanves
Rive Droite Les Vignes
Meudon Centre
Doisu
Petits Bois
Muguet
Le Val Fleuri
Ursine
Meudon-la-Forêt
CATEGORIES DE TISSUS URBAINS
Centre-bourg
Centre-urbain
Pavillonnaire diffus
Pavillonnaire groupé dense
Lotissement pavillonnaire homogène
Pavillonnaire verdoyant ou patrimonial
Habitat patrimonial (secteur Parc des Princes)
Mixte peu dense
Mixte dense
Grandes opérations modernes (habitat collectif)
Grandes opérations contemporaines (habitat collectif ou mixte)
Grandes emprises d'activités ou monofonctionnelles
Grandes emprises ouvertes
Espaces Verts et Forêts
Equipement
Zone de chantier
0
500
1 000 m
Sources : CODRA, PLU communaux, Cadastre 2022, IGN 2022.


MEUDON
ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS
Novembre 2023
N
0
500
1000m
SEVRES
ISSY LES MOULINEAUX
CHAVILLE
CLAMART
VERSAILLES
LÉGENDE
Limite communale
GRAND PAYSAGE
Courbe topographique
Espace vert structurant
Forêt
Vue cadrée sur le grand paysage
Percée visuelle sur les coteaux
Continuité de trame verte à affirmer
PAYSAGE DE PROXIMITÉ
Parc, jardin, square
Arbre remarquable
Arbre repère
Alignement arboré structurant
Entrée de ville à valoriser
Site classé
Site inscrit
Percée sur élément repère
Elément repère
Panorama
Voirie à caractère paysager à préserver
Talus boisé
Espace vert privé à forte valeur paysagère
Sente et/ou escalier à préserver
Mare, étang

2.2.5.4. Les mutations récentes ou en cours

Les évolutions en cours sur le plateau Meudon-La-Forêt

Ecoquartier de la Pointe de Trivaux

Au Sud de Meudon-la-Forêt, bordé par la ligne 6 du tramway et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, une partie du quartier de Fernand Pouillon est en cours de mutation pour laisser place à un écoquartier mixte : environ 500 logements, immeubles de bureaux, équipements (patinoire, crèche, pôle sportif…), commerces. L'un des objectifs du projet consiste à clarifier le secteur et plusieurs principes sont mis en œuvre :

- Prolonger la trame orthogonale du quartier conçu par Fernand Pouillon.
- Privilégier les modes de circulation actifs des espaces publics apaisés.
- Adopter une trame paysagère cohérente avec des espaces verts et l'eau comme composantes majeures.
- Utiliser des matériaux nobles, qualitatifs, homogènes et confortables pour les usagers.
- Faire des espaces publics des lieux de proximité et de facilité d'accès aux équipements et commerces. Le projet se constitue de 5 grandes entités : la place, le square sportif, les mails urbains, les transversales piétonnes et les cœurs d'îlots.



Projection à terme de l'écoquartier (Baseland.fr)





Opérations en cours rue Paul Demange ; Nouvelle patinoire et travaux depuis la rue du Petit Clamart

En partie livré, ce projet entre dans sa dernière phase de réalisation.

A proximité, un autre projet s'engage à Clamart : la réhabilitation du quartier « Le Nôtre ».

La restructuration du secteur intègre :

- La déconstruction de la plupart des immeubles existants.
- La reconstruction d'immeubles moins hauts, mieux insérés dans un environnement paysager de qualité, avec une mixité sociale, et des stationnements en sous-sols. Ils comporteront des jardins en rez-de-chaussée et des terrasses.
- Des équipements d'intérêt général et des commerces de proximité principalement sur la place Georges Pompidou, visibles le long de la rue de la Porte de Trivaux, pour redynamiser le secteur.
- Un espace public et une promenade plantée, ainsi qu'une grande place centrale et des placettes marquant les entrées de quartier…

ZAE Meudon-la-Forêt

De l'autre côté de la N118, en continuité de la ZAE de Vélizy-Villacoublay et du Centre Commercial de Vélizy, la ZAE de Meudon-la-Forêt accueille un nombre important d'entreprises dans des domaines variés (information et communication, construction…) et des équipements d'enseignement (AFPA par exemple). Depuis mars 2021, elle accueille le campus principal de l'École Ducasse d'une superficie de 5 000 m². L'objectif d'Alain Ducasse, chef étoilé, est d'en faire une référence mondiale de la formation en arts culinaires et en pâtisserie.

Aujourd'hui, du foncier viabilisé, encore en friche, reste disponible. Aussi le secteur devrait à l'avenir accueillir de nouveaux projets, dont un data center en cours de construction.



L'école Ducasse récemment installée, et des parcelles disponible avenue du Maréchal Juin

Les évolutions en cours au Nord de la commune

L'opération d'aménagement de Meudon-sur-Seine à Meudon

Face à l'île Seguin, le secteur de Meudon-sur-Seine, compris entre la ligne du T2 et la Seine aux abords de la D7/Route de Vaugirard, a connu un renouvellement récent. Historiquement occupé par des industries et entrepôt, il accueille aujourd'hui une diversité de fonctions : immeubles tertiaires d'envergure, vastes opérations de logements, équipements... Ces ensembles contemporains d'environ 5 niveaux, sont accompagnés de vastes espaces verts et plantés. Les espaces publics ont également été restructurés : maillage viaire régulier accompagné d'espaces dédiés aux modes actifs, en particulier le chemin de halage en bord de Seine et son espace d'agrément.



Photo aérienne 2000-2005/photo aérienne récente (remonterletemps.ign.fr)



Évolutions et opérations récentes rue Hélène Loiret et rue de la Verrerie

Réaménagement du Campus du CNRS

En centre-ville, le Campus du CNRS de Meudon Bellevue doit connaitre prochainement une restructuration. Il s'agit de redéployer les installations de recherche et administratives, mais aussi de créer un ensemble immobilier de 200 logements. Avec les démolitions et reconstructions prévues, le site devrait au global se densifier, tout en préservant le patrimoine bâti existant.



Vue du site après restructuration (engelmann-architectes.com)

2.2.6. SEVRES

2.2.6.1. Une position de transition entre l'agglomération dense et les forêts domaniales

Située à 3,5 kilomètres au Sud-Ouest de Paris, et limitrophe de Boulogne-Billancourt, Sèvres s'étend sur près de 400 hectares au-delà de la Seine. Son cœur de ville s'est implanté dans la vallée du ru de Marivel, l'un des affluents de la Seine aujourd'hui enterré et qui suit la Voie Royale reliant Paris à Versailles et son développement s'est fait à flancs de coteaux.

Elle est principalement desservie par la D910 qui traverse la commune d'Est en Ouest, reliant Boulogne-Billancourt et Chaville, la N118 en direction Nord-Sud de Boulogne-Billancourt à Meudon et la D7 qui longe les berges de Seine. Elle est également accessible par plusieurs lignes N, L et U de Transilien (gares Sèvres Ville-d'Avray et Sèvres-Rive Gauche) et deux stations du Tramway T2 (Brimborion et Musée de Sèvres).

Par ailleurs, Sèvres est entourée par les forêts domaniales de Meudon au Sud et de Fausses-Reposes à l'Ouest, ainsi que par le Parc de Saint-Cloud au Nord la dotant d'un fort attrait paysager. A l'Est, elle est délimitée par la Seine.

Elle fait ainsi la transition entre l'agglomération dense et les forêts domaniales.

2.2.6.2. Une ville structurée par la Voie Royale et cadrée par le relief

Un relief associé à des infrastructures importantes qui marquent des ruptures sur le territoire communal

La commune de Sèvres est marquée par sa topographie qui constitue une richesse, notamment paysagère (coteaux verdoyants, vues dégagées…), mais également une contrainte : le fonctionnement urbain, en particulier les relations inter-quartiers.

Le tissu dense et historique de la ville s'est constitué autour de la Grande Rue, qui correspond à la vallée. La rupture de pente marque, quant à elle, l'amorce des paysages de coteaux et du plateau au Sud. Les déplacements y sont parfois rendus difficiles par le relief particulièrement accidenté. En effet, ce dernier a donné lieu à la constitution d'une trame viaire composée de rues très étroites et de nombreuses impasses, en particulier sur les coteaux. Le réseau de sentes piétonnes et leur valorisation constituent une réponse à la problématique des liaisons infracommunales et au déficit d'accessibilité de certains quartiers pour les modes actifs.



Entre agglomération et forêt, un relief marqué (rue de la Garenne)

Par ailleurs, il faut noter la vaste superficie qu'occupent les forêts de Meudon et de Fausses-Reposes : environ 90 hectares, soit près d'un quart de la surface communale. Ces espaces naturels protégés constituent des espaces de respiration essentiels pour la ville et lui confère une image forestière. Mais s'immisçant dans le tissu urbain, ils forment également des ruptures et discontinuités, en particulier au Sud en séparant le plateau des Bruyères du reste de la ville.

Le développement urbain de Sèvres est fondé sur la notion de ville de passage entre Paris et Versailles. Aussi, aux barrières naturelles, s'ajoutent des infrastructures de transport importantes qui disposent de vastes emprises et créent des coupures dans le tissu urbain tout en isolant certains quartiers. Elles correspondent aux voies de circulation structurantes pour le territoire et jouent un rôle essentiel dans les déplacements intercommunaux entre le Pont de Sèvres et le reste de l'agglomération :

- La route départementale 910 (Grande Rue et avenue de l'Europe), qui s'est développée au fil des siècles, est aujourd'hui très circulée. Les liaisons entre ses deux rives, droite et gauche, sont contraintes par les flux qu'elle draine et la vitesse des véhicules qui l'empruntent.
- La Nationale 118 génère une coupure forte dans le tissu urbain. Elle crée un certain isolement des quartiers est.

- La D7, rue Troyon, le long de la Seine, est très empruntée et crée une séparation avec les coteaux. Cette configuration routière empêche une valorisation des potentielles relations entre la ville et le fleuve afin d'accroitre sa qualité paysagère.

Les voies ferrées de la ligne N constituent une autre ligne de séparation, créant ainsi une distinction entre la Vallée, les coteaux et le Plateau des Bruyères. Elle rend les liaisons difficiles entre le centre-ville et les coteaux Sud puisqu'il n'existe que trois points de franchissement sur ou sous la voie. Ces derniers sont très étroits et contribuent à l'isolement du quartier Renan-Châtaigneraie. Sur le coteau Nord, les voies ferrées des lignes L et U constituent une barrière moins marquante dans le fonctionnement urbain de la ville.

Une centralité linéaire forte complétée par des polarités de quartier

Le centre-ville linéaire de Sèvres constitue une polarité forte et majeure, regroupant une mixité de fonctions et des équipements d'envergure. Elle s'étire jusqu'au quartier de la Cristallerie-Manufacture.



Une polarité principale le long de la Grande Rue

En relais, des centralités secondaires jouent leur rôle à l'échelle des quartiers, assurant une animation urbaine locale. Elles s'organisent autour de lieux publics attractifs et peuvent prendre la forme de pôles commerciaux ou de services, de pôles d'échanges (gares), ou s'organiser autour du rayonnement d'un ou de plusieurs équipements. On distingue en particulier les deux polarités suivantes :

- La gare de Sèvres/Ville-d'Avray bénéficie du passage quotidien de nombreux usagers du réseau Transilien. Ce secteur propose plusieurs petits commerces. De plus, il accueille quelques Très Petites Entreprises (TPE) et services.
- Au Sud, le plateau des Bruyères, isolé du reste de la ville par le relief et la forêt de Meudon, dispose de ses propres équipements et services répartis dans le tissu pavillonnaire. Le quartier possède également sa propre offre commerciale toutefois limitée, notamment le long de la D181 et au sein de l'ensemble d'immeubles collectifs de la résidence des Hauts-de-Sèvres située à l'Ouest.

La commune bénéficie aussi d'un réseau dense d'équipements répartis essentiellement dans la vallée, sur le plateau et autour du Parc de Brimborion.

En dehors d'ensembles naturels ou paysagers, des espaces publics essentiellement liés aux mobilités

Les principaux espaces publics de la commune sont les espaces verts, les parcs et les squares. Ceux marquants sont concentrés à l'Est et accompagnés d'équipements : l'île de Monsieur avec le parc nautique départemental, et le Parc de Brimborion. A l'Ouest, les bois et forêts offrent également des espaces récréatifs et de promenades, de rayonnement extra-communal.



Accès Nord au parc Brimborion

Au cœur du centre-ville, le long de la Grande Rue en particulier, quelques squares (Carrier Belleuse, Madame de Pompadour, Jean Caillonneau…) et parvis sont structurants. Ils créent des respirations qui contrastent avec la densité du bâti le long de la rue.

Sur les coteaux et le plateau, ces espaces verts publics sont plus rares.

Néanmoins, face à son statut de ville de passage, et au regard de ses contraintes géographiques fortes, Sèvres est aujourd'hui confrontée à une problématique de gestion des espaces publics. En effet, l'importance des flux sur les axes structurants et le maillage étroit ailleurs laissent peu de place aux modes actifs.

La Voie Royale (D910) reste globalement un axe au caractère très routier, supportant un trafic automobile important, qui rend difficile les déplacements piétons. D'autres petits espaces publics sont dispersés dans le tissu dense du centre-ville, notamment le long de la Grande Rue. Néanmoins, ils sont généralement peu qualitatifs ou manquent de lisibilité depuis la rue. C'est le cas notamment de la place Gabriel Péri qui reste peu praticable pour les piétons et revêt un profil de carrefour routier.

Dans les quartiers de coteaux, le relief et l'étroitesse des voies ne permettent pas l'aménagement d'espaces publics suffisants pour tous les usages. Bien que compensés en partie par un réseau de sentes et d'escaliers à valoriser, les cheminements piétons sont difficiles sur les voiries principales. Le réseau de cheminements dédiés aux piétons/vélos permet de mettre en relation les espaces publics et les équipements (escalier de la Fontaine d'Amour, escalier du Parc, sente de la Grande Haie, escalier de la Croix Bosset…) et offrent des vues remarquables sur le paysage, qui participent à l'identité de Sèvres. En revanche, il n'existe pas ou peu de places, placettes ou squares.

D'autre part, certains équipements, comme le lycée Jean-Pierre Vernant ainsi que la gare Sèvres/Ville-d'Avray, ne sont pas accompagnés d'espaces publics adaptés au volume de population qui les fréquente et aux flux qui en résultent.

Les espaces publics de respiration sont donc rares. En revanche, les propriétés privées offrent une forte présence du végétal visible depuis l'espace public, contribuant à une ambiance propice à la promenade.

Des entrées de ville plutôt routières et peu qualitatives

La présence d'infrastructures lourdes à Sèvres influence également l'image des entrées de ville de fait plutôt routières et peu qualitatives.

La Voie Royale/Grande Rue est une voie structurante de Sèvres à l'échelle communale et intercommunale. A la fois lieu de passage et lieu de vie, elle accueille une forte densité en équipements et en commerces.

A l'extrémité Est de la voie, l'entrée de ville est occupée par l'échangeur du Pont de Sèvres qui draine un flux important de véhicules. Elle est ainsi difficilement praticable pour les piétons et les vélos. Ce nœud de convergence des flux routiers de la N118, D910 et D7 vient créer une limite physique entre la ville et la Seine, ainsi qu'entre le parc de Saint-Cloud et Brimborion. Ce système urbain déqualifie l'arrivée sur Sèvres et dévalorise les bâtiments de la Manufacture ainsi que certains immeubles anciens classés ou remarquables.

Néanmoins, le projet de réhabilitation de la « Cité des Métiers d'Art et du Design » (JAD) inclut la transformation de cette entrée de Sèvres. Elle est associée à la création de la « promenade des jardins », un cheminement paysager favorisant les modes actifs longera le Domaine de Saint-Cloud et la Cité de la céramique. Une perspective sera ouverte vers le parc de Saint-Cloud. L'accès au Pont de Sèvres sera facilité et plus sécurisé.

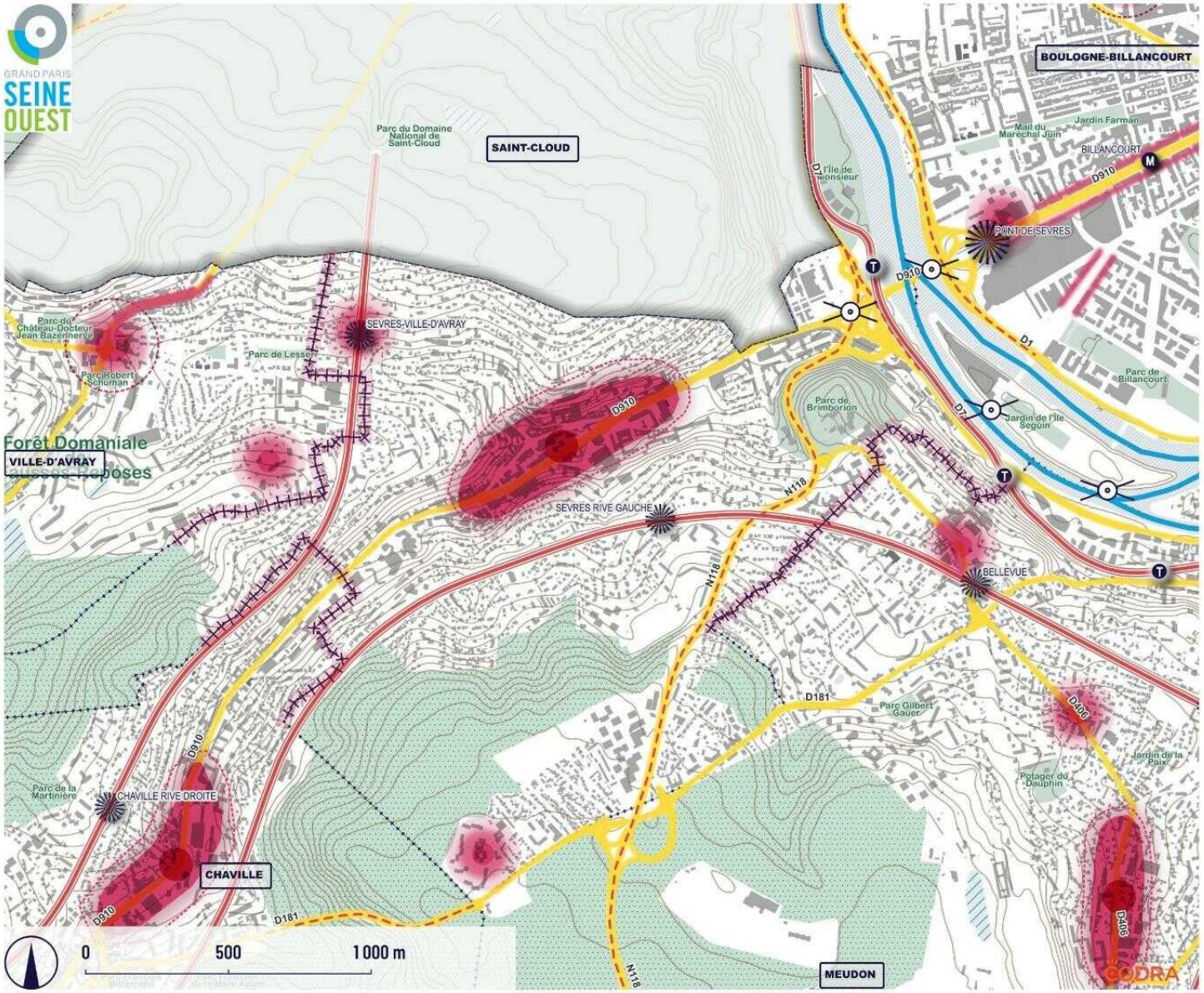
A l'Ouest, l'entrée de ville entre Chaville et Sèvres est constituée par le quartier Danton-Gabriel Péri. Celui-ci assure une continuité urbaine entre les deux communes tant au niveau du tissu urbain que de l'espace public. L'entrée de ville est ainsi peu marquée et se fait de manière fluide, en transition.

Au Sud, le quartier des Bruyères rencontre des difficultés à jouer son rôle d'entrée de ville du fait de l'importante fracture urbaine que représente le passage de la N118.



Une entrée de ville routière par l'échangeur du Pont de Sèvres

SÈVRES : situation et organisation urbaine



Limites communales

Géographie et espaces verts

- Parcs et espaces verts urbains
- Forêts et vastes emprises naturelles
- Relief influançant le paysage et le fonctionnement urbain

Structure urbaine

- Voirie structurante
- Centralités principales : centres urbains / bourgs
- Polarités secondaires
- Continuités urbaines entre communes

Interactions urbaines

- Incidence paysagère du Bois de Boulogne
- Ponts marquant des entrées de ville
- Entrées de ville routière marquées
- Entrées de ville RER/Transilien/ multimodales
- Entrées de ville métro
- Entrées de villes tramway

Coupures urbaines

- liées à l'hydrographie
- liées aux infrastructures ferrées
- liées aux infrastructures routières
- Grandes emprises foncières formant des enclaves
- Franges épaisses en lien avec le boulevard périphérique

Sources : Cadastre 2018, IGN 2023, CODRA

2.2.6.3. 8 quartiers répartis entre vallée, coteaux et plateau

Le relief, les infrastructures et le développement historique de la ville génèrent une division du territoire communal en huit quartiers, répartis sur trois grands secteurs : la vallée, les coteaux et le plateau.

La ville de Sèvres s'est d'abord développée dans la vallée depuis la Seine autour du ru de Marivel, correspond aujourd'hui à la Voie Royale. Le bourg historique s'est implanté entre les buttes de Brimborion et de Saint-Cloud. Puis une autre centralité est apparue autour de l'église Saint-Romain.

S'y est ajoutée l'implantation de la Manufacture en 1756 dans les bâtiments de l'actuel Centre International d'Etudes Pédagogiques. Devenue une ville d'excellence dans le domaine de la porcelaine, au début du XIXème siècle, une nouvelle manufacture, plus fonctionnelle, est construite au débouché du pont de pierre entre Boulogne-Billancourt et Sèvres, en contrebas du domaine de Saint-Cloud.

Ces espaces donnent lieu aujourd'hui au centre-ville au cœur de la vallée et au quartier de la Cristallerie-Manufacture à l'Est.

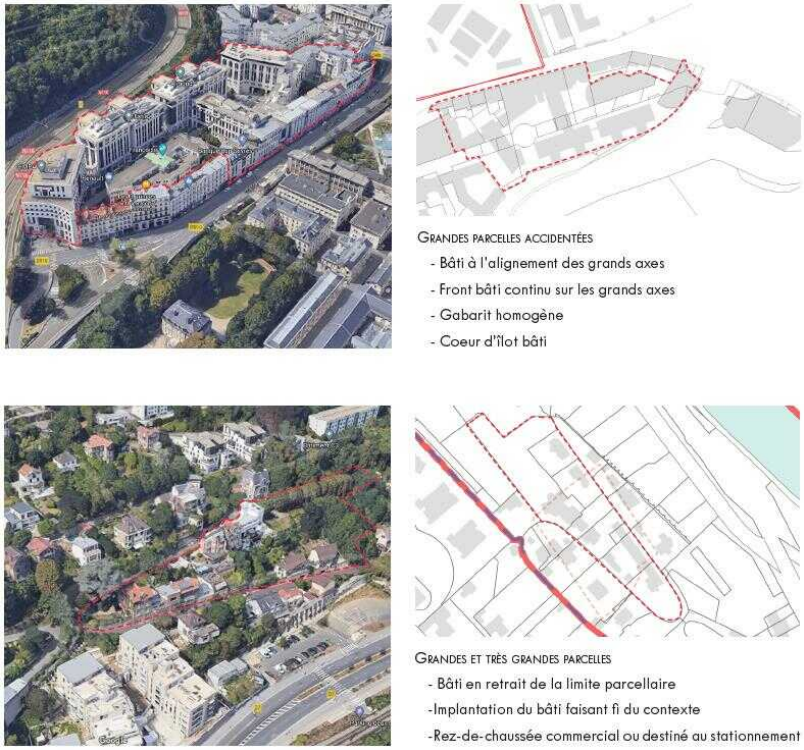
Grâce au développement du commerce, des marchés, du transport par bateau et par la route, l'activité économique de Sèvres se diversifie et connait un essor important. A la fin du XIXème siècle, l'implantation des ateliers de construction automobile au Sud de Boulogne-Billancourt est aussi un élément déclencheur de la croissance urbaine de Sèvres.

L'important développement économique que connait la ville s'accompagne d'un accroissement de sa superficie urbanisée. De grandes propriétés se développent sur de larges parcelles à proximité de la Voie Royale et sur les coteaux donnant naissance à d'autres quartiers.

Les quartiers de la vallée

Le secteur de la vallée est constitué de 3 quartiers : le centre-ville, la Cristallerie-Manufacture et Danton-Gabriel Péri.

A l'Est de la commune, **le quartier de la Cristallerie-Manufacture** constitue l'entrée de ville principale depuis Boulogne-Billancourt, via le Pont de Sèvres. C'est un quartier composé essentiellement d'activités et d'équipements, avec le plus important pôle tertiaire de la ville. Concentrant les infrastructures routières de la N118, la D7 et la D910, il bénéficie d'une desserte importante en transports en commun avec la présence de divers modes de transports (tramway, bus ainsi que le métro du Pont de Sèvres à Boulogne-Billancourt). En revanche, la densité du réseau viaire, et les flux qu'il supporte, rend le quartier peu lisible et difficilement praticable par les piétons.



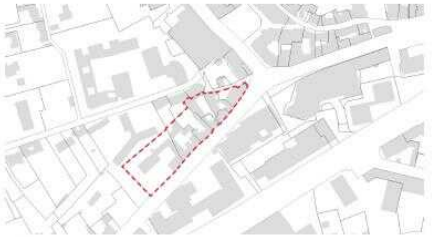
Morphologies et parcellaires des tissus historiques et de grands ensembles du centre-ville, source : étude AEI 2022



Le quartier de la Cristallerie – Manufacture en entrée de ville Est

Au cœur de la vallée, de part et d'autre de l'ancienne Voie Royale, le centre-ville est composé d'un tissu urbain historique qui a connu de nombreuses transformations. Une partie du bâti ancien a ainsi disparu laissant place à une présence importante d'immeubles collectifs plus récents, discontinus et de grande hauteur. Ces derniers ont principalement été construits lors de la déviation de la Grande Rue et la création de l'avenue de l'Europe à la fin des années 1960.

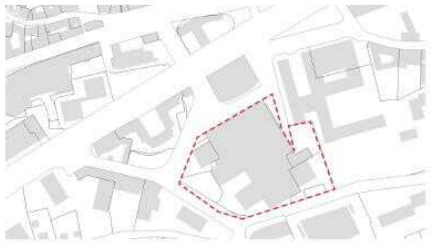




PETITES PARCELLES ACCIDENTÉES

- Bâti à l'alignement sur rue
- Front bâti continu
- Hauteur hétérogène R+2 à R+5
- Plusieurs corps de bâtis dans la parcelle





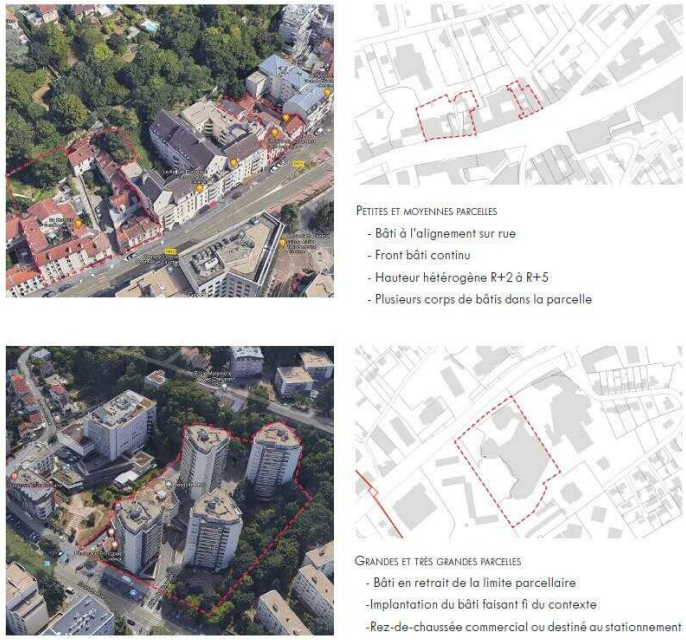
GRANDES ET TRÈS GRANDES PARCELLES

- Bâti en retrait de la limite parcellaire
- Traitement en dalle (commerces/parking)
- Implantation du bâti faisant fi du contexte

Morphologies et parcellaires des tissus historiques et de grands ensembles du centre-ville, source : étude AEI 2022

Ayant toujours constitué un pôle de vie essentiel pour la ville, ce quartier est constitué d'un tissu dense et mixte regroupant une offre importante en équipements, services et commerces.

Le quartier Danton - Gabriel Péri se situe à l'Ouest du centre-ville dans le prolongement de la Grande Rue. Il est, lui aussi, structuré autour de la Voie Royale mais plus circonscrit. Il se compose d'un tissu relativement récent et dense concentrant de nombreux immeubles collectifs. S'y ajoute la présence diffuse de commerces et de services en pied d'immeuble autour de la Grande Rue, ainsi que le centre hospitalier des « Quatre Villes », équipement au rayonnement intercommunal.

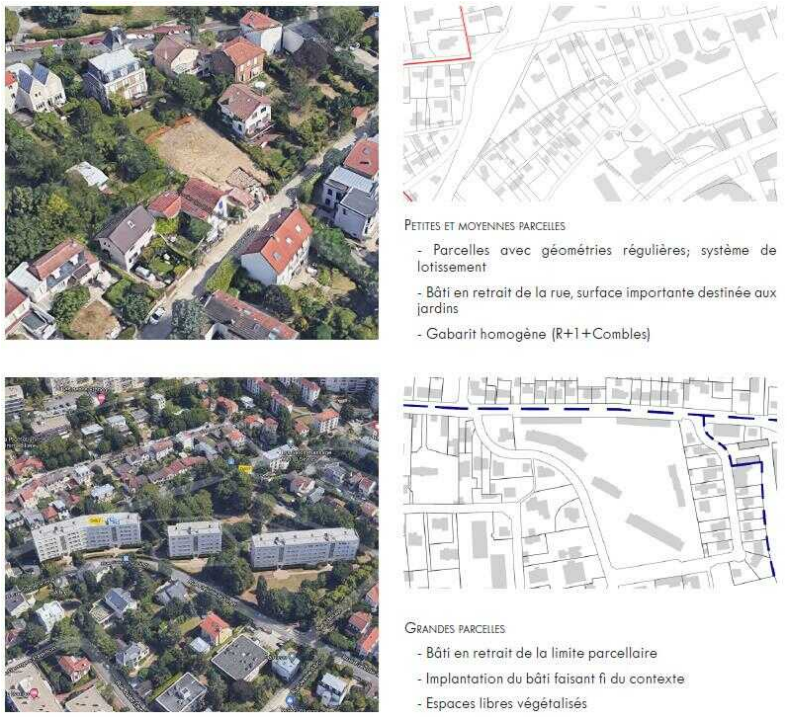


Cartographie des typologies bâties du quartier Danton – Gabriel Péri, source : étude AEI 2022

La composition des coteaux

Les coteaux sont composés eux de quatre quartiers répartis deux à deux sur chaque versant.

Jouxtant les communes de Ville-d'Avray et de Chaville, le quartier Monesse/Croix-Bosset est situé au Nord du centre-ville. Résidentiel, le tissu de ce quartier est essentiellement composé d'habitat individuel avec la présence ponctuelle de logements collectifs récents. En raison du relief et du gabarit restreint de ces voies, il est difficile d'accès.

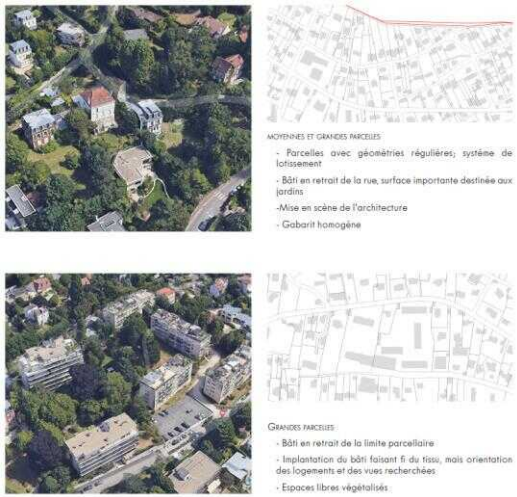


Morphologies et parcellaires des tissus pavillonnaires et d'immeubles collectifs du quartier Monesse/Croix-Bosset, source : étude AEI 2022

Ce quartier est enclavé et scindé en deux entités distinctes, un tissu urbain résidentiel à dominante pavillonnaire au Nord-Est et boisement (Fausses-Reposes) constituant l'intégralité de la moitié Sud-Est. Il bénéficie d'une situation en promontoire entre la vallée du Marivel et la vallée du ru de Ville-d'Avray. Cette situation permet de dégager d'intéressants points de vue sur le quartier Brancas côté Nord ainsi que sur les coteaux Sud depuis la rue Jeanne d'Arc qui chemine en crête.

La voie ferrée crée une rupture physique majeure qui enclave une partie du quartier. En parallèle, l'ouverture créée par le passage des voies ferrées offre d'intéressants dégagements visuels vers les coteaux ainsi qu'en surplomb de l'extrémité est de Chaville.

S'étendant sur le coteau Nord, le quartier Brancas est délimité par le Parc de Saint-Cloud et limitrophe de Ville-d'Avray. A dominante pavillonnaire, il regroupe un nombre important de maisons à caractère patrimonial et quelques immeubles d'habitat collectif implantés sur de larges parcelles arborées. Leurs nombreux et vastes espaces paysagers privés visibles depuis la rue donnent une ambiance verdoyante au quartier.



Morphologies et parcellaires des tissus pavillonnaires et d'immeubles collectifs du quartier Brancas, source : étude AEI 2022

Il accueille également la gare de Transilien Sèvres/Ville-d'Avray (lignes L et U) générant un flux important de passagers et ayant permis le développement d'une polarité de petits commerces et services très localisée. On y retrouve aussi quelques équipements structurants tels que le lycée de Sèvres.

Le quartier Beau-Site-Pommerets-Binelle, situé entre la Voie Royale et la voie ferrée, se situe à l'amorce du coteau Sud. Il est composé en grande partie de logements individuels et de rares logements collectifs. Essentiellement résidentiel, on y trouve une faible présence de commerces et services.



Le quartier Brancas sur les coteaux Nord, rue des Soupirais



Morphologies et parcellaires des tissus pavillonnaires et d'immeubles collectifs du quartier Beau-Site/Pommerets/Binnelle, source : étude AEI 2022

Un élément caractéristique du quartier tient également à la présence de nombreuses voies ou venelles en impasse dont le statut privatif ou public est parfois difficile à appréhender.

Malgré la présence de la gare Sèvres-Rive Gauche, peu visible, qui draine un flux quotidien important d'usagers, ce quartier est difficilement accessible et relativement enclavé du fait de la présence de la voie ferrée. La présence de la N118 crée également un effet de rupture.

À l'échelle du quartier, des sous ambiances particulières se dégagent qu'il convient de pérenniser à l'exemple des abords de la rue Henri Regnault qui constitue une entité unique et ordonnancée autour d'un double mail de platane conduit en rideaux qui offre une perspective remarquable vers le parc de Brimborion à l'Est et la Cour du Roi à l'Ouest.

Situé entre la voie ferrée et la forêt de Meudon, sur le coteau Sud, le quartier Renan-Châtaigneraie fait la jonction entre la gare et le Plateau des Bruyères. Résidentiel, il est composé majoritairement de logements individuels. Y sont également dispersés des ensembles d'habitats collectifs sur de vastes parcelles, parfois issues de regroupements fonciers et de mutations.



Morphologies et parcellaires des tissus pavillonnaires et d'immeubles collectifs du quartier Renan/Châtaigneraie, source : étude AEI 2022

Urbanisé sur un coteau en pente douce, le quartier s'articule autour d'un maillage viaire composé de voies principalement rectilignes qui dégagent des perspectives urbaines intéressantes à l'échelle du quartier, mais plus rarement au-delà.

Quelques points de vue se dégagent ponctuellement sur le lointain (extrémité de la rue des Hauts Tillets, rue des Champs Fleuris, rue Benoit Malon). Une perspective remarquable se dégage en sortie de forêt de Meudon, rue de la Garenne.

Grâce à la présence de la forêt de Meudon et de grandes parcelles plantées, il apparait fortement végétalisé. Peu visible, la gare Sèvres-Rive Gauche y draine malgré tout un flux quotidien important d'usagers. La RN118 sert, quant à elle, de limite Est au quartier.

Le plateau des Bruyères en déconnexion des autres quartiers

Isolé du reste de la ville par la forêt de Meudon, le plateau des Bruyères constitue un quartier à part entière. Traversé par la N118, il est également la porte d'entrée Sud de la ville et offre des vues remarquables sur Boulogne-Billancourt et La Défense. Il accueille un tissu mixte regroupant en grande partie de l'habitat individuel ainsi que de grands ensembles d'habitat collectif d'après-guerre, mais aussi un pôle d'activités essentiellement composé de PME-PMI (ZA des Postillons). Autonome, il dispose de ses propres équipements et services (supermarché, écoles et commerces de proximité) répartis dans le tissu pavillonnaire.



Morphologies et parcellaires des tissus pavillonnaires et d'immeubles collectifs ou locaux d'activités du quartier des Bruyères, source : étude AEI 2022

2.2.6.4. Les formes urbaines caractéristiques

En adéquation avec la diversité des quartiers, la commune de Sèvres regroupe une diversité importante de typologies urbaines. Représentatives des différentes évolutions historiques du tissu, elles sont également corrélées à la topographie du site. La vallée concentre ainsi l'habitat collectif et contraste avec les tissus pavillonnaires majoritairement présent sur les coteaux.

La diversité des tissus se répartit néanmoins selon les grandes catégories suivantes :

- Un tissu d'habitat individuel, très présent, implanté sur les coteaux au gré des évolutions parcellaires successives. Les mutations progressives de ce tissu urbain ont permis la construction dans le diffus d'habitat collectif récent et ouvert sur l'espace public. On distingue également un tissu d'habitat individuel remarquable d'un point de vue patrimonial situé à Brimborion, dans le quartier de l'ancien lotissement du parc du Château de Bellevue et à proximité du parc de Saint-Cloud.
- Un tissu d'habitat collectif dense ancien et récent qui se concentre dans la vallée, associé en partie à une mixité urbaine grâce à une offre importante de commerces, services et équipements.
- La présence très localisée d'un tissu d'activités situé à proximité de l'échangeur du Pont de Sèvres et sur le plateau des Bruyères.

Le centre-ville ancien

Dans le centre-ville et le long de la Voie Royale, large axe pénétrant et desservant ce tissu, se concentrent en grande majorité des immeubles collectifs. Ceux-ci constituent en partie un tissu ancien et faubourien, que l'on peut aussi retrouver très ponctuellement sur les coteaux Nord.

Le tissu ancien du centre-urbain est multifonctionnel accueillant à la fois de l'habitat, des services et des activités économiques de centre-ville, tels que des commerces, des bureaux, des services publics et privés.

Les ilots suivent à la fois la Voie Royale et les coteaux et sont donc de formes allongées, assez vastes et irréguliers. Ils renferment des parcelles de tailles et de formes hétérogènes (de 150 à 600 m²). Irrégulier, ce parcellaire est marqué par les découpages du passé.

L'emprise au sol du bâti est très dense, il couvre parfois quasiment l'intégralité de la parcelle.

Le bâti est composé d'immeubles mitoyens anciens, implantés à l'alignement, qui créent un front bâti continu. Leurs rez-de-chaussée sont généralement animés (locaux commerciaux et de services). Les gabarits sont relativement hétérogènes avec des hauteurs allant de R+2 à R+4 regroupant à la fois des immeubles de rapport et des constructions plus modestes de type faubourg. Ce bâti présente une forte dimension patrimoniale et historique, à préserver et valoriser. Il est toutefois menacé de dégradations à certains endroits.

L'emprise au sol élevée laisse peu de place aux espaces verts et on constate une forte imperméabilisation sur le secteur. Le tissu accueille quelques espaces végétalisés collectifs ouverts mais peu qualitatifs, généralement peu valorisés, ainsi que quelques arbres d'alignement. Globalement, l'ambiance est plutôt minérale sur le quartier et manque de végétalisation.





Grande Rue, rue Victor Hugo

Les grandes opérations modernes majoritairement résidentielle

A partir des années 1960, la déviation de la Grande Rue et la réalisation de la nouvelle avenue de l'Europe ont profondément modifiées la partie Sud du tissu urbain du centre-ville. Les grands travaux d'aménagement ont entrainé la disparition d'une partie du parcellaire ancien et une réorganisation des formes urbaines avec la construction de grands immeubles de logements collectifs.

Au tissu d'immeubles anciens, s'ajoute donc un tissu d'habitat collectif moderne autour de la Voie Royale.

Avec le réaménagement prévu du cœur de ville, la zone urbaine centrale datant des années 60 sera rénovée permettant de requalifier les espaces publics autour du marché Saint-Romain. D'une superficie d'environ 2,5 ha, le périmètre est délimité au Nord par la Grande Rue et au Sud par l'Avenue de l'Europe.



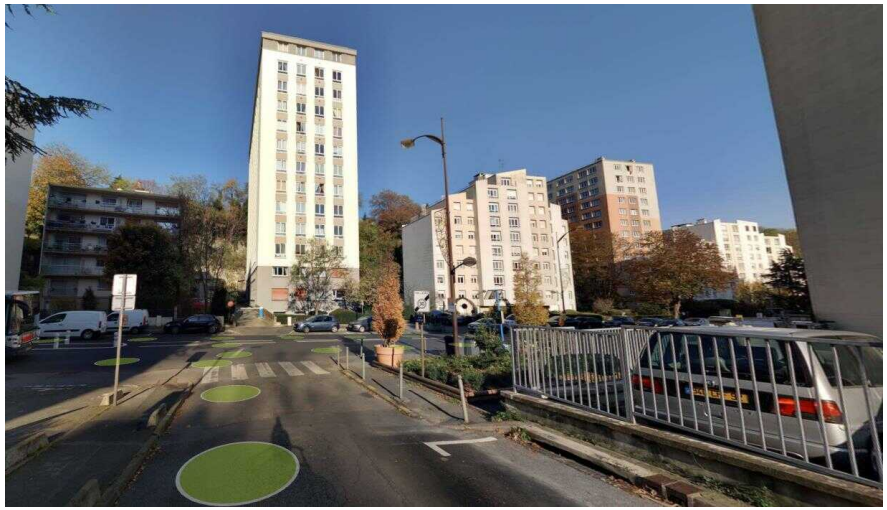

Etat actuel du secteur de projet, largement dédié à l'automobile et minéralisé

D'autre part, à partir des années 60, les mutations se sont poursuivies sur les coteaux. Le remembrement foncier a là aussi permis la construction de vastes opérations d'habitat collectif, au détriment du tissu d'habitat individuel traditionnel.

Un tissu d'habitat collectif discontinu est donc lisible sur l'ensemble du territoire communal, réparti de façon éparse.

Les parcelles sont de formes irrégulières et de grandes dimensions (1 000 à 15 000 m²), occupant une grande partie voire la totalité des îlots. Les unités foncières sont souvent ouvertes sur l'extérieur, desservies sur le pourtour et par un réseau de cheminements internes pour les plus vastes.

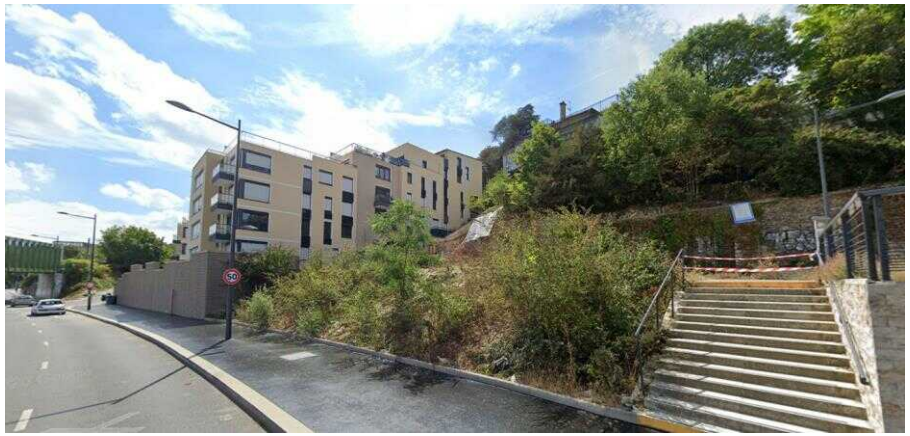
Le bâti est globalement implanté en retrait des limites séparatives, au milieu de la parcelle. Au niveau du centre-ville, il est généralement parallèle ou perpendiculaire par rapport à la voirie et parfois à l'alignement ponctuellement ou sur l'ensemble du linéaire.



Grande Rue depuis l'avenue du Beau Site

Les immeubles sont hétérogènes et discontinus avec des hauteurs allant de R+6 à R+15. Sur les coteaux, ils présentent des typologies plus homogènes avec des hauteurs allant de R+3 à R+5. Les bâtiments prennent généralement la forme de barres ou de plots, au langage architectural moderne caractéristique des années 1960-1970. Les toitures sont généralement de type toiture terrasse. En centre-ville, les rez-de-chaussée forment des socles sur lesquels viennent se poser les grands immeubles collectifs. Néanmoins, le bâti est globalement déconnecté du tissu urbain ancien.

Sur les coteaux, des remembrements récents ont laissé place à des opérations d'habitats de formes similaires mais plus contemporaines.



Construction récente au niveau de la passerelle Sud de l'Ile Seguin

Au niveau du centre-ville, l'organisation des parcelles et du bâti laisse peu de place aux espaces végétalisés. L'emprise au sol des constructions étant importante, les espaces libres et les cours en arrière sont souvent peu qualitatifs (peu ensoleillés, dalles, etc.), plutôt minéralisés et imperméabilisés. Sur les coteaux, la faible emprise au sol des constructions permet de dégager de nombreux espaces libres. Il en résulte de grands jardins collectifs privés ouverts sur l'extérieur grâce à la discontinuité du bâti. Ils contribuent ainsi à l'ambiance verdoyante des quartiers.

Le tissu pavillonnaire

Avec le développement économique historique de la commune, de nombreux ouvriers des usines sont venus habiter à Sèvres. Pour accueillir cette nouvelle population, les larges parcelles des grands domaines historiques ont été fractionnées. Certaines grandes propriétés ont été alloties avec l'arrivée du chemin de fer en 1836, tandis que quelques autres ont gardé leur contour du début du XIX^{ème} siècle. Les coteaux se sont ainsi urbanisés pour accueillir un tissu pavillonnaire mixte sur un parcellaire hétérogène.

L'analyse de la trame urbaine actuelle de Sèvres permet de constater ce contraste entre la trame d'origine agricole et les grandes propriétés issues des grands domaines ou de la recomposition du petit parcellaire.

Un tissu d'habitat individuel mixte est ainsi dispersé sur l'ensemble des coteaux mais aussi sur le plateau des Bruyères. Cette typo-morphologie est l'une des plus présentes sur le territoire.

Dictées par le relief, la taille et la forme des ilots sont très variables et irrégulières. Ils sont généralement desservis par un réseau de voies étroites et sinueuses. L'analyse du parcellaire montre aussi une grande diversité de tailles des unités foncières allant de 200 à plus de 2 000 m². On y retrouve une structure importante en « lanières » étroites, globalement issue de l'activité agricole antérieure. S'y ajoutent de grandes parcelles issues des aléas de l'histoire des divisions des grands domaines et des réunions de petits terrains. Ces grandes parcelles se retrouvent en proportion plus importantes à proximité des gares et du Parc de Saint-Cloud. Les divisions parcellaires qui ont eu lieu au fil du temps et plutôt récentes ont entrainé la création de parcelles en « drapeau ».

Le bâti est généralement en retrait de la voie ou de l'espace public. En limites séparatives, l'implantation en simple ou en double mitoyenne est courante. Les formes architecturales liées à différentes époques de construction sont diversifiées, mais le bâti est plutôt ancien. Les pavillons sont généralement dotés de toitures en pente et leurs hauteurs varient entre le R+C et le R+2+C.

L'emprise au sol des constructions est limitée et permet de dégager de nombreux espaces végétalisés privés. Cette végétation très présente contraste avec le peu d'espace public et contribue fortement à l'ambiance des quartiers.

Cependant, la densification progressive au gré des divisions parcellaires a entrainé une augmentation de l'imperméabilisation des sols et par conséquent une diminution de la taille des surfaces végétalisées.

Dans ce tissu d'habitat individuel on retrouve un important patrimoine architectural remarquable. Plus particulièrement les demeures bourgeoises, notamment en meulières, y ont été construites à la fin du XIX^{e} et au début du XX^{e} siècle sur de grandes parcelles fortement végétalisées.





Rue de la Monesse ; Tissu patrimonial, rue Nungesser et Coli

Le tissu pavillonnaire remarquable/verdoyant

On note toutefois que l'habitat individuel au caractère patrimonial fort et à préserver se concentre à Brimborion, dans le quartier de l'ancien lotissement du parc du Château de Bellevue et en bordure du parc de Saint-Cloud au Nord de la commune. Les secteurs ainsi constitués ont un tissu urbain particulier.

De formes variables, les parcelles y sont assez grandes (de 400 à 2 500 m²). Le bâti se caractérise par la présence de grandes maisons individuelles ou villas, globalement implantées au milieu de leur parcelle.

Pour la plupart peu construites, les parcelles présentent une emprise au sol du bâti assez faible (généralement inférieur à 25%).

Les plantations sont très présentes et le bâti est souvent dissimulé dans un parc paysager avec une masse végétale composée de très beaux arbres d'agréments. Des clôtures bahuts finalisent généralement l'ensemble patrimonial cohérent.





Pavillonnaire verdoyant, rue du guet ; rue Benoit Malon

Les opérations pavillonnaires groupées denses

Enfin, le tissu d'habitat individuel regroupe quelques poches organisées et réalisées de façon groupée (lotissements). Peu présente sur le territoire, cette forme urbaine très structurée propose une densité plus élevée que le tissu d'habitat individuel spontané.

Les parcelles y sont organisées le long d'une rue ou d'une voie de desserte, parfois en impasse, formant un ensemble peu poreux et difficilement mutable. Pour chaque opération, elles sont de tailles et de formes homogènes (de 200 à 400 m²).

Les maisons sont implantées en léger retrait et régulièrement en simple ou double mitoyenne. Les pavillons sont homogènes avec des hauteurs allant de R+1 à R+1+C. Globalement, ils ne présentent pas de qualité particulière.

L'organisation des parcelles laisse souvent peu de place aux espaces végétalisés. L'emprise au sol étant plus importante (25 à 50%), les jardins sont de plus faible superficie. Les espaces végétalisés se concentrent en fond de parcelle ou entre deux constructions et sont de tailles moyennes. Il en résulte une forte imperméabilisation du sol dans ces poches réparties sur les coteaux et le plateau.

Les secteurs économiques

Au début des années 1980, les activités tertiaires se développent fortement dans le département des Hauts-de-Seine. A Sèvres, cela se traduit par la réalisation de la ZAC Sèvres-Manufacture située en entrée de ville et à proximité de l'échangeur de Pont de Sèvres. Il s'agit d'une opération mixte à vocation majoritairement tertiaire et comprenant également des logements, des commerces et des équipements.

L'entrée de ville Sud accueille, quant à elle, un autre secteur comprenant des activités de type PME-PMI.

Les emprises dédiées aux activités économiques sont ainsi regroupées sur deux secteurs bien identifiés et dont les formes urbaines divergent. Au niveau du Pont de Sèvres, le pôle tertiaire a été réalisé sous formes d'immeubles hauts et denses, globalement à l'alignement et continus, occupant une forte emprise au sol, principalement desservis par la Grande Rue.

Sur le plateau des Bruyères, les activités économiques de la ZA des Postillons prennent la forme de vastes bâtiments, bas (R+1), implantées en continuité des grands ensembles d'habitat collectif soit en retrait de toute limite. Occupant de vastes emprises foncières, ils sont desservis par une voirie interne, à partir de la rue de Wolfenbuttel parallèle à la N118 et de la rue de la Garenne, et accompagnés par de grands parkings en surface.

Globalement, ces tissus sont très peu végétalisés et fortement imperméabilisés.

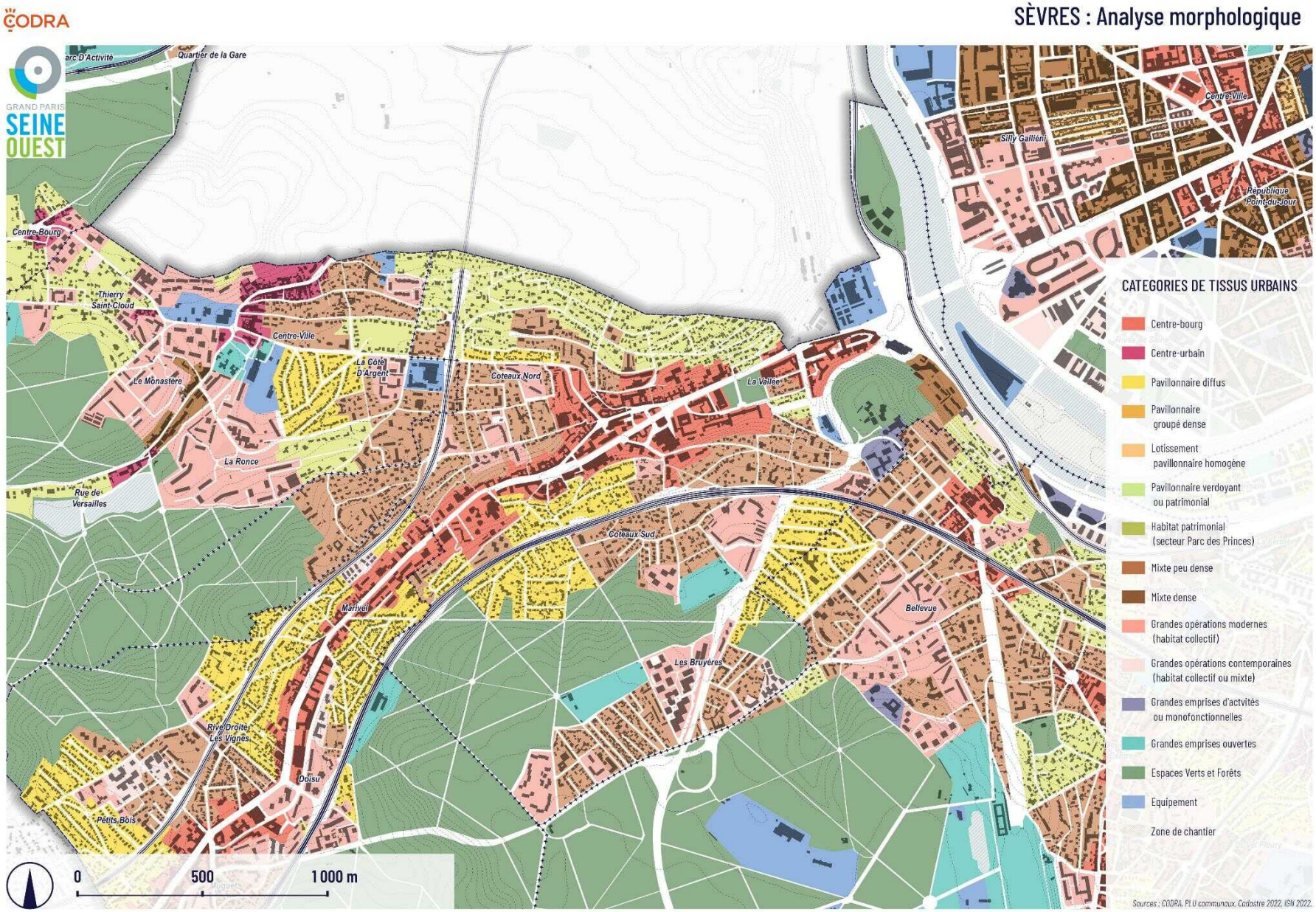


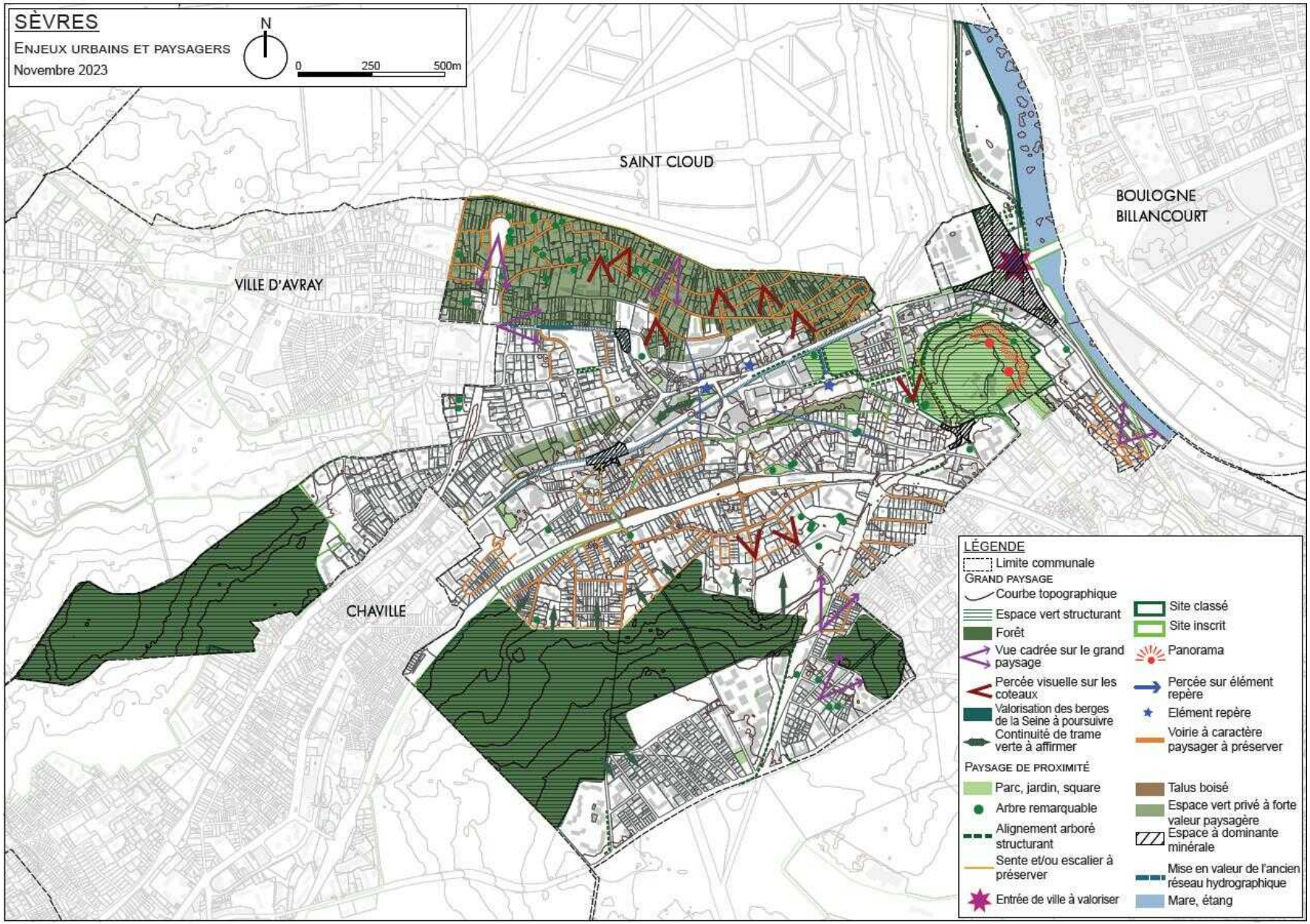


Secteur tertiaire, avenue de la Cristallerie ; Activités rue Wolfenbuttel

Les grandes emprises d'équipements et espaces verts

Enfin, les tissus urbains de Sèvres sont ponctués de nombreux et vastes équipements. D'envergures, ceux-ci revêtent des formes architecturales variées et adaptées à leur vocation. Sur de grandes emprises foncières, ils sont plutôt en retrait des limites. Ils sont souvent accompagnés de vastes espaces libres, parfois très végétalisés.


CODRA
SÈVRES : Analyse morphologique
GRAND PARIS SEINE OUEST
Quartier de la Gare
Centre-Ville
Silly Gallieni
République
Point-du-Jour
Centre-Bourg
Thierry
Saint-Cloud
Centre-Ville
La Côte
d'Argent
Coteaux Nord
La Vallée
Le Monastère
La Ronce
Rue de
Versailles
Coteaux Sud
Marivel
Bellevue
Les Bruyères
Rive Droite
Les Vignes
Dolsu
Petits Bois
0
500
1 000 m
CATEGORIES DE TISSUS URBAINS
Centre-bourg
Centre-urbain
Pavillonnaire diffus
Pavillonnaire groupé dense
Lotissement pavillonnaire homogène
Pavillonnaire verdoyant ou patrimonial
Habitat patrimonial (secteur Parc des Princes)
Mixte peu dense
Mixte dense
Grandes opérations modernes (habitat collectif)
Grandes opérations contemporaines (habitat collectif ou mixte)
Grandes emprises d'actvités ou monofonctionnelles
Grandes emprises ouvertes
Espaces Verts et Forêts
Equipement
Zone de chantier
Sources : CODRA, PLU communaux, Cadastre 2022, IGN 2022.


SÈVRES
ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS
Novembre 2023
N
0
250
500m
SAINT CLOUD
BOULOGNE BILLANCOURT
VILLE D'AVRAY
CHAVILLE
LÉGENDE
Limite communale
GRAND PAYSAGE
Courbe topographique
Espace vert structurant
Forêt
Vue cadrée sur le grand paysage
Percée visuelle sur les coteaux
Valorisation des berges de la Seine à poursuivre
Continuité de trame verte à affirmer
Site classé
Site inscrit
Panorama
Percée sur élément repère
Elément repère
Voirie à caractère paysager à préserver
PAYSAGE DE PROXIMITÉ
Parc, jardin, square
Arbre remarquable
Alignement arboré structurant
Sente et/ou escalier à préserver
Entrée de ville à valoriser
Talus boisé
Espace vert privé à forte valeur paysagère
Espace à dominante minérale
Mise en valeur de l'ancien réseau hydrographique
Mare, étang

2.2.6.5. Les mutations récentes ou en cours

Aménagement de la D910

Initié par le département des Hauts-de-Seine, le projet d'aménagement de la D910 concerne la partie de la Voie Royale qui traverse les communes de Sèvres et de Chaville.

Il s'agit de transformer cette voie en boulevard urbain en favorisant les circulations actives, en fluidifiant le trafic de bus, par le développement d'aménagements paysagers (alignements d'arbres et parterres végétalisés), par l'amélioration de la gestion des eaux de pluies et en travaillant à valoriser le tissu commercial implanté le long de la rue.

Déclaré d'utilité publique en août 2020, le projet est actuellement à l'étude et le début des travaux est prévu pour 2023.



Visualisation 3D des futurs aménagements (source : Département des Hauts-de-Seine)

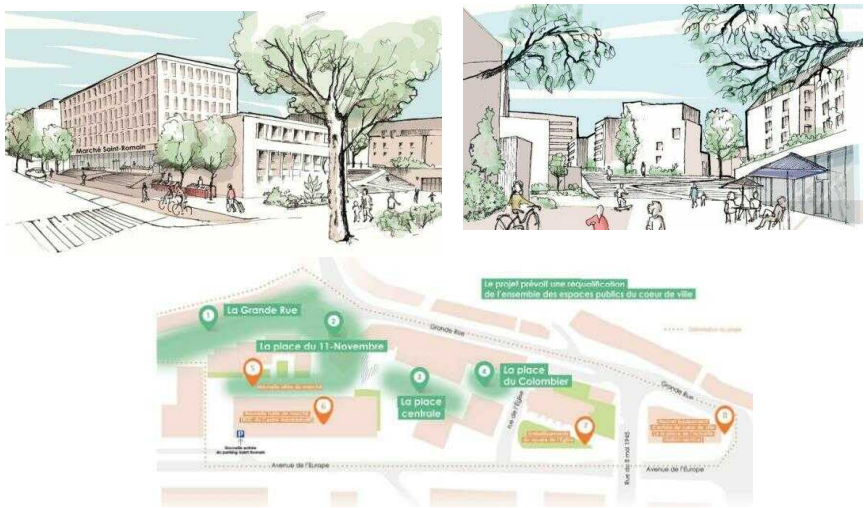
Projet d'aménagement Cœur de Ville

Un vaste projet de réaménagement est envisagé sur le centre-ville dont les formes urbaines héritées des années 60 présentent aujourd'hui des problématiques d'usage et de dégradation notamment en raison du morcellement des espaces publics.

Ce projet vise ainsi à requalifier cette centralité urbaine située autour du marché Saint-Romain sur environ 2,5 hectares. Il s'agit de développer des espaces publics continus sur dalle, situés au-dessus du parking Saint-Romain qui fera l'objet d'une extension et de travaux de rénovation.

Le projet prévoit également la transformation du rez-de-chaussée du centre administratif qui accueillera la nouvelle halle traversante du marché.

Actuellement en phase de finalisation du montage et de réalisation des études préalables, les travaux de réalisations sont prévus entre 2024 et 2028.



Plan schématique d'aménagements (source : Ville de Sèvres)

2.2.7. VANVES

2.2.7.1. Une commune fortement urbanisée en entrée Nord-Est de GPSO depuis le plateau

Limitrophe de Paris au Nord, Vanves est une des communes fortement urbanisées du territoire de GPSO et de la métropole parisienne. Cette proximité directe avec la capitale (à 8 km du centre et 3 km de la gare Montparnasse) influence fortement son développement urbain du fait notamment de l'attractivité induite. La limite entre les deux communes est néanmoins clairement marquée par le périphérique urbain et une frange d'équipements qui précèdent les grands boulevards : au Nord-Ouest le Parc des Expositions en partie sur Vanves, à l'Est de vastes structures sportives sur Paris. Seuls deux accès permettent le franchissement de cette barrière urbaine.

A l'Est, la limite avec Malakoff est uniquement marquée par d'importantes emprises ferroviaires (train, transilien, métro). Plusieurs passages sous ces emprises, ou par des passerelles aériennes, permettent néanmoins une certaine porosité à destination des modes actifs et parfois routiers. Dans sa pointe Sud, Vanves est également en contact avec la commune de Clamart, au niveau de la future gare du Grand Paris Express « Gare de Fort d'Issy-Vanves-Malakoff ».

En limite Ouest, une continuité s'établit avec la commune voisine d'Issy-les-Moulineaux.



Continuité avec Issy-les-Moulineaux

Par ailleurs, la commune se situe en bordure du plateau de Vanves/ Malakoff/ Montrouge au Nord-Est. Le relief est ainsi marqué par le vallon de Vanves qui a creusé la partie centre-Ouest de la commune. Au Sud, les pentes de Clamart/Issy-les-Moulineaux se font ressentir. Cette topographie a influencé le développement de la ville et impacte son fonctionnement, les déplacements et le paysage urbain.

2.2.7.2. Une commune marquée par des coupures urbaines

De multiples coupures qui influencent le fonctionnement urbain

Les usagers sont tributaires des points de franchissements aériens ou souterrains liés aux axes de communications limitrophes. Mais Vanves est aussi marquée par la D50 (rue Ernest Laval, rue Antoine Fratacci, boulevard du Lycée), voie structurante qui coupe la commune en deux partie Nord et Sud. Si elle donne accès à son centre-ville, elle porte aussi un trafic important, y compris de transit, qui renforce la perception de barrière difficilement franchissable.

Le relief, avec un point bas à 35m au niveau du boulevard du Lycée Michelet et un point haut à 75m sur le plateau, soit une différence de 40m, marque également des scissions sur la commune. Les pentes les plus marquées se situent sur les parties Ouest de la ville. Elles sont notamment perceptibles au niveau des rues Antoine Fratacci, Julien ou Louis Dardenne, ainsi que du parc Frédéric Pic et du parc du Lycée Michelet.





Entrée du lycée Michelet au bas de la rue Michelet ; Avenue Victor Hugo

En outre, de grandes emprises foncières, généralement non traversantes, constituent un autre type de coupures urbaines. Il s'agit des vastes espaces verts, mais aussi des grands équipements comme le Parc des Expositions, le lycée Michelet, et dans une moindre mesure le parc des sports et le cimetière.

Ces enclaves, tout comme les axes de communication et le relief perturbent le fonctionnement urbain. Plus particulièrement, ces barrières complexifient les déplacements, et pénalisent les modes actifs (marche, vélo) : usage plus difficile, détours parfois importants à effectuer.

Ces coupures urbaines impactent également le paysage urbain. Celles liées aux infrastructures de transport, y compris les murs antibruit, sont des masques visuels importants et certaines engendrent des nuisances sonores au fort impact sur l'ambiance urbaine. Au contraire, le relief permet lui de dégager des vues plus ou moins cadrées et profondes.

3 polarités identifiables dont le centre ancien

Une grande partie du tissu urbain de la commune est à vocation mixte avec des cellules commerciales implantées de manière diffuse et des équipements répartis sur l'ensemble du territoire. Néanmoins, 3 polarités majeures, essentiellement commerciales, sont réparties au sein des quartiers :

- Le centre historique Saint-Rémy, à l'identité marquée, est organisé autour de l'église éponyme. Il regroupe des commerces et services en pied d'immeubles, qui s'étendent en partie sur l'espace public, et se prolonge vers l'Est par des équipements d'envergure : tribunal d'instance, lycée Dardenne, théâtre, marché, mairie, groupe scolaire Cabourg.
- Le pôle du Plateau, autour de la rue Jean Jaurès et à l'intersection avec la rue Sadi Carnot principalement, proche de l'église Saint-François-d'Assise. Il propose des commerces, des services et quelques équipements essentiellement aux pieds des ensembles d'habitat collectif.
- La polarité de « l'Insurrection » qui se prolonge sur la D50 à l'Est et vers la gare de Vanves-Malakoff. Outre un supermarché, il accueille aussi des commerces et services en pieds d'immeubles.

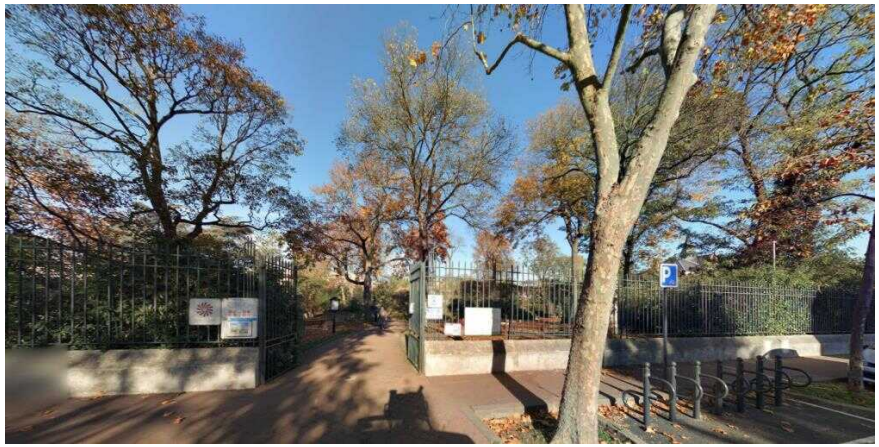


Polarité du centre historique, Place de la République

Un vaste parc, principal espace public de la commune

Vanves accueille 15 hectares de grands espaces verts, soit 10% de la surface communale, réparties en 2 vastes parcs : Frédéric Pic et celui du Lycée Michelet. Au sein d'un tissu urbain plutôt dense, ils apportent des respirations vertes importantes. Principales emprises non bâties de la ville, ils sont complétés par quelques espaces libres de grande ampleur correspondant au stationnement et aux circulations d'une partie du Parc des Expositions, au Parc des Sports, au cimetière, aux espaces de détente des équipements scolaires et aux squares de quartiers.

Néanmoins, l'accès au parc du lycée Michelet est réservé aux élèves et au personnel. Ainsi, bien que complétés par quelques squares répartis dans le tissu urbain (en particulier sur le plateau), l'essentiel des espaces verts publics se concentre dans le parc Frédéric Pic, au Sud de la commune. La place de la République constitue, elle, le principal voire l'unique espace public minéral fédérateur. Le reste du tissu urbain est ponctué de quelques placettes ou parvis et de carrefours généreux, en particulier celui de l'Insurrection.



Entrée du Parc Frédéric Pic, rue Larmeroux

Des entrées de ville ponctuelles

En limites Nord et Sud-Est, les entrées de ville sont marquées par les infrastructures de transports qui cadrent le paysage et les flux. Associées au trafic, elles se présentent donc comme des portes ou des seuils francs dont la perception est souvent peu qualitative :

- Passages sous voies ferrées.
- Passerelles aériennes étroites et anciennes.
- 2 vastes carrefours complexes et routiers depuis le périphérique.
- Les 3 gares, partagées avec les communes voisines, marquent peu l'arrivée à Vanves. Celle de Malakoff-Plateau de Vanves apparait même confidentielle. Néanmoins, celle de Fort d'Issy-Vanves-Malakoff fait l'objet d'un projet de grande envergure dans le cadre du Grand Paris Express.

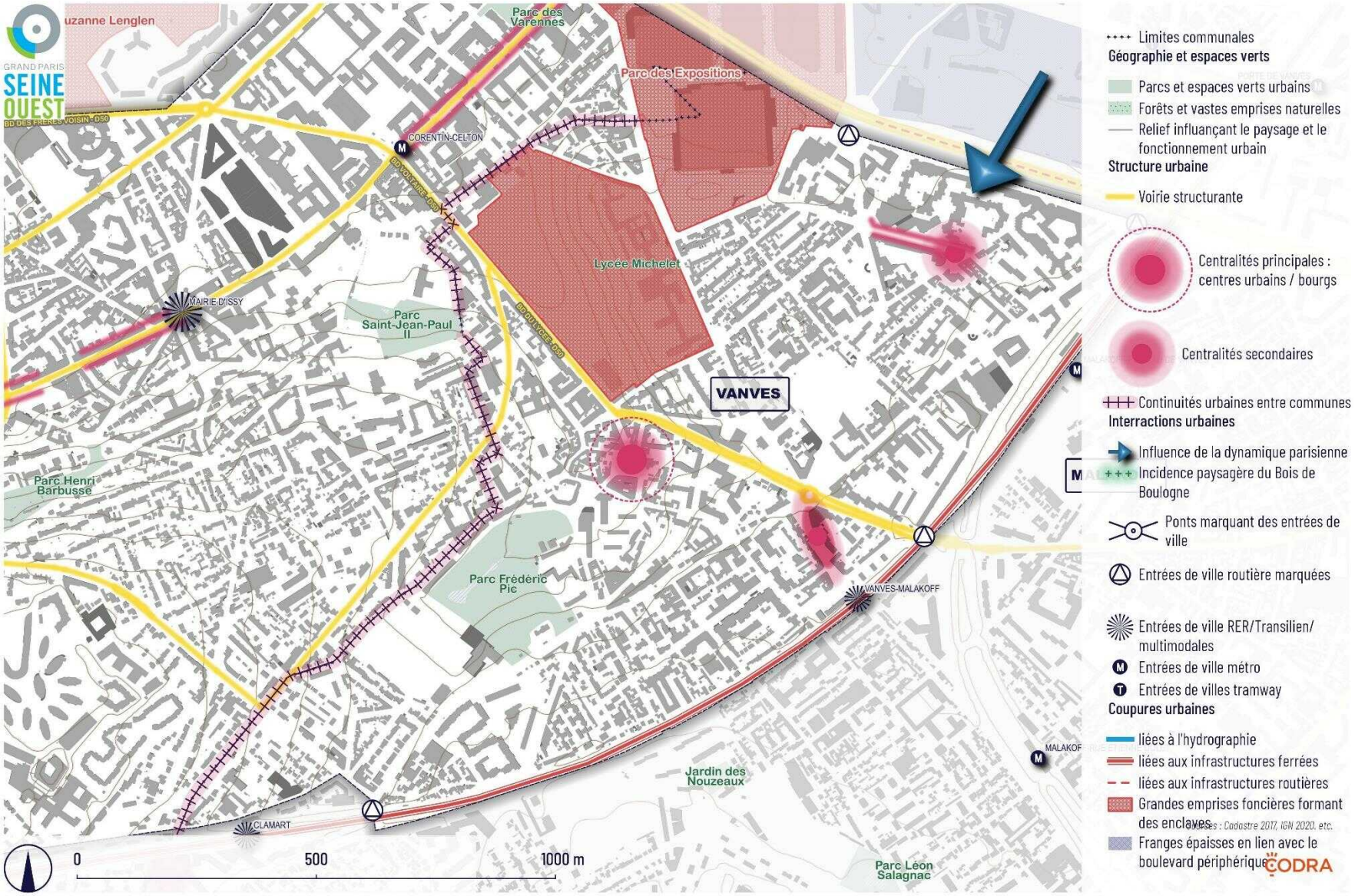
Combinées aux coupures urbaines, ces entrées de ville contribuent donc à l'effet d'éloignement ou de rupture entre Vanves et les communes limitrophes (Paris, Malakoff et Clamart).

Sur la D50, le carrefour de l'Insurrection peut être assimilé à une entrée de ville. Il se présente néanmoins comme un giratoire fonctionnel, au langage plutôt routier, distribuant les différents quartiers de Vanves et au-delà les communes voisines. En revanche, à l'Ouest, le tissu urbain est continu avec celui d'Issy-les-Moulineaux. Les entrées de Vanves sont donc très peu perceptibles, avec une porosité naturelle.



Entrée de ville au niveau de la Gare Vanves-Malakoff

VANVES : situation et organisation urbaine



2.2.7.3. 3 grands secteurs aux identités variées

Le relief et les évolutions urbaines ont façonné trois grands secteurs sur la commune :

- le Centre Saint-Rémy dans le vallon de Vanves,
- le Plateau au Nord,
- et les Hauts-de-Vanves au Sud.

Ces 3 secteurs regroupent une mosaïque de tissus et de formes urbaines, rendue visible par la diversité du parcellaire. En effet, si la majorité des parcelles sont petites (inférieures à 300 m²), le territoire communal est marqué par une mixité et une dispersion des tailles de parcelles au sein des différents îlots et quartiers. Il en est de même quant à la répartition des emprises bâties. Cette hétérogénéité marque l'identité des différents secteurs et contribue à l'animation des rues et des îlots.

Le Plateau

À la suite de l'inauguration de la gare de Vanves-Malakoff en 1883, l'habitat pavillonnaire et du petit collectif émergent sur le Plateau. Leurs développements s'effectuent en fonction de l'accessibilité, autour de la gare et le long des principaux axes de circulation, et également en fonction de la topographie la moins contraignante. Le plateau permet alors d'abriter une population constituée d'ouvriers et d'employés.

L'après Seconde guerre mondiale est marquée par l'apparition d'immeubles collectifs. Ils se développent, soit par renouvellement/densification du tissu préexistant, soit par des extensions de l'urbanisation. En 1966, le collège Saint-Exupéry est inauguré. Entre 1970 et 1984 la physionomie du Plateau évolue avec de grandes opérations d'habitat collectif en limite Nord. En limite Est, les développements des dernières décennies ont également permis de compléter les immeubles anciens de rapport ou faubouriens. Il en résulte un tissu d'immeubles mixtes habitat/activité.



Pavillonnaire et collectif du Plateau de Vanves, rue Jean Jaurès

Le Centre-Saint-Rémy

Le noyau historique s'est inscrit en fond de vallon. Il prend la forme d'un tissu dense et compact avec des parcelles très fortement bâties (généralement supérieur à 50%, et dépassant couramment 75%). Celui-ci a connu des extensions anciennes le long des grands axes vers Issy-les-Moulineaux, avec des immeubles hauts de rapport en particulier le long du boulevard du lycée, et quelques ilots faubouriens. Dans les années 1930, la création du parc municipal et le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension contribuent à moderniser Vanves. Après la Seconde guerre mondiale, dans les années 1960, l'îlot des Chariots (centre-ville) est rénové. Puis, en 1979, un vaste complexe comprenant un marché, un centre administratif, une bibliothèque et un théâtre-cinéma sont mis en service à l'Est, de part et d'autre de la rue Antoine Fratacci.

Les Hauts-de-Vanves au Sud

Suivant la même logique que sur le Plateau, les Hauts-de-Vanves accueillent un tissu à la fois pavillonnaire et de petits collectifs. L'organisation parcellaire est en partie héritée du passé rural de la commune avec la présence de parcelles étroites, en lanières. Cette forme urbaine est particulièrement visible dans la pointe Sud-Ouest.

Néanmoins, ce secteur de la ville connait de fortes mutations. Malgré l'étroitesse et la complexité du parcellaire, des remembrements sont réalisés pour mettre en œuvre des opérations d'habitats collectifs. La pression foncière engendrée par les gares a un effet accélérateur, à l'image de l'opération d'envergure à l'angle de la rue Aristide Briand ainsi que celles sur l'ilot du Clos Montholon, avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express.

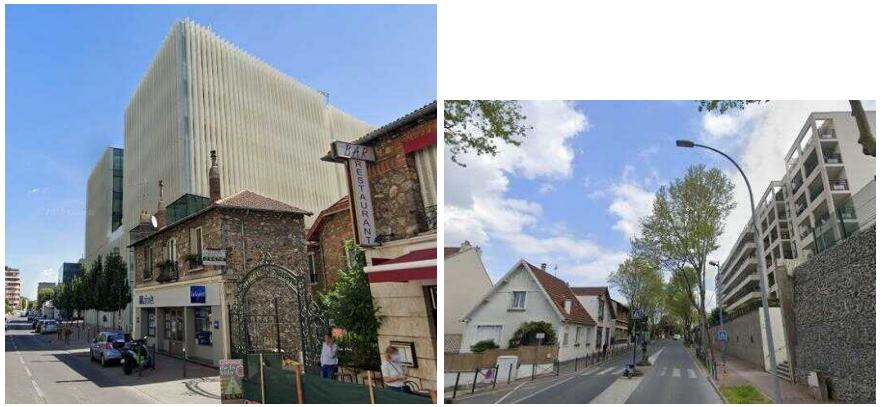


Mutation urbaine avenue de la Paix (Hauts-de-Vanves)

2.2.7.4. Les formes urbaines caractéristiques

En dehors des grandes emprises non bâties ou peu bâties, globalement dédiées aux équipements et aux espaces verts, le tissu urbain de Vanves peut être qualifié de dense et compact. En effet, environ 40% du territoire communal regroupent des immeubles d'habitat collectif ou d'activités, des opérations d'ensemble et un tissu mixte composé d'habitat individuel, de petits collectifs, d'activités… La structure parcellaire est aussi le résultat de nombreux lotissements réalisés fin XIXe siècle et début XXe siècle.

Une grande diversité de formes urbaines est néanmoins identifiable, notamment en raison d'opérations de renouvellement urbain réalisées dans le diffus. Ces différents tissus s'imbriquent au sein des quartiers, parfois dans un même îlot, avec des transitions plus ou moins douces ou des contrastes forts.



Diversité et juxtaposition des formes urbaines et bâtie : rue Jean Bleuzen, rue Lameroux

Le centre-ville historique

Le centre-urbain correspond au cœur historique du village rural de Vanves. Il est circonscrit autour de l'église Saint-Rémy, édifiée à partir du XVe siècle. Il s'organise de manière concentrique autour de la place de la République et de la place du Maréchal de Lattre de Tassigny avec des ilots de tailles moyennes et de formes irrégulières. Le tissu y est resserré et dense avec de petites parcelles souvent inférieures à 500 m² et présentant une forte emprise bâtie pouvant aller jusqu'à la totalité du terrain. Le sol y est ainsi fortement

imperméabilisé, hormis quelques jardins et l'ambiance est plutôt minérale malgré quelques arbres sur l'espace public.

Le cœur de ville regroupe une mixité de fonctions urbaines avec une dominante d'habitat, des activités économiques (commerces et artisanat), ainsi que des équipements. Le bâti s'implante à l'alignement des voies cadrant l'espace public et généralement en double mitoyenneté constituant des fronts bâtis continus. La plupart des constructions est occupée par des commerces ou des services constituant des rez-de-chaussée animés, qui participent à la dynamique du quartier.

Ce secteur est composé de constructions d'époque et de styles architecturaux variés. Souvent en R+3 pour le bâti traditionnel, les épannelages sont multiples allant jusqu'à R+5, parfois R+7. Ce tissu présente quelques hauts immeubles de rapport avec une qualité architecturale tant dans la composition que dans le traitement des détails. S'y intègrent également des immeubles plus modestes et plus bas (type faubourg), ainsi que des constructions récentes réalisées dans le cadre de renouvellements urbains et assurant une continuité visuelle. Le tout forme un ensemble harmonieux. Cette unité est renforcée par le réaménagement relativement récent et le traitement qualitatif de l'espace public, qui contribuent à l'attractivité de cette centralité de la commune.





Rue de l'église, rue Gaudray

Le tissu mixte

Outre la centralité historique, la commune comporte un tissu urbain mixte, dans ses formes et dans ses fonctions (habitat, commerces, bureaux, équipements, services, artisanats…), très étendu. Témoin du développement progressif de la première couronne parisienne, il est majoritairement représenté autour du centre-ville mais aussi dans tous les quartiers. Sa mixité se retrouve à l'échelle de l'ilot. Cette cohabitation se fait en apparence de façon anarchique ou décousue, mais aboutie souvent à des voisinages intéressants. Composé d'ilots et de parcelles de formes et de tailles variables, ce tissu est relativement dense avec des emprises bâties souvent élevées.

Il peut être sous-divisé en 2 grandes catégories :

- Un tissu mixte dense avec des immeubles hauts d'habitat et d'activités économiques essentiellement localisé le long des grands axes routiers structurants (D50, rue Jean Bleuzen) et des infrastructures ferroviaires. Les constructions sont de styles architecturaux et d'époques variés, témoignant notamment du renouvellement urbain. Aussi, à proximité de la gare de Vanves-Malakoff, de vastes opérations de logements collectifs ont été réalisées (rue Aristide Briand et avenue Victor Basch notamment).
- Un tissu mixte de pavillons et petits collectifs, avec des typologies bâties très diversifiées de hauteurs relativement faibles allant du petit immeuble collectif, souvent faubourien, au pavillon ou à l'entreprise artisanale





Boulevard du Lycée, Avenue Victor Basch

Les fronts urbains ont des profils variés continus ou discontinus selon les quartiers. Dans la première catégorie, les constructions sont implantées à l'alignement de la rue. Hautes, elles encadrent le paysage de la rue et lui confère une image très urbaine. Elles comportent régulièrement des rez-de-chaussée animés contribuant aux centralités urbaines.

En dehors du Parc des Expositions de la Porte de Versailles, la commune ne comporte pas de zones dédiées aux activités économiques ; néanmoins ce tissu mixte accueille des parcelles parfois dédiées à cette fonction (bureaux, artisanat…), comme par exemple la rue Jean Bleuzen.

Les immeubles de rapport de la seconde moitié du XIXe siècle, se retrouvent de manière diffuse sur la ville mais sont particulièrement présent dans le tissu mixte dense le long des grands axes. La façade sur rue de ces constructions offre un contraste marqué entre briques en chaînages et boutiques au rez-de-chaussée. Ces immeubles sont généralement décorés par différents éléments de modénature (ferronneries, céramiques, frises…). Les parcelles les plus profondes sont occupées par un bâtiment en second front.

Le tissu de grandes opérations modernes majoritairement résidentielle

Comme le tissu mixte, les opérations d'ensemble d'habitat collectif sont essentiellement localisées le long des grands axes de circulation et d'infrastructure routières. Elles se démarquent par leurs formes urbaines spécifiques : de grandes envergures, elles sont implantées sur de vastes parcelles issues de restructurations foncières. Avec des hauteurs élevées (allant jusqu'à R+17) et des emprises au sol assez fortes, elles s'imposent dans le paysage urbain. Les barres et les tours qu'elles accueillent s'implantent en retrait de l'espace public et donc en discontinuité avec le tissu urbain environnant. Les espaces libres dégagés sur les pourtours ou en cœur d'ilot sont généralement dédiés au stationnement, aux espaces verts communs et à quelques usages collectifs. Un réseau de voies internes privées permet de desservir le cœur de ces vastes ilots. La végétation est régulièrement perceptible depuis l'espace public, mais une ambiance très minérale et urbaine demeure.

Majoritairement à destination d'habitat, les constructions présentent ponctuellement des commerces ou des services en rez-de-chaussée ainsi que quelques équipements collectifs. Ceux-ci leur confèrent une certaine autonomie et participent en partie aux polarités de la commune.

Issues de la seconde moitié du XXe siècle, à partir des années 1970, et jusque dans les années 1980, ces opérations sont essentiellement présentes au Nord du territoire et au Sud :

- L'opération du Plateau, le long du boulevard périphérique, regroupe 2 794 logements dont 350 locatifs aidés, 750 logements financés avec des PLA (Prêt Locatif Aidé), 719 logements en accession à la propriété, 23 568 m² de commerces et 28 465 m² de bureaux ainsi que des équipements sportifs et de petite enfance.
- Le lotissement Larmeroux, situé au Sud-Est des Hauts-de-Vanves regroupe 272 locatifs sociaux, 130 logements en accession (immeuble en façade rue Larmeroux) et l'école maternelle Lemel.

Ces pièces urbaines majeures sont complétées par des opérations plus modestes réparties dans le tissu urbain : les grands immeubles de l'avenue de Verdun, la résidence Square Payret-Dortail, la résidence Normandie (rue de Châtillon), avenue de la Paix et rue Hoche, la résidence des Chariots et la résidence du Bois à proximité du centre historique.



Rue Jean Jaurès, rue Vieille-Forge

Le tissu pavillonnaire

Le tissu pavillonnaire est présent à la fois de manière dispersée dans l'ensemble du tissu urbain de Vanves, notamment dans les îlots mixtes, mais également de façon plus concentrée, sous forme de poches dans deux secteurs de la ville dans :

- le quartier des Hauts-de-Vanves au Sud-Ouest,
- le quartier du Plateau (de part et d'autre de la rue Henri Martin).

Ce tissu d'habitat individuel contribue largement à la structure foncière dominante de la commune marquée par de petites parcelles de moins de 300 m² (67% des parcelles). Aussi, 9% du territoire sont concernés par des tissus pavillonnaires.

Largement réalisé sous-forme de lotissements, avec des ilots réguliers bien dessinés, ce tissu individuel s'explique par l'histoire de l'évolution urbaine. A l'époque, de nombreux agriculteurs et viticulteurs vendent leurs terrains en lanière à des prix relativement faibles attirant des lotisseurs et spéculateurs. L'ancienne briqueterie de Vaugirard favorise également le développement d'un habitat ouvrier. Ainsi, entre 1880 et 1920, le quartier du Plateau est peu à peu recouvert de lotissements, essentiellement de part et d'autre de la rue Henri Martin. A la fin du XIXe siècle, des opérations de lotissements privées sont aussi réalisées dans la profondeur de certaines parcelles. Il en résulte soit des « villas », soit de petites voies privées desservant plusieurs maisons (Villa Jeanne, Villa Juliette de Wills, Villa Dupont…).

Ce tissu individuel est principalement caractérisé par l'étroitesse des parcelles, en lanières plus ou moins longues. Les constructions basses, généralement en R+1+C, sont globalement implantées en limites séparatives (mitoyenneté sur un ou deux côtés) et en recul de la voie. Un jardinet, ou courette, se dégage à l'avant des parcelles, souvent bordé d'une clôture bahut maintenant l'alignement. Il est complété par un jardin plus généreux à l'arrière des constructions. Il en résulte des tissus denses, mais plus ou moins verdoyants en fonction des secteurs de la ville.

Il regroupe 2 typologies principales de bâtis :

- Les maisons de ville modestes, issues du passé ouvrier. De gabarit et d'architecture similaire, elles constituent des ensembles urbains cohérents en bandes. Avec des maisons et des jardins de petites tailles, ces derniers sont denses.

Les pavillons plus disparates, qui proposent des variations dans les types de bâti et la décoration des façades suivant les secteurs. Fin XIXe début XXe, un nouveau type d'architecture apparaît, celui du pavillon bourgeois, qui se répand dans les banlieues résidentielles et va largement se démarquer de l'architecture sommaire des maisons de ville. La façade décorée est le reflet de la position dans la hiérarchie sociale : les techniques et les matériaux utilisés se diversifient : meulière, faïence, céramique, brique…

On constate aujourd'hui, des évolutions du bâti sous-forme d'extensions, de surélévations, de réhabilitations ou de renouvellements ponctuels, avec un langage architectural contemporain. En revanche, les densifications en profondeur sont assez rares et ponctuelles.



Rue Georges Clémenceau

Les grands équipements et espaces verts

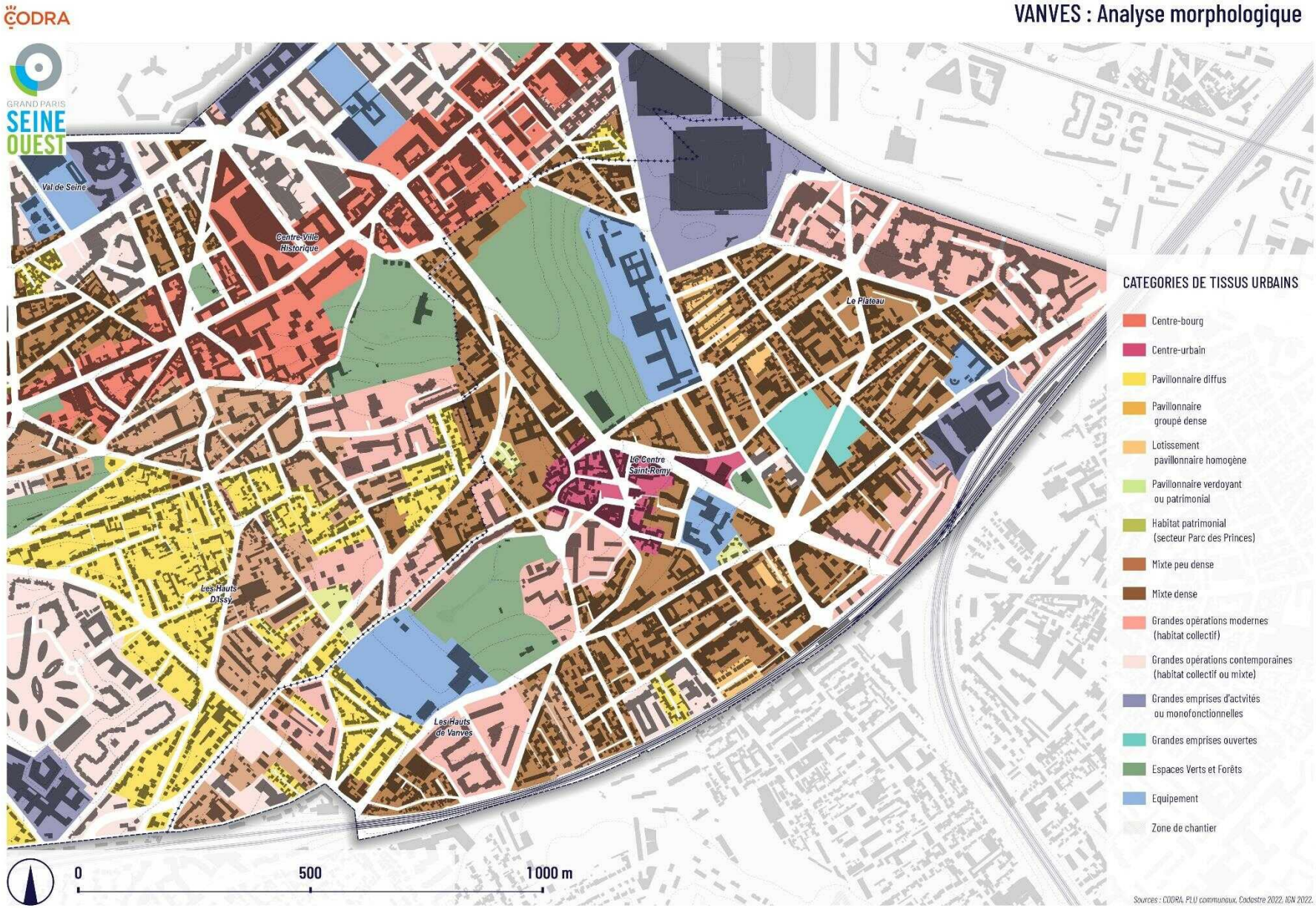
Comme évoqué précédemment, le territoire de Vanves comprend quelques grandes emprises foncières, avec des superficies de plus de 3 000 m². Celles-ci ne concernent que 3% des parcelles mais couvrent plus de la moitié du territoire. Il s'agit de certaines grandes opérations d'habitat, mais surtout des équipements majeurs y compris les parcs.

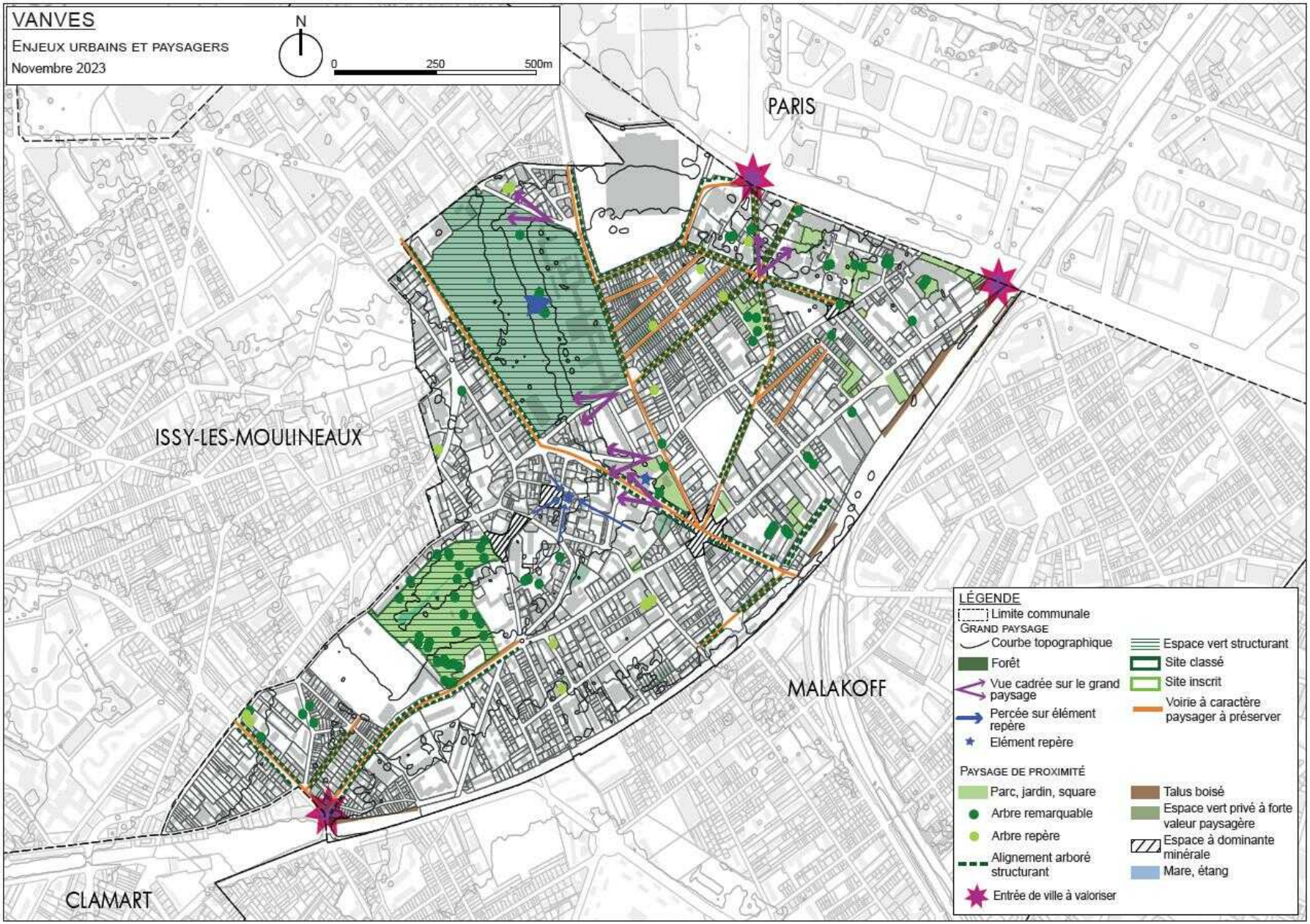
Les équipements revêtent des types de parcelles, des formes bâties et des implantations très variées. Ils sont néanmoins souvent en retrait des limites séparatives. Ainsi, des espaces libres plus ou moins vastes et verdoyants s'y dégagent. En dehors des constructions, l'emprise du Parc des Expositions accueille aujourd'hui essentiellement des espaces bitumés de parking ou de logistique. Néanmoins un projet de modernisation est en cours.

Certaines emprises ne sont pas du tout bâties, correspondant généralement aux espaces verts, de loisirs ou d'équipements sportifs et d'infrastructures. Le parc Michelet et le parc Frédéric Pic s'imposent notamment comme deux poumons verts dans la ville.



Ecole Primaire Cabourg et Centre Administratif


CODRA
VANVES : Analyse morphologique
GRAND PARIS SEINE OUEST
Val de Seine
Centre-Ville Historique
Le Plateau
Le Centre de Saint-Rémy
Les Hauts d'Issy
Les Hauts de Vanves
CATEGORIES DE TISSUS URBAINS
Centre-bourg
Centre-urbain
Pavillonnaire diffus
Pavillonnaire groupé dense
Lotissement pavillonnaire homogène
Pavillonnaire verdoyant ou patrimonial
Habitat patrimonial (secteur Parc des Princes)
Mixte peu dense
Mixte dense
Grandes opérations modernes (habitat collectif)
Grandes opérations contemporaines (habitat collectif ou mixte)
Grandes emprises d'activités ou monofonctionnelles
Grandes emprises ouvertes
Espaces Verts et Forêts
Equipement
Zone de chantier
0
500
1 000 m
Sources : CODRA, PLU communaux, Cadastre 2022, IGN 2022.


VANVES
ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS
Novembre 2023
N
0
250
500m
PARIS
ISSY-LES-MOULINEAUX
MALAKOFF
CLAMART
LÉGENDE
Limite communale
GRAND PAYSAGE
Courbe topographique
Forêt
Vue cadrée sur le grand paysage
Percée sur élément repère
Elément repère
Espace vert structurant
Site classé
Site inscrit
Voirie à caractère paysager à préserver
PAYSAGE DE PROXIMITÉ
Parc, jardin, square
Arbre remarquable
Arbre repère
Alignement arboré structurant
Entrée de ville à valoriser
Talus boisé
Espace vert privé à forte valeur paysagère
Espace à dominante minérale
Mare, étang

2.2.7.5. Les mutations récentes ou en cours

Gare du Grand Paris Express Fort d'Issy / Vanves / Clamart et mutation du Clos-Montholon

Le secteur du Clos Montholon, en pointe Sud-Ouest de la commune, constituait le tissu individuel le moins dense de la commune avec des parcelles très profondes et des constructions anciennes. Toutefois, l'arrivée de la future gare GPE « Fort d'Issy / Vanves / Clamart » et le potentiel de densification ont entrainé une très forte mutation en cours et bien visible.

La gare souterraine en construction est située, d'une part, sous les voies du Transilien et, d'autre part, sous le parking de la gare actuelle de Clamart. Elle permettra une bonne connexion avec la ligne N du transilien permettant des liaisons rapides et donc une attractivité forte du secteur. 4 accès sont prévus et le bâtiment permettra de relier les villes d'Issy-les-Moulineaux et de Clamart.

Cette nouvelle attractivité du secteur entraine des regroupements fonciers avec la mise en œuvre d'opérations d'habitat collectives remplaçant les pavillons inscrits dans des parcelles verdoyantes. On constate ainsi une rupture de la trame ancienne et une densification, avec de nouveaux gabarits plus élevés en R+3+C et une réduction des espaces libres. Une forte pression foncière s'observe également sur les secteurs environnant le clos Montholon, notamment sur les rues Larmeroux et de l'Avenir.









Constructions en cours avenue de la Paix et rue du Clos-Montholon ; construction récente avenue du Général de Gaulle

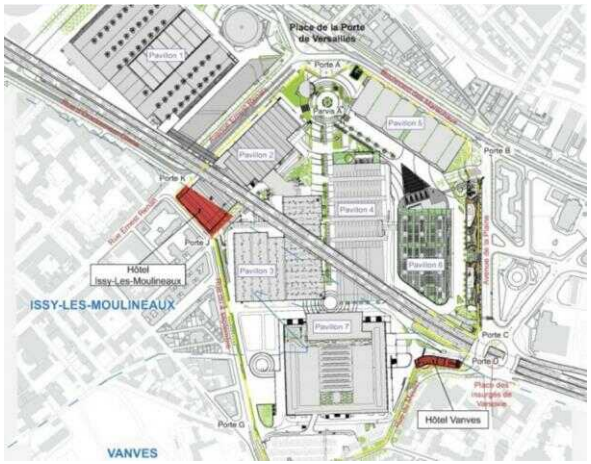
Modernisation du Parc des Expositions et Projet « Mixcité » Porte de Versailles

Tout comme Issy-les-Moulineaux (cf. monographie précédente), Vanves est concernée par le chantier de restructuration et de modernisation du Parc des Expositions engagé par la Ville de Paris en 2015.

Ce chantier est entré dans sa 3ème phase qui prévoit, notamment sur Vanves, le réaménagement des abords du Hall 7 avec :

- La création d'un square à l'angle de le rue Marcel Yol et de la rue du Moulin.
- L'aménagement d'une place et la création d'un accès piéton à l'angle des rues Marcel Yol et Jullien, permettant de traverser le site.

En accompagnement de ces différents aménagements destinés à ouvrir le Parc des Expositions sur la ville, un renforcement de l'offre hôtelière est en cours dans le secteur. A Vanves, il s'agit de l'implantation d'un hôtel de plus de 300 chambres sur le site du Parc des Expositions, en entrée de ville rue du Moulin.





Projet d'hôtel par Valode et Pistre rue du Moulin (renovation-portedeversailles.com)

2.2.8. VILLE-D'AVRAY

2.2.8.1. Une commune inscrite au cœur d'un territoire vallonné et boisé

Ville-d'Avray est située à environ 10 kilomètres au Sud-Ouest de Paris. La ville est limitrophe des communes de Versailles à l'Ouest, Viroflay et Chaville au Sud, Sèvres à l'Est, Saint-Cloud et Marnes-la-Coquette au Nord.

Son territoire est particulièrement marqué par son relief. La Ville s'étage entre une altitude basse de 86 mètres à l'extrême Est et une altitude haute à un peu plus de 170 mètres à l'Ouest de la ville où prédomine la forêt domaniale de Fausses-Reposes. Cet élément de géographie joue un rôle majeur dans les implantations des constructions et dans la gestion des eaux pluviales. Il se traduit aussi par des paysages de coteaux visibles de loin et qui génèrent eux-mêmes des perspectives éloignées sur de grands paysages.



Relief et forêt domaniale de Fausses-Reposes en arrière (Chaussée de l'Étang Neuf)

La forêt domaniale de Fausses-Reposes occupant la plus grande partie du territoire communal, la ville a peu de limites urbanisées. La limite au Nord avec Marnes-la-Coquette s'étend en effet sur moins d'un kilomètre et se caractérise par une continuité du tissu urbain (habitat individuel et collectif) sur les deux communes. À l'Ouest, la limite avec la commune de Sèvres est en partie marquée par la présence des voies ferrées des lignes transiliennes L (reliant Versailles Rive-Droite à la gare Saint-Lazare) et U (reliant La Verrière à Nanterre). Les voies implantées en dévers sont néanmoins franchissables en

de nombreux points et la gare Sèvres-Ville-d'Avray, implantée à Sèvres, permet une connexion facile aux communes voisines et à Paris.

La desserte routière est assurée par deux axes historiques se croisant au centre de la commune : la D985 (rues de Saint-Cloud et de Versailles) et la D407 (rues de Sèvres et de Marnes).

2.2.8.2. L'organisation et la structure urbaine

Une identité et une urbanisation en étroite relation avec la forêt

Le territoire de Ville-d'Avray est considéré comme très peu urbanisé en raison de la présence de la forêt de Fausses-Reposes, et des nombreux espaces libres végétalisés. Pour ces derniers, il s'agit essentiellement d'espaces boisés (hors forêt domaniale), des équipements sportifs, des jardins publics et privés, des aires de stationnement privés.

Créé au Moyen-âge dans une clairière au milieu des bois, le village de Ville-d'Avray a en effet conservé au cours des siècles un cadre de verdure qui fait aujourd'hui sa spécificité et une part importante de son identité.

Un réseau d'étangs est présent sur le territoire (Vieil étang, étang Neuf, étangs de Corot). Ces étangs sont alimentés par les rigoles recueillant les eaux pluviales de la forêt et par un aqueduc drainant les eaux souterraines. Cet aqueduc se prolonge par la « grande rigole de Ville-d'Avray » qui serpente à l'air libre à travers les propriétés, en amont du Vieil étang. Ce réseau est connecté au Domaine national de Saint-Cloud et permet d'alimenter la Grande cascade à proximité des berges de Seine.

La ville se résidentialise, notamment avec la constitution de grandes propriétés bourgeoises au XIX^{e} siècle sur lesquelles on retrouve aujourd'hui les résidences d'habitat collectif et leurs espaces verts.

Après la Seconde Guerre mondiale, le petit bourg connait une extension rapide et importante. Les constructions neuves de logements collectifs se multiplient à une période de poussée démographique francilienne.

Cette croissance entraîne le morcellement de grandes propriétés et la démolition d'une partie de son patrimoine bâti. Le plan d'occupation des sols de 1971, limite alors la hauteur des constructions à quatre étages et diminue la densité d'occupation au sol. C'est dans ces nouvelles limites que sont alors construits de nombreux petits immeubles collectifs rue de Saint-Cloud, rue de Versailles, chemin Desvallières, rue de Marnes, rue de Sèvres, avenue Thierry et avenue Halphen. Cette période marque également le début de réalisation de logements locatifs aidés.

Le centre-bourg complété par 2 polarités

La ville compte trois polarités commerciales et d'activités :

- Le centre-bourg concentré entre les rues de Saint-Cloud et rue de Sèvres au niveau du carrefour Laroche. Ce secteur, qui accueille également les services administratifs de la ville, est en effet animé de commerces et de services en rez-de-chaussée d'immeuble. A l'exception du parvis de l'église, l'espace public est largement dédié au trafic automobile avec des trottoirs étroits et de nombreux stationnements sur l'espace public.



Centre-bourg depuis la rue de Sèvres

- L'institut universitaire de technologie (IUT) de Ville-d'Avray, situé à l'Est de la commune et à proximité de la gare Sèvres/Ville-d'Avray, génère une polarité secondaire avec quelques locaux d'activités que l'on retrouve en rez-de-chaussée d'immeuble et une polarité commerciale sous dalle, au niveau du croisement entre la rue de Sèvres et le Chemin Desvallières.
- Le long de la rue de Versailles, au niveau des étangs de Corot, une polarité liée à l'activité touristique se développe le long de la voie avec la présence d'hôtels et de restaurants. Quelques commerces et équipements sont ensuite disséminés le long de cet axe en direction de Versailles.

4 entités dessinées par le relief

La topographie du territoire de Ville-d'Avray a profondément impacté l'occupation des sols : les coteaux sont majoritairement boisés, avec de nombreux parcs en partie habités, tandis que la plaine, présente sur des communes voisines de Ville-d'Avray (Saint-Cloud, Sèvres), se caractérise par un tissu urbain dense.

Quatre grandes entités urbaines se dégagent de par le relief du territoire et l'histoire de l'urbanisation de la commune :

- Le Centre / La Côte d'Argent à l'Est de la commune et en périphérie de la ville de Sèvres.
- La Ronce au Sud.
- Thierry Saint-Cloud au Nord, limitrophe de Marnes-la-Coquette et du Parc de Saint-Cloud.
- Le Monastère / rue de Versailles constitué du bras Est qui s'étend à travers la forêt domaniale.

Secteur Centre / Côte d'Argent

Inscrit au niveau de la plaine et dans le prolongement de l'urbanisation de la ville de Sèvres, le secteur du centre-bourg et de la Côte d'Argent est marqué par un tissu à dominante résidentielle prenant la forme de pavillons et petits collectifs avec des rez-de-chaussée actifs dans le centre historique.

Il regroupe les principales polarités commerçantes de la commune, avec un linéaire de vitrines le long de la rue de Saint-Cloud, la place du marché à proximité de l'église, la polarité commerciale sur la rue de Sèvres et quelques restaurants et services implantés en bordure de la rue de Versailles.



Cadastre - Rue Pradier



Vue axonométrique - Rue Pradier



Cadastre - Rue de Saint-Cloud



Vue axonométrique - Rue de Saint-Cloud

Tissus de centre-bourg et mixte du secteur centre-ville, source étude AEI 2022

De nombreux équipements sont présents dans le Centre-ville : établissements scolaires (collège de La Fontaine du Roi), sportifs (stade municipal, piscine…), culturels (Le Colombier) et patrimoniaux (église St Nicolas, Saint Marc…), situés entre les rues de Versailles et rue de Sèvres. Ils s'implantent au sein de grandes parcelles dégageant des espaces verts arborés (mail du Docteur Boisvieux) et quelques espaces publics et aires de stationnement minéralisés (autour de l'église notamment). Ce secteur fait aujourd'hui l'objet de différents projets de renouvellement, notamment sur le site de La Poste (à l'angle des rues de Marnes et de Versailles), le site de l'ancienne école Chanteclerc (rue de Versailles) et la réhabilitation du collège La Fontaine du Roy (angle des rues de Marnes et de Saint-Cloud).

L'ancien lotissement de la Côte d'Argent, développé dans les années 30, génère une unité paysagère et de typologie spécifique caractéristique avec un parcellaire, un mode d'implantation et des gabarits de bâti homogènes. Ce secteur s'est néanmoins bien intégré aux secteurs alentours avec un maillage viaire permettant de le traverser et de rejoindre les autres secteurs de la commune.





Tissu pavillonnaire de la Côte d'Argent, source étude AEI 2022

Le quartier profite par ailleurs d'une légère pente du Sud-Ouest vers le Nord-Est qui permet de dégager des vues vers le coteau Nord.

Secteur de La Ronce

Implanté sur la naissance des coteaux Sud-Est du territoire, le secteur de la Ronce se situe sur une ancienne large parcelle paysagère, ayant fait l'objet de divisions partielles, agrémentée de l'étang de la Ronce et de sa rivière anglaise rejoignant les étangs de Corot.



Domaine depuis la rue de la Ronce

Le Domaine de la Ronce occupe la majeure partie du secteur et se caractérise par l'implantation d'immeubles récents d'habitat collectif, implantés de façon discontinue et desservis par une trame viaire interne privative. Occupant une surface de 12 hectares, le Domaine bénéficie d'un parc privatif jouxtant en grande partie la forêt Domaniale de Fausses-Reposes.

Le lotissement du Domaine de la Ronce, implanté à l'Est du secteur, introduit un tissu de grands pavillons implantés en milieu de parcelle et bordés de murets en pierre renforçant la dimension minérale des espaces publics malgré la présence de nombreux arbres dans les jardins privatifs. Ce lotissement s'organise autour d'une allée piétonne privative, permettant de rejoindre le grand ensemble du Domaine de la Ronce.





Tissu de grand ensemble du Domaine de la Ronce, source étude AEI 2022



Tissu pavillonnaire verdoyant du Domaine de la Ronce

Secteur Thierry / Saint-Cloud

Ce secteur doit en partie son nom au château édifié au XVIIIe siècle par le premier valet de chambre du roi Louis XVI, Marc-Antoine Thierry. Aujourd'hui propriété de la commune, il est inscrit au titre des monuments historiques depuis 1973. Situé dans le prolongement du centre-ville historique de la ville, une partie du parc du château a fait l'objet d'un remembrement pour la construction du collège La Fontaine du Roy aujourd'hui en cours de réhabilitation.

Ce secteur, essentiellement résidentiel, est hétérogène, marqué par un habitat pavillonnaire implanté sur des parcelles arborées, bordées de clôtures opaques ou de murets en pierre, quelques opérations d'habitat collectif inscrite en retrait et quelques grandes propriétés amorçant la transition avec le tissu urbain de Marnes-la-Coquette.



Tissu pavillonnaire verdoyant du secteur Thierry

Secteur le Monastère / rue de Versailles

Englobant plusieurs parcelles d'habitat collectifs et de résidences dans le prolongement du centre-ville historique, ce secteur se développe jusqu'à l'extrémité Ouest de la commune avec une dominante de tissu pavillonnaire verdoyant, notamment à proximité des étangs de Corot. La rue de Versailles forme ainsi un bras urbanisé à travers la forêt domaniale de Fosses Reposes, qui s'interrompt en amont de la limite communale.



Photographie du secteur, Agence AEI, 2022.



Cadastre - Rue de Versailles et Rue des deux Étangs



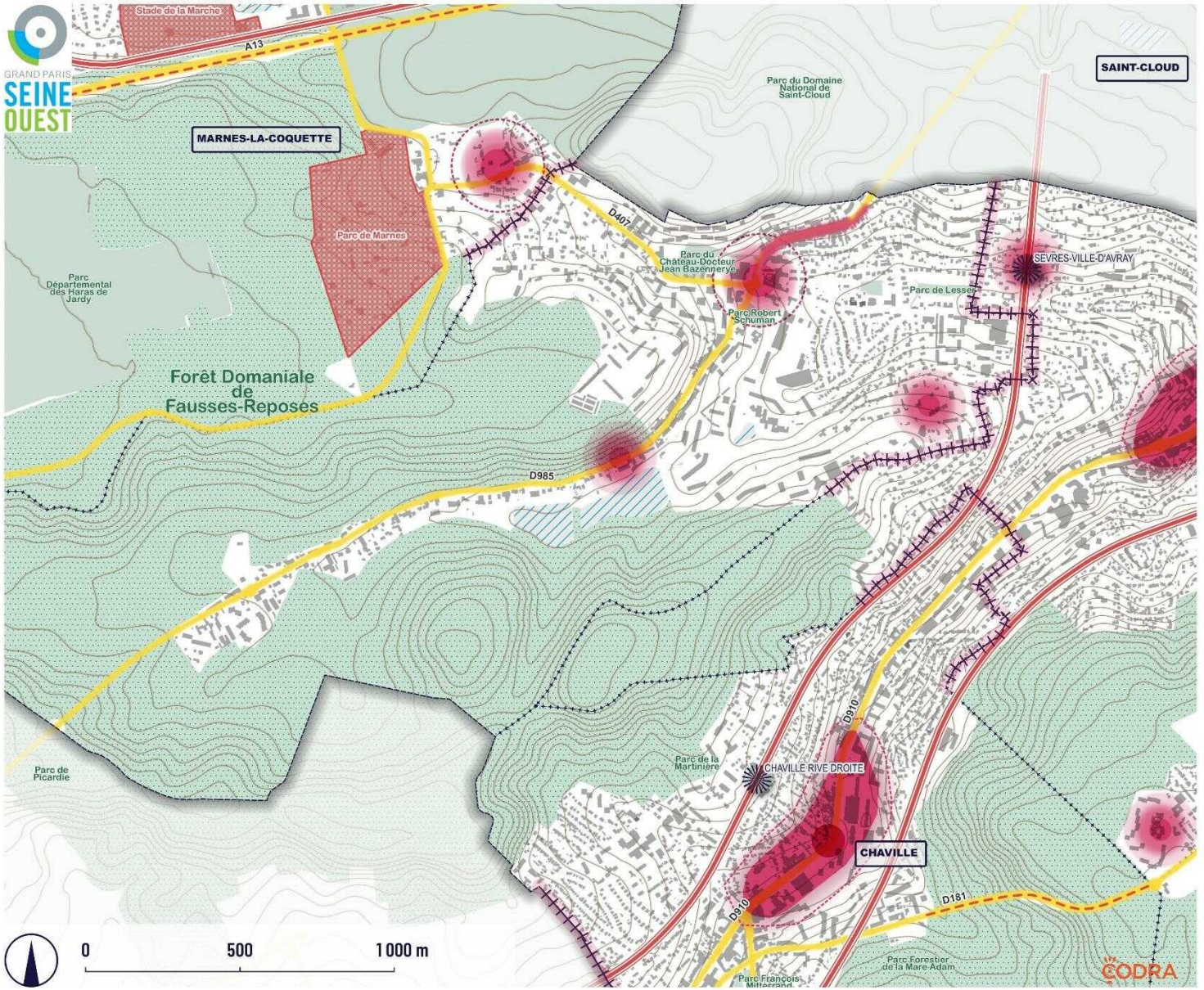
Vue axonométrique - Rue de Versailles et Rue des deux Étangs

Tissu pavillonnaire verdoyant à proximité des étangs de Corot, source étude AEI 2022

Ce secteur se caractérise par un urbanisme linéaire le long de l'axe historique reliant Versailles au domaine de Saint-Cloud et sur lequel s'est implanté un tissu résidentiel majoritairement pavillonnaire implanté en retrait développant un langage périurbain avec l'implantation ponctuelle de quelques commerces et services (station essence, restaurants, superettes). L'espace public est majoritairement dédié à la mobilité avec la création récente d'une piste cyclable à double sens sur le tronçon Est de la rue de Versailles et la présence de nombreux espaces de stationnements publics impliquant une réduction des trottoirs.

Le tronçon Est est, quant à lui, marqué par plusieurs opérations d'habitat collectif venant créer des épaississements ponctuels du tissu urbanisé au Sud de la rue de Versailles.

VILLE-D'AVRAY : situation et organisation urbaine



Limites communales

Géographie et espaces verts

- Parcs et espaces verts urbains
- Forêts et vastes emprises naturelles
- Relief influançant le paysage et le fonctionnement urbain

Structure urbaine

- Voirie structurante
- Centralités principales : centres urbains / bourgs
- Polarités secondaires
- Continuités urbaines entre communes

Interactions urbaines

- Incidence paysagère du Bois de Boulogne
- Ponts marquant des entrées de ville
- Entrées de ville routière marquées
- Entrées de ville RER/Transilien/ multimodales
- Entrées de ville métro
- Entrées de villes tramway

Coupures urbaines

- liées à l'hydrographie
- liées aux infrastructures ferrées
- liées aux infrastructures routières
- Grandes emprises foncières formant des enclaves
- Franges épaisses en lien avec le boulevard périphérique

Sources : Cadastre 2018, IGN 2023, CODRA

2.2.8.3. Les formes urbaines caractéristiques

3 types de tissus urbains constituent la commune de Ville-d'Avray, correspondant à différentes époques d'urbanisation :

- Le tissu de centre-bourg ancien, le long des axes historiques des rues de Saint-Cloud, de Sèvres et de Versailles, dont les noms, indiquant leur direction, confirment leur caractère de voies anciennes structurantes. S'y côtoient des bâtiments d'époques et de styles variés, mais généralement d'un volume plus ou moins similaire et quasiment toujours en alignement sur rue.
- Le tissu pavillonnaire, typique de la région Ile-de-France à partir du XIXe siècle.
- Le tissu d'habitat collectif discontinu, typique de la seconde moitié du XXe siècle, correspondant à une densification des grands domaines privés et de leur parc par la réalisation d'opérations de logements collectifs ou de grands équipements. Ce paysage urbain est marqué par la présence de très nombreux arbres.

Tissu ancien de centre-bourg et mixte

Le centre de la commune s'est développé le long d'un axe historique : la rue de Saint-Cloud. Son tissu est caractéristique d'un bourg ancien : bâtiments d'habitation majoritairement en R+2+combles avec commerces en rez-de-chaussée, alignement du bâti, mitoyenneté, toitures à deux pans et faîtages parallèles à la voirie… Le bourg a connu des mutations ponctuelles à différentes périodes, traduisant une diversité architecturale mais qui conserve une relative homogénéité dans ses implantations.

La rue de Sèvres est un axe menant de l'entrée de ville jusqu'au bourg. Dans sa partie proche du bourg, face à l'église, il est constitué d'un front bâti de qualité. Intégrant des commerces en rez-de-chaussée, les bâtiments d'habitation ont une hauteur en R+2+combles. En entrée de ville, le front bâti le long de la rue de Sèvres est beaucoup plus discontinu et mixte. S'y trouve du bâti de toutes époques, de volumes, de hauteurs et d'implantations variés.

Le long de la rue de Versailles, le tissu le plus ancien se trouve près des étangs. Le front bâti, d'une hauteur en R+2+combles à R+3+combles, est assez homogène, malgré la présence de constructions d'époques différentes.



Rue de Saint-Cloud, rue de Versailles ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

Tissu pavillonnaire

Le tissu urbain de la commune est composé pour un tiers de sa surface par de l'habitat individuel, issu du développement des pavillons dès le XIXe siècle. Ces parcelles ont une emprise bâtie inférieure à 50% mais les plus grandes, et souvent les plus prestigieuses, ont une emprise inférieure à 25%. Ce tissu pavillonnaire est typique de la région Ile-de-France, où le développement du chemin de fer a entraîné une urbanisation très importante des abords des gares au XIXe siècle, souvent sous la forme de lotissement. Cependant, sur la commune de Ville-d'Avray, le caractère patrimonial de ce tissu est particulièrement intéressant. Ville de villégiature, la bourgeoisie de l'époque a construit de très belles demeures jusqu'au milieu du XXe siècle, à l'architecture parfois éclectique ou signée par de grands architectes de l'époque Moderne et Contemporaine.

Plusieurs sous-catégories se dégagent de l'ensemble pavillonnaire :

Tissu de lotissements

Liés à l'urbanisation des années 60-70 et à la division foncière de certaines grandes propriétés, on en dénombre quatre sur la commune de Ville-d'Avray : le lotissement de la Côte d'Argent, le lotissement du Domaine de la Ronce, le lotissement du Val Fleury (tous localisés dans le secteur du Centre / Côte d'Argent) et le lotissement rue Neuve Thierry (localisé dans le secteur Thierry / Saint-Cloud). Ce tissu se caractérise par des ensembles avec une relative homogénéité parcellaire, d'implantation en façade des voies de desserte et des hauteurs et typologies de clôture harmonisées par les règlements des lotissements. Le bâti est, quant à lui, hétérogène avec des qualités et des

époques de construction variables allant de la maison meulière des années 30 à la villa contemporaine.



Lotissement du Val Fleury, Av Gambetta ; Lotissement de la Côte d'Argent, rue de la Prairie

Tissu d'habitat individuel hétérogène mixé avec de petits collectifs

Tissu majoritaire sur la commune, le tissu d'habitat individuel très hétérogène est caractérisé par un parcellaire irrégulier et des enchaînements d'implantations variées parfois en façade, parfois en fond de parcelle, liés aux transformation et renouvellement successifs du tissu. Le bâti y est d'époque et de taille variables avec des pavillons classiques datant de la fin du XXe et du début du XXIe siècle, quelques beaux exemples de l'architecture moderne des années 20 et 30 (dont certaines ont fait l'objet d'une inscription à l'inventaire des Monuments historiques : villa Hefferlin et villa Augier Prouvost) et quelques maisons récentes en bois. Ce tissu crée ainsi des profondeurs de champ en termes de paysage et les clôtures, souvent doublées de haie, apportent une présence marquée du végétal sur l'espace public à dominante minérale.



Rue Corot ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

Tissu pavillonnaire remarquable de grandes propriétés

Ce tissu correspond à des unités foncières supérieurs ou égales à 3 000 m² sur lesquelles est implanté de l'habitat individuel de type grande demeure, maison bourgeoise ou pavillon. Sur la commune de Ville-d'Avray quelques exemples sont notamment présents dans le secteur Thierry Saint-Cloud, amorçant la transition avec la commune de Marnes-la-Coquette. Ces grandes propriétés, souvent de qualité patrimoniale, bénéficient d'un aménagement paysager arboré. L'implantation du bâti se fait en cœur de parcelle, clôturée par de hauts murs en pierre limitant la vue depuis l'espace public, mais formant un ensemble paysager qualitatif.



Rue de Marnes ; Source : atlas-sig.seineouest.fr

Tissu de grandes opérations modernes et contemporaine à dominantes d'habitat collectif

La poussée démographique du milieu du XXe siècle a entraîné l'urbanisation des grandes propriétés existantes. Des résidences d'habitat collectif ont ainsi vu le jour dans les années 60 et 70, implantées au milieu des parcs des grands domaines donnant ainsi naissance à un tissu discontinu d'habitat collectif ; aujourd'hui, les nouvelles opérations d'habitat collectif s'implantent sur des parcelles plus resserrées avec une occupation des sols plus denses et se différencient par leur mixité d'usage qui intègre ponctuellement des rez-de-chaussée actifs.

Habitat collectif moderne de type résidence paysagère

L'habitat collectif de type résidence paysagère prend la forme de petites barres ou de plots monofonctionnels avec des hauteurs limitées à R+7. Certaines de ces résidences ont de grandes qualités architecturales : utilisation de matériaux nobles tels que la pierre, travail sur l'animation des façades avec des pleins et des vides, décrochés de volumes en toiture, traitement du soubassement… A la qualité architecturale de ces opérations, s'ajoute une grande qualité paysagère due à la présence de grands arbres d'ornementation issus des parcs boisés des anciennes propriétés.



Résidence Le Monastère ; Source : site internet de la résidence

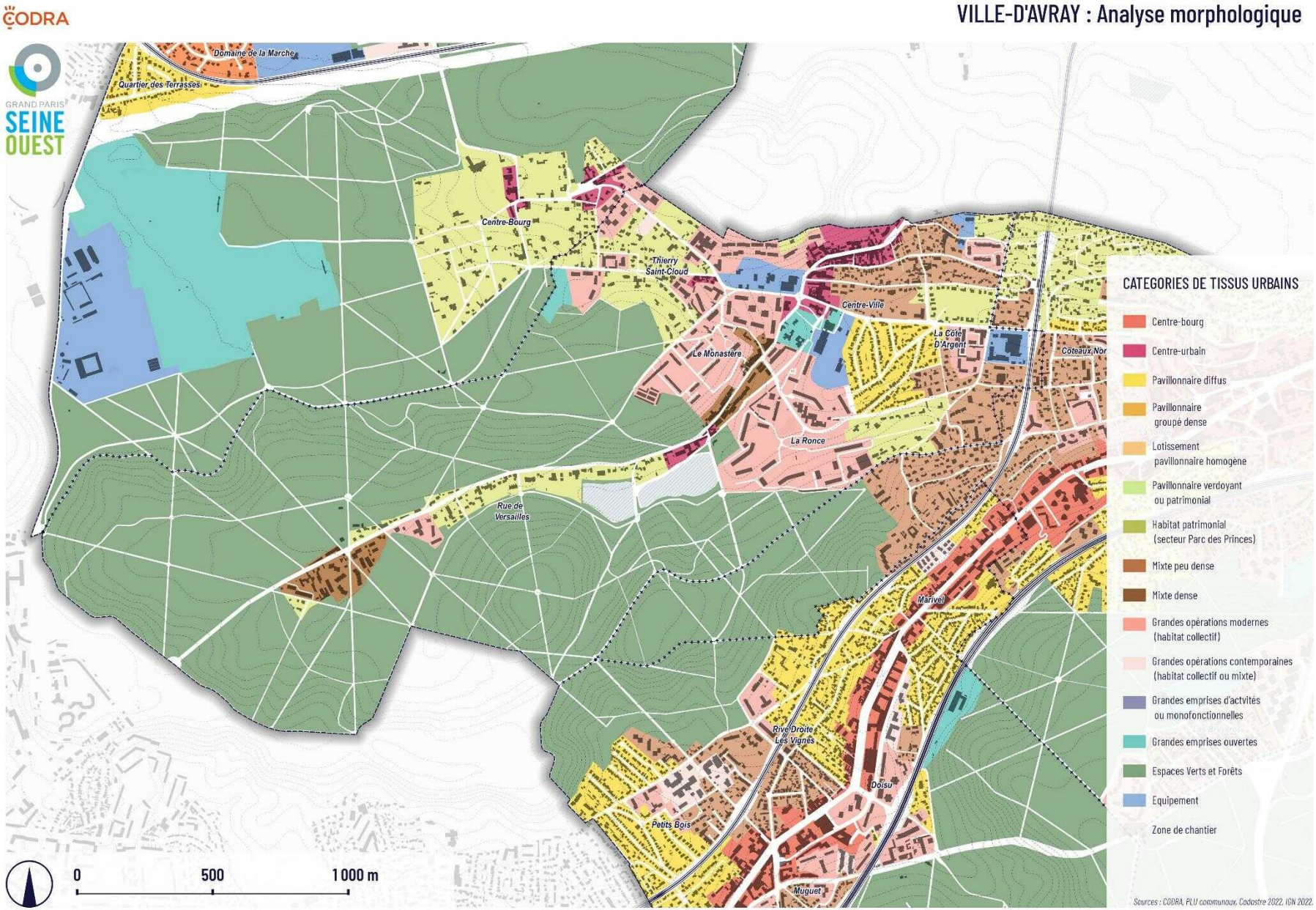
Habitat collectif discontinu contemporain

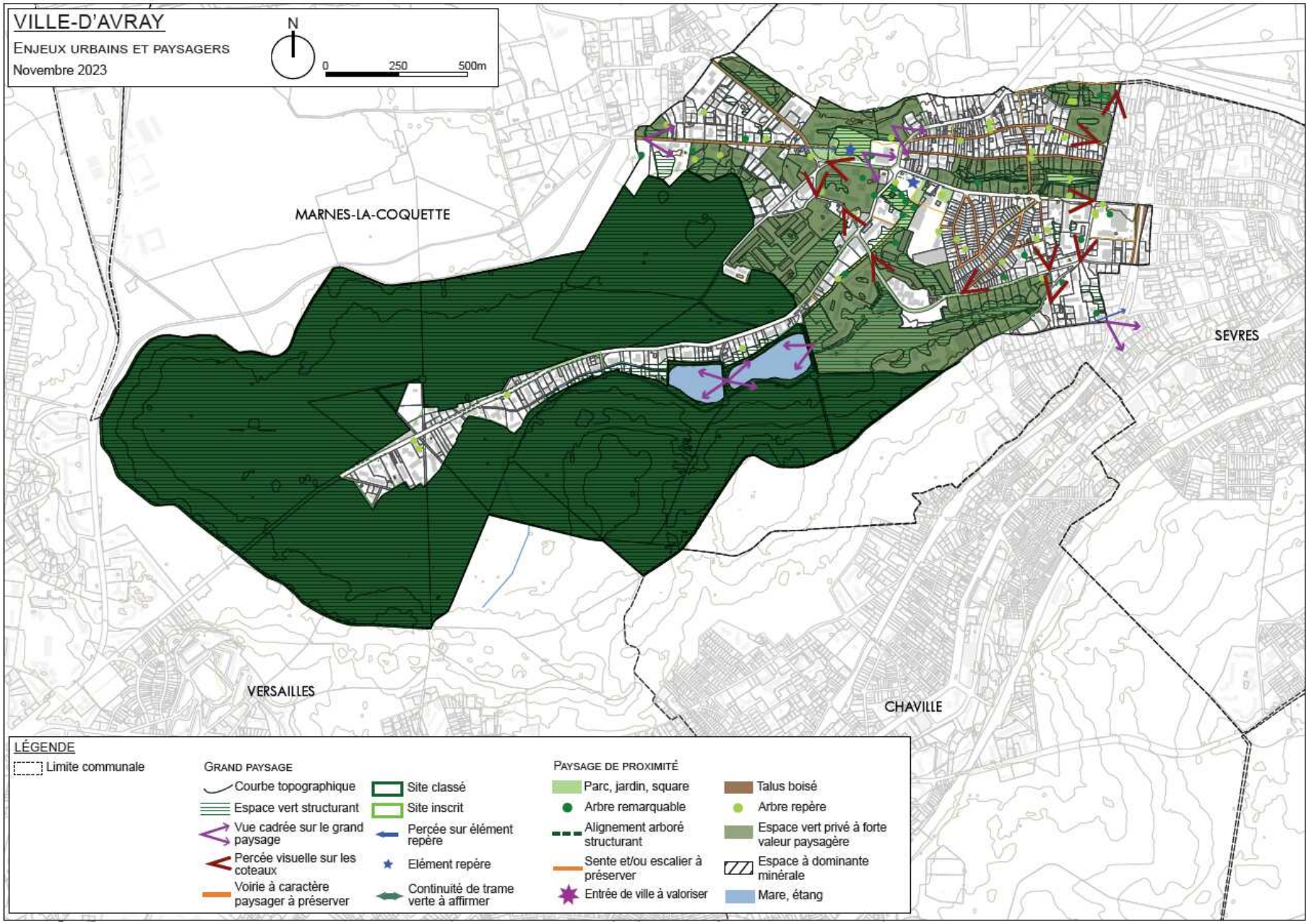
Les opérations récentes d'habitat collectif à Ville-d'Avray se caractérisent par leur mixité d'usage avec des rez-de-chaussée accueillant des équipements (école maternelle) ou des activités de services (cabinets médicaux). A cette diversité d'usage, s'ajoute une occupation du bâti recouvrant une grande partie de la parcelle, laissant moins de place au végétal.





Rue Bourlon Clauzel ; rue de Versailles ; Source : atlas-sig.seineouest.fr


CODRA
VILLE-D'AVRAY : Analyse morphologique
GRAND PARIS SEINE OUEST
Domaine de la Marche
Quartier des Terrasses
Centre-Bourg
Thierry Saint-Cloud
Centre-Ville
La Côte D'Argent
Coteaux Nor
Le Monastère
La Ronce
Rue de Versailles
Marivel
Rive Droite Les Vignes
Doisu
Petits Bois
Muguet
0
500
1 000 m
CATEGORIES DE TISSUS URBAINS
Centre-bourg
Centre-urbain
Pavillonnaire diffus
Pavillonnaire groupé dense
Lotissement pavillonnaire homogène
Pavillonnaire verdoyant ou patrimonial
Habitat patrimonial (secteur Parc des Princes)
Mixte peu dense
Mixte dense
Grandes opérations modernes (habitat collectif)
Grandes opérations contemporaines (habitat collectif ou mixte)
Grandes emprises d'actvités ou monofonctionnelles
Grandes emprises ouvertes
Espaces Verts et Forêts
Equipement
Zone de chantier
Sources : CODRA, PLU communaux, Cadastre 2022, IGN 2022.


VILLE-D'AVRAY
ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS
Novembre 2023
N
0
250
500m
MARNES-LA-COQUETTE
SEVRES
VERSAILLES
CHAVILLE
LÉGENDE
Limite communale
GRAND PAYSAGE
Courbe topographique
Espace vert structurant
Vue cadrée sur le grand paysage
Percée visuelle sur les coteaux
Voirie à caractère paysager à préserver
Site classé
Site inscrit
Percée sur élément repère
Elément repère
Continuité de trame verte à affirmer
PAYSAGE DE PROXIMITÉ
Parc, jardin, square
Arbre remarquable
Alignement arboré structurant
Sente et/ou escalier à préserver
Entrée de ville à valoriser
Talus boisé
Arbre repère
Espace vert privé à forte valeur paysagère
Espace à dominante minérale
Mare, étang

PLUi Plan Local d'Urbanisme intercommunal

3. Démographie et habitat

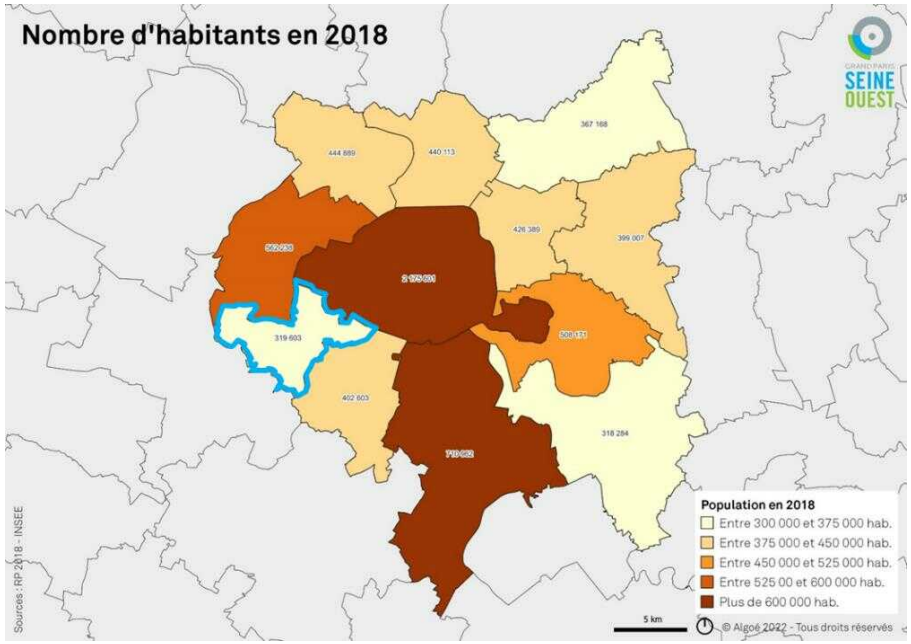


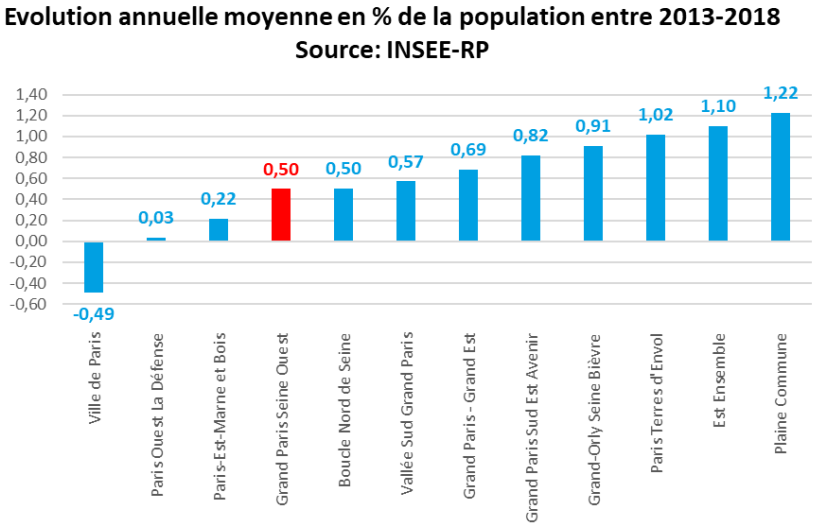
GRAND PARIS SEINE OUEST

3. La démographie et l'habitat sur le territoire de GPSO

3.1. GPSO au sein de la Métropole du Grand Paris

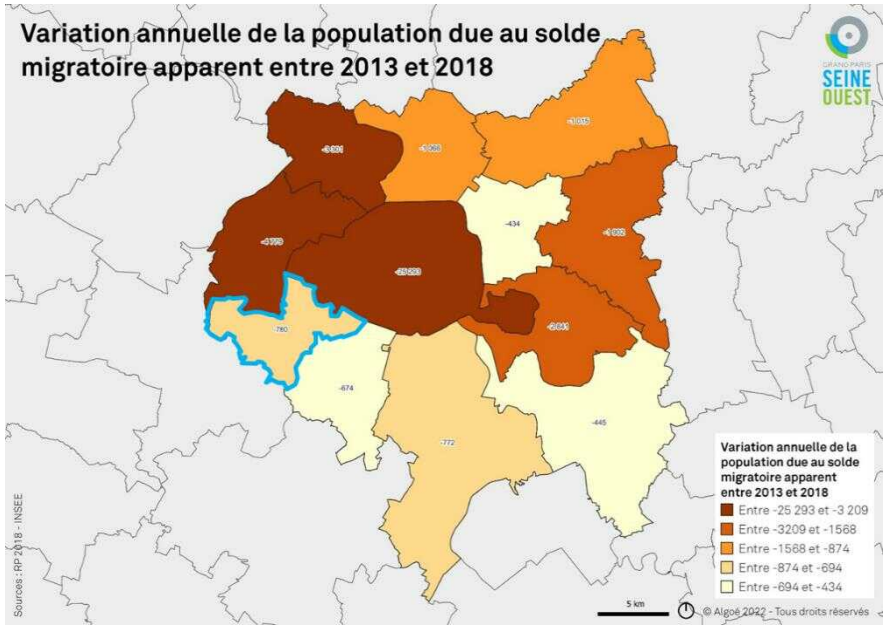
3.1.1. DEMOGRAPHIE ET EVOLUTIONS



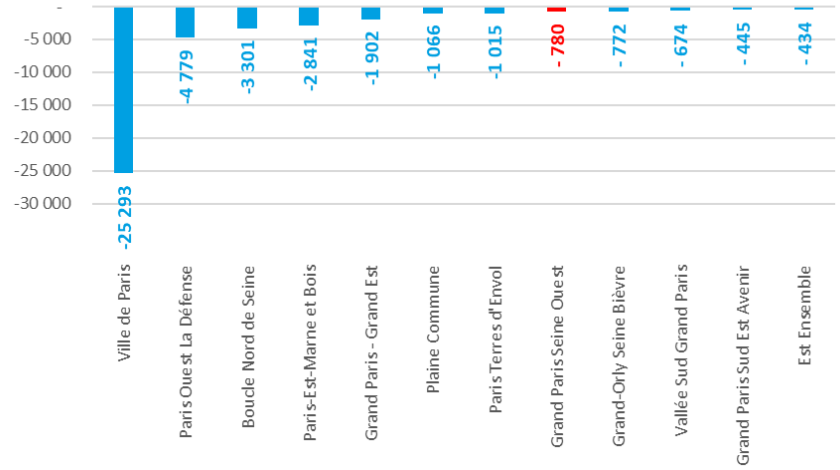


Grand Paris Seine Ouest, plus petit EPT de la Métropole du Grand Paris (3 661 hectares pour une moyenne de 6 541 hectares pour les autres EPT), est également l'un des moins peuplés. En 2018, il comptait 319 603 habitants (445 402 habitants en moyenne par EPT à la même date).

Le taux de croissance annuel moyen de la population entre 2013 et 2018 a été relativement soutenu. Il a été de à +0,5% contre +0.3%/an en moyenne dans la MGP (+0.67%/an hors Paris).



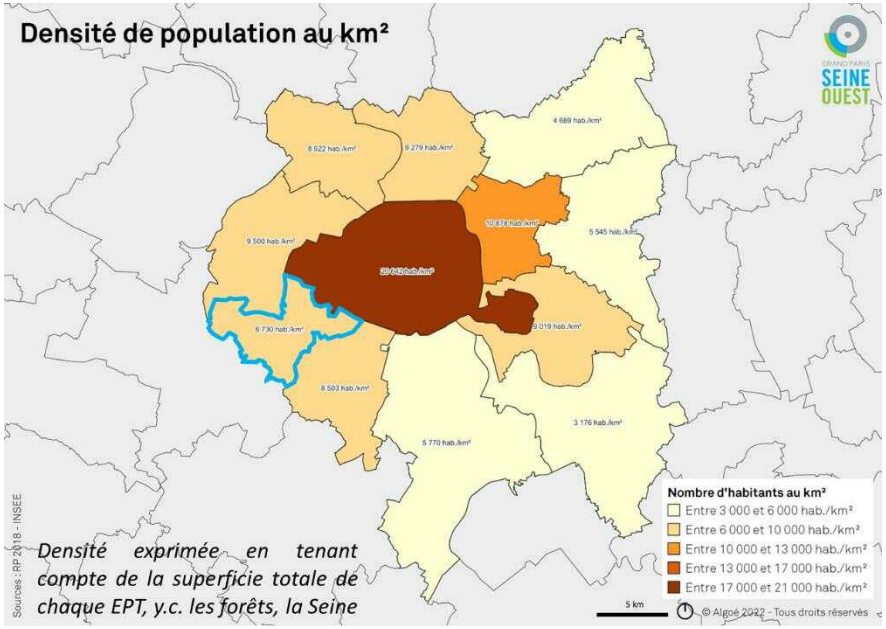
Variation annuelle de la population due au solde migratoire apparent entre 2013-2018
Source: INSEE-RP

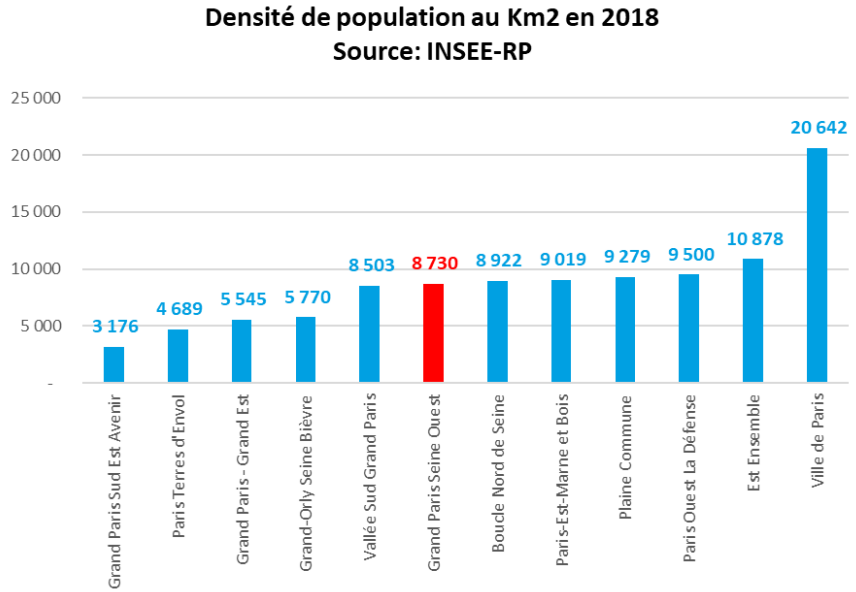


Tous les territoires de la Métropole du Grand Paris avaient un solde migratoire négatif entre 2013-2018. GPSO perdait en moyenne 780 habitants chaque année du fait de sorties plus nombreuses que les entrées (-3 900 sur la période).

A l'inverse, le solde naturel (différence entre les naissances et les décès) de GPSO est positif et permet ainsi une croissance démographique relativement soutenue sur cette période.

3.1.2. DENSITE DE POPULATION TERRITORIALE

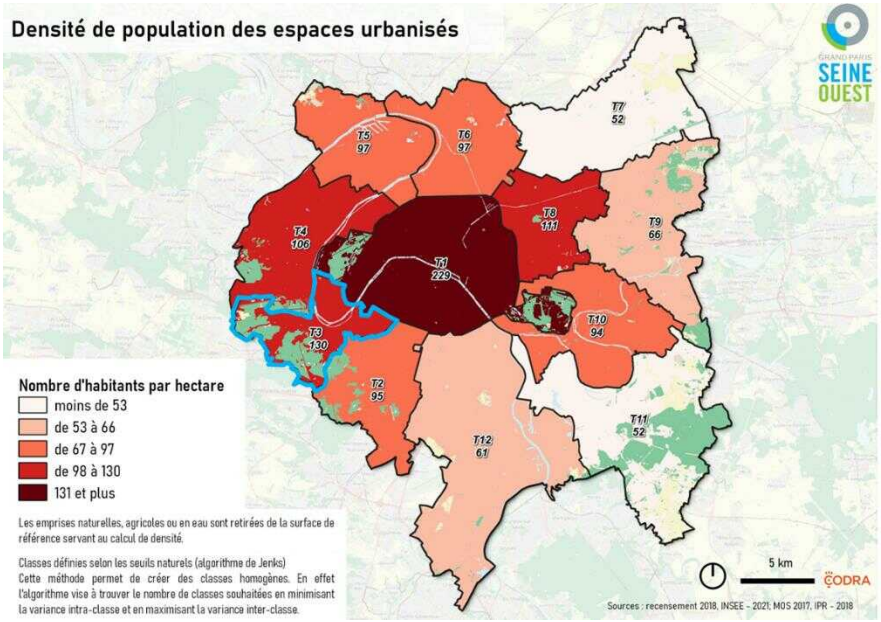


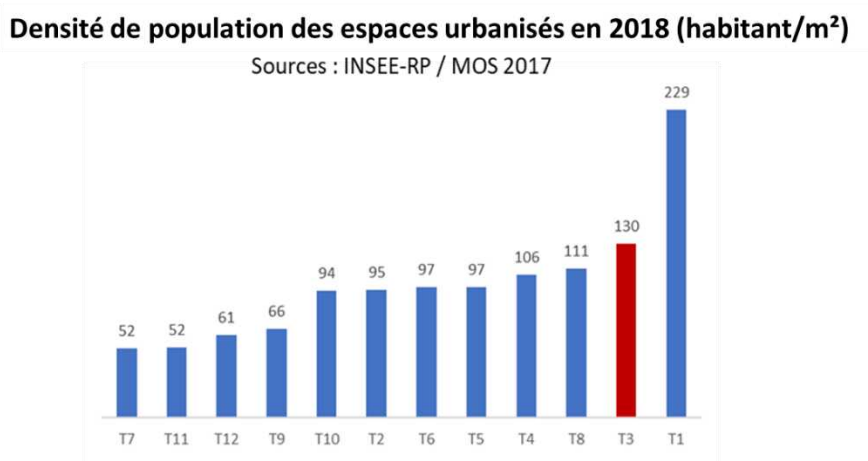


Avec 8 730 habitants/km² en 2018, GPSO apparait comme le 7ème territoire le plus dense de la Métropole du Grand Paris incluant Paris. Il se situe au-dessus de la densité moyenne des EPT (7 637 habitants/km²).

Toutefois, cette densité est relative car elle tient compte de la superficie totale de GPSO, elle intègre les forêts et la Seine couvrant une part importante du territoire. Ainsi la question de la densité mérite une approche plus fine présentée pages suivantes.

3.1.3. DENSITE DE POPULATION REELLE



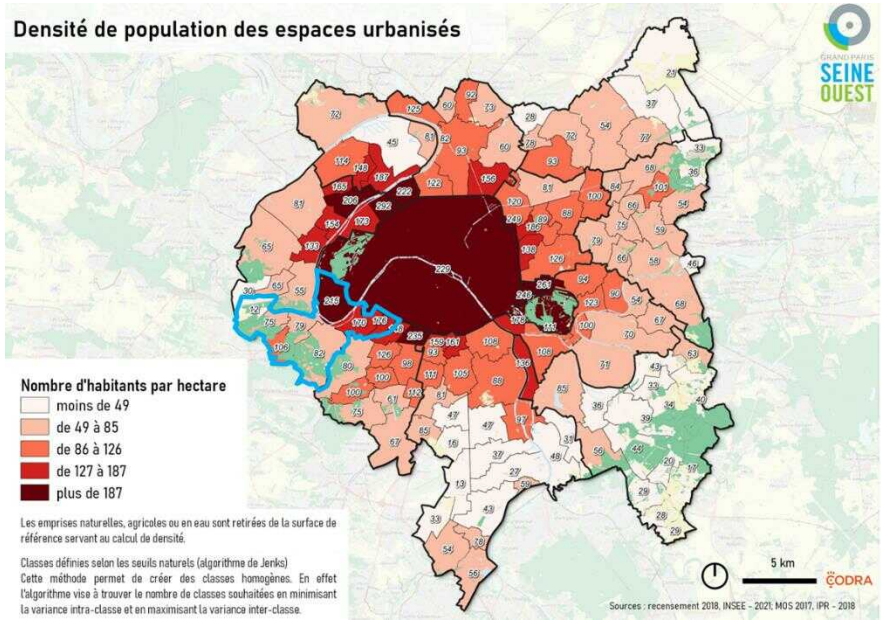


La densité de population moyenne des espaces urbanisés pour la MGP hors Paris s'élevait à 80 habitants/hectare en 2018.

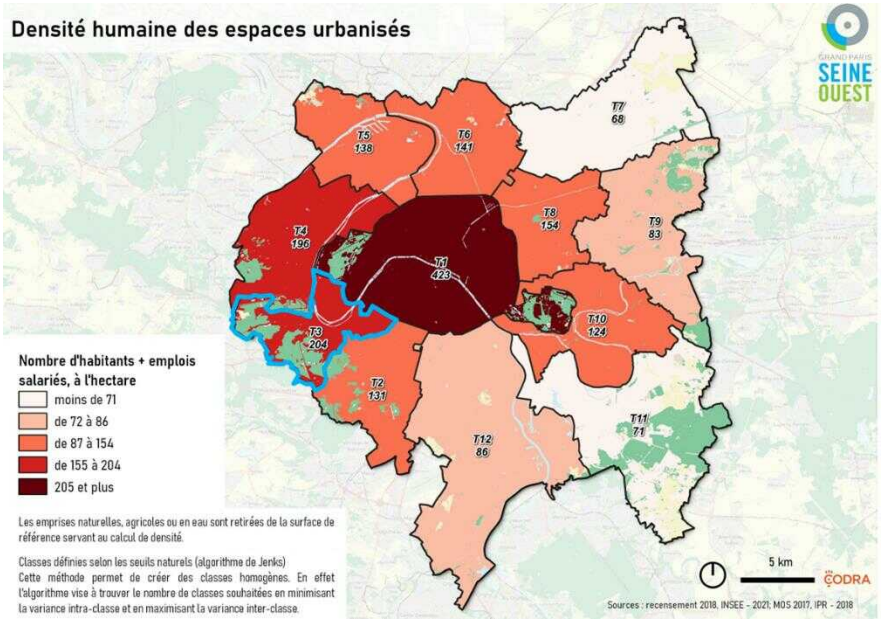
Avec 130 habitants/hectare, GPSO détient la plus forte densité de population des espaces urbanisés au sein de la Métropole du Grand Paris, après Paris.

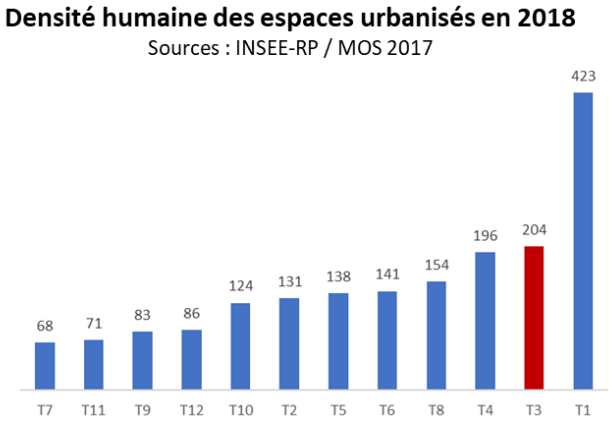
Les villes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves, limitrophes de Paris, ont les densités les plus élevées au sein de GPSO.

Boulogne-Billancourt fait ainsi partie des villes les plus denses de la 1ère couronne parisienne avec 215 habitants/hectare en 2018. A l'opposé, Marnes-la-Coquette est l'une des moins denses avec 12 habitants/hectare.



3.1.4. DENSITE HUMAINE



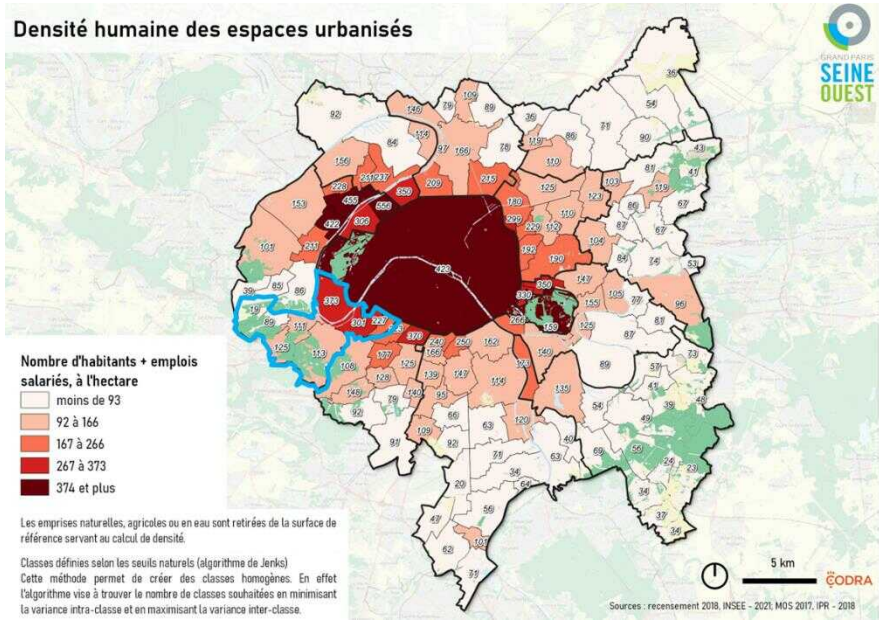


La densité humaine cumule le nombre d'habitants et le nombre d'emplois d'un territoire au sein des espaces urbanisés. La densité humaine moyenne pour la MGP hors Paris s'élevait à 115 personnes/hectare en 2018.

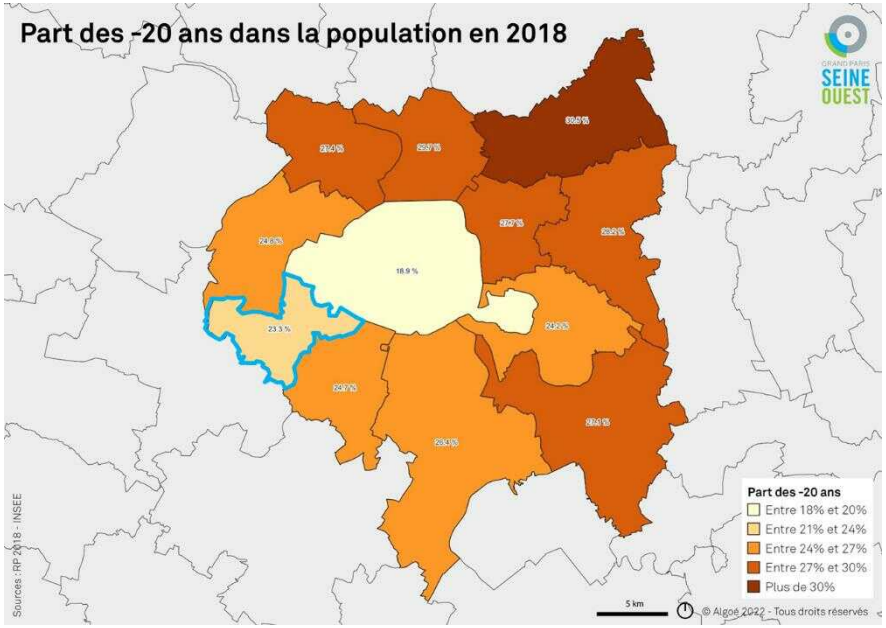
Avec 204 personnes/hectare, GPSO détient la plus forte densité humaine des espaces urbanisés au sein de la Métropole du Grand Paris, après Paris.

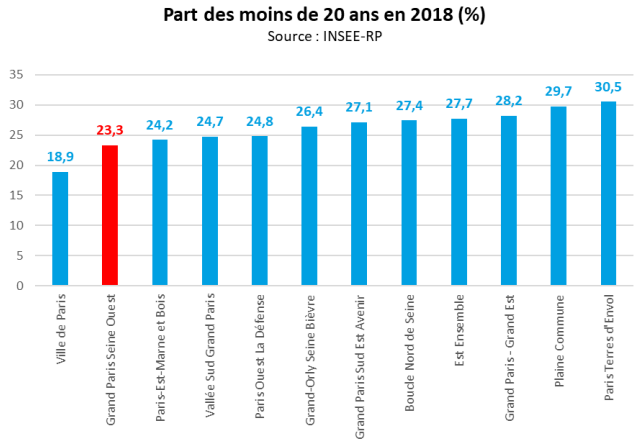
Les villes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves, limitrophes de Paris, font partie des villes les plus denses de 1ère couronne parisienne avec 227 à 373 personnes/hectare en 2018.

GPSO est le territoire le plus contrasté de la MGP avec un rapport de 1 à 20 entre la densité humaine de Boulogne-Billancourt et celle de Marnes-la-Coquette.



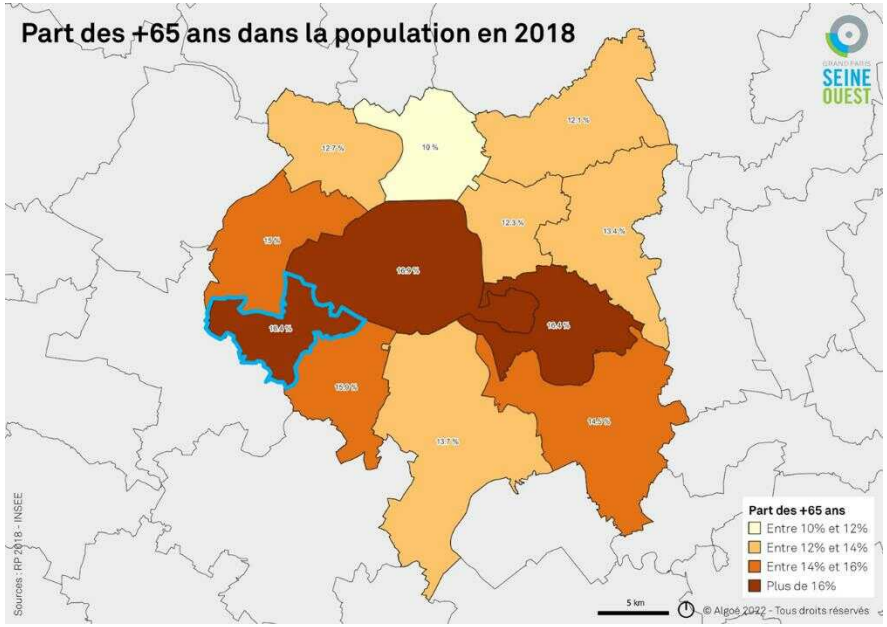
3.1.5. AGE DES POPULATIONS



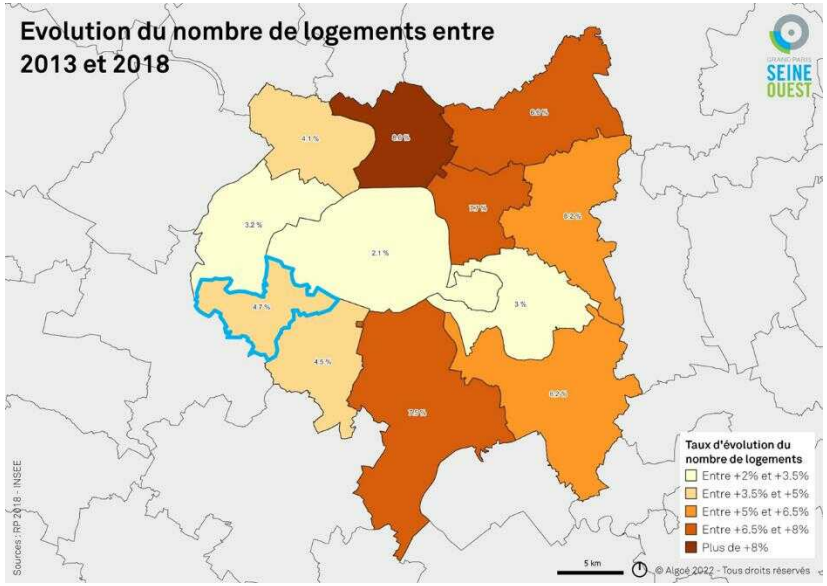


GPSO est le territoire de la MGP avec la part des moins de 20 ans la moins élevée de la MGP après Paris. En 2018, les moins de 20 ans représentent 26,6% de la population au sein de la MGP (hors Paris) contre 23,3% seulement pour GPSO.

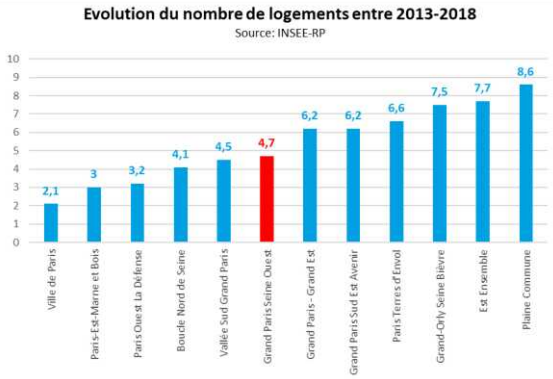
A l'inverse, GPSO est le territoire de la MGP avec la part des plus de 65 ans la plus élevée de la MGP, après Paris dans des proportions similaires à Paris Est Marne et Bois. En 2018, les plus de 65 ans représentent 13,9% de la population au sein de la MGP (hors Paris) contre 16,4% pour GPSO.

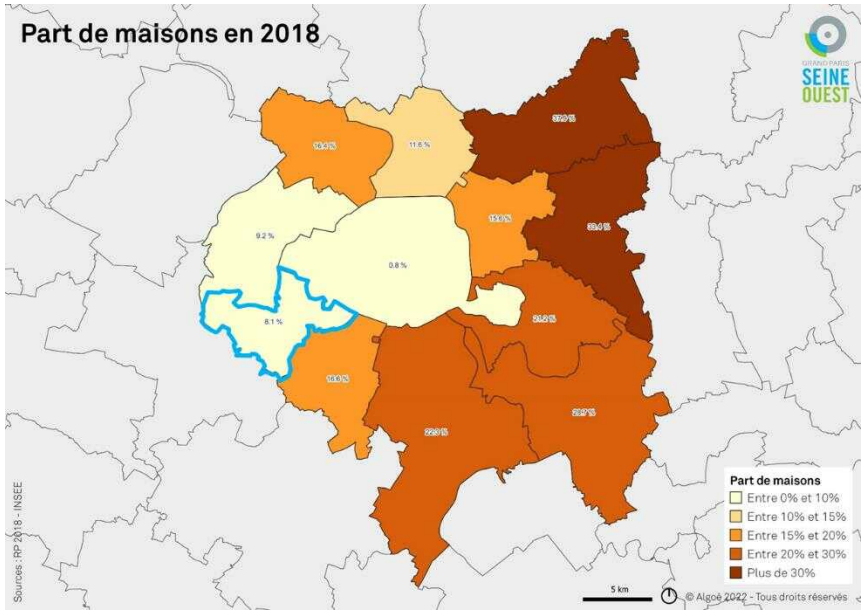


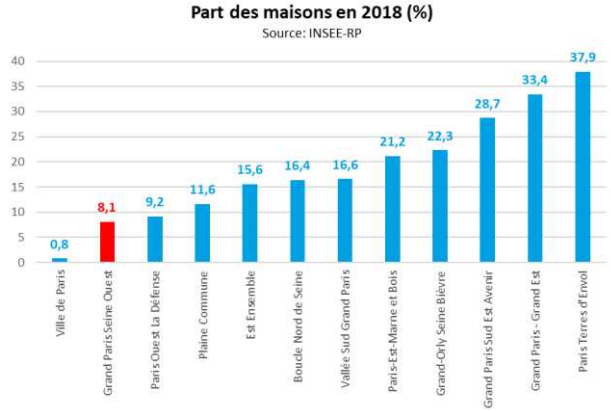
3.1.6. PARC DE LOGEMENTS



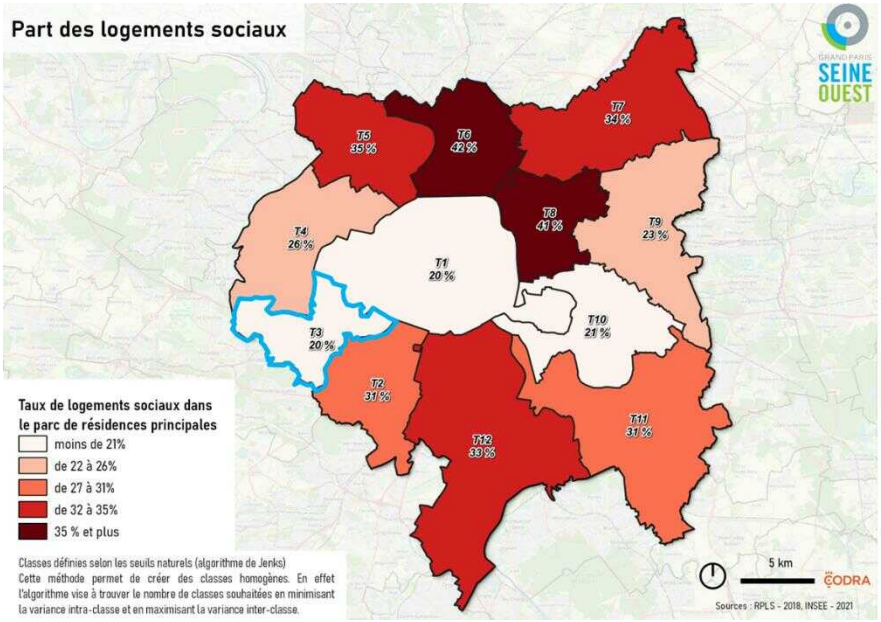
L'évolution moyenne du parc de logements de la MGP entre 2013 et 2018 s'élevait à +5,5%. Avec une croissance de +4,7%, GPSO a un positionnement plutôt médian : 7ème territoire de la MGP en termes d'évolution du nombre de logements. D'après le bilan de mise en œuvre du SDRIF (2019), « *… la comparaison de la période 2014-2017 avec la précédente (2010-2013) confirme néanmoins le rôle moteur de la Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine dans la production francilienne de logements, lequel tend à s'accentuer. Ainsi, entre 2014 et 2017, ces deux départements ont contribué à près du tiers des nouveaux logements commencés de la région* ».





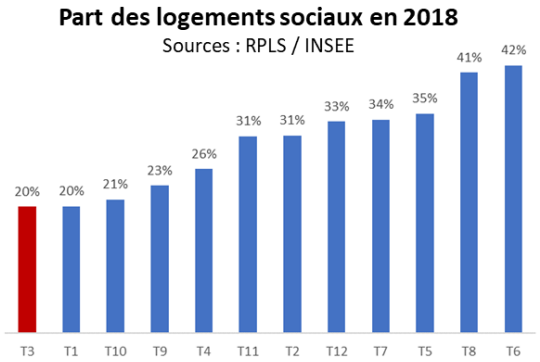


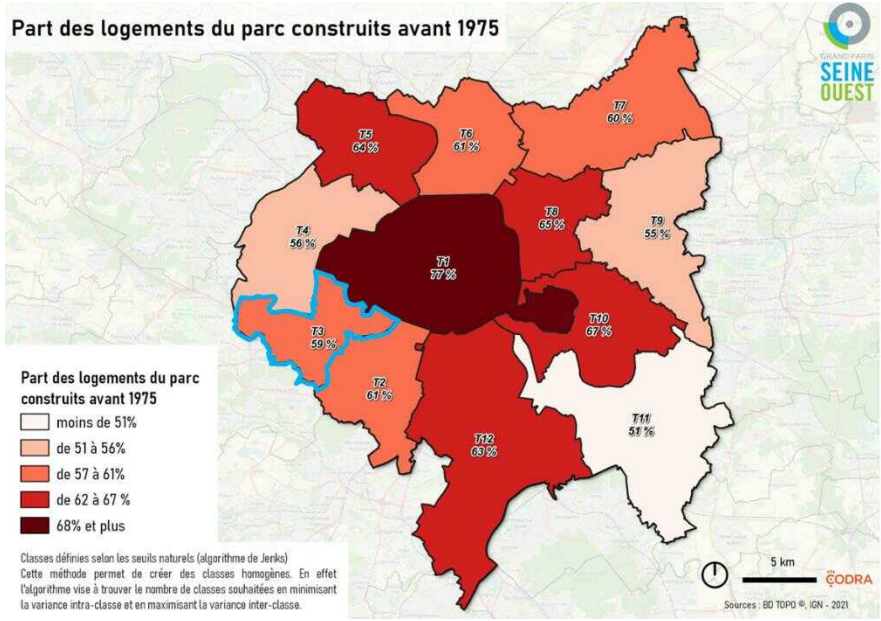
Le taux moyen de logements individuels (maisons) au sein du parc de logements de la MGP (hors Paris) s'élevait à 19,2% en 2018. Avec seulement 8,1% de maisons, GPSO est le territoire possédant la plus faible part de maisons en 2018 au sein de la MGP, après Paris.



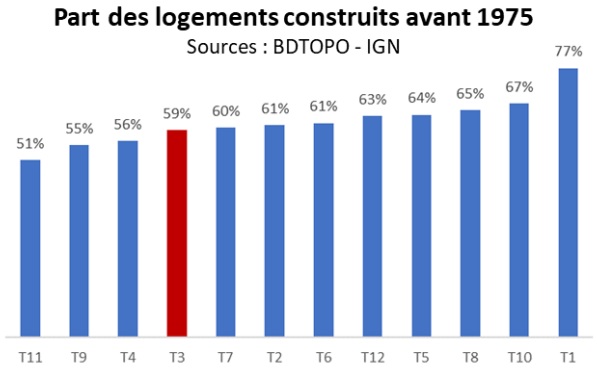
Avec 20% environ de logements sociaux, GPSO détient l'un des plus faibles taux des territoires au sein de la MGP, similaire à Paris.

Le taux moyen de la MGP hors Paris s'élève à 31%.





59% des logements de GPSO datent d'avant 1975. Il s'agit d'un parc de logements comparativement plus jeune que celui de la MGP (hors Paris) dont le taux s'élève à 61%. Cela témoigne de l'intensité de la régénération urbaine des dernières décennies à GPSO.



3.2. Démographie

3.2.1. L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION

3.2.1.1. Un territoire en croissance démographique : Une population de près de 320 500 habitants en 2019

Précaution méthodologique : En 2018, l'INSEE a rénové une partie du questionnaire du recensement de la population pour mieux prendre en compte les situations de multi-résidences. L'INSEE estime que ce changement a un impact à la baisse de 0.7 % sur l'estimation de l'ensemble de la population française.

GPSO a connu plusieurs périodes de développement : entre 1968 et 1982, la population a décliné de près de 12 000 habitants, puis s'est stabilisée pour finalement augmenter depuis 30 ans (+ 47 500 habitants entre 1990 et 2018) et atteindre, en 2018, 319 600 habitants. La population municipale 2019 s'élève à près de 320 500 habitants, tandis que la population légale 2019 est de 324 438 habitants

En 2018, GPSO rassemble 5% des habitants de la Métropole du Grand Paris et 18% des habitants des Hauts-de-Seine. A l'échelle des Hauts-de-Seine, la croissance de GPSO est parmi les plus soutenues, à +0.5%/an. Elle est nettement supérieure à celle de la Métropole du Grand Paris : +0.3%/an. A noter que, sur la période 2008-2013, le positionnement de GPSO par rapport aux EPT voisins était similaire, avec une croissance de +0.74%/an. Cette croissance s'inscrit dans un contexte territorial particulier : l'effort de construction des Hauts-de-Seine a été antérieur aux autres départements.

Entre 2013 et 2018, la population augmente de +0.5%/an, mais les situations sont contrastées entre communes

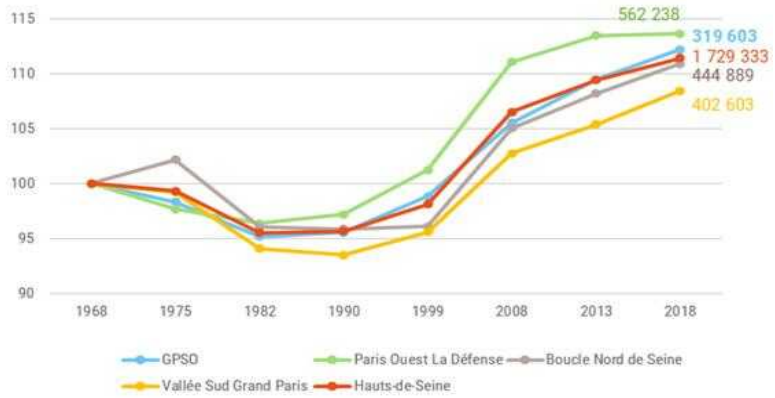
TAUX D'ÉVOLUTION ANNUEL DE LA POPULATION PAR EPT
Source : INSEE RP 2018

	2013-2018
Vallée Sud Grand Paris	0,6%
GPSO	**0,5%**
Paris Ouest La Défense	0,0%
Boucle Nord de Seine	0,5%
Hauts de Seine	*0,4%*
MGP	*0,3%*

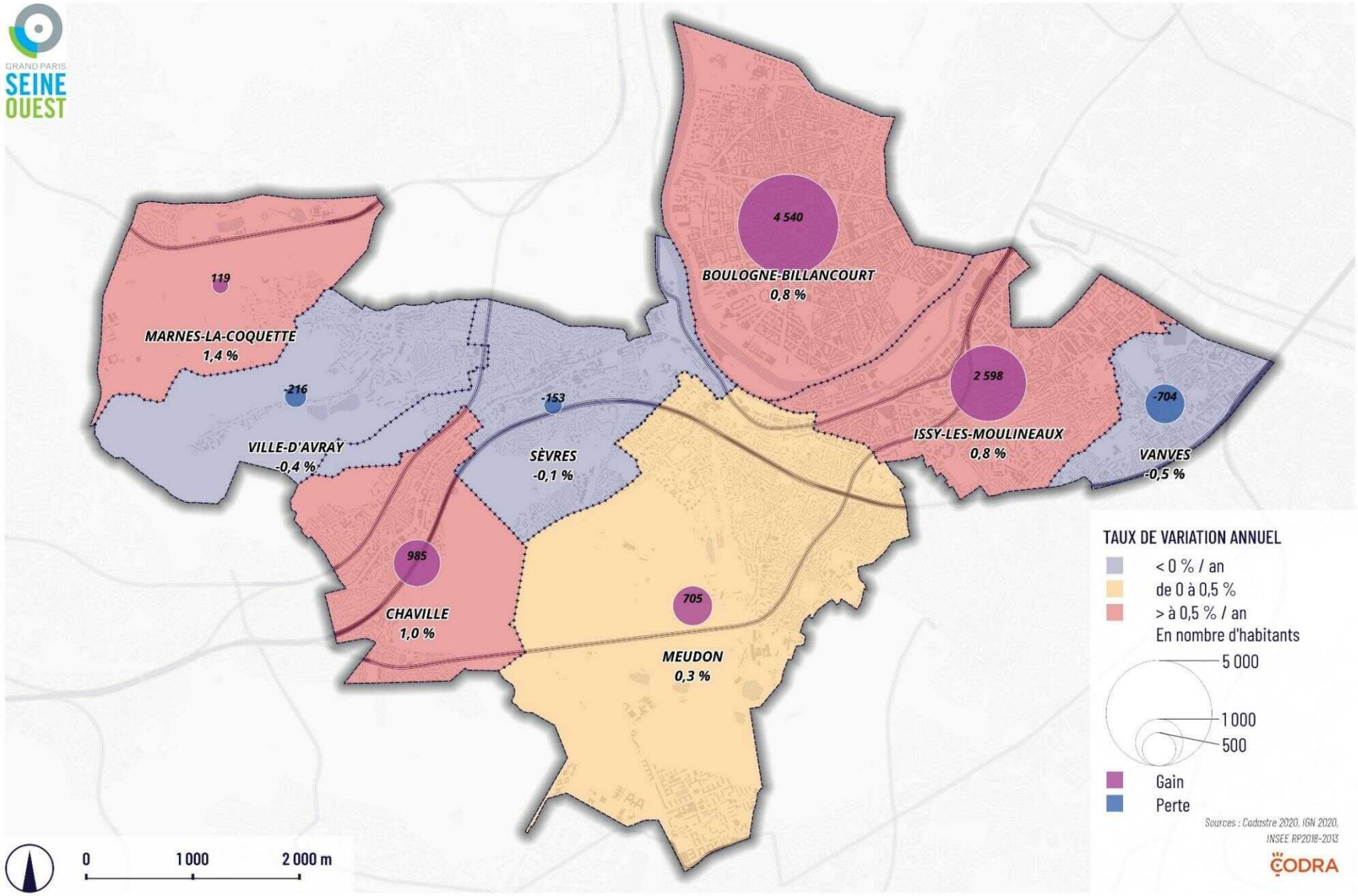
	Population légale 2019	Population municipale 2019	Population municipale 2013	Population municipale 2018	Taux d'évolution annuel
BOULOGNE-BILLANCOURT	122825	121583	116 794	121 334	0,8%
CHAVILLE	21081	20771	19 717	20702	1,0%
ISSY-LES-MOULINEAUX	68685	67981	65 662	68260	0,8%
MARNES-LA-COQUETTE	1835	1774	1 673	1792	1,4%
MEUDON	46502	45818	45 043	45748	0,3%
SEVRES	23852	23463	23 404	23251	-0,1%
VANVES	28131	27846	28 170	27466	-0,5%
VILLE-D'AVRAY	11527	11225	11 266	11050	-0,4%
GPSO	**324438**	**320461**	**311 729**	**319603**	**0,5%**

La moitié des communes de l'intercommunalité connait une croissance importante : Marnes-la-Coquette, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Chaville. A l'inverse, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray voient leur population diminuer sur la période tandis qu'à Meudon, la croissance est relativement stable (+ 0,3%/an).

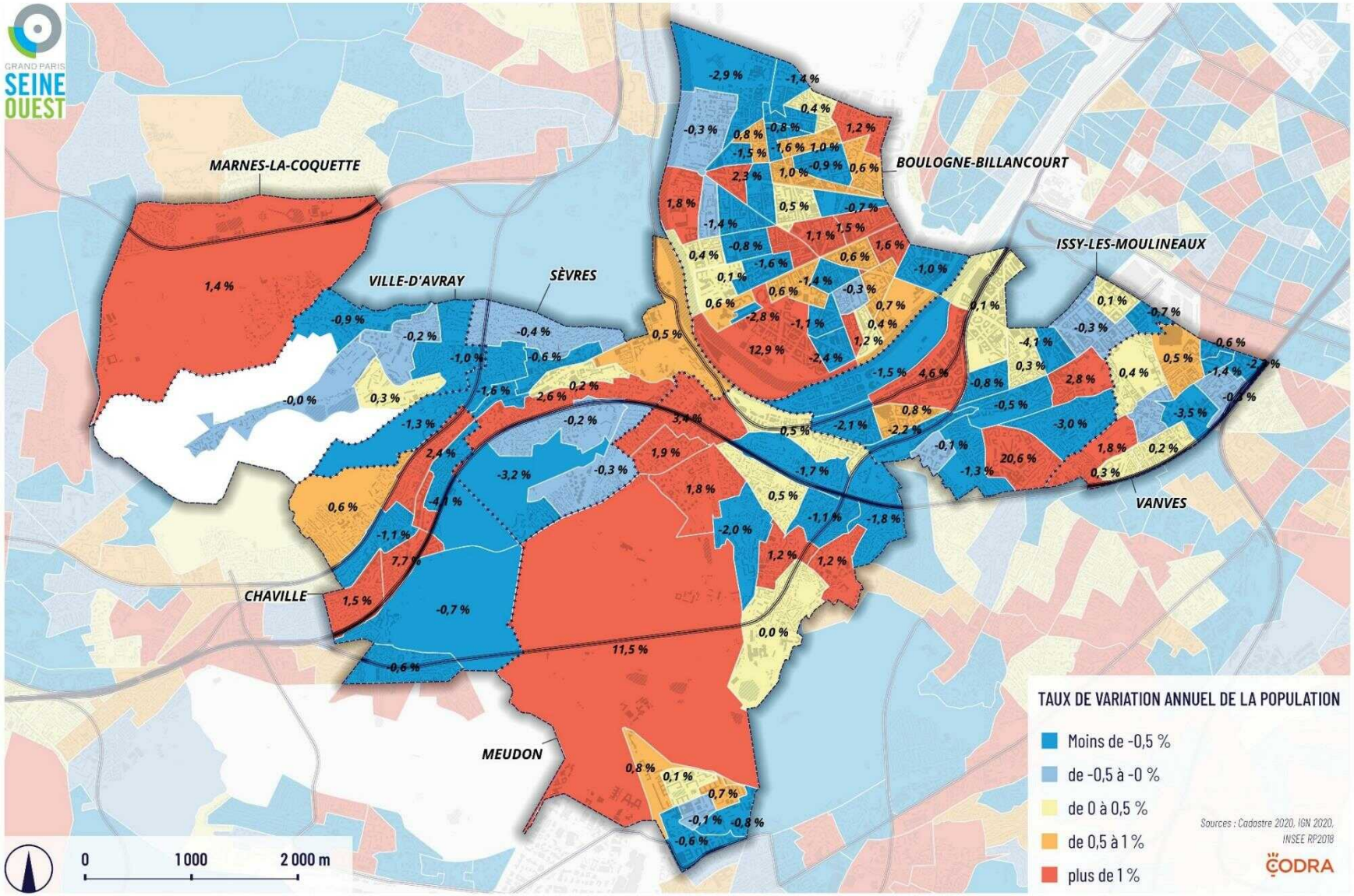
COMPARAISON DE L'ÉVOLUTION DE POPULATION ENTRE DIFFÉRENTS EPT - 1968 A 2018 (BASE 100 : 1968)
Source : INSEE RP 2018



EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2013 ET 2018



EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2013 ET 2018



3.2.1.2. Les composantes de l'évolution démographique

Deux facteurs interviennent sur l'évolution démographique :

- le solde naturel exprime la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès au cours d'une période,
- le solde migratoire traduit la différence entre le nombre d'entrées (personnes qui ne résidaient pas à GPSO au précédent recensement) et de sorties sur un autre territoire.

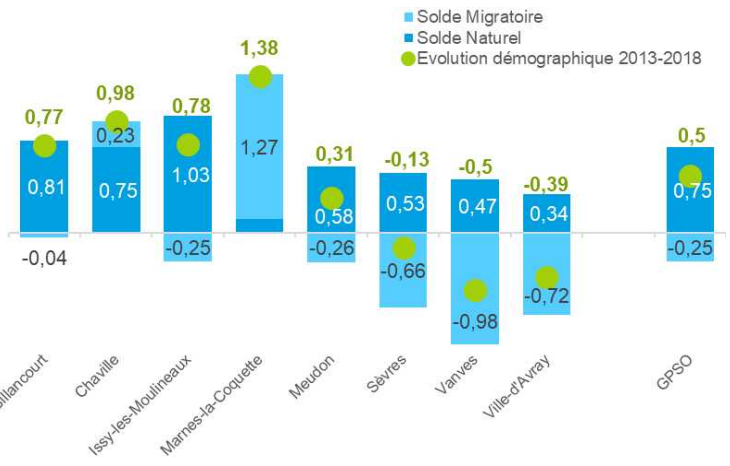
COMPOSANTES DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE PAR TERRITOIRE DES HAUTS-DE-SEINE

Source : INSEE RP 2018

	Taux de croissance annuel moyen (%)		Taux d'évolution annuel de la population due au solde naturel		Taux d'évolution annuel de la population due au solde migratoire	
	2008-2013	2013-2018	2008-2013	2013-2018	2008-2013	2013-2018
Vallée Sud Grand Paris	0,51	0,57	0,84	0,74	-0,34	-0,17
GPSO	**0,74**	**0,5**	**0,83**	**0,75**	**-0,09**	**-0,25**
Paris Ouest La Défense	0,43	0,03	0,99	0,89	-0,57	-0,85
Boucle Nord de Seine	0,59	0,5	1,32	1,25	-0,73	-0,75
Hauts de Seine	*0,53*	*0,35*	*0,98*	*0,88*	*-0,45*	*-0,54*
MGP	*0,98*	*0,31*	*0,98*	*0,92*	*-0,54*	*-0,62*

TAUX D'ÉVOLUTION ANNUEL PAR COMMUNE ET PART DU SOLDE NATUREL ET MIGRATOIRE 2013-2018

Source : INSEE RP 2018



Le solde naturel porte la croissance démographique : +0.75 /%an

Entre 2013 et 2018, l'excédent des naissances par rapport aux décès explique la dynamique démographique : + 1 575 habitants par an. Le solde naturel de GPSO (+0.75%/an) est en légère diminution par rapport à la période intercensitaire précédente.
Toutes les communes bénéficient d'un solde naturel positif. Il est particulièrement fort à Issy-les-Moulineaux, et plus faible à Marnes-la-Coquette.

Le solde migratoire est négatif

Le solde migratoire de GPSO est déficitaire, et plus fortement que sur la période passée. Il est de -0.25%/an par an entre 2013 et 2018, tandis qu'il était de -0.09%/an entre 2008 et 2013. Cette tendance s'observe sur l'ensemble des territoires des Hauts-de-Seine, à l'exception de Vallée Sud Grand Paris où le déficit migratoire tend à diminuer.
Le solde migratoire de GPSO reste cependant nettement moins déficitaire que celui de la Métropole du Grand Paris (-0,6%/an) et des Hauts-de-Seine (-0,5%/an).

Parmi les communes de GPSO, on observe 3 situations :

- Solde migratoire positif à Marnes-la-Coquette (et très fort, probablement conjoncturel, du fait de la livraison des résidences du Stade de la Marche), et Chaville.
- Solde migratoire faiblement négatif à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Meudon.
- Solde migratoire fortement négatif à Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray.

3.2.1.3. Les migrations résidentielles

Précautions méthodologiques : l'INSEE a modifié ses modalités de traitement des migrations résidentielles, elles ne sont désormais disponibles que sur une année. Par conséquent, les analyses suivantes ne reflètent que les migrations résidentielles entre 2017 et 2018. D'un point de vue statistiques, il serait préférable d'analyser plusieurs années consécutives afin de distinguer les tendances ancrées des épisodes ponctuels.

D'après les données du recensement de l'INSEE, 22 237 personnes se sont installées sur une commune de GPSO au cours de l'année 2017 tandis que 21 131 quittaient GPSO :

- Solde positif avec Paris.
- Solde négatif avec les Hauts-de-Seine.
- Solde très positif avec la Métropole.
- Solde négatif avec le reste du territoire.

Avec la ville de Paris, les migrations résidentielles sont au global largement favorables à GPSO (+ 2 000 personnes). L'analyse par tranche d'âges permet de préciser les parcours résidentiels : GPSO accueille des familles avec enfants en provenance de Paris (+1 900 personnes), tandis que les migrations résidentielles des jeunes (15-29 ans) sont légèrement déficitaires (- 100 personnes), à l'avantage de Paris. Enfin, les mouvements des plus de 60 ans sont équilibrés avec la capitale.



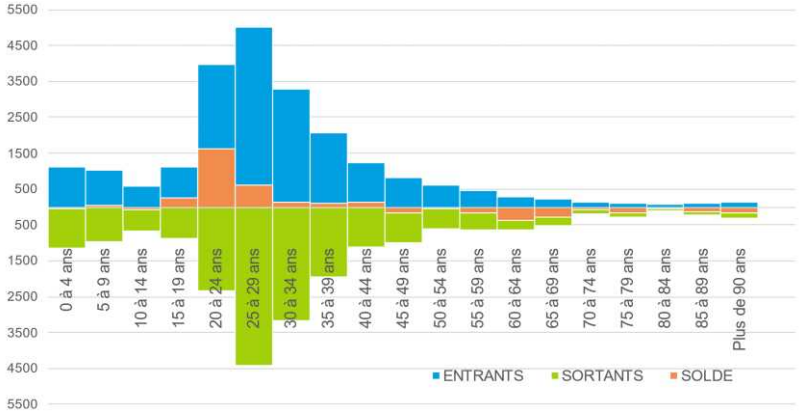
RÉPARTITION DES MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES
Source : INSEE RP 2018, Migrations Résidentielles 2017-2018

Les mouvements résidentiels au sein de GPSO : sur l'année 2017, les mouvements résidentiels, d'une commune de GPSO à une autre, sont peu nombreux : 1 135 emménagements (hors déménagement au sein de la même commune). La part des emménagés provenant d'une autre commune de GPSO est plus importante à Sèvres (2.4%) Ville-d'Avray (1.9%) et Chaville (1.74%) tandis qu'elle est plus faible à Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux qui accueillent davantage de ménages en provenance d'autres territoires.

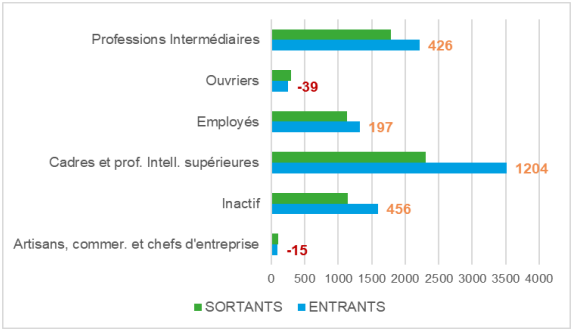
L'analyse des soldes migratoires selon les tranches d'âges met en évidence un accueil majoritaire de jeunes actifs (20-29 ans) en provenance d'hors Ile-de-France pour l'essentiel. Ces jeunes actifs relèvent le plus souvent des CSP Cadres et professions intellectuelles supérieures, des professions intermédiaires et des inactifs (étudiants notamment).

A l'inverse, les migrations résidentielles sont légèrement défavorables pour les séniors, qui ont davantage tendance à quitter GPSO qu'à venir s'y installer.

MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES PAR ÂGES DANS GPSO
Source : INSEE RP 2018, Migrations Résidentielles 2017-2018



MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES DES 20-29 ANS DE GPSO
Source : INSEE RP 2018, Migrations Résidentielles 2017-2018

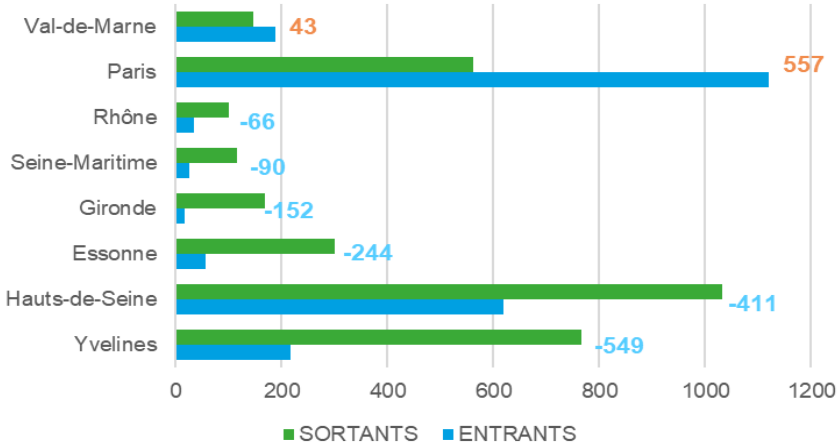


Déficit migratoire légèrement négatif pour les enfants

Si, dans les mouvements résidentiels avec Paris, l'accueil de familles avec enfants est favorable à GPSO, au global, le phénomène est légèrement inverse, avec un solde de -160 grands ménages (4 personnes et +). Les grands ménages ont tendance à quitter GPSO pour le reste des Hauts-de-Seine ou la grande couronne (Yvelines, Essonne).

MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES DES GRANDS MÉNAGES DE GPSO

Source : INSEE RP 2018, Migrations Résidentielles 2017-2018 – Ménages de 4 personnes et plus



Déficit migratoire négatif pour les séniors

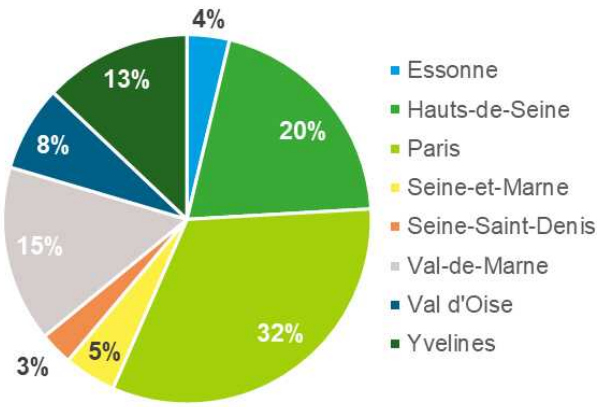
Les personnes âgées de plus de 60 ans représentent 10% des sortants de GPSO : 2 280 quittent le territoire, et 1 090 s'y installent.

Entre 2017 et 2018, plus de la moitié des sortants se sont installés en dehors de l'Île-de-France (53%), dont un tiers privilégient les régions littorales. D'après une récente analyse de l'INSEE, un départ à la retraite sur huit se traduit par un changement de résidence, le plus souvent au profit des territoires littoraux.

Parmi les sortants, la moitié reste en Île-de-France (47%) et les seniors s'installent le plus souvent à Paris (32%) et dans les Hauts-de-Seine (20%).

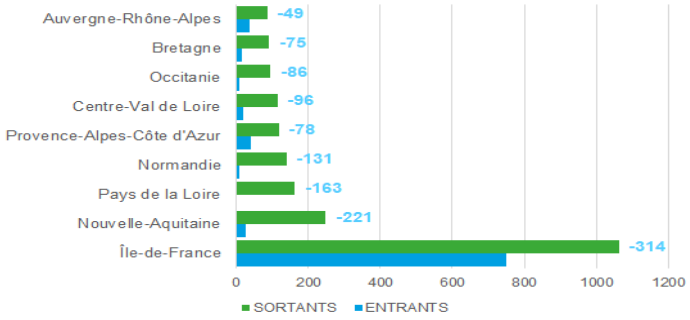
DESTINATIONS DES SORTANTS DE GPSO

Source : INSEE RP 2018, Migrations Résidentielles 2017-2018



MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES DES PLUS DE 60 ANS DE GPSO

Source : INSEE RP 2018, Migrations Résidentielles 2017-2018



3.2.2. LES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

3.2.2.1. Densité et répartition de la population

La densité moyenne d'habitants est de 87 habitants par hectare, soit 8 758 habitants au km² sur l'ensemble du territoire

En 2018, la densité de la population de GPSO est similaire à celles de la Métropole du Grand Paris (en moyenne 8 689 habitants/km²) et des autres territoires des Hauts-de-Seine (en moyenne 8 698 habitants/km²).
Les communes limitrophes de Paris présentent les densités les plus élevées de GPSO : Boulogne-Billancourt, Vantes et Issy-les-Moulineaux comptent respectivement 19 665, 17 606 et 16 061 habitants/km², tandis que Marnes-la-Coquette ne compte que 514 habitants/km².

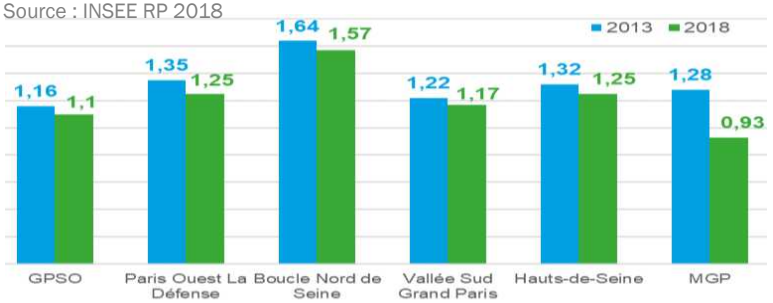
3.2.2.2. L'âge de la population

L'indice de jeunesse est en diminution

L'indice de jeunesse fait le rapport entre la part des moins de 20 ans et la part des 60 ans et plus. Cet indice est supérieur à 1 lorsque les moins de 20 ans sont plus nombreux que les plus de 60 ans.

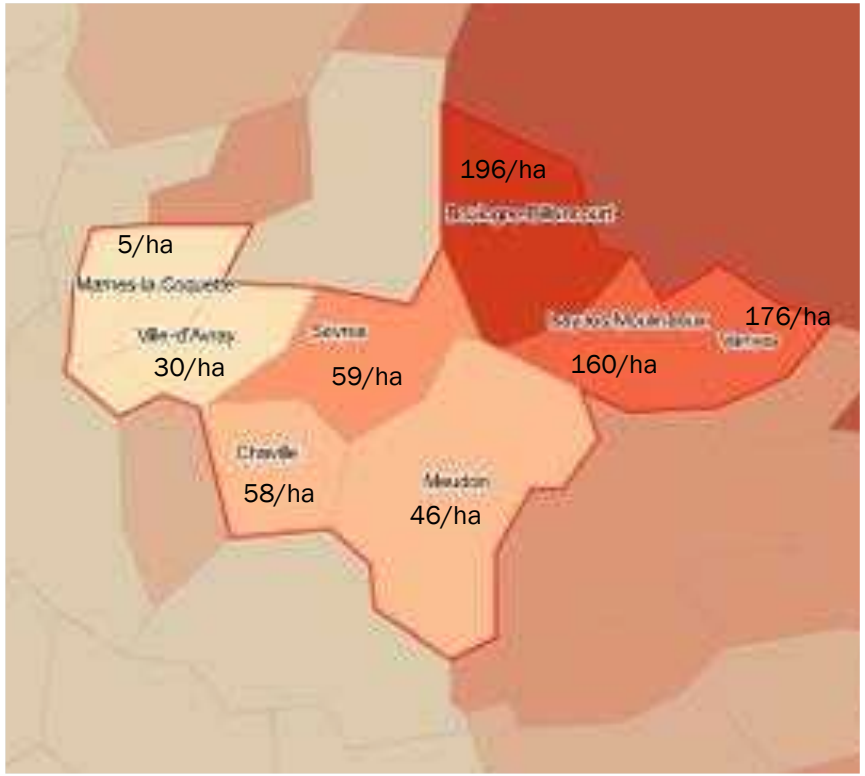
L'indice de jeunesse de GPSO est parmi les plus faibles de la MGP : 1,1 en 2018, traduisant un nombre de personnes de moins de 20 ans légèrement plus important que les personnes de plus de 60 ans. Cet indice diminue depuis le début des années 2000, il était de 1,16 en 2013 et de 1,2 en 2008.

COMPARAISON DE L'INDICE DE JEUNESSE
Source : INSEE RP 2018



DENSITÉ DE POPULATION AU KM²

Source : Observatoire des Territoires, INSEE RP 2018



	Nombre d'habitants /hectares	Evolution 1968-2018
Paris	**206**	
Paris Ouest La Défense	95	
Boucle Nord de Seine	90	
Vallée Sud Grand Paris	85	
GPSO	*88*	

En habitants/ha

- < 3 010
- 4 620 à 5 831
- 5 946
- 16 061 à 17 606
- >19 000

En 2018, les tranches d'âges les plus représentées à GPSO sont les 30-44 ans 22%), devant les 45-59 ans (20%) et les 15-29 ans (19%). La structure de la population est proche des moyennes départementale et régionale. En raison de l'offre limitée en grands logements sur certaines communes et des prix immobiliers élevés, les familles sont souvent contraintes de s'éloigner en grande couronne pour trouver un logement accessible, comme l'illustre la part plus faible d'enfants à GPSO que sur le département des Hauts-de-Seine (19%).

Le vieillissement de la population s'observe dans toutes les communes de GPSO

Le territoire de GPSO se caractérise par une présence plus importante des personnes âgées de plus de 75 ans (8% contre 7% au niveau régional et départemental). Ainsi, près de 10% de la population de Meudon a plus de 75 ans, et près de 9% dans la Ville-d'Avray. A l'inverse, la part des plus de 75 ans est plus faible à Issy-les-Moulineaux (6,5%).



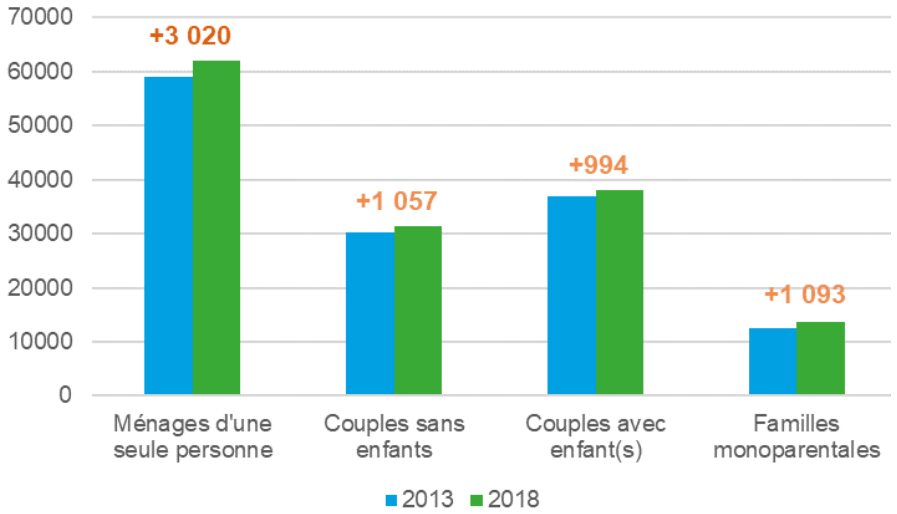
Source : Observatoire de l'habitat 2020, GPSO

3.2.3. L'EVOLUTION DES MENAGES

3.2.3.1. Le nombre de ménages augmente de façon stable depuis 1990

Le nombre de ménages a rapidement augmenté entre 1968 et 1975, puis à partir de 1990, pour atteindre un taux de croissance annuel de +0,7%/an entre 2013 et 2018.

ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DES MÉNAGES DE GPSO - 2013 ET 2018
Source : INSEE RP 2018

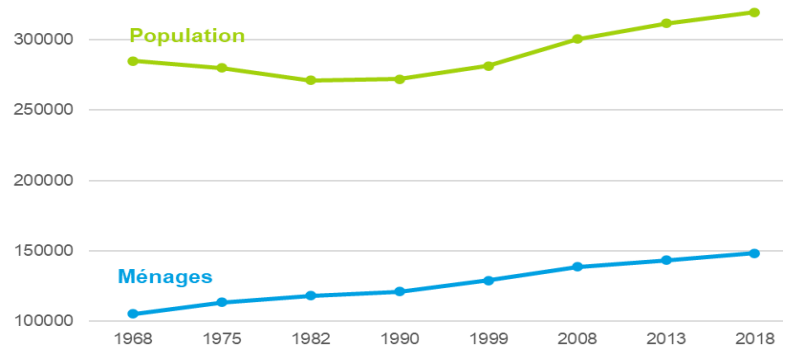


Les courbes d'évolution de la population et du nombre de ménages ne sont pas similaires et illustrent le phénomène de desserrement : entre 1968 et 1982, la population est en diminution, tandis que le nombre de ménages augmente : les décohabitations des jeunes et autres phénomènes de desserrement induisent une réduction du nombre moyen de personnes par ménage.

Ce desserrement alimente les besoins en logements supplémentaires puisque, à population égale, le nombre de ménages (résidence principale) augmente.

Davantage de personnes seules à GPSO

ÉVOLUTION COMPARÉE DE LA POPULATION ET DU NOMBRE DE MÉNAGES
Source : INSEE RP 2018



La part des ménages d'une seule personne est plus importante à GPSO (42% en 2018) qu'à l'échelle des Hauts-de-Seine (39,6%) et a augmenté d'un point depuis 2008.

La composition des ménages est en adéquation avec les typologies de logements du territoire. En effet, malgré l'évolution des modes de vie, la structure des ménages habitant GPSO évolue peu depuis 2008.

Le desserrement est contraint

A GPSO, le nombre moyen de personnes par ménage est de 2.12 personnes en 2018, tandis qu'il était de 2.14 en 2013. Cette réduction implique un desserrement de l'ordre de -0.18 %/an entre 2013 et 2018. A titre de comparaison, le desserrement est largement plus élevé en France : -0.49%/an mais plus contraint à l'échelle de la Métropole : -0.13%/an.

Ce faible desserrement peut être analysé sous deux aspects :

- La décohabitation est contrainte à GPSO, du fait d'un accès difficile au logement : le marché immobilier est sous tension et les niveaux de prix sont particulièrement élevés, à l'image du marché métropolitain. Par conséquent, certains ménages sont contraints de quitter GPSO pour décohabiter : jeunes qui souhaitent accéder à la propriété, étudiants qui s'installent en périphérie pour un loyer moins élevé, etc.
- La taille des ménages de l'intercommunalité est déjà faible (accueil d'étudiants, personnes seules), par conséquent, le desserrement est déjà avancé. En France, la taille moyenne des ménages est de 2.19 personnes, tandis qu'elle est de 2.3 en Ile-de-France.

EVOLUTION DE LA TAILLE DES MENAGES PAR COMMUNE ENTRE 2013 ET 2018

Source : INSEE RP 2013 et RP 2018

	Taille des ménages 2013	Taille des ménages 2018	Evolution taille des ménages 2013-2018
BOULOGNE-BILLANCOURT	2,01	2,01	0,01%
CHAVILLE	2,28	2,25	-0,29%
ISSY-LES-MOULINEAUX	2,13	2,11	-0,17%
MARNES-LA-COQUETTE	2,72	2,62	-0,79%
MEUDON	2,28	2,29	0,13%
SEVRES	2,35	2,27	-0,68%
VANVES	2,12	2,05	-0,67%
VILLE-D'AVRAY	2,39	2,29	-0,87%
GPSO	**2,14**	**2,12**	**0,18%**
	pers/résidence		Desserrement en %/an

Les situations sont néanmoins très contrastées entre communes. Sur l'ensemble du pourtour parisien, on observe que les communes périphériques de Paris sont celles qui présentent la plus petite taille des ménages. Si certaines communes ont une taille des ménages déjà très faible et stable (1.98 à Vincennes, 2.06 à Neuilly et 2.07 à Levallois-Perret) d'autres communes ont une taille des ménages qui continue de baisser, malgré le fait qu'elle soit déjà faible (2.01 à 1.96 entre 2013 et 2018 à Montrouge, de 1.89 à 1.87 à Paris).

Les perspectives en matière desserrement sont complexes à évaluer : bien que la taille des ménages soit faible, les jeunes souhaitant rester sur la commune génèrent tout de même des besoins en logements qu'il s'agit de couvrir. La taille des ménages peut continuer à baisser si le renouvellement des ménages dans le parc existant ne fluidifie par les parcours (augmentation des résidences secondaires, etc.).

Les catégories de logement social :

- Les logements PLAI, financés par le Prêt Locatif Aidé d'Intégration, sont attribués aux locataires en situation de grande précarité.
- Les logements PLUS, financés par le Prêt Locatif à Usage Social correspondent aux locations HLM (habitation à loyer modéré).
- Les logements PLS, financés par le Prêt Locatif Social, sont attribués aux candidats locataires ne pouvant prétendre aux locations HLM, mais ne disposant pas de revenus suffisants pour se loger dans le privé.

3.2.3.2. Les revenus des ménages

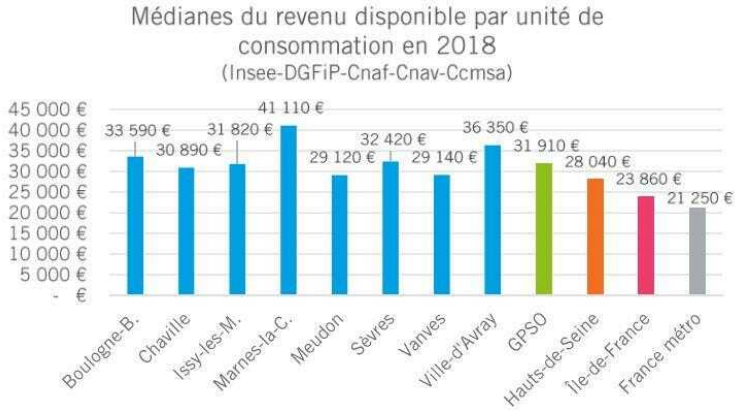
Des revenus élevés mais des inégalités qui se creusent entre les communes de GPSO

La population de GPSO se caractérise par un haut niveau des revenus fiscaux des habitants. En effet, le revenu annuel médian des ménages de GPSO est de 31 910 € en 2018, selon les données fiscales et celles des prestations sociales. Le revenu annuel médian s'élève de 29 120€ à Meudon, à 41 110 € à Marnes-la-Coquette.

GPSO fait partie des territoires les plus aisés de la MGP (revenu annuel médian : 23 540 €), et des Hauts-de-Seine, devant le territoire de Paris Ouest la Défense (30 520 €).

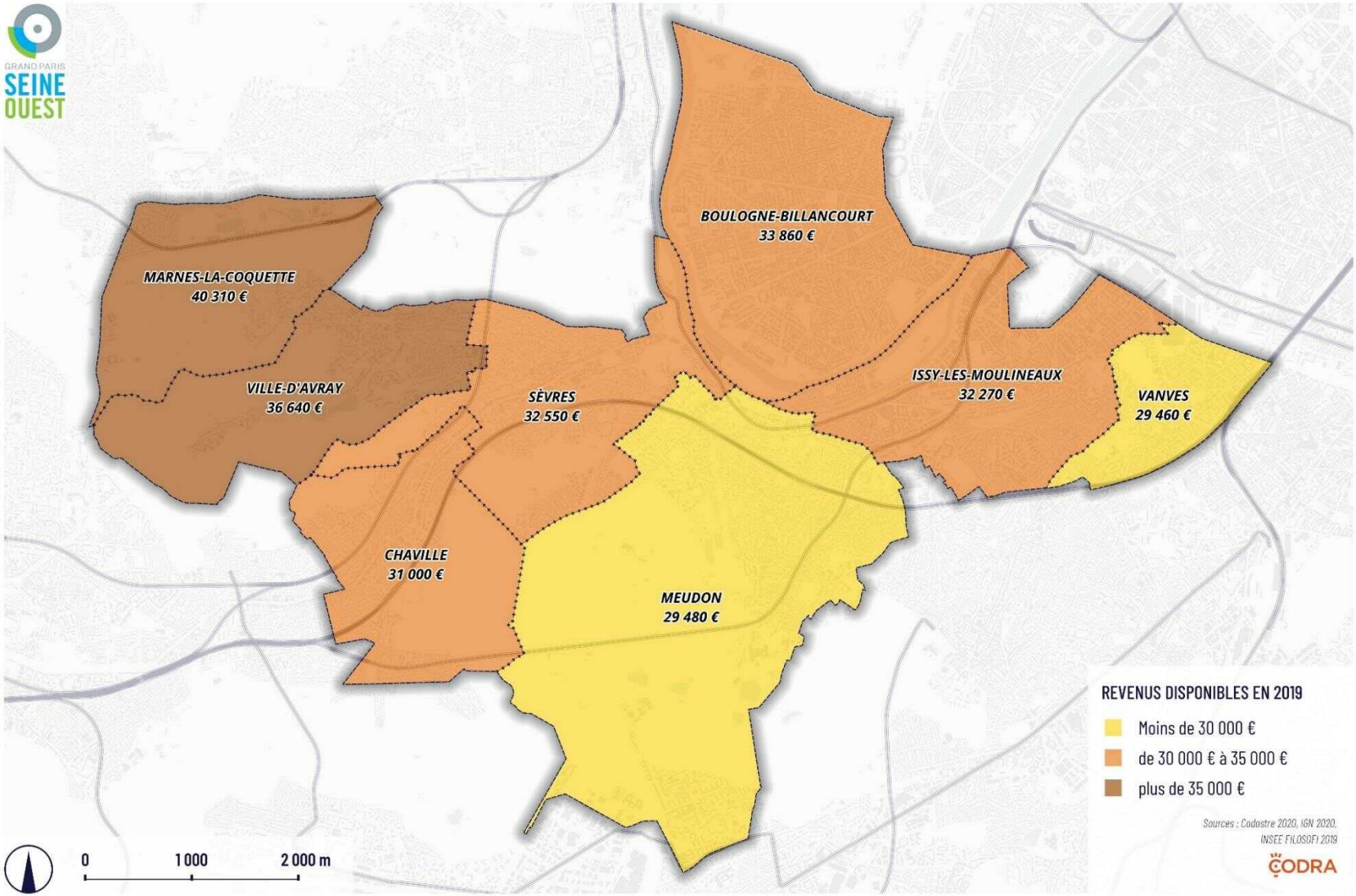
Cependant, il existe de fortes disparités de revenus entre les habitants puisqu'en 2018, 8,5% des habitants de GPSO vivaient sous le seuil de pauvreté. Ce taux reste inférieur à la moyenne nationale (14,6%).

54% des ménages de GPSO sont éligibles à l'entrée dans un logement social de catégories PLAI, PLUS et PLS. Plus précisément, 39% des habitants disposent de revenus inférieurs aux plafonds de ressources exigés pour entrer dans un logement social de catégorie PLUS.



Source : Observatoire de l'habitat 2020, GPSO

REVENUS DISPONIBLES PAR UNITE DE CONSOMMATION EN 2019



3.2.4. HABITATS ET LOGEMENTS

3.2.4.1. L'EVOLUTION DU PARC

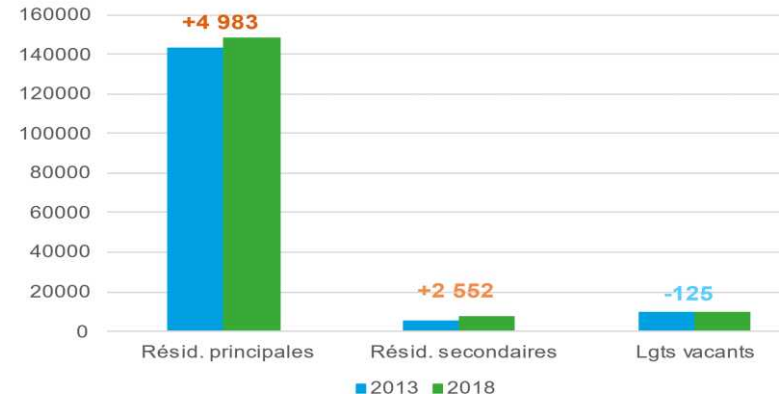
L'évolution quantitative du parc de logements

Un parc de 166 100 logements, selon l'INSEE

GPSO connait une augmentation de son parc de logements depuis 1968 : celui-ci augmente en moyenne de 0,8% chaque année.

Entre 2013 et 2018, le parc de logements de GPSO a augmenté de 7 410 logements, soit 1 480 logements/an (+0,92%/an). Cette augmentation du parc de logements est parmi les plus fortes du département, supérieure à celle de Vallée Sud Grand Paris (+0,88%/an) et Paris Ouest La Défense (+0,63%/an) ou encore Boucle Nord de Seine (0,81%).

ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DU PARC DE LOGEMENTS DE GPSO - 2013 ET 2018
Source : INSEE RP 2018



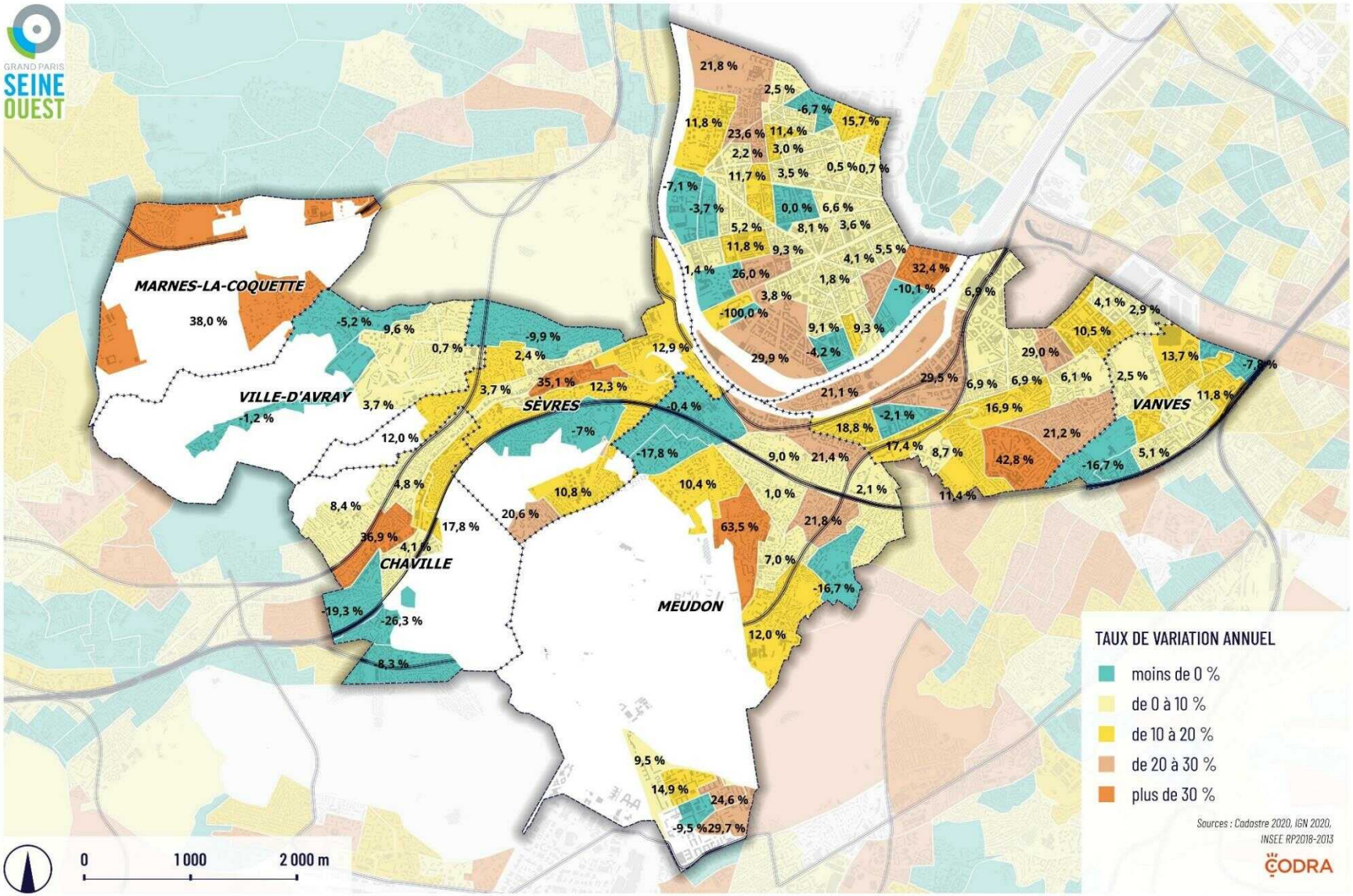
Deux tiers des logements produits ont conduit à une augmentation du nombre de résidences principales (+ 4 983 logements), les dynamiques d'évolution du parc de logements sont néanmoins très variables d'une commune à l'autre. Dans toutes les communes, le parc de résidences principales a augmenté : de manière très mesurée à Ville-d'Avray et Vanves (+0.12 et +0.14%/an) et de manière nettement plus importante à Issy-les-Moulineaux (+1.02%/an), à Chaville (+1.29%/an) mais également à Marnes-la-Coquette (+2.21%/an). Si la majorité des logements supplémentaires ont conduit à une augmentation des résidences principales, l'augmentation des résidences secondaires interpelle : près de 8%/an. Cette augmentation se localise, quantitativement, essentiellement dans les deux plus grandes villes : Boulogne-Billancourt (+1 100 résidences secondaires entre 2013 et 2018) et Issy-les-Moulineaux (+ 1 000). Elle peut traduire deux phénomènes :

- Un départ des ménages âgés dont la résidence principale située à GPSO devient une résidence secondaire.
- Le développement du meublé touristique pour les communes les plus proches de Paris, dont la période d'expansion en région parisienne est globalement celle-ci.

NOMBRE ET EVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS SELON LE TYPE D'OCCUPATION
Source : INSEE RP 2018

	Résid. principales		Résid. secondaires		Evolution 2013-2018	Lgts vacants		Evolution 2013-2018
	589 295		3 752		*7,3%*	4 293		*0,14%*
Chaville	9 045		170		*0,3%*	715		*4,69%*
Issy-les-M.	31 732		2 252		*12,9%*	1 986		*1,43%*
Marnes-la-C.	677		20		*38,4%*	41		*-1,66%*
Meudon	19 625		465		*7,8%*	1 209		*-1,86%*
Sèvres	10 033		242		*6,3%*	405		*-6,25%*
Vanves	13 166		807		*5,3%*	911		*0,34%*
Ville-d'Avray	4 803		141		*0,8%*	318		*-8,46%*

EVOLUTION DES RÉSIDENCES SECONDAIRES ENTRE 2013 ET 2018



La construction

Le PLH (Programme Local de l'Habitat) 2013-2018 de GPSO rappelle les objectifs de développement assignés par le SRHH (Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement). Ces objectifs traduisent le rôle structurant de GPSO dans le développement de l'Ouest de l'agglomération parisienne. Le PLH précise que le développement d'une offre de logements à la hauteur du dynamisme économique du territoire est nécessaire pour ne pas allonger les temps de transport domicile-travail déjà importants et permettre un développement harmonieux au sein du bassin de vie.

PROJETS DE CONSTRUCTION NEUVE A L'ÉCHÉANCE DU PLH 2013-2018
Source : PLH du GPSO 2013-2018

	Lgts identifiés	Diffus ou projet non défini	Total en 6 ans	Dont lgts sociaux déjà identifiés	Part de LLS déjà identifiés dans les projets de construction neuve
Meudon	1 250	70	1 320	259	20%
	208/an	*12/an*	*220/an*	*43/an*	
Boulogne-Billancourt	3 308	780	4 088	1 236	30%
	551/an	*130/an*	*681/an*	*206/an*	
Chaville	529	15	544	256	47%
	88/an	*3/an*	*91/an*	*43/an*	
Issy-les-Moulineaux	3 016 à 3 266	300 à 600	3 316 à 3 866	973	27%
	503 à 545/an	*50 à 100/an*	*552 à 644/an*	*162/an*	
Sèvres	319	36	355	87	25%
	53/an	*6/an*	*59/an*	*15/an*	
Vanves	439	84	523	145	28%
	73/an	*14/an*	*87/an*	*24/an*	
Ville d'Avray	20	148	168	50	30%
	3/an	*25/an*	*28/an*	*8/an*	
GPSO : total identifiés	8 881 à 9 131	1433 à 1 733	10 314 à 19 864	3 005	27-29%
	1 480 à 1 522/an	*239 à 289/an*	*1 719 à 1 811/an*	*501/an*	
À localiser			~1 200		
			~200/an		
Objectif GPSO			12 000	3 000	25%
			2 000/an	500/an	

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris avait défini un objectif de construction annuelle de 70 000 logements à l'échelle régionale pour répondre aux besoins en logements importants en Ile-de-France.

Cet objectif est décliné à 38 000 logements sur la Métropole du Grand Paris et à 2 000 logements par an sur le territoire de GPSO.

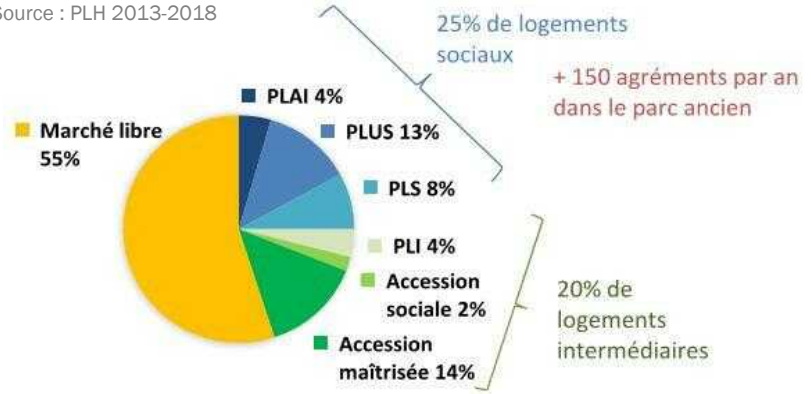
L'objectif de construction du PLH 2013-2018 : 2 000 logements par an

Le PLH 2013-2018 de GPSO fixait un objectif de construction ambitieux au regard du rythme de construction observé sur la période précédente : 1 564 logements /an construits entre 2007 et 2020. Le recensement des projets à l'élaboration du PLH confirme que l'objectif était élevé, puisque les projets totalisaient alors un potentiel de production de 1 800 logements/an.

Afin d'ajuster la production de logements avec la réalité des revenus des ménages, le PLH prévoyait d'orienter la construction neuve vers la programmation suivante :

- 25% de logements locatifs sociaux (PLAI, PLUS et PLS),
- 20% de logements intermédiaires (PLI, accession sociale, accession maîtrisée).

RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION EN LOGEMENTS
Source : PLH 2013-2018

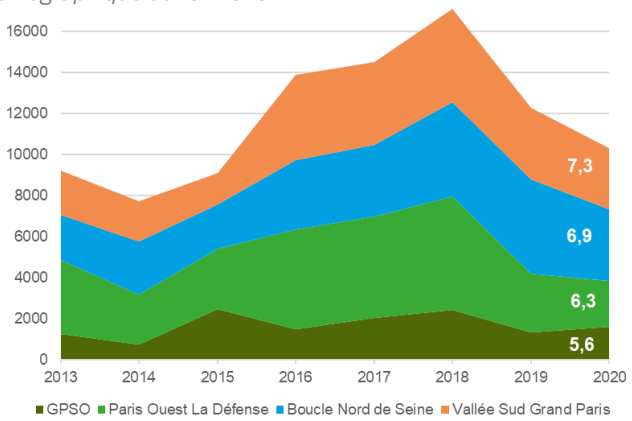


Source : Observatoire de l'habitat 2020, GPSO

En moyenne, 1 650 logements autorisés par an sur la période 2013-2020

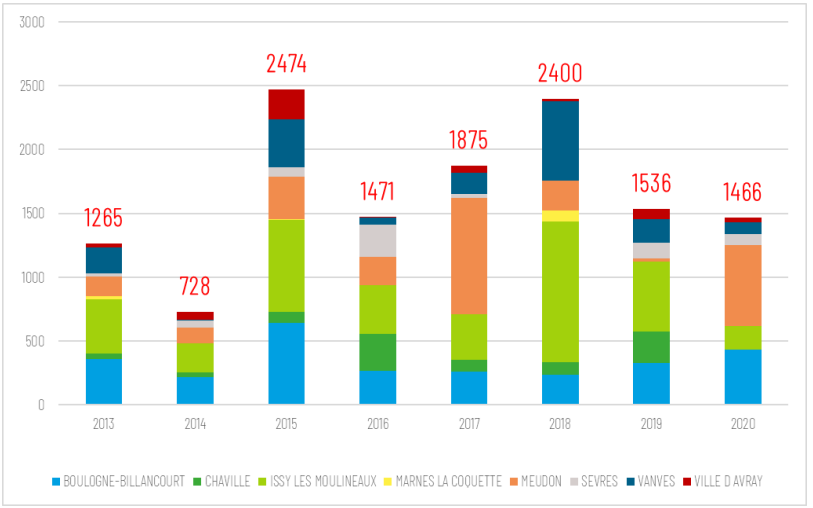
Depuis 2013, le nombre de permis délivrés varie fortement selon les années : de 730 permis délivrés en 2014 à près de 2 500 en 2015, les variations sont fortes, au gré des engagements des grandes opérations d'aménagement.

RÉPARTITION DES LOGEMENTS AUTORISÉS ET INDICE DE CONSTRUCTION*
Source : SIT@DEL
**L'indice de construction désigne le nombre de logements commencés par an pour 1 000 habitants, ce qui permet d'évaluer l'effort de construction en tenant compte du poids démographique du territoire.*



Dans l'ensemble, la dynamique de construction de GPSO, comparée à celle des autres EPT, est plutôt faible (alors même que l'évolution de population est plutôt soutenue à +0.5%/an). Ce constat est néanmoins à mettre en regard - non pas de la volonté des communes à engager les opérations nécessaires (pour rappel, les documents d'urbanisme en vigueur permettent une densification importante et offrent de capacité de construction non exploitée du fait de contraintes relatives au coût du foncier notamment)- mais bien en regard des potentiels de développement dans les grandes opérations d'aménagement : celles-ci sont plutôt réduites à GPSO, dont la densité est élevée au regard des zones naturelles importantes.

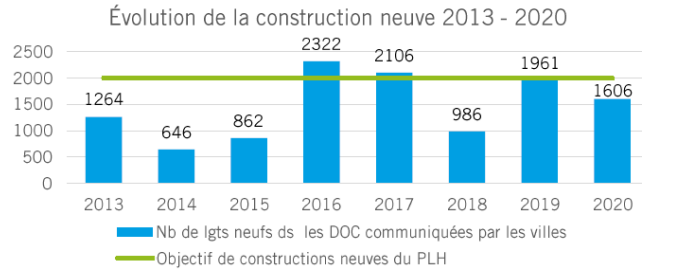
RÉPARTITION DES LOGEMENTS AUTORISÉS
Source : SIT@DEL

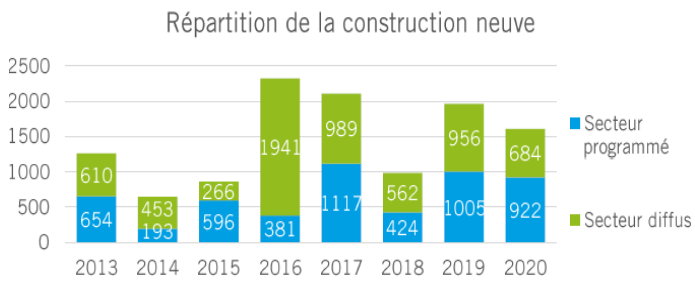


Comme l'illustre le graphique ci-dessous, l'essoufflement de la construction neuve en 2020 semble lié à la nette diminution de la construction en secteur diffus (année 2020 étant très particulière du fait des élections municipales et de la crise sanitaire). Le maintien du niveau de production en secteur programmé s'explique principalement par le lancement de la deuxième phase de l'écoquartier de la Pointe de Trivaux à Meudon et par la poursuite des constructions de la ZAC Léon Blum d'Issy-les-Moulineaux.

Pour engager de nouvelles perspectives de développement, des outils fonciers ont été mobilisés par GPSO :

- Recensement foncier par l'Etat.
- Partenariat EPFIF : 6 conventions en cours, 17 secteurs de maitrise ou de veille foncière couvrant l'ensemble des communes concernées (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Ville-d'Avray), 970 logements programmés.
- Suivi de la programmation avec les communes.





Source : Observatoire de l'habitat 2020, GPSO

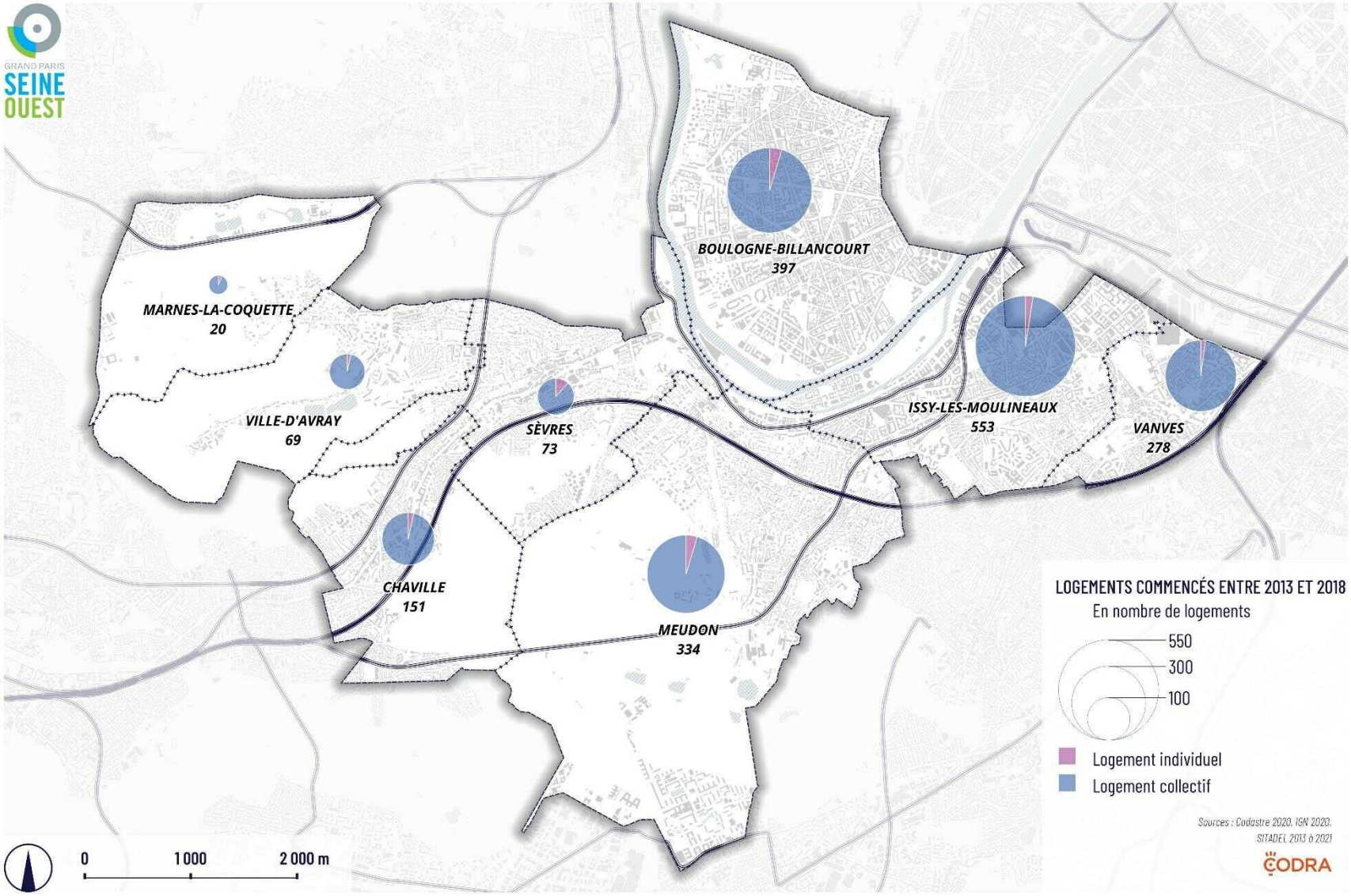
20 % d'écart entre les logements autorisés et les mises en chantier

L'analyse comparée des logements autorisés (permis de construire délivrés) et des logements commencés (mise en chantier) met en évidence un delta de l'ordre de 20 %. D'après les communes, ces écarts peuvent notamment s'expliquer par la prise en compte de permis déposés plusieurs fois du fait de modifications. Les recours expliquent également pour partie le décalage entre logements autorisés et commencés.

Entre 2013 et 2018 (2018, dernière année connue de mises en chantier), la production annuelle moyenne en mises en chantier est de 1 440 logements/an.

Entre 2013 et 2020, 13 215 logements ont été autorisés, soit 1 650 logements/an.

NOMBRE MOYEN DE LOGEMENTS COMMENCÉS PAR AN ENTRE 2013 ET 2018



Les objectifs de construction de logements sociaux : 650 logements locatifs sociaux par an

Le PLH 2013-2019 a fixé un objectif de production de 650 logements locatifs sociaux par an : 500 neufs et 150 logements dans le parc existant.

Toutefois, au moment de l'élaboration du PLH, le taux SRU que les communes devaient atteindre (ou conserver) était de 20 %. La loi du 18 janvier 2013, relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, a fait passer ce taux à 25% et imposé un rythme de rattrapage progressif fondé sur la fixation d'objectifs triennaux permettant théoriquement d'atteindre ce taux à l'horizon 2025. Dans la pratique, ces objectifs triennaux se sont substitués aux objectifs du PLH.

Depuis la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, les objectifs triennaux sont différenciés en fonction du taux SRU. Ainsi, à partir de la période triennale 2023-2025, les objectifs seront les suivants :

- Pour les communes dont le taux SRU est inférieur à 21% (Ville-d'Avray, Boulogne-Billancourt) : 33 % du nombre de logements sociaux restant à réaliser.
- Pour les communes dont le taux SRU est compris entre 21 et 23 % (Marnes-la-Coquette) : 50 % du nombre de logements sociaux restant à réaliser.
- Pour les communes dont le taux SRU est supérieur à 23 % (Issy-les-Moulineaux, Vanves) : 100 % du nombre de logements sociaux restant à réaliser.

Sur le territoire de GPSO, seules Meudon, Sèvres et Chaville comptabilisent plus de 25% de logements sociaux, les cinq autres communes sont donc concernées par le « rattrapage SRU ».

Par ailleurs, en plus des objectifs quantitatifs, les obligations de rattrapage triennal 2020-2022 imposent aux communes une répartition des agréments selon la catégorie de financement.
Les agréments doivent ainsi concerner au minimum 30% des logements de type PLAI et au maximum 30% de logements financés en PLS.

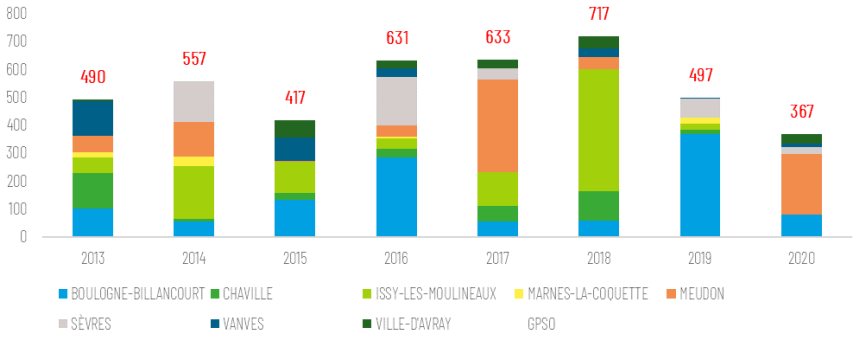
En moyenne, 539 agréments délivrés chaque année depuis 2013

La production sociale sur la période 2013-2020 est supérieure aux objectifs : 539 agréments délivrés pour un objectif de production neuve de 500 logements par an (l'objectif comprend 150 logements agréés dans l'existant en supplément, par des bailleurs sociaux et en conventionnement dans le parc privé – Anah).

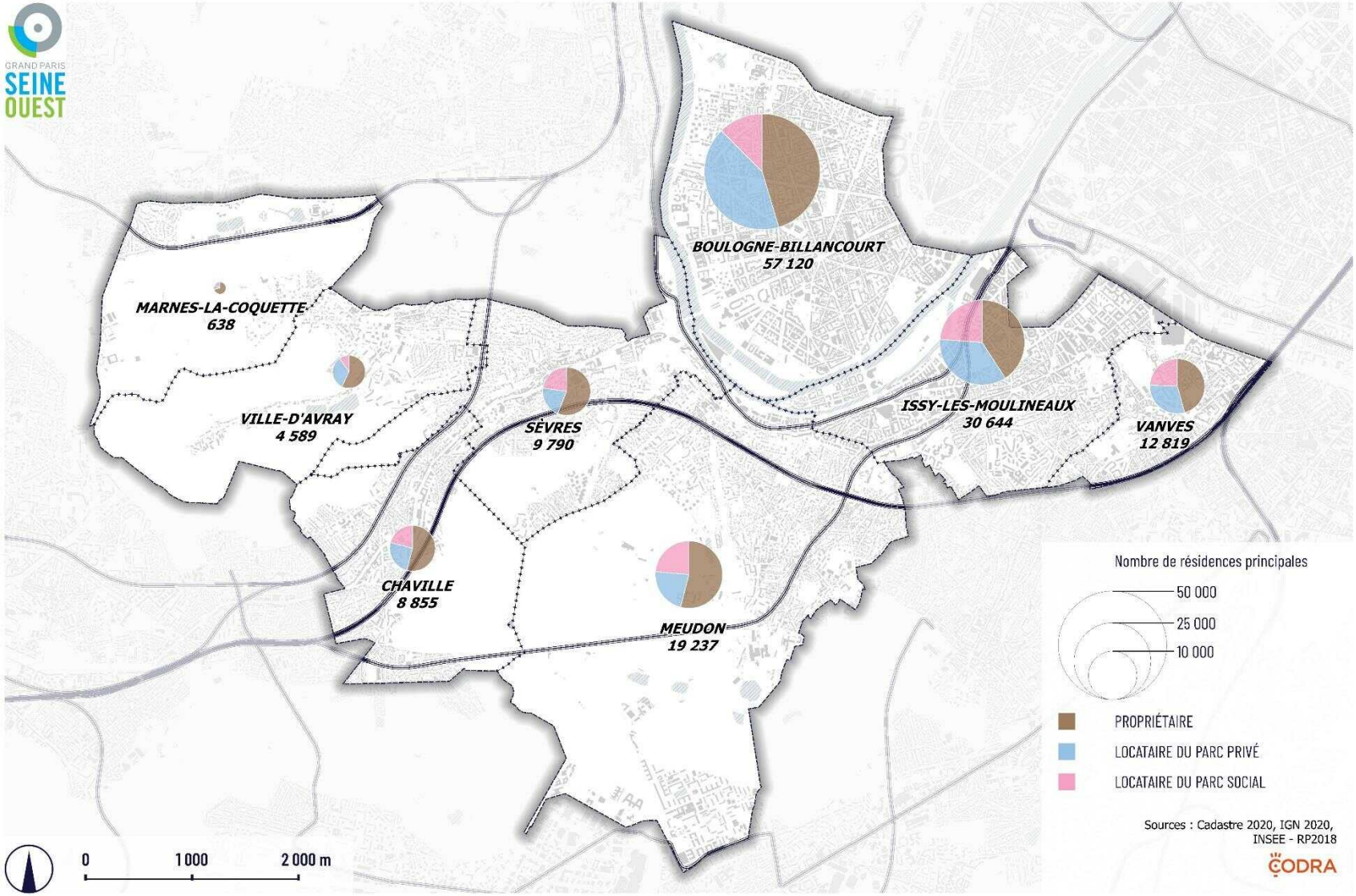
Considérant une production (en permis de construire) inférieure aux objectifs, la part de la production sociale dans la production totale est finalement nettement plus élevée. Elle était fixée à 25 %, elle correspond finalement à **33 % de la production** (539 agréments sur 1 650 logements autorisés chaque année).

La production sociale se répartit en trois types de financement : le logement très social (PLAI), le logement social (PLUS) et le logement pour les classes moyennes (PLS). La part du logement très social est particulièrement importante : 39 % des agréments délivrés. Cette part est très importante à Sèvres (71 % des agréments), à Boulogne-Billancourt (44%) et à Chaville (42%).

AGRÉMENTS POUR DU LOGEMENT SOCIAL DÉLIVRÉS PAR ANNEE ET PAR COMMUNE
Source : DRIHL 92 (traitement GPSO)



STATUT D'OCCUPATION DES HABITANTS



Le rattrapage SRU

En 2021, GPSO dispose d'un taux de logements comptabilisés au sens de la loi SRU de 20.83%. Pour atteindre 25 % des résidences principales de 2021, le déficit théorique[4] à ce jour est de l'ordre de 6 275 logements.

Trois communes disposent d'un taux supérieur à 25% : Meudon, Chaville et Sèvres. Ces communes devront continuer à produire régulièrement des logements sociaux pour maintenir ce taux. Cet enjeu est particulièrement prégnant pour Chaville, dont l'excédent est quasi nul. Pour rappel, la production sociale dans les opérations d'ensemble doit permettre de compenser la production privée en diffus.

Trois autres communes sont proches du seuil des 25% : Issy-les-Moulineaux, Marnes-la-Coquette et Vanves dépassent les 20% et leurs perspectives de développement devraient leur permettre d'atteindre prochainement les 25%.

Deux autres communes sont très éloignées du seuil des 25% et, au regard des perspectives de développement, rencontreront des difficultés dans l'atteinte des objectifs règlementaires :

- Boulogne-Billancourt à 15,07%, le déficit actuel correspond à l'équivalent de 15 ans de production entièrement sociale, au rythme observé ces dernières années (~ 400 logements/an).
- Ville-d'Avray à 12.67%, le déficit actuel correspond à l'équivalent de 17 ans de production entièrement sociale, au rythme observé ces dernières années (34 logements/an).

INVENTAIRE SRU AU 01.01.2021
Source : Direction de l'Habitat GPSO

Commune	Nb de LS	Nb de RP	Tx SRU	Nb de lgts sociaux restants à réaliser pour atteindre les 25% (sans augmentation du nb de RP)
Boulogne-Billancourt	9 034	59 945	15,07%	5 952
Chaville	2 372	9 476	25,03%	Excédent de 3 logements
Issy-les-Moulineaux	7 970	32 484	24,54%	151
Marnes-la-Coquette	142	671	21,16%	26
Meudon	5 426	20 216	26,84%	Excédent de 372 logements
Sèvres	2 582	9 910	26,05%	Excédent de 105 logements
Vanves	3 244	13 106	24,75%	33
Ville-d'Avray	609	4 806	12,67%	593
GPSO	**31 379**	**150 614**	**20,83%**	**6 275**

[4] *Précaution d'usage : le taux SRU ne pouvant être intercommunalisé, un chiffre théorique de 6 755 logements manquants est calculé par somme des logements manquants dans les communes. Il reste théorique puisque la production de logements non sociaux se poursuit dans les communes, impliquant une hausse du nombre de logements sociaux à produire pour atteindre 25 % des résidences principales.*

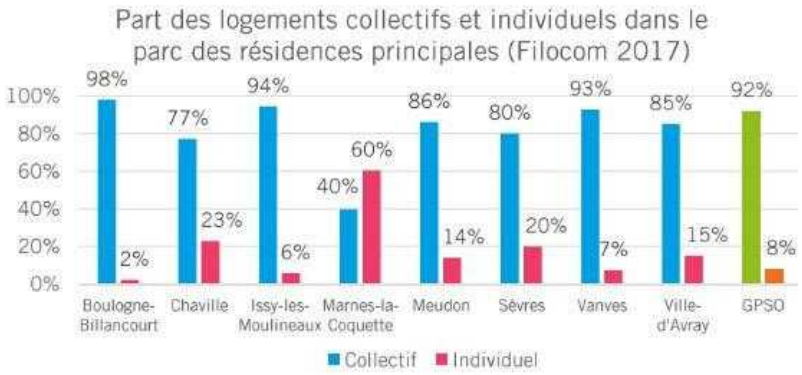
3.2.4.2. LES COMPOSANTES DU PARC DE LOGEMENTS

La typologie du parc

9 logements sur 10 sont collectifs

Le parc de logements de GPSO est principalement constitué de logements collectifs (92% en 2018). Les logements individuels ne représentent que 8% du parc et diminuent en moyenne de 25 logements individuels par an (soit -0,2%/an entre 2013 et 2018). Cette évolution témoigne de mutations au sein du parc pavillonnaire au profit des logements collectifs.

Les logements individuels sont présents en proportions plus importantes dans les communes non limitrophes de Paris. Ils restent néanmoins très largement minoritaires, excepté à Marnes-la-Coquette (58% en 2018).



Source : Observatoire de l'habitat 2020, GPSO

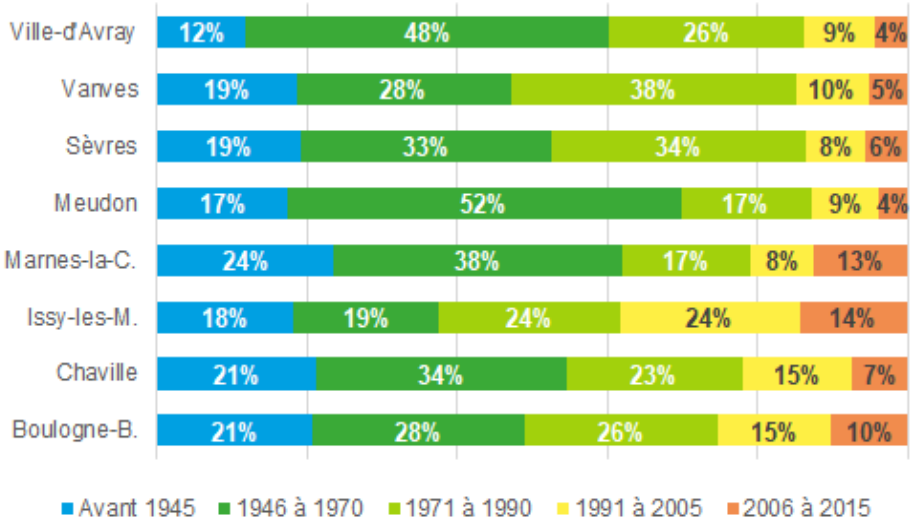
L'âge du parc

Un parc majoritairement ancien

- 19% des résidences principales de GPSO ont été construites avant 1945. A Marnes-la-Coquette, Chaville et Boulogne-Billancourt, ce parc ancien représente plus de 21 %.
- La première règlementation thermique sur l'habitat est instaurée en 1974 : les logements antérieurs n'ayant pas fait l'objet de travaux de rénovation thermique sont bien souvent des passoires énergétiques. Ce parc est particulièrement important à Meudon, Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette.
- Le parc récent, postérieur à 2005 représente plus de 10 % des logements dans les villes d'Issy-les-Moulineaux et Marnes-la-Coquette.

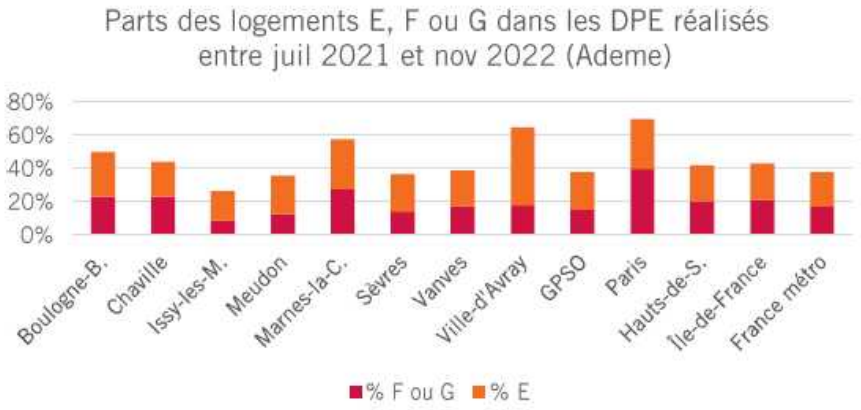
ANCIENNETÉ DU PARC DE LOGEMENTS

Source : INSEE RP 2018



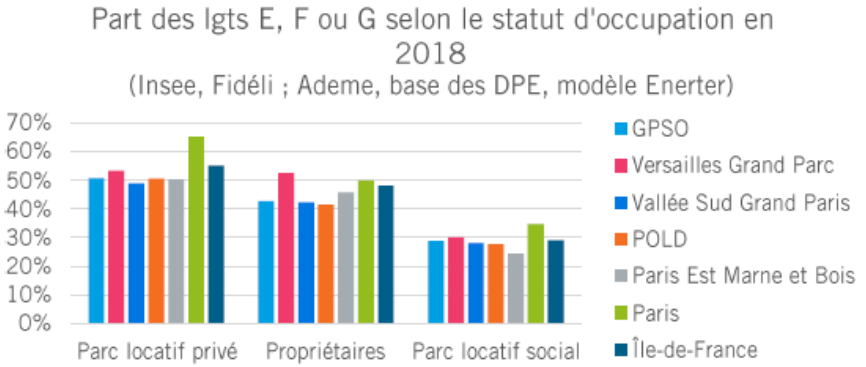
Un parc énergivore

Sur les 25 300 diagnostics de performance énergétique (DPE) établis depuis juillet 2021 (nouveau DPE), 38 % des logements diagnostiqués ont une étiquette E, F ou G (dont 15% de logements F ou G) ce qui positionne GPSO dans la moyenne basse des entités de référence.



Source : Observatoire de l'habitat 2021, GPSO

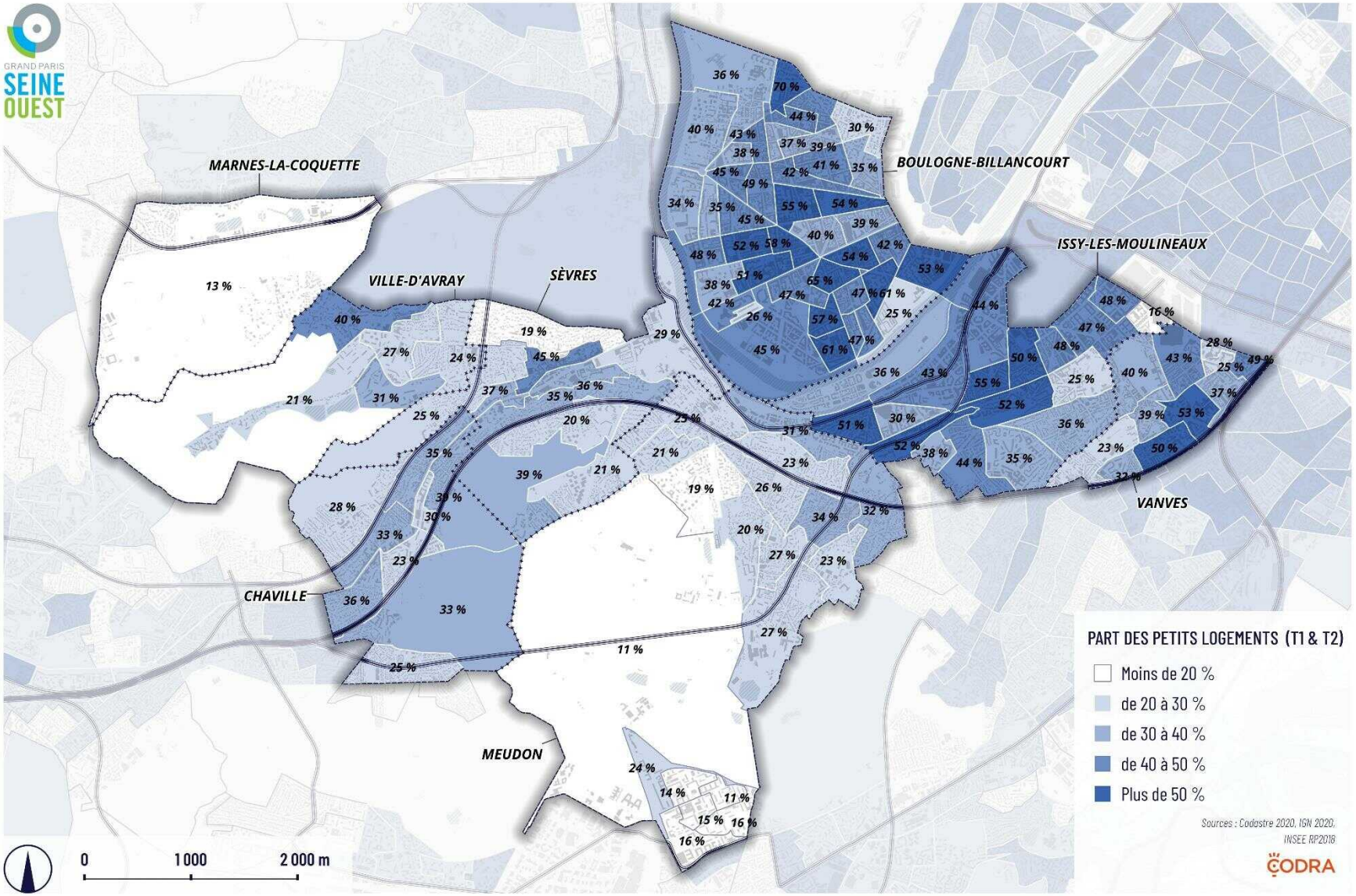
Toutefois, les DPE n'étant établis qu'à l'occasion des transactions (y compris des logements neufs) et des mises en location, ils ne sont pas précisément représentatifs du parc dans son ensemble. Aussi, l'INSEE et l'Institut Paris Région ont tenté d'estimer la part du parc énergivore dans l'ensemble des résidences principales en se basant sur les données des DPE (avant réforme) et les données fiscales (base Fidéli). Dans cette étude publiée en octobre 2022, 42% des résidences principales du territoire de GPSO sont réputées avoir les étiquettes E, F ou G, soit 60 400 logements. Cette proportion est dans la moyenne des entités de référence, excepté Paris, qui est nettement supérieur (54%).



Source : Observatoire de l'habitat 2021, GPSO

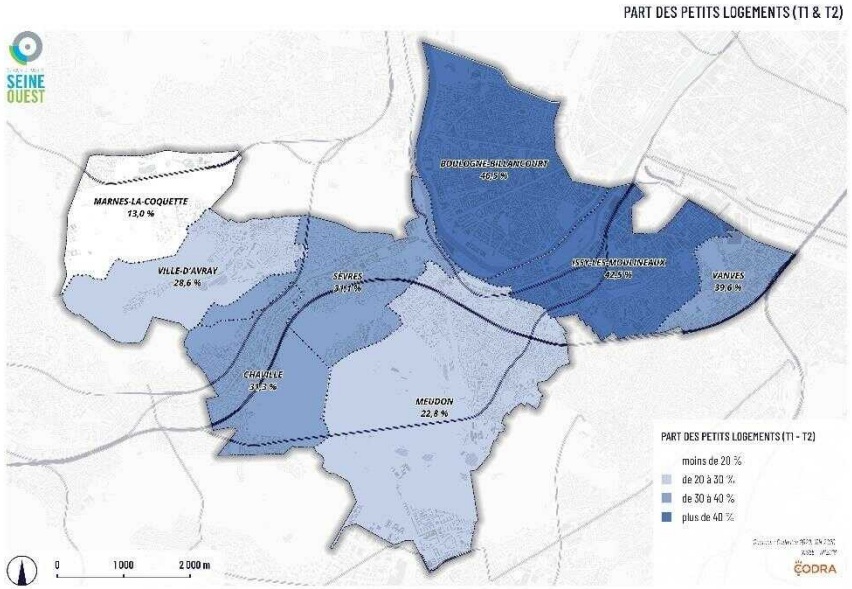
Le parc locatif apparait plus fortement impacté par l'enjeu de rénovation énergétique avec 38% de logement E, F, G contre 14% dans le parc locatif social. Les logements énergivores des propriétaires occupants représentent quant à eux 48% des résidences principales.

PART DES PETITS LOGEMENTS (T1 - T2) EN 2018



La taille des logements

Les petits logements, de 1 ou 2 pièces, sont les plus nombreux



Le parc de logements de GPSO concentre la plus forte part de petits logements, 1 à 2 pièces, (39%) du département. A l'échelle de l'EPT, le parc de logements peut être divisé en deux secteurs au regard de la taille des logements : les villes limitrophes de Paris se caractérisent par une grande proportion de petits logements (40 % et +) tandis que le parc de logements des autres communes se caractérise par des superficies plus grandes.

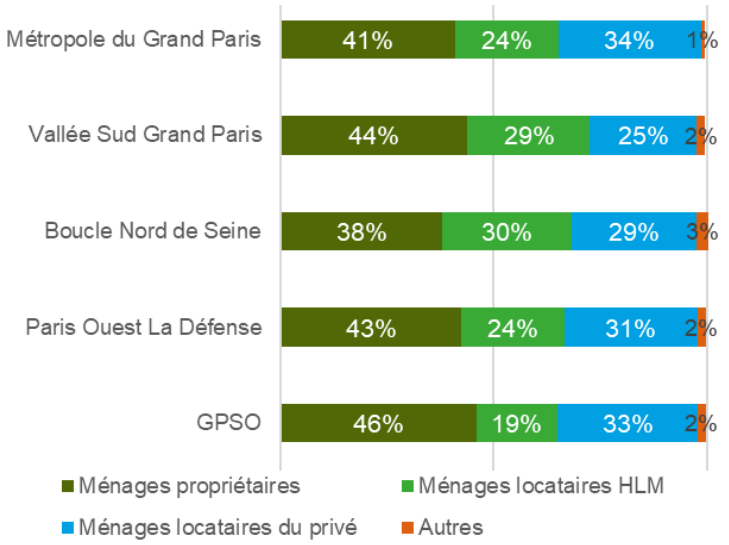
Le statut d'occupation

Une part importante de propriétaires

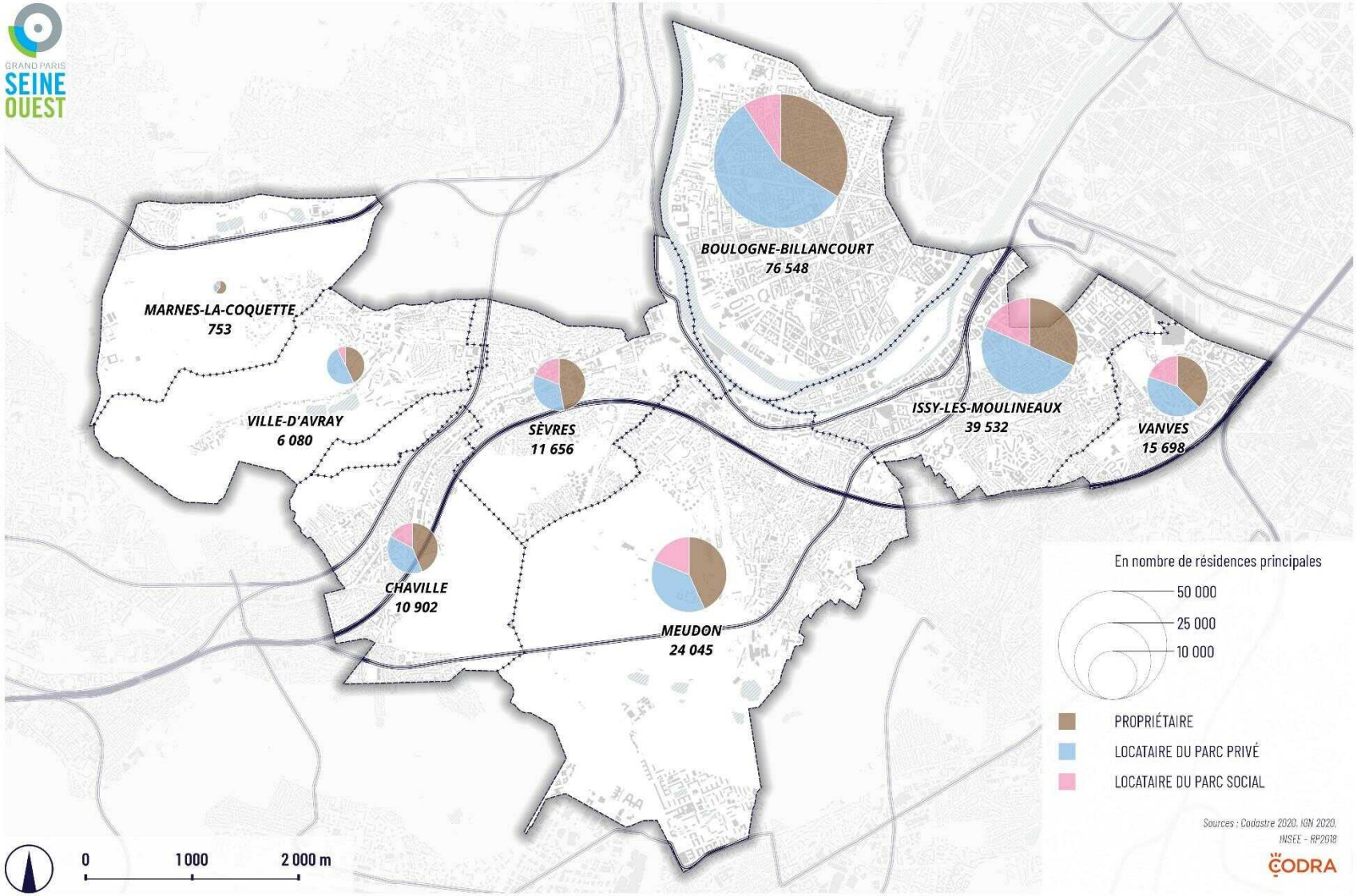
Les données sur le parc locatif social diffèrent légèrement du nombre de logements SRU, car les logements SRU englobent des logements non comptabilisés par l'INSEE au titre de résidences principales (EHPAD, structures spécifiques, etc.).

A GPSO, les propriétaires représentent 46 % des ménages, une part plus importante que dans les autres EPT. Au sein des communes, les situations sont contrastées : Marnes-la-Coquette, Meudon, Chaville, Sèvres et Ville-d'Avray ont un parc composé à plus de 53 % de propriétaires. Tandis que les propriétaires sont moins présents à Boulogne-Billancourt, Vanves et surtout Issy-les-Moulineaux. Dans ces communes, c'est surtout l'offre locative privée qui est plus importante.

STATUT D'OCCUPATION DES LOGEMENTS
Source : INSEE RP 2018



STATUT D'OCCUPATION DES HABITANTS



11% des résidences principales de GPSO sont sur-occupées

On considère qu'un logement est sur-occupé si le nombre de pièces est inférieur de deux unités au nombre de personnes qui occupent le logement. Ainsi, un logement T2 est considéré sur-occupé s'il est habité par 4 personnes.

La part des logements en situation de sur-occupation est inférieure à celle observée à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (15%). Au total, ce sont près de 14 200 résidences principales qui sont recensées sur-occupées en 2018.

OCCUPATION DU PARC SELON LA TAILLE DU MENAGE ET DU LOGEMENT
Source : INSEE RP 2018

	Nombre de logements en 2018	Résidences principales	Part des résidences principales 1 ou 2 pièces	Part des résidences principales de 4 pièces ou +	Nombre moyen de personne par pièce	Part des logements sur-occupés
GPSO	**166101**	**148375**	**39%**	**46%**	**0,7**	**11%**
Paris Ouest La Défense	285367	25119	38%	47%	0,7	12%
Boucle Nord de Seine	202008	183808	36%	51%	0,8	17%
Vallée Sud Grand Paris	193391	178285	32%	51%	0,7	11%
Métropole du Grand Paris	**3617237**	**3185132**	**41%**	**46%**	**0,7**	**15%**

3.2.4.3. LA DIVERSITE DU PARC ET LES MARCHÉS IMMOBILIERS

Le parc social

31 114 logements sociaux inscrits à l'inventaire SRU de GPSO

Au 1er janvier 2020, le parc de logements sociaux est détenu par une cinquantaine de bailleurs sociaux.

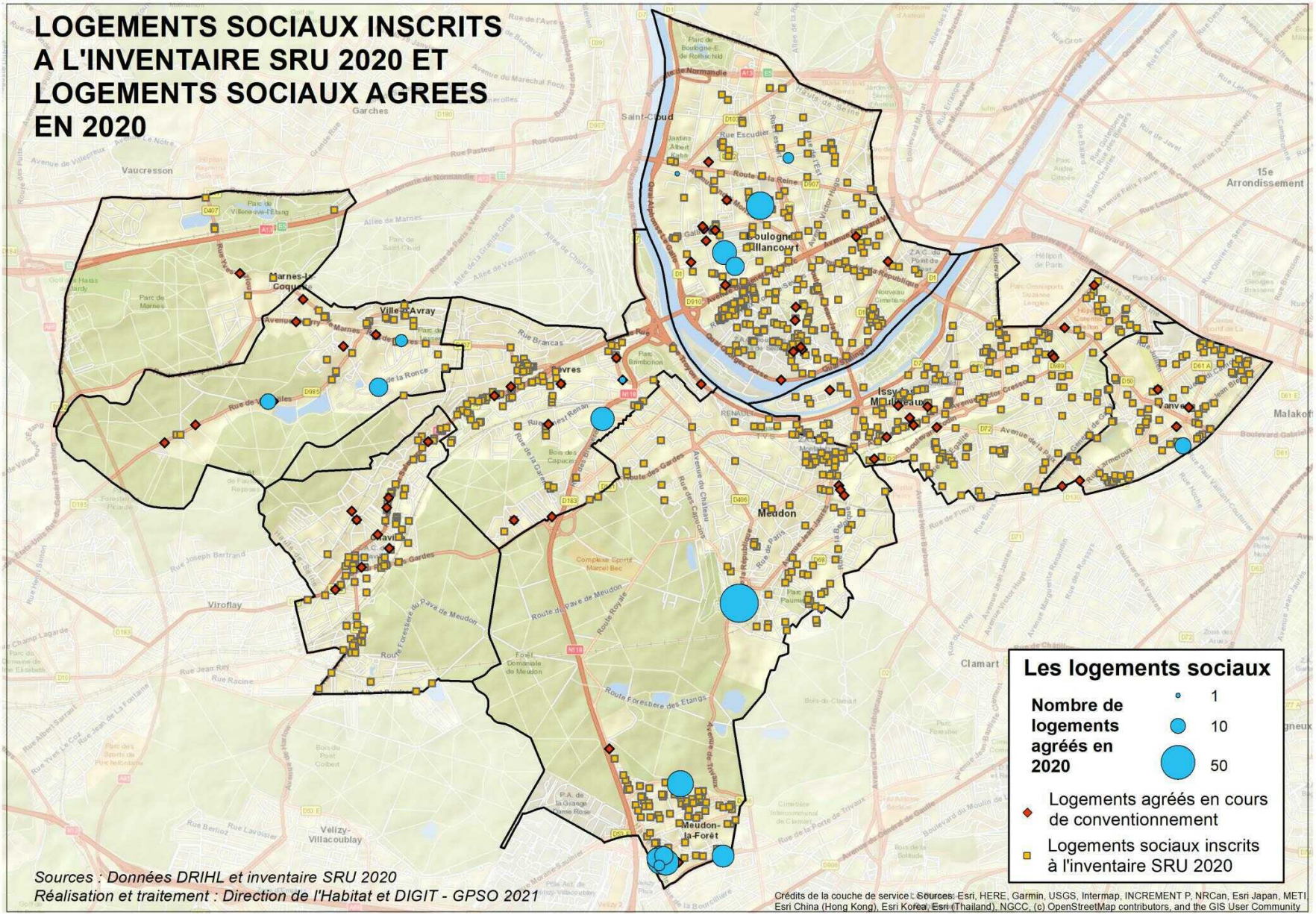
La taille moyenne des logements sociaux du territoire (hors foyers et résidences sociales) s'élève à un peu plus de 59m², selon les données du fichier RPLS.



Source : Observatoire de l'habitat 2020, GPSO

Les petits logements (1 à 2 pièces) représentent 37% des logements sociaux du territoire tandis que les grands logements (type T4 et plus), représentent 27% des logements sociaux.

A noter que cette part de grands logements est inférieure à la moyenne régionale, fixée à 32 % : le parc de logements sociaux de GPSO est donc globalement plus petit que celui de la Métropole, phénomène observable sur l'ensemble du parc de logements et globalement cohérent avec la structure des ménages (davantage de petits ménages).

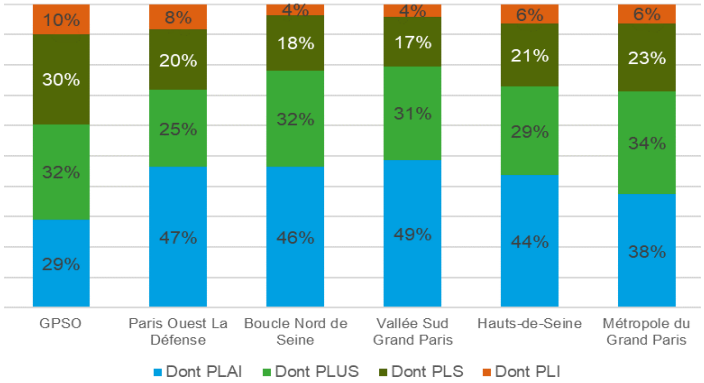

LOGEMENTS SOCIAUX INSCRITS A L'INVENTAIRE SRU 2020 ET LOGEMENTS SOCIAUX AGREES EN 2020
Les logements sociaux
Nombre de logements agréés en 2020
1
10
50
Logements agréés en cours de conventionnement
Logements sociaux inscrits à l'inventaire SRU 2020
Sources : Données DRIHL et inventaire SRU 2020
Réalisation et traitement : Direction de l'Habitat et DIGIT - GPSO 2021
Crédits de la couche de service : Sources: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), NGCC, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community
Vaucresson
Garches
Saint-Cloud
Marnes-la-Coquette
Ville-d'Avray
Sèvres
Boulogne-Billancourt
Issy-les-Moulineaux
Meudon
Clamart
Viroflay
Vélizy-Villacoublay
Meudon-la-Forêt
15e Arrondissement

Les catégories de financements du logement social

Comparativement aux autres EPT et à la Métropole du Grand Paris, le parc de logements sociaux de GPSO est faiblement doté en logements locatifs très sociaux (PLAI) tandis que son parc de logements intermédiaires (PLS) est nettement plus développé.

L'analyse de la production récente précise que le développement est davantage orienté vers des logements plus accessibles (39% de production très sociale depuis 2013).

LES CATÉGORIES DE FINANCEMENTS DES LOGEMENTS SOCIAUX
Source : RPLS 2019



Les logements PLAI, financés par le Prêt Locatif Aidé d'Intégration, sont attribués aux locataires en situation de grande précarité.
Les logements PLUS, financés par le Prêt Locatif à Usage Social correspondent aux locations HLM (habitation à loyer modéré).
Les logements PLS, financés par le Prêt Locatif Social, sont attribués aux candidats locataires ne pouvant prétendre aux locations HLM, mais ne disposant pas de revenus suffisants pour se loger dans le privé.
Les logements PLI, financés par le Prêt Locatif Intermédiaire et également attribués aux personnes dont les revenus sont trop élevés pour pouvoir être éligible à un logement HLM, mais trop faibles pour se loger dans le parc privé.

La réhabilitation du parc social se poursuit

Le parc social est globalement en bon état de confort et il est plus récent que le parc de logements privés du territoire avec 47% du parc social construit après 1975 (contre 34% des logements du parc privé). Néanmoins, on observe de fortes disparités entre les communes, Sèvres et Meudon ont la part la plus importante de logements sociaux anciens, avec une problématique de rénovation prégnante.

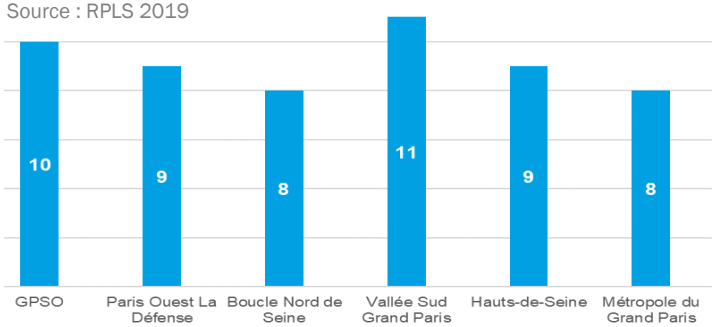
Cependant, afin de prévenir le vieillissement du parc et mettre aux normes énergétiques l'ensemble du parc, les bailleurs sociaux engagent des programmes de travaux régulièrement. D'après le RPLS 2020, au moins 3 962 logements sociaux relèvent des étiquettes E, F et G. A titre d'exemple, en 2020, 4 résidences comptant 242 logements ont bénéficié de travaux d'amélioration avec le concours de GPSO.

Une forte croissance des demandes de logement social

D'après les données issues du système national d'enregistrement (SNE), 18 233 demandes de logement social sont enregistrées au 31 décembre 2020 sur GPSO. 46% des demandes ont été déposées il y a plus de 2 ans.

Le nombre de demandeurs a augmenté de près de 5% entre 2019 et 2020, marquant la tension certaine sur l'offre locative accessible sur le territoire départemental (Hauts-de-Seine : +6%).

NOMBRE D'ATTRIBUTIONS POUR 100 DEMANDES
Source : RPLS 2019



Une forte demande en petits logements

La proportion importante de petits logements correspond aux typologies de logements majoritairement souhaitées par les demandeurs (58%).

Le profil des demandeurs d'un logement social est similaire aux ménages résidant sur GPSO. En effet, les personnes seules représentent 48% des ménages demandeurs.

Selon le SNE, 62% des demandeurs peuvent avoir accès à un logement de catégorie PLAI et 25% à un logement PLUS. Les logements de catégorie PLS ne font l'objet que d'une faible demande : 8% des dossiers.

Comparativement à la région et au département, GPSO recense moins de demandeurs pouvant prétendre à un logement PLAI et plus de demandeurs éligibles à un logement de catégorie PLUS.



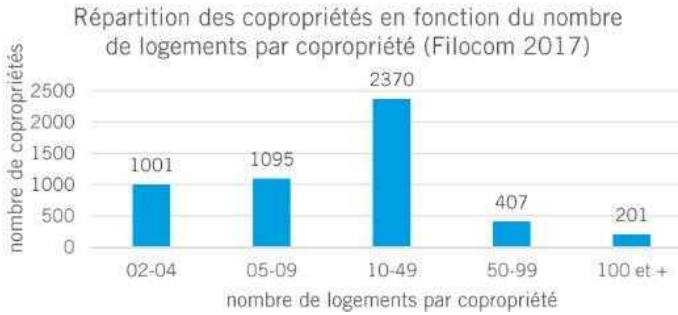
Source : Observatoire de l'habitat 2020, GPSO

Le parc privé

76% des logements en copropriété à GPSO

D'après les données Filocom, en 2017, le nombre de copropriétés s'élève à 5 074. Près de la moitié des logements en copropriété sont dans des copropriétés de taille moyenne, allant de 10 à 49 logements. Un quart des logements font partie de très grandes copropriétés, comprenant plus de 100 logements.

Une grande partie des logements relevant d'une très grande copropriété se situe à Meudon-la-Forêt et dans les quartiers Billancourt-Rives de Seine et République-Point du Jour à Boulogne-Billancourt.



Source : Observatoire de l'habitat 2020, GPSO

Des niveaux de prix très élevés dans le parc privé

La carte des loyers publiée par le Ministère de la Transition écologique reflète la tension sur le locatif privé en proximité immédiate de Paris.

Ces loyers moyens sont calculés à partir d'un partenariat avec les acteurs du numérique en matière de logement : SeLoger, Leboncoin, pap.fr.

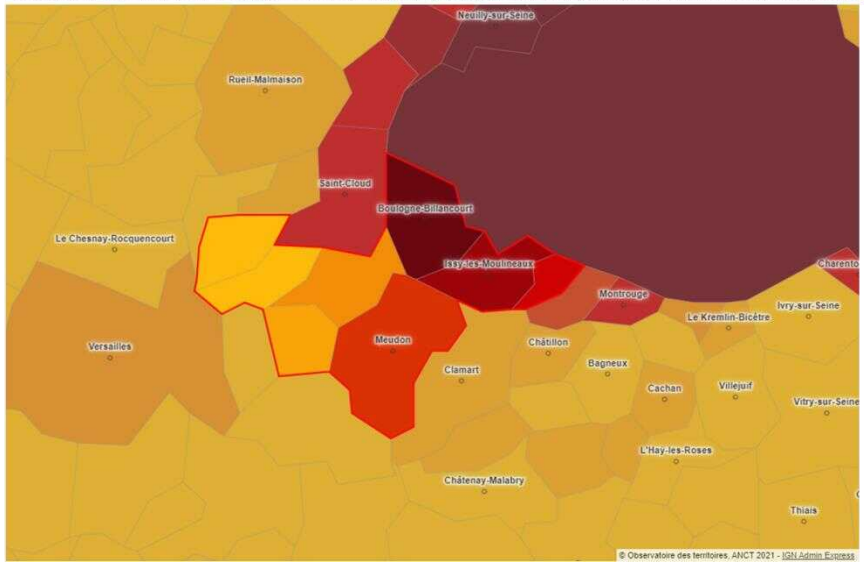
Les niveaux de loyers sont parmi les plus élevés de France, et particulièrement dans les communes limitrophes.

Loyer moyen par commune

	LOYER
Boulogne-Billancourt	25.5 €/m²
Chaville	20,2 €/m²
Issy-les-Moulineaux	24 €/m²
Marnes-la-Coquette	19.8 €/m²
Meudon	21.5 €/m²
Sèvres	21.4€/m²
Vanves	22 €/m²
Ville-d'Avray	19.3 €/m²

Source : l'Observatoire de l'Habitat 2020

Loyer d'annonce par m² charges comprises pour un appartement type du parc privé locatif (€) 2018



En accession, des niveaux de prix particulièrement élevés

En accession dans l'ancien, les prix médians des transactions sur les appartements s'élèvent à 7 840 €/m². Ces prix sont nettement plus élevés dans les communes limitrophes de Paris, Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux.

Dans le neuf également, les niveaux de prix médians sont particulièrement élevés : 11 750€/m² pour un appartement à Boulogne-Billancourt.

	Appartement neuf €/m²	Appartement ancien €/m²
Boulogne-Billancourt	11 750	9 000
Chaville	6 930	5 280
Issy-les-Moulineaux	9 450	8 100
Marnes-la-Coquette	-	-
Meudon	6 050	6 090
Sèvres	7 500	5 930
Vanves	8 340	6 790
Ville-d'Avray	7 910	5 490
GPSO	**8 520**	**7 840**

Source : Données BIEN, issues de l'Observatoire de l'Habitat 2020

L'accès au marché de l'accession, comme de la location privée, induit un profil de ménages aux revenus disponibles supérieurs à toutes les moyennes (départementale, régionale, nationale). Cette situation complexifie la réalisation des parcours résidentiels des ménages modestes du territoire, les jeunes notamment, et met sous haute tension la demande de logement social.

Une réhabilitation du parc privé qui se poursuit

L'intervention sur le parc privé fait l'objet d'une attention particulière de l'intercommunalité et depuis 2010 GPSO a porté 9 dispositifs opérationnels d'amélioration de l'habitat privé objets de conventions avec l'Agence nationale de l'habitat (Anah).

Actuellement, 3 dispositifs sont en cours : un Programme d'Intérêt Général (PIG) dit « Opération Habitat Qualité » un Plan de Sauvegarde d'une copropriété à Boulogne-Billancourt et un Programme opérationnel de prévention et d'accompagnement des copropriétés (POPAC) visant à accompagner les copropriétés en proie à des difficultés de fonctionnement et de gestion.

Les objectifs du PIG : 2 444 logements à rénover

- 2 269 rénovations énergétiques.
- 155 adaptations à la perte d'autonomie.
- 20 logements insalubres / indignes réhabilités.

Pour faciliter la mobilisation des dispositifs d'accompagnement des ménages à la réhabilitation, un guichet unique de la rénovation de l'habitat a été déployé depuis 2021 : Seine Ouest Rénov'.

L'habitat spécifique

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage prévoit que chaque commune de plus de 5 000 habitants soit équipée d'une aire d'accueil des gens du voyage. Le PLUi doit indiquer la localisation du ou des sites envisagés pour cet aménagement.

Le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage des Hauts-de-Seine, approuvé en 2015, prévoit la création de 55 places sur GPSO. Cette répartition correspond à la déclinaison d'un besoin de 300 places à l'échelle du département, réparties en poids de population sur les communes des Hauts-de-Seine.

3.2.4.4. L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE DANS UN CONTEXTE POST-COVID

Après une seconde année de confinement, l'édition 2021 du Baromètre des Territoires montre que près d'un tiers des actifs habitants des grandes villes (plus de 100 000 habitants) envisagent de déménager, encouragés par le développement du télétravail. Chez les moins de 35 ans, ce sont 44% qui l'envisagent.

Selon l'enquête « Comportement et aspirations des Franciliens » réalisée en juillet 2021 par Médiamétrie pour l'Institut Paris Région, les motivations des ménages à déménager sont variables selon les tranches d'âges :

- Les 18-24 ans sont davantage motivés pour des raisons familiales.
- Les 35-49 ans et 65-75 ans sont à la recherche d'un meilleur cadre de vie.

L'étude précise que seul 56% des actifs franciliens voulant déménager souhaitent rester en Ile-de-France.

Quelles perspectives en matière d'attractivité pour GPSO ?

Les principaux indicateurs permettant de qualifier l'attractivité d'un territoire sont :

- L'évolution de l'emploi.
- L'évolution de la démographie.
- L'évolution des marchés immobiliers.

Concernant l'évolution démographique, elle résulte de deux facteurs :

- Le solde naturel, peu ou pas influencé par la crise sanitaire.
- L'accueil de population nouvelle, dans le parc neuf et en renouvellement de la population.

Les développements de programmes de logements neufs engagés juste avant la crise sanitaire sont importants au regard des rythmes passés. La crise aura probablement lissé pour partie les livraisons, mais l'impact démographique devrait se ressentir lors des prochains recensements. Depuis le recensement 2018, près de 10 600 logements ont fait l'objet d'un permis de construire : ceux-ci sont en partie déjà livrés (entre 2019 et aujourd'hui) ou le seront prochainement pour les permis récemment délivrés.

Le renouvellement de population pourrait également être important, bien que complexe à estimer pour le moment. Avant la crise, l'analyse des migrations résidentielles montre que les départs des ménages âgés sont nettement supérieurs aux arrivées. D'après les enquêtes réalisées auprès des franciliens, les séniors sont plus motivés qu'avant pour quitter leur logement. A titre d'exemple, à Boulogne-Billancourt, près de 4 800 logements de grande taille (T4 et +) sont occupés par une personne de référence de plus de 65 ans, dont 1 700 par une personne de plus de 80 ans. En répercussion de la crise sanitaire, une part plus importante de ces logements pourrait être libérée, et accueillir des ménages plus grands, engendrant de fait une augmentation démographique.

Concernant les marchés immobiliers, plusieurs indicateurs peuvent être analysés pour préciser l'attractivité du territoire. Ces indicateurs doivent néanmoins être observés dans la durée, afin de distinguer les phénomènes ponctuels des tendances durables. Ainsi, de nombreux territoires évoquent un fort regain d'attractivité à la sortie du 1er confinement : si effectivement l'année 2020 enregistre un nombre important de transactions, il est trop tôt pour estimer s'il s'agit d'un rattrapage des transactions retardées par les confinements ou d'une attractivité réellement renforcée de certains secteurs.

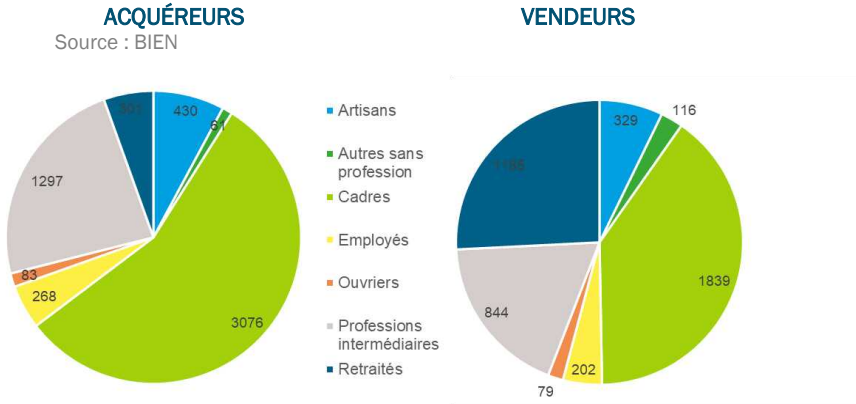
En Ile-de-France, la base de données BIEN, alimentée des transactions réalisées par les notaires, permet de préciser les profils des ménages arrivants et sortants. L'analyse d'une première année devra être confrontée à des analyses régulières lors des années suivantes.

Par ailleurs, les résultats de la consultation citoyenne réalisée à l'automne 2021 indiquent que l'accès au logement est le domaine suscitant le moins de satisfaction pour les répondants : 42 % estiment que la situation d'accès au logement est peu ou pas du tout satisfaisante. Cette proportion est plus importante chez les locataires du parc social, et surtout du parc privé.

Quel est le profil des ménages qui achètent un logement à GPSO ?

D'après les données BIEN entre 2015 et 2020, les cadres sont nettement plus nombreux à acheter un bien localisé à GPSO qu'à le vendre. Le solde des accédants / vendeurs est également positif pour les professions intermédiaires et dans une moindre mesure pour les artisans (en nette augmentation).

A l'inverse, les retraités propriétaires sont nettement plus nombreux à vendre qu'à acheter sur le territoire. Environ 1000 retraités propriétaires sont chaque année remplacés par 1000 cadres actifs.



3.3. Evolutions récentes

Le diagnostic du PLUi de GPSO est basé sur les dernières données connues au moment de sa réalisation en 2022. Compte-tenu du délai inhérent à la procédure d'élaboration d'un PLUi, des données plus récentes ont été publiées avant l'approbation de celui-ci. Le présent chapitre prend en compte les données principales les plus récentes, connues en 2024, afin de faire état des évolutions constatées.

3.3.1. DES FLUCTUATIONS DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

La dynamique démographique du territoire est marquée par un fléchissement ces dernières années. La population municipale s'établissait au 1er janvier 2021 à 317 792 habitants contre 320 720 habitants en 2019. La période 2013-2018 analysée dans le diagnostic bénéficiait d'un taux de croissance annuel moyen de 0,5%. La dernière période de référence de l'INSEE, 2015-2021, fait état d'une évolution proche de 0,1% par an. Ces deux périodes se chevauchant pour partie, il apparait ainsi délicat d'en tirer des conclusions définitives. Toutefois plusieurs facteurs de nature différente peuvent expliquer ce fléchissement.

Des facteurs techniques liés à l'INSEE :

- L'évolution de la méthode de recensement pour la prise en compte des ménages-familles (cf. note INSEE de juin 2024). Depuis 2021, la prise en compte de certains double-comptes (comme le rattachement des enfants de divorcés à deux foyers) a cessé.
- L'enquête de recensement 2021 n'a pas été simplement décalée d'un an suite à la crise sanitaire de la COVID-19, elle a été remplacée par une pseudo-enquête annuelle de recensement, constituée à partir des données individuelles de l'enquête annuelle de recensement 2016.

Il s'agit aussi des phénomènes en cours lors de la crise sanitaire de la COVID-19 de 2020 à 2021 avec une diminution des naissances et une accélération des départs.

EVOLUTION DE LA POPULATION DE 2013 A 2021
Source : INSEE RGP 2021

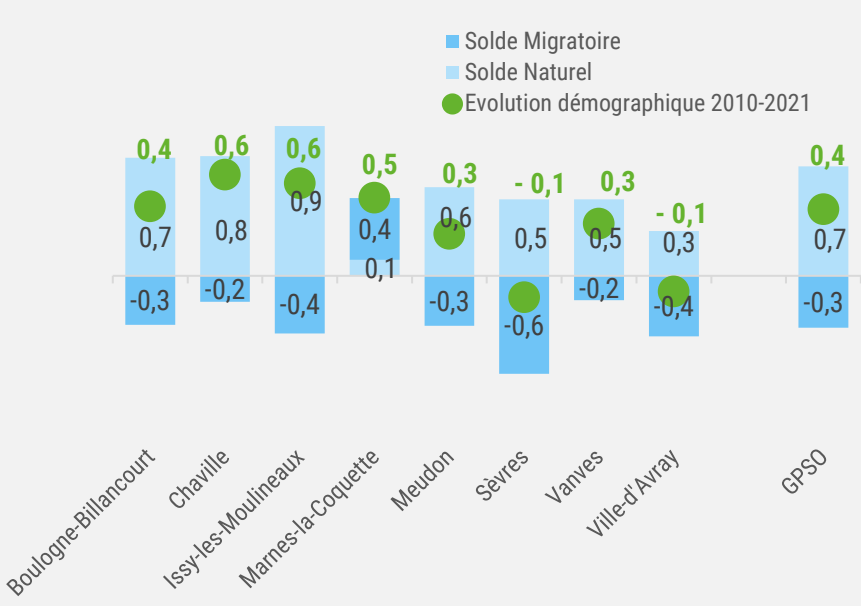
	Population municipale 2013	Population municipale 2018	Population municipale 2019	Population municipale 2021
Boulogne-Billancourt	116 794	121 334	121 583	119 808
Chaville	19 717	20702	20771	19 991
Issy-les-Moulineaux	65 662	68 260	67 981	68 580
Marnes-la-Coquette	1673	1792	1774	1745
Meudon	45 043	45 748	45 818	46 342
Sèvres	23 404	23 251	23 463	22 618
Vanves	28 170	27 466	27 846	28 014
Ville-d'Avray	11 266	11 050	11 225	10 694
GPSO	**311 729**	**319 603**	**320 461**	**317 792**

Le taux de natalité à GPSO a connu une baisse significative de -1,6 points de 2015 à 2021 passant ainsi de 14,4‰ à 12,8‰. Ce phénomène national a été plus marqué à GPSO qu'au sein de la MGP qui a vu sur la même période son taux de natalité diminuer d'un point, passant de 15,7‰ à 14,7‰.

Par ailleurs, le solde migratoire de GPSO, déjà négatif entre 2013 et 2018 (-0,25%/an), s'est accentué à la baisse pour atteindre -0,6% par an entre 2015 et 2021. Il est identique à celui de la MGP pour laquelle il est resté stable.

La croissance démographique de GPSO s'en trouve particulièrement dégradée sur cette période récente mais reste tout de même positive (+0,1%). Compte-tenu de cette situation particulière et de l'impact de la crise sanitaire, il est intéressant de retenir les chiffres d'une période plus longue, moins sujette aux variations évènementielles et aux corrections techniques de l'INSEE. **Ainsi, le regard porté sur la période 2010-2021 proposée par l'INSEE conclut à une croissance annuelle de +0,4% portée par un solde naturel positif (+0,7%) et un déficit migratoire (- 0,3%).**

COMPOSANTES DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DE 2010 A 2021
Source : INSEE RGP 2021

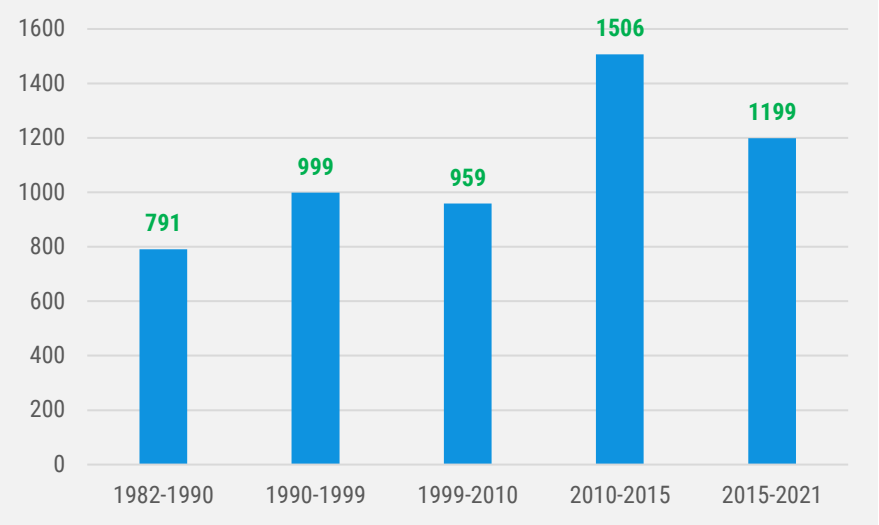


3.3.2. MALGRE UN NIVEAU DE CONSTRUCTION CORRECT POUR LA PERIODE

Le parc de logements a progressé de 7 192 unités entre 2015 et 2021, soit + 4,4%. 1 199 logements ont ainsi été créés chaque année sur cette période de 6 ans (+0,77% par an). La période 2013-2018 voyait en moyenne la création de 1 480 logements par an (+0,92% par an) et la période 2010-2015, 1506 logements par an (+0,95% par an).

La crise sanitaire de la covid-19 ayant pénalisé les livraisons de logements et différé de nombreux projets, la création d'environ 1 200 nouveaux logements chaque année apparaît tout de même correcte en comparaison aux productions passées.

NB MOYEN ANNUEL DE LOGEMENTS CREES A GPSO
Source : INSEE RGP 2021

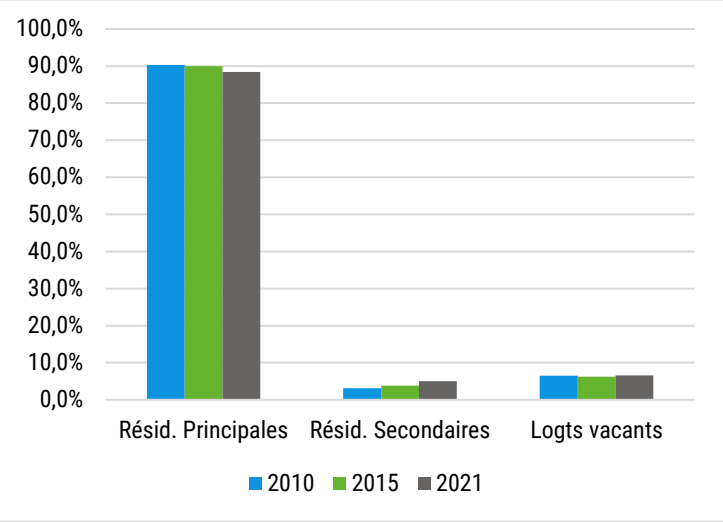


Les chiffres récents des déclarations d'ouverture de chantier tendent à confirmer cette tendance donnée par les chiffres INSEE. En moyenne en 2021 et 2022, les déclarations d'ouverture de chantier s'élevaient à 1 155 logements par an selon les données SITADEL reprises dans l'Observatoire de l'habitat de GPSO.

On notera une progression de l'ensemble des catégories de logements en nombre mais des évolutions assez défavorables à la croissance démographique :

- Proportion de logements vacants en légère progression : 6,6% en 2021 contre 6,2% en 2015,
- Augmentation de la proportion de résidences secondaires : 5% en 2021 contre 3,2% en 2010.
- Une diminution de 1,5 point de la part des résidences principales.

COMPOSITION DU PARC DE LOGEMENTS A GPSO
Source : INSEE RGP 2021

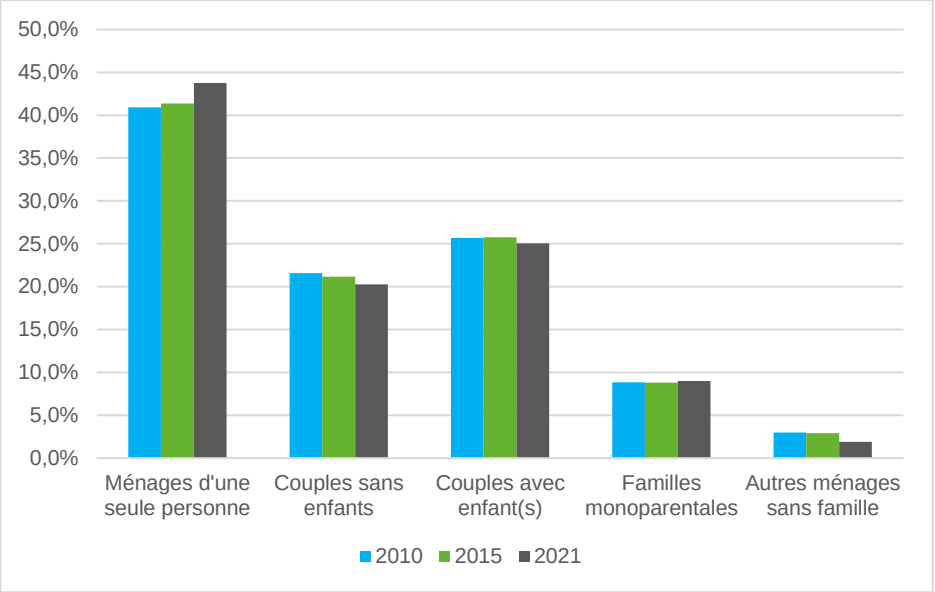


3.3.3. UNE DIMINUTION DE LA TAILLE DES MENAGES

Dans ce contexte de ralentissement de la croissance démographique et d'un niveau de construction qui reste relativement dynamique malgré tout, la taille des ménages diminue mécaniquement à l'échelle de GPSO passant de 2,14 pers par ménage en 2010 à 2,09 personnes par ménage en 2021. Elle diminue à un rythme de -0,21% par an sur cette période de 11 années. Grâce à une offre de nouveaux logements plus importante en particulier sur les années 2016, 2017 le desserrement des ménages a été plus important durant la période 2015-2021 que durant la période 2010-2015 au cours de laquelle la taille des ménages était restée quasiment stable (2,13 pers/ménage en 2015).

Ce desserrement moins contraint se lit particulièrement dans la proportion des ménages d'une seule personne qui augmente significativement entre 2015 et 2021 (+2,4 points). Durant cette période, la proportion de personnes âgées (de plus de 80 ans) vivant seules diminue (-1,2 point). Au contraire, celle des 20-39 ans vivant seuls augmente de 4,7% selon l'INSEE. Il s'agit donc d'un desserrement au bénéfice des jeunes ménages.

COMPOSITION DES MENAGES A GPSO
Source : INSEE RGP 2021



3.3.4. UNE PROGRESSION DU LOGEMENT SOCIAL

En 2023, GPSO disposait d'un taux de logements comptabilisés au sens de la loi SRU de 21,45% en progression de 0,62 point et 736 logements par rapport à 2021.

LE LOGEMENT SOCIAL A GPSO
Source : Opendata Hauts-de-Seine 2023

Commune	Nb de LS 2021	Nb de LS 2023	Tx SRU 2021	Tx SRU 2023
Boulogne-Billancourt	9 034	9171	15,07%	15,33%
Chaville	2 372	2408	25,03%	25,51%
Issy-les-Moulineaux	7 970	8150	24,54%	25,77%
Marnes-la-Coquette	142	142	21,16%	21,19%
Meudon	5 426	5611	26,84%	27,48%
Sèvres	2 582	2705	26,05%	27,27%
Vanves	3 244	3292	24,75%	25,11%
Ville-d'Avray	609	636	12,67%	13,45%
GPSO	**31 379**	**32 115**	**20,83%**	**21,45%**

3.4. Constats et enjeux

3.4.1. LA MATRICE ATOUTS / FAIBLESSES / OPPORTUNITES / MENACES

Atouts

- Dynamique démographique assez favorable et plutôt modérée.
- Diversité de l'offre résidentielle en termes de formes urbaines et de taille de logements pour l'accueil des ménages dans leur diversité, dont 21% de logement social.
- Bonne qualité générale du bâti et attractivité globale du parc de logements.
- Attachement territorial fort de la part de la population et territoire particulièrement attractif pour les opérateurs.
- Des projets pour répondre aux besoins spécifiques : des résidences séniors, intergénérationnelles, pension de famille, maison de répit, etc.
- Une vacance faible correspondant à de la vacance frictionnelle.

Faiblesses

- Dans le parc social, inadéquation entre la structure du parc en termes de niveaux de loyers et les besoins : déficit de logements très accessibles aux revenus les plus modestes (PLAI).
- Un foncier disponible rare sur l'ensemble du territoire.
- Départ des jeunes couples et des familles vers les territoires périphériques et production neuve qui alimente cette tendance : production de petits logements à des prix très élevés.
- Des niveaux de prix et de loyers très élevés favorisant une certaine éviction de la classe moyenne.
- Manque de logements intermédiaires en accession à la propriété.
- Une hausse du nombre de résidences secondaires qui pénalise la fluidité du marché du logement.
- Un parc de logements relativement ancien et des logements souvent énergivores.
- Présence de quelques copropriétés fragiles.
- Réhabilitations du bâti contraintes par l'Architecte des Bâtiments de France dans les nombreux secteurs de protection patrimoniale (84% du territoire couvert par une protection patrimoniale).
- Des logements à adapter pour maintenir à domicile une population vieillissante (logements anciens sans ascenseur, avec des difficultés de circulation dans les pièces…).

Opportunités

- Image attractive du territoire pour la population extérieure notamment pour les Parisiens qui cherchent un meilleur cadre de vie.
- Conventionnement du parc privé pour développer l'offre locative sociale.
- Interdiction de louer les « passoires » énergétiques à court et moyen termes qui pourrait avoir divers effets positifs :
  - des copropriétés volontaires pour financer leurs travaux par l'extension/surélévation, favorisant une densification douce,
  - baisse possible des prix des logements énergivores,
  - levier pour intensifier la mobilisation des dispositifs d'amélioration de l'habitat à destination des propriétaires occupants et des propriétaires bailleurs.
- Développement récent et encouragé de nouveaux modes d'habiter type coliving, habitat intergénérationnel, habitat inclusif.
- Mixité d'usage à l'échelle de l'ilot, voire de l'immeuble plébiscitée par le concept de ville du quart d'heure.

Menaces

- Des jeunes moins enclins à habiter un studio en dehors de Paris.
- La loi SRU contraint :
  - à optimiser les opérations en nombre de logements (vers du petit logement) conduisant à une production qui ne permet pas de maintenir les familles,
  - la faisabilité des opérations en imposant des financements pas toujours adaptés aux besoins.
- Des niveaux de prix très élevés qui induisent une augmentation des acquisitions pour investissement locatif et limitent l'accession à la propriété.
- Un parc social impacté par les dé-conventionnements et des ventes de logements générant potentiellement une baisse du taux SRU.

- L'arrivée du Grand Paris Express pourrait améliorer l'accessibilité des zones d'emplois et impliquer un report des ménages plus loin en périphérie.
- La Crise COVID pourrait :
    - inciter des ménages à s'installer dans des territoires plus périphériques, dans la perspective de vivre dans des logements plus confortables, plus grands et individuels,
    - impacter durablement les conditions de travail avec un essor important du télétravail et augmenter la birésidentialité, avec une réduction des ménages habitant à temps plein à GPSO.
- L'interdiction de louer les « passoires » énergétiques à court et moyen termes pourrait augmenter le nombre de logements vacants.
- Une densification de moins en moins acceptée par la population, avec une augmentation des recours au contentieux.
- Un déficit en matière d'accueil des gens du voyage : 55 emplacements en aire d'accueil à créer.

3.4.2. LES ENJEUX PROBLEMATISES

Répondre aux besoins des parcours résidentiels

- Améliorer l'ancrage territorial d'une population « de report » : faciliter l'intégration et l'installation pérenne des ménages en provenance de Paris. Sortir de la logique d'étape / territoire de passage.
- Faciliter l'ancrage territorial de la population endogène, qui du fait de l'augmentation des niveaux de prix rencontre des difficultés à s'installer de manière pérenne sur le territoire.

Création de logements et maîtrise du parc existant

- Saisir l'opportunité d'une règlementation plus contraignante sur la performance énergétique pour encourager les extensions créatrices de logements (autofinancement des travaux d'amélioration énergétique par la création de surface habitable en extension, surélévation dans les copropriétés par exemple).
- Limiter la disparation du parc locatif social existant.
- Maintenir -voire augmenter- la part de logements locatifs sociaux dans les communes en déficit.
- Conventionner du parc privé pour contribuer à l'atteinte de l'objectif SRU.
- Protéger l'offre de logements individuels et les cœurs d'ilots associés.

Accompagner le développement de l'offre de logements en cohérence avec la stratégie territoriale

- Déployer une stratégie foncière dans la perspective d'un foncier disponible de plus en plus rare.
- Accompagner la densification modérée et vivable en lien avec l'ensemble des enjeux du PLUi (adaptation au changement climatique, etc.).
- Œuvrer à l'amélioration de l'acceptabilité des projets par les riverains.
- Favoriser l'accès des classes moyennes et des primo-accédants à l'offre de logements de GPSO.
- Encourager la mixité des fonctions à toutes les échelles : quartier, ilot, immeuble.

PLUi Plan Local d'Urbanisme intercommunal



4. Le mode de développement économique

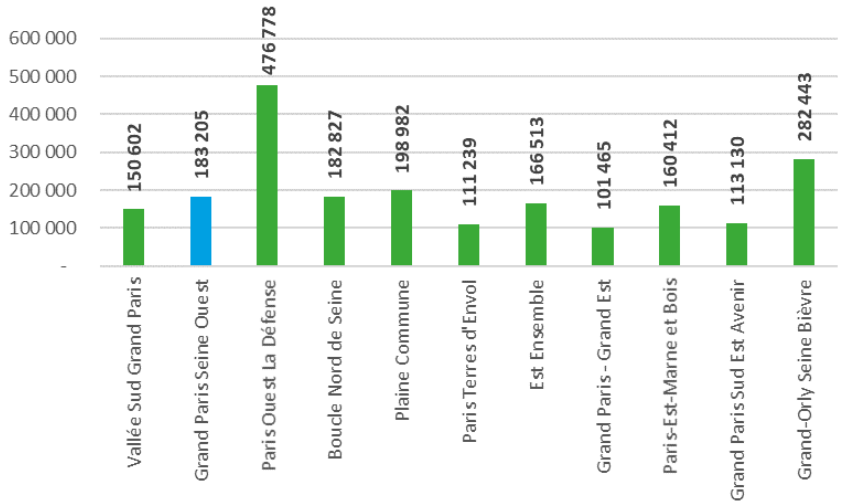
4. L'économie sur le territoire de GPSO

4.1. Grandes données comparatives avec la métropole du Grand Paris

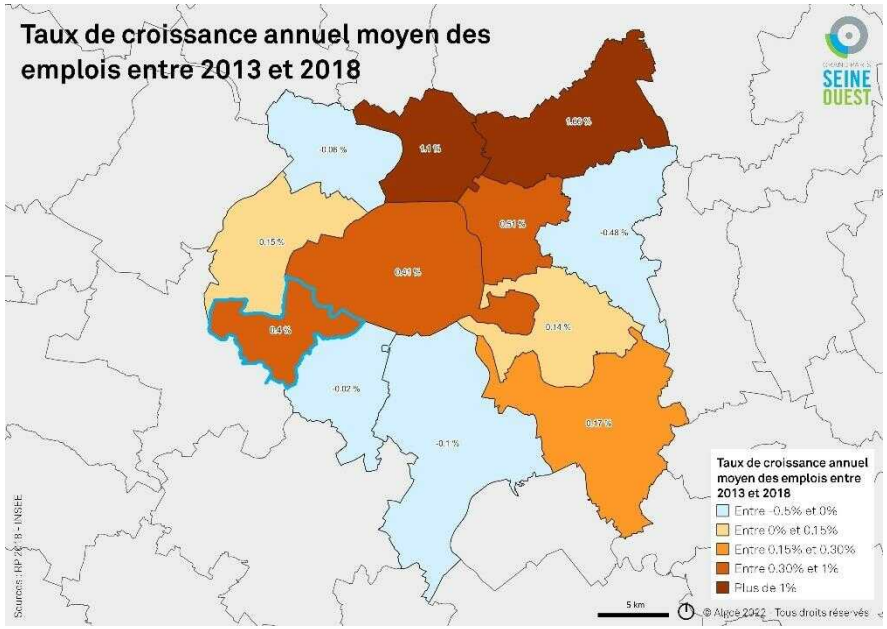
4.1.1. UNE CROISSANCE DE L'EMPLOI LA PLUS ELEVEE DES HAUTS-DE-SEINE

EMPLOIS EN 2018 PAR TERRITOIRES DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS HORS PARIS

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

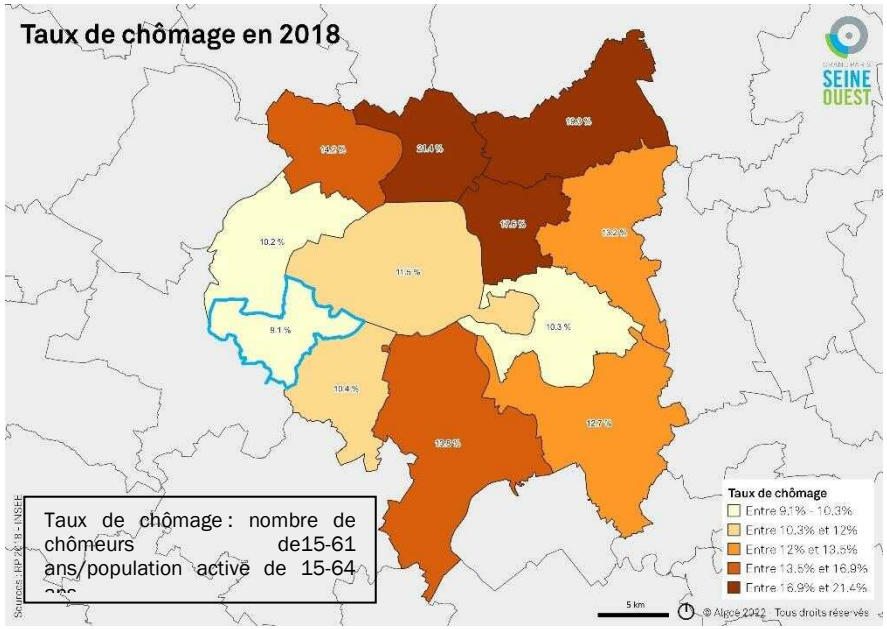


Le territoire de GPSO est le 4ème Etablissement Public Territorial (EPT) en nombre d'emplois en 2018.



4.1.2. UN FAIBLE TAUX DE CHOMAGE

Fort de cette dynamique d'emploi, le taux de chômage sur le territoire de GPSO est le plus faible de la Métropole du Grand Paris. Il s'établit à 9,1% en 2018 pour une moyenne de 13,5% sur la MGP hors Paris.

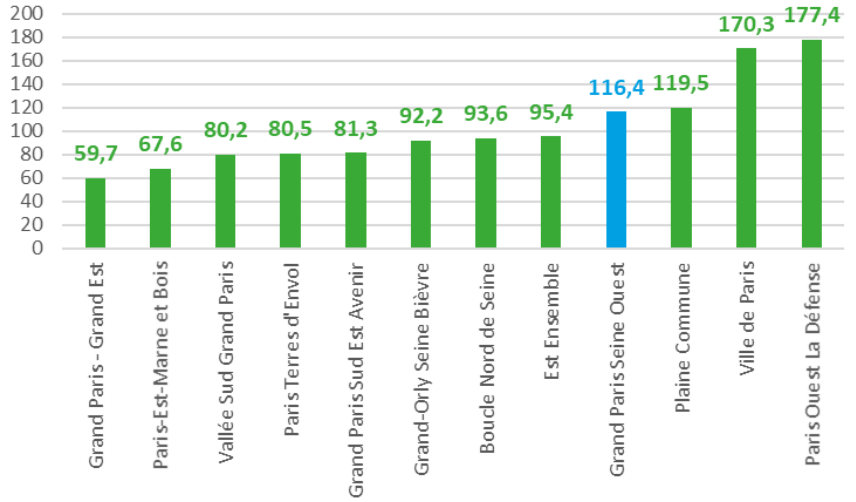


Dès lors, le territoire de l'EPT de GPSO est le 3ème pôle d'emploi de l'ensemble des EPT de la Métropole du Grand Paris. En effet, le taux de concentration de l'emploi, qui mesure les emplois présents rapportés au nombre d'actifs occupés résidant sur le territoire, atteint plus de 116 points. Seuls Paris Ouest La Défense, 177,4 points, et Plaine Commune, 170,3 points, sont devant GPSO.

L'écart des indices entre des deux premiers EPT et GPSO montre que le modèle de développement de ce dernier est assez équilibré entre emploi et accueil d'actifs occupés.

4.1.3. UN POLE D'EMPLOI IMPORTANT ET LARGEMENT TERTIAIRE

INDICE DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI EN 2018
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

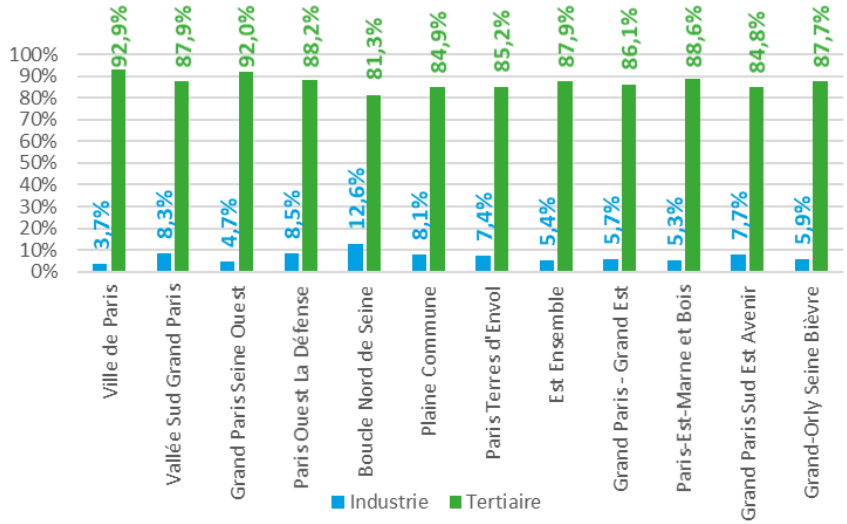


Le territoire de GPSO est, à l'image de l'ensemble des territoires de la Métropole du Grand Paris, très tertiarisé ; 92% de l'emploi total en 2018.

Son expression est cependant plus vive ici comparée aux territoires du référentiel.

PART DE L'EMPLOI INDUSTRIEL ET TERTIARE DANS L'EMPLOI TOTAL EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Cet emploi tertiaire se caractérise par une forte présence d'emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures en lien avec la présence de sièges sociaux, notamment.

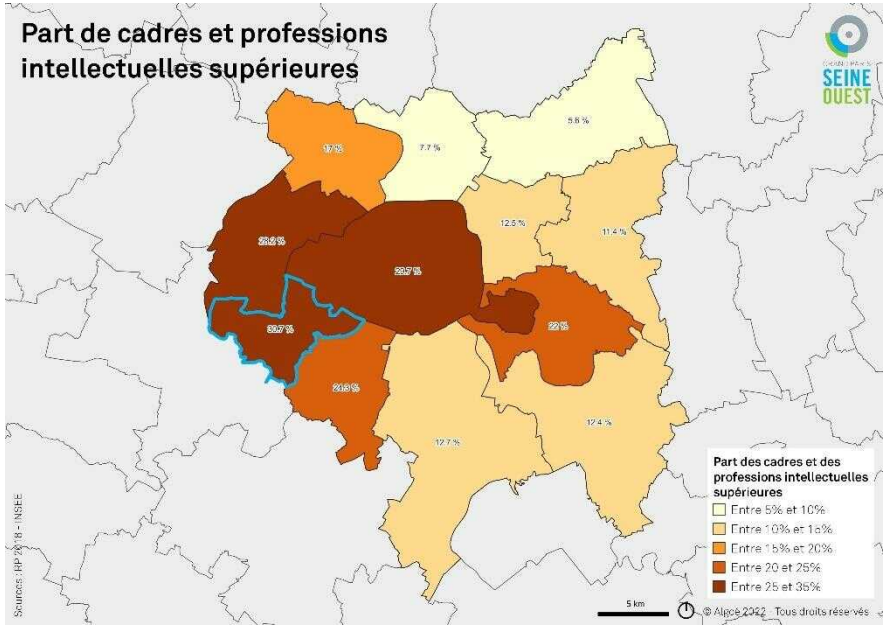
D'ailleurs, avec près de 31% de l'ensemble des catégories socio-professionnelles, cette part est la plus élevée des territoires de la Métropole du Grand Paris qui, en moyenne, s'établit à 21,12% en 2018.

4.1.4. LA PLUS FORTE PROPORTION DE CADRES ET PROFESSIONS INTELLECTUELLES SUPERIEURES DE LA METROPOLE ET UN NIVEAU DE VIE PARMI LES PLUS ELEVES

Cet emploi tertiaire se caractérise par une forte présence d'emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures en lien avec la présence de sièges sociaux, notamment. D'ailleurs, avec près de 31% de l'ensemble des catégories socio-professionnelles, cette part est la plus élevée des territoires de la Métropole du Grand Paris qui en moyenne s'établit à 21,12% en 2018.

PART DE L'EMPLOI DES CADRES ET PROFESSION INTELLECTUELLES SUPERIEURES EN 2018 (en %)

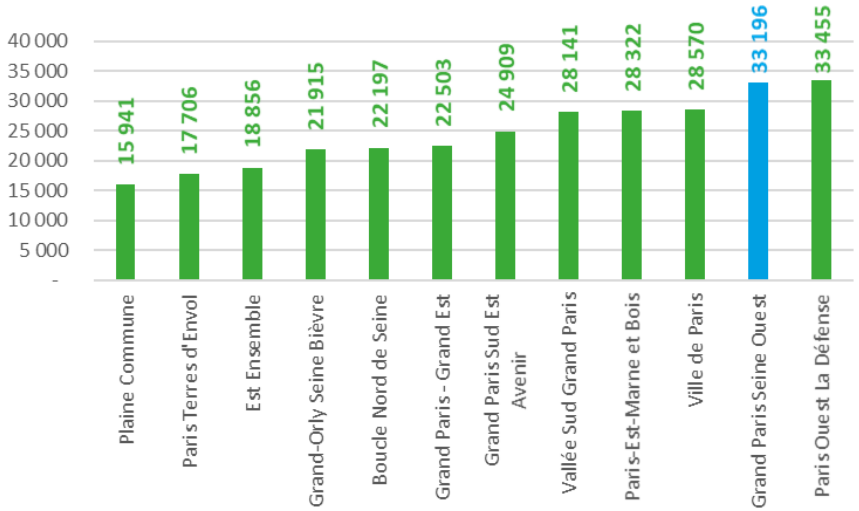
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



La corrélation avec le revenu médian est alors aisée. Le territoire de GPSO se classe en deuxième position parmi l'ensemble du référentiel. Il ressort à

33 196 € sur GPSO par unité de consommation pour une moyenne de 24 643 € à l'échelle de la Métropole du Grand Paris.

MEDIANE DU NIVEAU DE VIE PAR UNITE DE CONSOMMATION EN 2018
(en €)
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Les chiffres/éléments clés :

- 183 206 emplois en 2018.
- +0,4%/an de croissance de l'emploi entre 2013 et 2018.
- +9 846 emplois nets dans les activités de conseils en systèmes et logiciels informatiques entre 2010 et 2020.
- Plus de 80% des emplois recensés sur le territoire de GPSO localisés sur Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux.

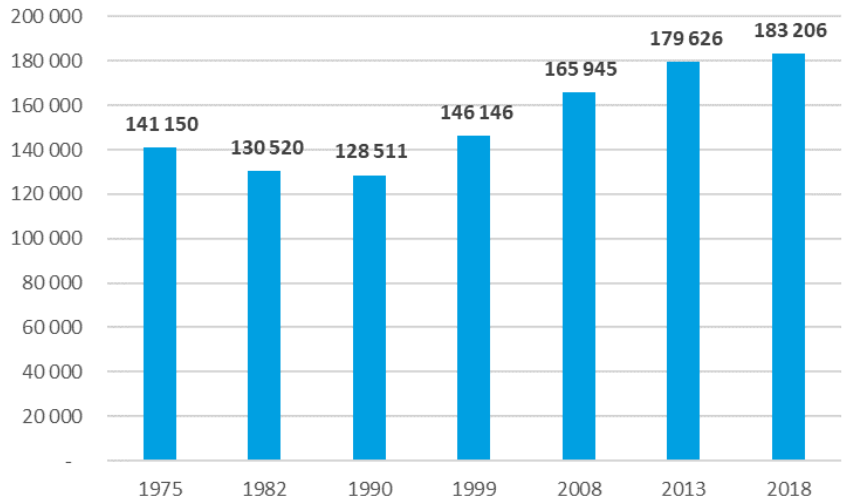
4.2. L'emploi

4.2.1. UNE CROISSANCE CONTINUE ET DYNAMIQUE DE L'EMPLOI A L'ECHELLE GLOBALE...

Le niveau de l'emploi poursuit une hausse constante enclenchée depuis la fin des années 1990. Ainsi, le tissu économique montre une réelle résilience face aux chocs macroéconomiques récents de 2008 et 2011.

Cette dynamique tranche avec celle observée au début des années 1980 et 1990. Il s'avère que la mutation du tissu économique vers des activités tertiaires à haute valeur ajoutée a contribué au redressement économique du territoire de GPSO.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI A L'ECHELLE DE GPSO ENTRE 1975 ET 2018
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

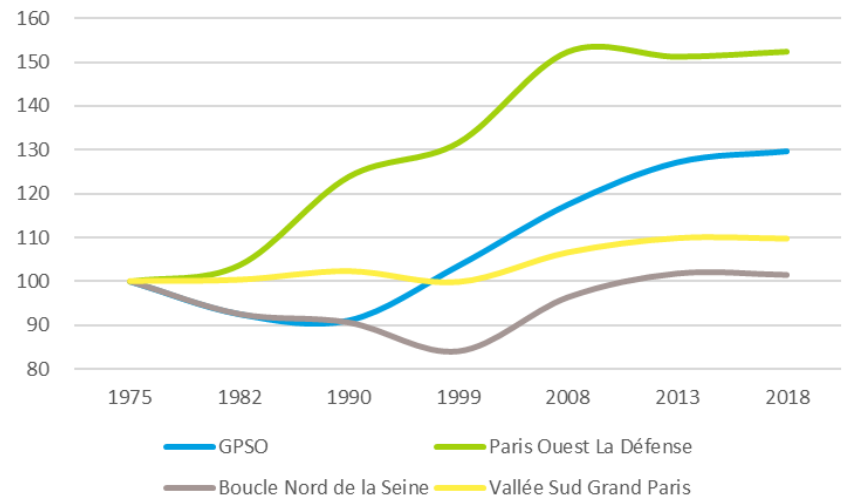


A l'aune des comparatifs entre Etablissements Public Territoriaux (EPT) des Hauts-de-Seine, la rapide progression de l'emploi sur GPSO est parlante.

Le nombre d'emploi a été multiplié par 1,43, ce qui s'avère supérieur aux trois autres EPT. A titre d'exemple, l'EPT Paris Ouest La défense a connu un effet multiplicateur de 1,23 point.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 1975 ET 2018 (BASE 100 EN 1975)

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



GPSO a connu un développement économique important depuis les années 1990 qui fait de lui un des moteurs de l'économie francilienne et métropolitaine notamment grâce à un fort taux de croissance de l'emploi.

Entre 2008 et 2018, qui sont des périodes macroéconomiques instables, GPSO voit le nombre d'emplois augmenter de 1,6% par an, largement au-dessus de l'observation constatée à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (MGP).

Ce différentiel de croissance est dû à des contextes internes au territoire de GPSO et de son tissu économique favorables au développement économique. Un positionnement sur des activités de niches (numérique, conseils, ingénierie…) confortent cette bonne santé économique.

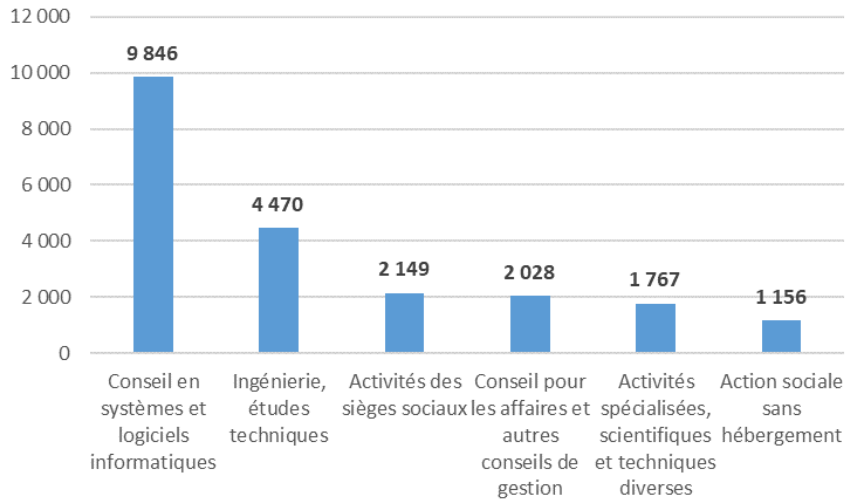
TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DE L'EMPLOI ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 1999 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	1999-2008	2008-2013	2013-2018
GPSO	**1,4%**	**1,6%**	**0,4%**
Paris Ouest La Défense	1,6%	-0,1%	0,2%
Boucle Nord de la Seine	1,5%	1,1%	-0,1%
Vallée Sud Grand Paris	0,7%	0,6%	0,0%
MGP	1,2%	0,4%	0,3%
Hauts-de-Seine	1,5%	0,5%	0,2%
Ile-de-France	1,2%	0,2%	0,3%

ACTIVITES DONT L'EMPLOI SALARIE A AUGMENTE D'AU MOINS 1 000 UNITES SUR GPSO ENTRE 2010 ET 2020

Source : ACOSS ; traitement Algoé



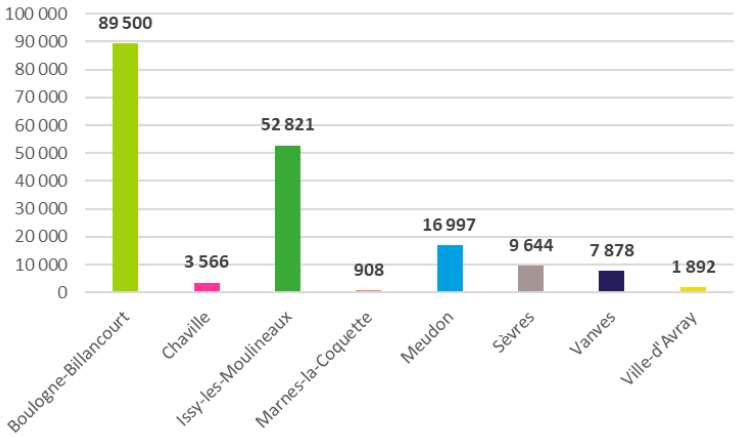
4.2.2. … MAIS UN DEVELOPPEMENT LOIN D'ETRE HOMOGENE ENTRE LES COMMUNES DE GPSO

Boulogne-Billancourt pèse près de la moitié des emplois au sein du territoire de GPSO (48,9%) en 2018. Avec Issy-les-Moulineaux, les deux communes accueillent presque 8 emplois sur 10 du territoire de l'EPT.

De par leur haut niveau de concentration de l'emploi, elles s'inscrivent dans le prolongement du marché Parisien. Le reste du territoire se trouve alors dans une « première » couronne économique parisienne faisant la transition entre ce marché Parisien, les Yvelines, l'Essonne et le reste des Hauts-de-Seine.

EMPLOI DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Les différentes périodes intercensitaires témoignent d'évolutions très disparates dans leurs intensités et leurs spatialisations. A titre d'exemple, Issy-les-Moulineaux bénéficie d'un fort dynamisme entre 1999 et 2013 avant de connaître un repli de l'emploi, comme pour Meudon, à ceci près que la contraction entre 2013 et 2018 est plus brutale (-2,9%/an). Seule la commune de Boulogne-Billancourt aligne une évolution positive de l'emploi sur les trois périodes de recensement.

EVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	1999-2008		2008-2013		2013-2018	
	Evolution	TCAM	Evolution	TCAM	Evolution	TCAM
Boulogne-Billancourt	7 149	1,1%	3 563	0,9%	7 842	1,9%
Chaville	-38	-0,1%	-123	-0,7%	161	0,9%
Issy-les-Moulineaux	9 142	2,4%	6 616	2,6%	-1 180	-0,4%
Marnes-la-Coquette	147	1,6%	-227	-4,4%	3	0,1%
Meudon	2 952	2,3%	3 887	4,5%	-2 645	-2,9%
Sèvres	-8	0,0%	-69	-0,1%	-648	-1,3%
Vanves	620	0,9%	17	0,0%	57	0,1%
Ville-d'Avray	-165	-0,9%	17	0,2%	-10	-0,1%
GPSO	**19 799**	**1,4%**	**13 681**	**1,6%**	**3 580**	**0,4%**

**TCAM : taux de croissance annuel moyen*

4.2.3. LA CARACTERISATION DES EMPLOIS

Les chiffres/éléments clés :

- 54% des emplois appartiennent à la sphère productive, en hausse de +1,8%/an entre 2013 et 2018.
- 46% des emplois appartiennent à la sphère présentielle, en baisse de -1%/an entre 2013 et 2018.
- 39% des emplois à l'échelle du territoire de GPSO sont occupés par des cadres des fonctions métropolitaines (+1,5%/an entre 2013 et 2018.
- 83% des emplois stratégiques (cadres des fonctions métropolitaines) sont situés sur Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux.

4.2.3.1. L'emploi présentiel et productif

Définition :

- ***Les activités présentielles*** *sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes.*
- ***Les activités productives*** *sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.*

Une économie peu sensible aux dynamiques nationales

En 2018, le territoire de GPSO comprend 99 319 emplois productifs, contre 84 127 pour les emplois présentiels.

Ce n'est pas tant la volumétrie des deux sphères qui surprend, mais plus leurs trajectoires respectives.

La constance de la progression de l'emploi productif est une donne particulièrement intéressante dans un contexte concurrentiel francilien particulièrement virulent pour l'accueil de sièges sociaux de grands groupes. A la vue des données, le territoire demeure compétitif grâce à une double composante qui séduit les investisseurs :

- La mise sur le marché de bureaux.
- Un cadre de vie qualitatif pour les salariés et les entreprises.

Preuve en est, les emplois productifs se sont développés à hauteur 1,8%/an sur le territoire de GPSO contre 0,7% sur le territoire de la MGP. L'écart de croissance constaté avec la France est encore plus flagrant puisque celui-ci ressort à 0,49%/an, sur la période 2013-2018.

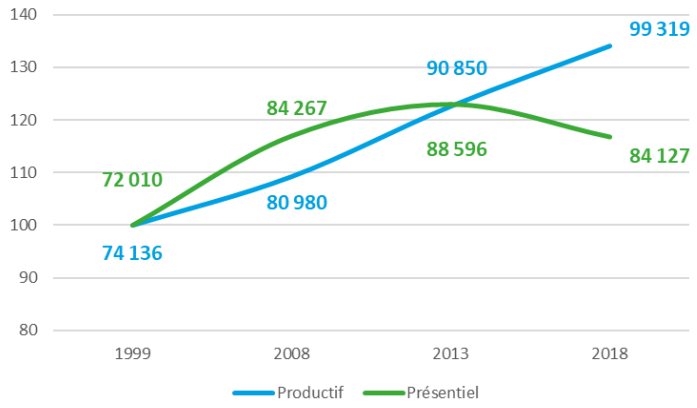
Traditionnellement, les emplois présentiels croissent plus rapidement que les emplois productifs, notamment depuis la désindustrialisation qu'a connu la France depuis le milieu des années 1970. Mais, sur la dernière période intercensitaire, une nouvelle tendance se dessine avec une accentuation plus rapide des emplois productifs, sans pour autant voir la croissance des emplois présentiels tomber en territoire négatif.

A l'échelle de GPSO, les emplois présentiels accusent un repli sensible entre 2013 et 2018 de l'ordre de 4 500 unités. La dynamique de ces emplois a sur-réagi à la baisse à la tendance nationale, francilienne et métropolitaine.

Ainsi, les évolutions de l'emploi productif comme présentiel sont imputables aux caractéristiques économiques internes au territoire de GPSO, moins aux évolutions macroéconomiques nationales.

EVOLUTION DE L'EMPLOI PRODUCTIF ET PRESENTIEL A L'ECHELLE DE GPSO ENTRE 1999 ET 2018 (BASE 100 EN 1999)

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



EVOLUTION DE L'EMPLOI PRODUCTIF ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 2013 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	2018	TCAM 2013-2018	Variation 2013-2018
GPSO	**99 319**	**1,8%**	**8 468**
Paris Ouest La Défense	242 431	0,7%	8 080
Boucle Nord de la Seine	82 728	0,6%	2 325
Vallée Sud Grand Paris	59 158	-0,2%	-727
MGP	830 726	0,7%	26 976

EVOLUTION DE L'EMPLOI PRESENTIEL ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 2013 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	2018	TCAM 2013-2018	Variation 2013-2018
GPSO	84 127	-1,0%	-4 469
Paris Ouest La Défense	234 165	-0,2%	-1 788
Boucle Nord de la Seine	101 072	-0,4%	-2 175
Vallée Sud Grand Paris	91 577	0,2%	713
MGP	1 306 180	0,1%	6 118

Une économie tournée vers l'extérieur

Les emplois productifs pèsent pour 54% de l'emploi total du territoire de GPSO. Cela représente le plus haut pourcentage des territoires de comparaison, loin devant la Métropole du Grand Paris et ses 39 %.

La présence de firmes multinationales explique l'accroche du tissu économique vers l'extérieur : HUAWEI, IPSEN, CISCO, JANSSEN, CMP France…

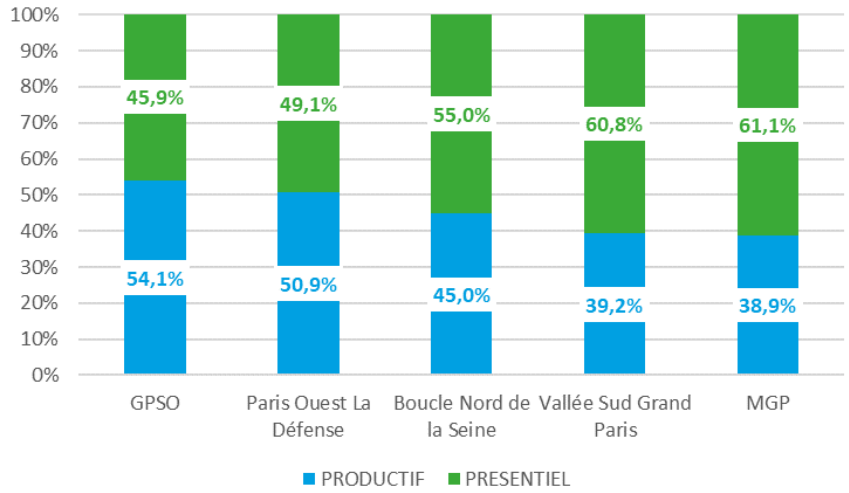
A l'inverse, l'économie présentielle est proportionnellement moins élevée sur le territoire de GPSO que sur l'ensemble des territoires de comparaison. A titre de comparaison, plus de 6 emplois sur 10 proviennent de la sphère présentielle sur le territoire de la MGP contre environ 4,5 emplois sur 10 sur GPSO.

Le fait d'avoir une base présentielle inférieure aux territoires de comparaison n'est pas un problème en soi. Ce qui pose question, c'est de la voir se contracter dans une période où il existe une demande avérée pour des activités économiques produisant des biens et services destinés à être consommés localement ; activités qui génèrent des emplois pas forcément à forte qualification.

La capacité d'inclusion et d'adaptation de l'économie « interne » joue un rôle déterminant dans la capacité à capter des flux externes, notamment auprès d'un public actif et jeune. L'enjeu de cette économie présentielle est de générer des dynamiques d'inclusion induites par des formes d'innovations sociétales (économie sociale et solidaire, entre autres) qui concourent à la compétitivité territoriale.

PART DE L'EMPLOI PRODUCTIF ET PRESENTIEL DANS L'EMPLOI TOTAL ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



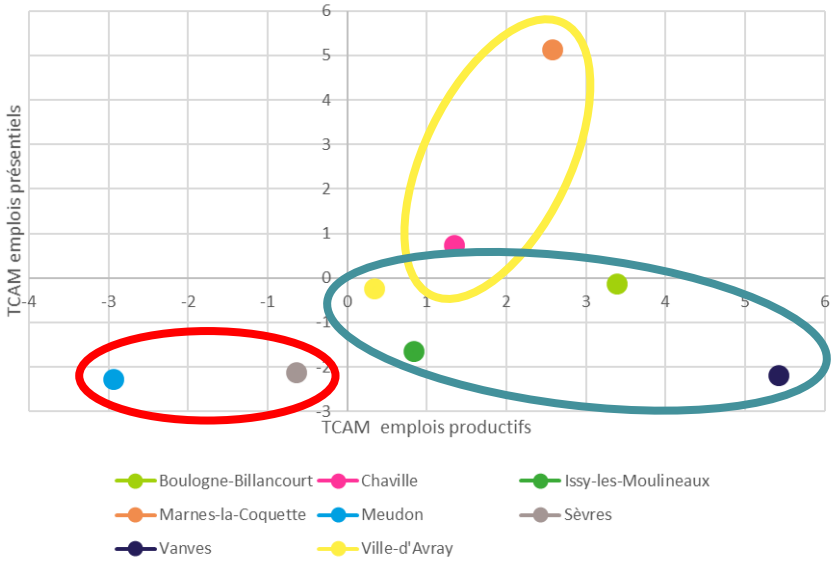
Des communes de GPSO complémentaires

Caractériser l'économie du territoire de GPSO comme productive est une réalité statistique qui ne saurait être généralisée à l'échelle communale.

Ainsi, la moitié des communes de GPSO possède une économie plutôt productive (Marnes-la-Coquette, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Meudon) quand l'autre moitié est présentielle (Ville-d'Avray, Chaville, Vanves et Sèvres).

Marnes-la-Coquette apparait comme la commune la plus productive avec 60,5% des emplois en 2018, tandis que Ville-d'Avray est la plus présentielle avec près de 8 emplois sur 10.

PART DE L'EMPLOI PRODUCTIF ET PRESENTIEL DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2018



Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

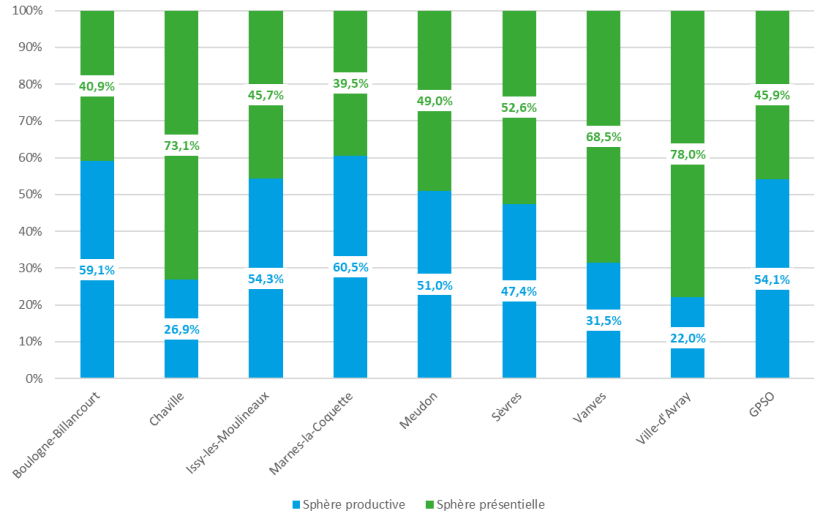
Les trajectoires récentes de l'emploi dans les deux sphères d'activités permettent de regrouper les communes selon 3 groupes distincts :

- Le premier, composé de Marnes-la-Coquette et Chaville, qui connaissent une croissance simultanée des deux sphères d'activités.
- Le second groupe, qui intègre Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves et Ville-d'Avray, recense des communes qui ont une croissance d'une des deux sphères et un repli plus ou moins prononcé de l'autre.
- Enfin, le troisième groupe, avec Meudon et Sèvres, associe des communes en contraction sur les deux sphères.

Ces différents modes de développement récents interpellent le rôle de chaque commune dans l'armature globale des territoires et par conséquent les équilibres spatiaux, désirés comme non désirés, qui sont en train de se composer.

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DE L'EMPLOI PRODUCTIF ET PRESENTIEL DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 2013 ET 2018 (en %)

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



4.2.3.2. L'emploi métropolitain

Définition : Cinq fonctions sont plus spécifiquement localisées dans les grandes aires urbaines, ce sont les fonctions métropolitaines : conception-recherche, prestations, intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs.

Un territoire de compétitivité

Le niveau d'emplois métropolitains et la double présence de services aux entreprises et d'aménités territoriales apparaissent comme centraux dans l'attractivité des territoires. Ces notions renvoient à une forme de tertiarisation de l'économie fléchée vers des activités de pointes ou de niches fortement créatrices de valeur ajoutée et mobilisatrices de capital humain.

Les emplois métropolitains croissent nettement entre 2013 et 2018 de +0,9%/an, soit à un rythme supérieur à ceux des emplois globaux +0,4%/an. Cette tendance ne diffère pas de celles constatées à l'échelle des métropoles et agglomérations françaises.

Avec cette hausse, la part des emplois métropolitains dans l'emploi total atteint plus de 58%, soit près de 16 points de plus que sur la Métropole du Grand Paris et près de 2 points de moins qu'à l'échelle de l'EPT Paris Ouest La Défense. A travers ce pourcentage, le tissu économique de GPSO est qualifié de métropolitain, ce qui va de pair avec la présence de sièges sociaux ou d'établissements secondaires de firmes multinationales ou d'établissements positionnés sur des marchés dynamiques : santé, numérique, finance, audiovisuel…

EVOLUTION DE L'EMPLOI METROPOLITAIN ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 2013 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

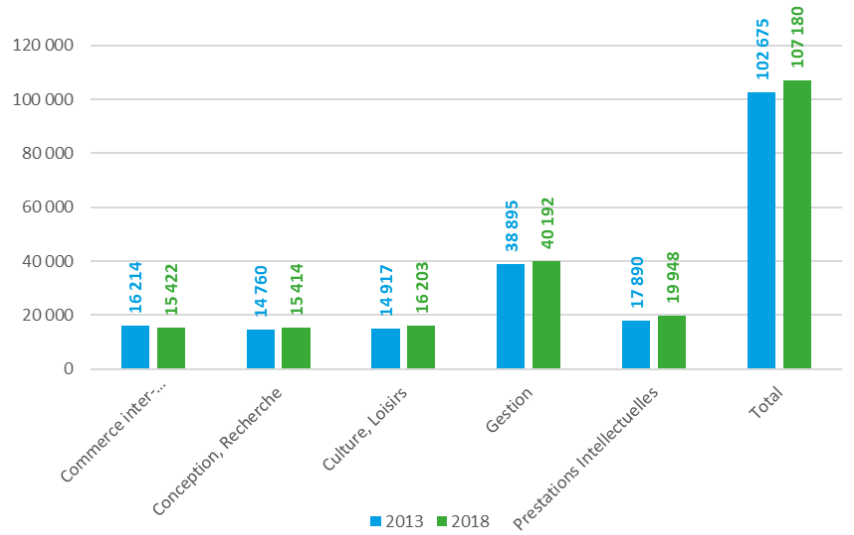
Territoire	Nombre	Part dans l'emploi total	TCAM 2013-2018	Variation 2013-2018
GPSO	107 180	58,4%	0,9%	4 504
Boucle Nord de la Seine	74 277	40,4%	0,3%	1 087
MGP	902 581	42,2%	0,6%	27 676

Dans le détail, ce sont les emplois de gestion qui composent la principale cohorte des emplois métropolitains (37,5%), devant les emplois de prestations intellectuelles (18,6%). Ces derniers sont en hausse de 2 058 unités entre 2013 et 2018, devançant les emplois de gestion qui sont en augmentation de 1 297 emplois.

Sur cette période, seules les activités de commerce inter-entreprises affichent un repli de 792 unités.

EVOLUTION DE L'EMPLOI METROPOLITAIN SELON LES FONCTIONS AU SEIN DE GPSO 2013 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, les poids lourds de l'économie métropolitaine

Plus de 8 emplois métropolitains sur 10 sont localisés sur ces deux communes en 2018. A leur échelle, 62% des emplois sont métropolitains. Suivent Marnes-la-Coquette et Sèvres, avec respectivement 57 et 51% d'emplois métropolitains.

Les autres communes ont des taux en-deçà de 50%. A tout le moins, ce classement est relativement corrélé à la présence de sièges sociaux de multinationales.

Les évolutions sont assez contrastées entre les communes. Boulogne-Billancourt connait une hausse importante des emplois métropolitains, de l'ordre de +3,2%/an, soit 7 981 emplois supplémentaires entre 2013 et 2018. A l'opposé, Issy-les-Moulineaux et Meudon ont enregistré des contractions sensibles, respectivement de 1 774 et 1 711 unités.

Derrière ces évolutions, ce sont moins les caractéristiques des communes que les externalités internes aux entreprises qui font fluctuer les trajectoires des emplois métropolitains. En effet, parmi les raisons explicatives des diminutions des emplois métropolitains, nous trouvons les décisions des entreprises elles-mêmes pour des raisons économiques, comme la fermeture de l'usine PSA de Meudon en 2014, voire l'absence de réseaux structurants pour certaines start-ups qui choisissent de s'implanter sur Paris même.

EMPLOIS METROPOLITAINS DANS LES COMMUNES DE GPSO
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	Nombre	Part dans l'emploi total	Part dans l'emploi métropolitain total	Variation entre 2013-2018	TCAM 2013-2018
Boulogne-Billancourt	55 456	62%	51,7%	7 981	3,2%
Issy-les-Moulineaux	32 602	62%	30,4%	-1 774	-1,1%
Meudon	8 482	49%	7,9%	-1 711	-3,6%
Vanves	3 461	44%	3,2%	116	0,7%
GPSO	107 180	58%	100,0%	4 504	0,9%

Un haut niveau d'emplois stratégiques et des revenus

Définition : le concept de « cadres des fonctions métropolitaines » (CFM) vise à offrir une notion proche des emplois « stratégiques », en assurant la cohérence avec les fonctions. La présence d'emplois « stratégiques » est utilisée dans l'approche du rayonnement ou de l'attractivité d'un territoire.

Ces emplois « stratégiques » sont définis comme les cadres et les chefs d'entreprises de dix salariés ou plus des cinq fonctions métropolitaines.

L'encadrement des emplois métropolitains est élevé sur le territoire de GPSO. Il atteint près de 39% de l'emploi total en 2018. Comparativement, sur l'EPT Paris Ouest La Défense, il s'élève à 41%. Cela étant, il est de 14 points supérieurs à ce que l'on retrouve à l'échelle de la Métropole du Grand Paris.

Cet indicateur explique le fait que le territoire de GPSO se caractérise par un haut niveau de revenus fiscaux de ses habitants. Pour rappel, celui-ci atteint 31 910 € en 2018.

EMPLOIS METROPOLITAINS STRATEGIQUES ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 2013 ET 2018
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	Nombre	Part dans l'emploi total	TCAM 2013-2018
GPSO	71 924	39,2%	1,5%
Boucle Nord de la Seine	41 212	22,4%	1,2%
MGP	526 573	24,6%	1,7%

Un haut niveau d'emplois stratégiques et des revenus

C'est à Issy-les-Moulineaux que la part des emplois stratégiques dans l'emploi total est la plus élevée. Elle monte à 44%, devant Boulogne-Billancourt et ses 41%. A l'inverse, c'est sur Ville-d'Avray que le taux est le plus bas, à 15%.

En rythme moyen annuel, Boulogne-Billancourt enregistre une hausse de 3,7%/an de ces emplois, soit un gain net de plus de 6 000 postes. Meudon et Issy-les-Moulineaux connaissent une contraction, respectivement de 866 et 480 unités entre 2013 et 2018.

EMPLOIS METROPOLITAINS STRATEGIQUES DANS LES COMMUNES DE GPSO
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	Part dans l'emploi total	Variation entre 2013-2018	TCAM 2013-2018
Boulogne-Billancourt	41%	6 013	3,7%
Chaville	15%	-53	-1,9%
Issy-les-Moulineaux	44%	-480	-0,4%
Marnes-la-Coquette	28%	18	1,3%
Meudon	36%	-866	-2,6%
Sèvres	33%	83	0,5%
Vanves	25%	364	4,3%
Ville-d'Avray	15%	1	0,1%
GPSO	**39%**	**5 080**	**1,5%**

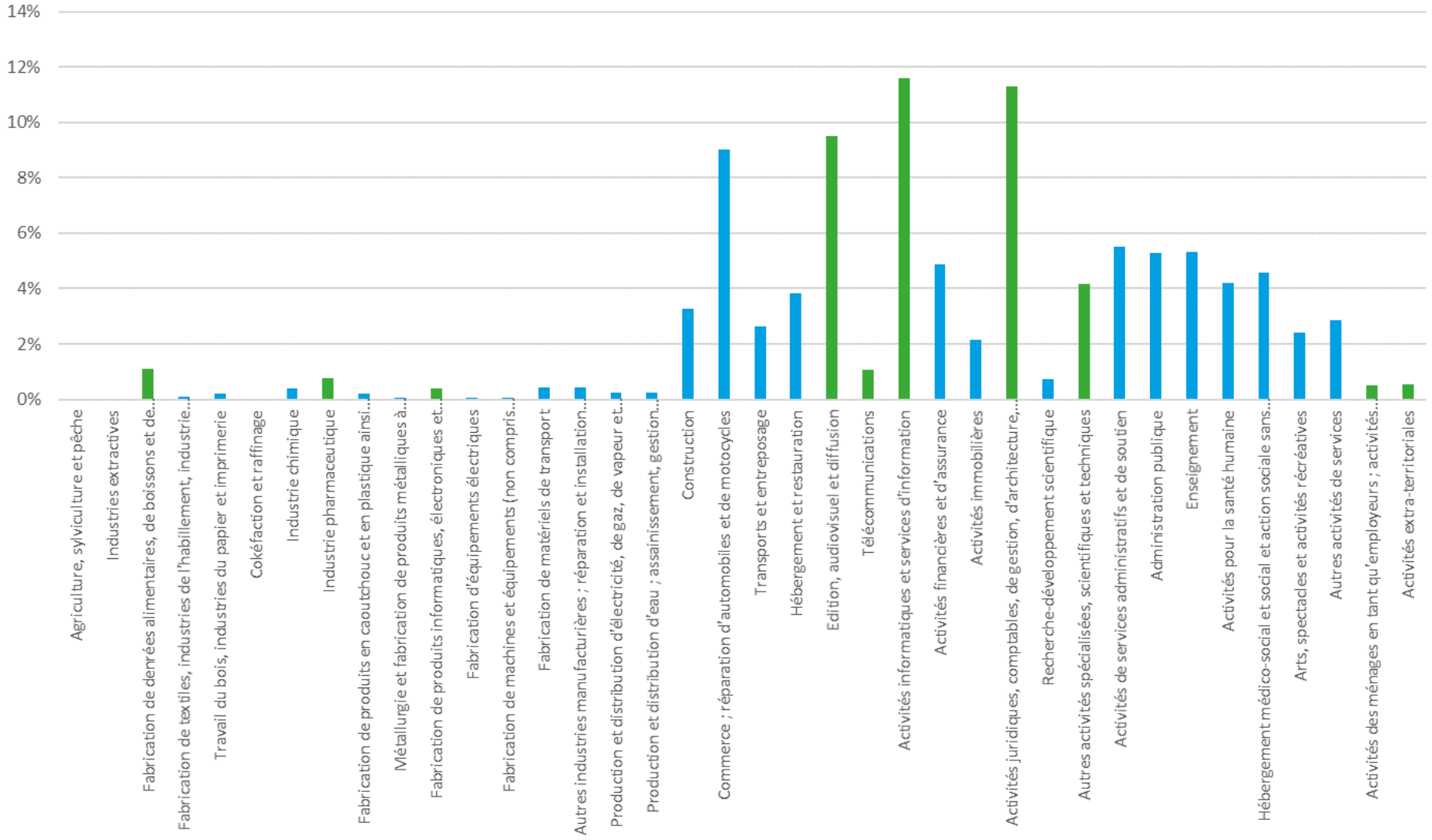
4.2.3.3. Les spécificités sectorielles

Définition : L'indice sectoriel de spécificité est le rapport du poids d'un secteur dans une zone d'étude (ici GPSO) au poids de ce même secteur dans la zone de référence (Métropole du Grand Paris). Un indice inférieur à 100 signifie que le secteur est sous-représenté dans le territoire de GPSO par rapport à la moyenne de la MGP. Au contraire un indice supérieur à 100, signifie que le secteur est surreprésenté par rapport à la moyenne de MGP. Les secteurs dont l'indice est supérieur à 100 correspondent aux « secteurs spécifiques ».

Les différents secteurs spécifiques au territoire de GPSO représentent près de 41% des emplois totaux. Parmi eux, les activités d'édition, audiovisuel et services d'information, les activités informatiques et services d'information et les activités juridiques, comptables, de gestion d'architecture, d'ingénierie, de contrôle et d'analyses techniques se distinguent nettement.

Les activités de commerce, bien que représentant 9% des emplois, ne ressortent pas comme des spécificités, ce qui révèle potentiellement une sous-dotation du territoire en matière commerciale.

Aussi, le tissu économique s'avère très diversifié, notamment par la présence d'une constellation d'activités tertiaires.



PART DES EMPLOIS PAR SECTEURS D'ACTIVITES A L'ECHELLE DE L'EPT DE GPSO ET SPECIALISATION SECTORIELLES (vert) EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

4.2.4. L'ATTRACTIVITE PAR L'EMPLOI

Les chiffres/éléments clés :

- 116 emplois offerts sur le territoire de GPSO pour 100 actifs occupés y résidant, le territoire agit comme un pôle d'emploi.
- Un taux de concentration de l'emploi de 149 et 146 points sur Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt qui sont les cœurs économiques du territoire.

Définition : L'indice de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident.

GPSO, un pôle d'emploi d'envergure, mais pas que

Le taux de concentration de l'emploi de GPSO ressort à 116 points en 2018. Il n'est pas le plus élevé du paysage, devancé par l'EPT Paris Ouest La défense et Paris qui ont un taux respectif de 177 et 170 points.

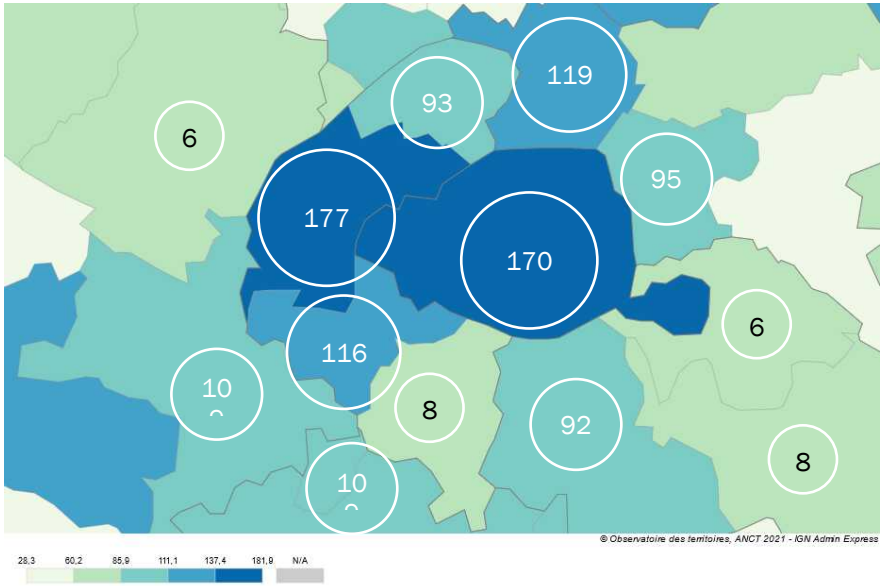
Cela étant, en comparaison d'autres territoires environnants, il rayonne au travers de l'emploi puisque le tissu économique du territoire de GPSO offre plus d'emplois qu'il n'y a d'actifs occupés résidants.

Toutefois, à la vue de ce taux, le territoire se comporte comme un espace de vie assez équilibré, dans le sens où l'emploi n'est pas surdimensionné par rapport à la dimension résidentielle et inversement.

Cela explique la présence de flux croisés depuis et vers le territoire de GPSO en direction des collectivités voisines : Paris, EPT Paris Ouest La Défense, CA Versailles Grand Parc, EPT Vallée Sud Grand Paris.

TAUX DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON EN 2018

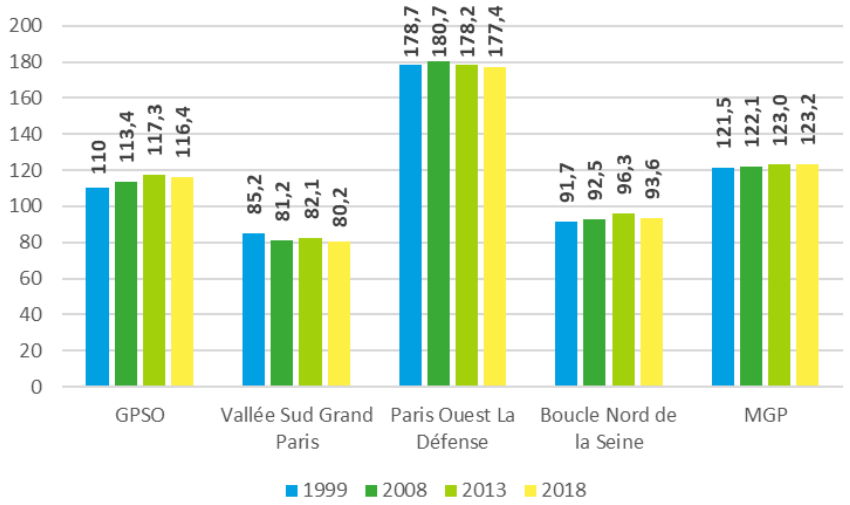
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



L'évolution du taux de concentration de l'emploi montre une relation attractivité par l'emploi/attractivité résidentielle qui s'est distendue. Sur la période 2013-2018, l'emploi a cru de +0,4%/an pendant que la démographie a connu une hausse de 0,5%/an, tout comme le nombre d'actifs occupés. Ce différentiel peut apparaître comme un léger recentrage vers un développement de type résidentiel que l'avenir confirmera ou infirmera. Toujours est-il, celui-ci explique la baisse du taux de concentration de l'emploi constaté à l'échelle de GPSO. En effet, entre 2013 et 2018, le taux a perdu près de 1 point de pourcentage.

TAUX DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 1999 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Des espaces d'emplois en recomposition

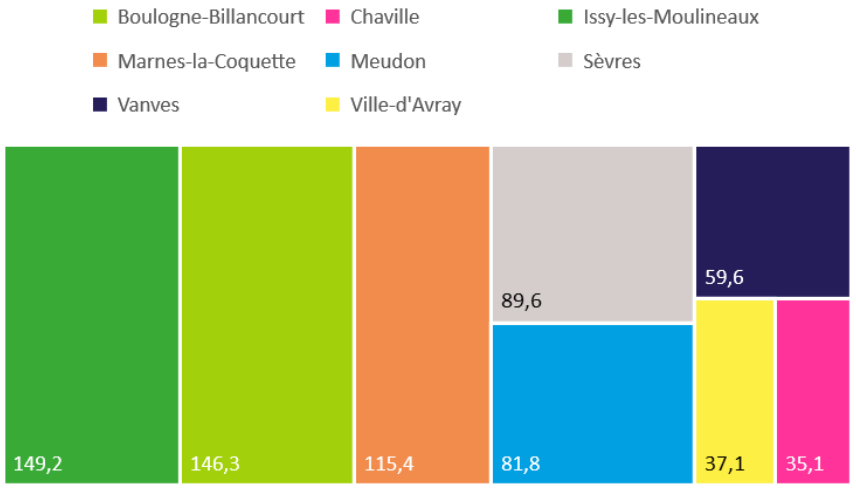
Aux jeux statistiques, 3 communes ressortent au sein du territoire de GPSO comme étant des pôles d'attraction économique par l'emploi : Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt et Marnes-la-Coquette, avec respectivement des taux de 149, 146 et 115 points. Les flux domicile-travail y sont alors en proportion plus intenses sur ces trois communes qu'ailleurs.

Les villes de Sèvres, Meudon et, dans une moindre mesure, Vanves, correspondent à des profils équilibrés avec une légère dominante résidentielle.

Ville-d'Avray et Chaville correspondent à une fonction que l'on qualifierait de plus résidentielle qu'économique.

TAUX DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



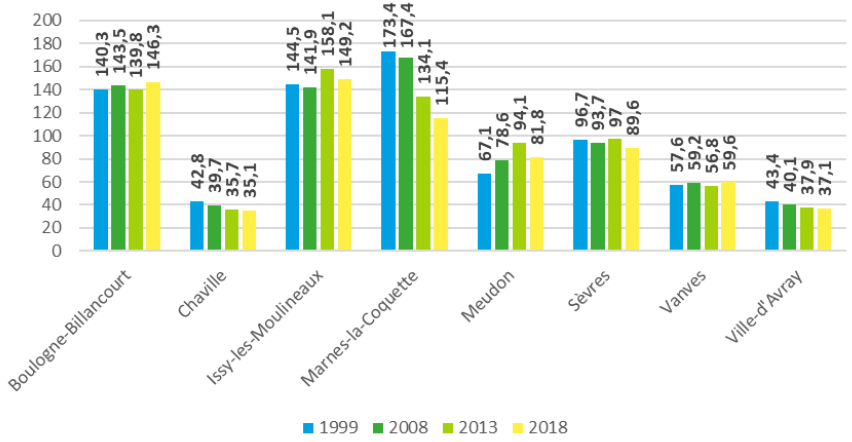
Boulogne-Billancourt affirme sa position de bassin d'emplois et voit son taux de concentration de l'emploi augmenter entre 2013 et 2018, passant de 140 à 146 points. Ici, le niveau d'emploi s'accroît plus vite que la démographie des actifs occupés, créant une distorsion entre l'offre et la demande d'emploi local.

Vanves enregistre également une hausse de son taux de concentration de l'emploi, de près de 3 points durant le même intervalle de temps. Malgré tout, la commune reste sur un positionnement plutôt résidentiel.

Pour le restant des communes, leur taux de concentration de l'emploi se contracte, avec plus ou moins de force. Marnes-la-Coquette et Meudon connaissent les plus forts replis de 19 et de 12 points. Chaville et Ville-d'Avray affichent les diminutions les plus faibles, respectivement de 0,6 et 0,8 point.

EVOLUTION DES TAUX DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 1999 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



4.2.5. LE NIVEAU D'EMPLOI

Les chiffres/éléments clés :

- +4 318 actifs au sein du territoire de GPSO entre 2013 et 2018.
- 80% d'actifs de 15 à 64 ans, niveau très élevé.
- 31% des cadres et professions intellectuelles supérieurs ; toutes les communes de GPSO détiennent un taux de ces CSP supérieur à celui observé à l'échelle de la Métropole du Grand Paris.
- Une hausse du taux de chômage de +0,3 point entre 2013 et 2018 ; hausse la plus sensible des territoires de comparaison ; mais une évolution contrastée entre les communes de GPSO.

4.2.5.1. Les personnes actives

Définition : La population active regroupe la population active occupée (appelée aussi « population active ayant un emploi ») et les chômeurs.

Un nombre d'actifs en croissance

En 2018, 169 351 personnes actives sont dénombrées sur le territoire de GPSO. Elles sont en augmentation constante, bien que plus rapidement entre 2008-2013 qu'entre 2013-2018.

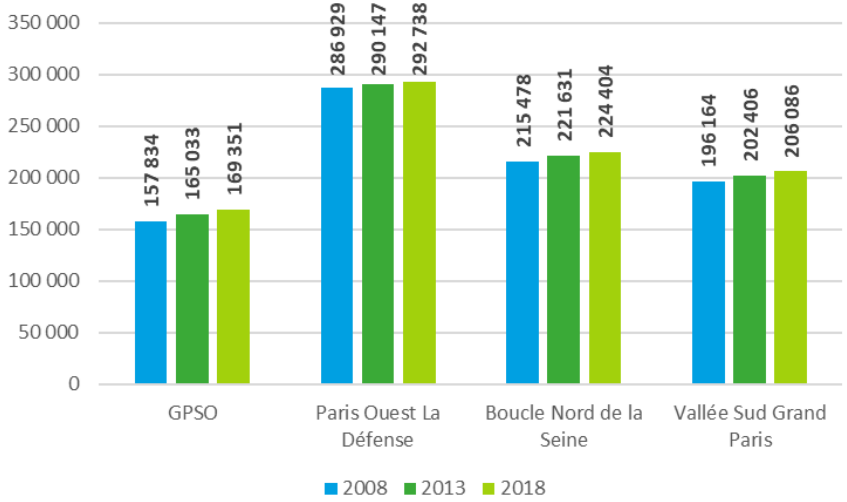
Les autres territoires de comparaison offrent les mêmes tendances.

Leur nombre est un indicateur de la force du marché de travail local et est l'un des facteurs de la croissance à long terme. Leur évolution dépendant de plusieurs éléments : fécondité, migration, comportement d'activités des différentes catégories (jeunes, femmes, personnes de plus de 55/60 ans).

Ainsi, l'augmentation de la population active sur le territoire de GPSO est un signe positif d'alimentation du marché de l'emploi pour le futur, tant au niveau local que pour les territoires limitrophes.

EVOLUTION DU NOMBRE D'ACTIFS ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 2008 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Une évolution des actifs qui recompose l'organisation territoriale

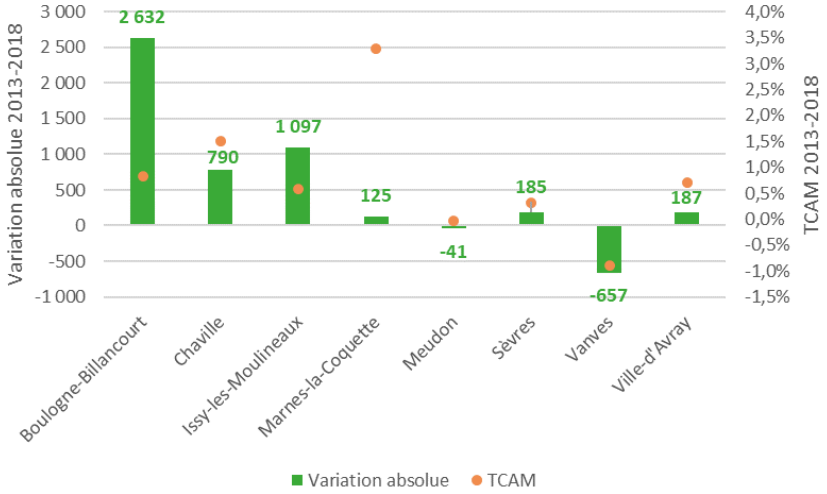
Les actifs progressent en valeur assez fortement sur les deux principales communes du territoire, à savoir Boulogne-Billancourt (+2 632 ; +0,8%/an) et Issy-les-Moulineaux (+1 097 ; +0,6%/an).

Deux des huit communes de GPSO enregistrent une diminution du nombre de leurs actifs en valeur absolue : Meudon (-41 ; 0%/an) et Vanves (-657 ; -0,9%/an).

Enfin, les communes parmi les moins denses, comme Chaville (+1,5%/an), Marnes-la-Coquette (+3,3%/an) ou encore Ville-d'Avray (+0,7%/an), affichent des taux de croissance supérieurs à la moyenne observée sur le territoire de GPSO (+0,5%/an).

EVOLUTION DES ACTIFS DES 15 A 64 ANS DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 2013 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



4.2.5.2. Le taux d'activité

Définition : Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs et la population en âge de travailler (15-64 ans). La population active comprend la population active ayant un emploi (ou population active occupée) et les chômeurs.

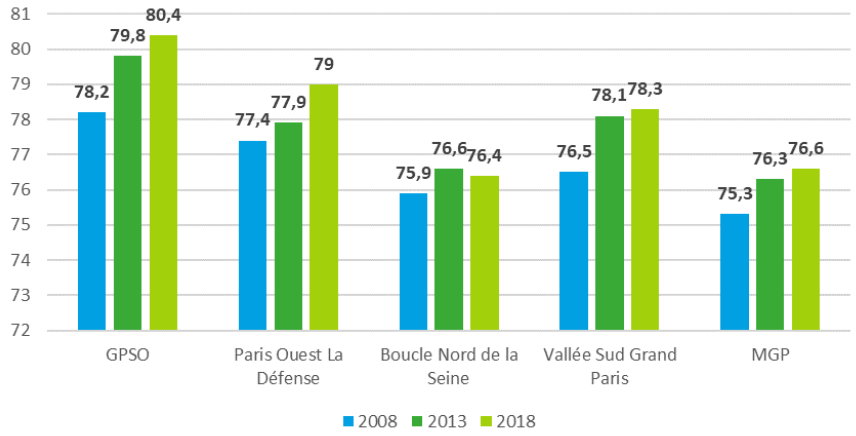
GPSO, un espace à fort potentiel en ressources humaines

Le niveau d'activité est particulièrement élevé au sein du territoire de GPSO. En 2018, 80,4% de la population âgée de 15 à 64 ans est active. Il est de près de 4 points supérieurs à celui de la Métropole du Grand Paris (76,6%) et à celui de Paris Ouest La Défense (79%).

Le taux d'activité est en constante augmentation depuis 2008, à l'instar des territoires de comparaison, en dehors de l'EPT Boucle Nord de la Seine.

EVOLUTION DU TAUX D'ACTIVITE DES 15 A 64 ANS ENTRE TERRITOIRE DE COMPARAISON DE GPSO ENTRE 2013 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



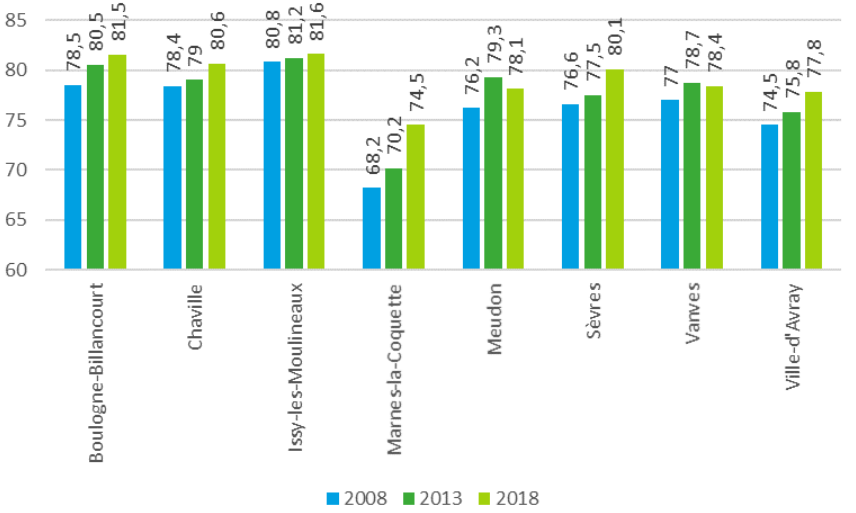
6 communes sur 8 possèdent un taux d'activité à la hausse

Entre 2008 et 2013, toutes les communes de GPSO connaissent une croissance de leur taux d'activité. Cependant, sur la période suivante de 2013-2018, Meudon et Vanves voient ce taux diminuer.

Ce résultat s'explique par une contraction (cas de Vanves) ou une stagnation (cas de Meudon) des effectifs des actifs alors même que la population des 15 à 64 ans progresse. Autrement dit, la fluctuation des personnes inactives (personnes qui ne sont ni en emploi, ni au chômage) de cette cohorte est plus dynamique que celle des actifs.

EVOLUTION DU TAUX D'ACTIVITE DES 15 A 64 ANS DANS LES COMMUNES DE GPSO

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



4.2.5.3. Les catégories socioprofessionnelles

Définition : La nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) permet de classer les individus selon leur situation professionnelle en tenant compte de plusieurs critères : métier proprement dit, activité économique, qualification, position hiérarchique et statut. L'indicateur rapporte le nombre d'individus rattachés à la PCS observée à l'ensemble de la population.

Un rapport favorable aux cadres et professions intellectuelles supérieures

31% de la population est classée comme cadres et professions intellectuelles supérieures en 2018, ce qui en fait la classe la plus représentée au sein du territoire de GPSO, loin devant celle des retraités qui ressort à 20%.

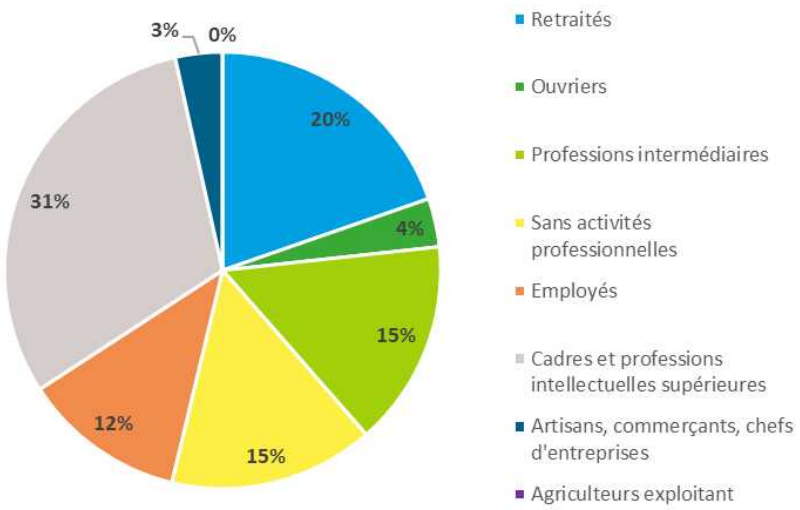
Ce taux important de cadres et professions intellectuelles supérieures est une vraie spécificité de GPSO à en juger par la comparaison avec d'autres territoires limitrophes. Sur cette catégorie, l'EPT Paris Ouest La Défense affiche un pourcentage de 28%, quand la Métropole du Grand Paris dévoile un taux de 21%.

Le ratio « cadres sur ouvriers », indicateur utilisé par l'INSEE pour mesurer la mixité sociale[5], est nettement favorable aux cadres au sein de GPSO. Il culmine à 842 cadres pour 100 ouvriers.

Ailleurs, il se positionne sur un résultat de 619 points pour l'EPT Paris Ouest La Défense, 278 pour la MGP ou encore 176 pour l'EPT Boucle Nord de la Seine.

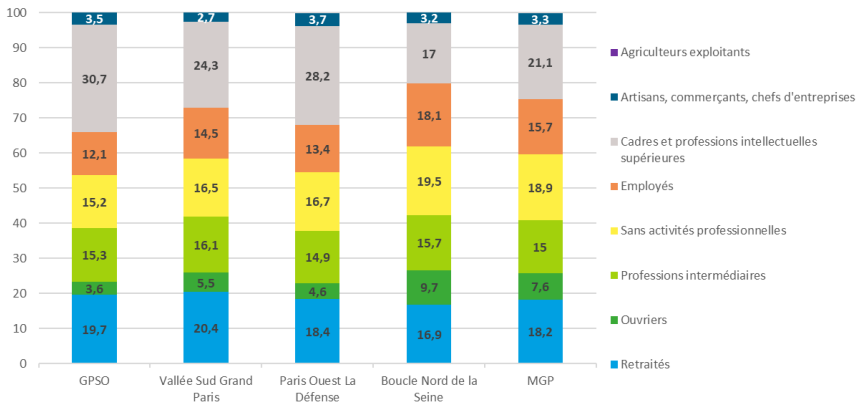
REPRESENTATION DES CSP AU SEIN DE GPSO EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



REPRESENTATION DES CSP ENTRE TERRITOIRE DE COMPARAISON EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Une représentation des CSP relativement uniforme entre les communes de GPSO malgré quelques particularismes locaux

Dans l'ensemble des communes de GPSO, les cadres et professions intellectuelles supérieures sont surreprésentés, notamment sur Boulogne-Billancourt (32,8%) et Issy-les-Moulineaux (33,8%). Partout, cette catégorie est en progression, sauf sur Ville-d'Avray où elle recule de 2 points par rapport à 2013.

Globalement, les retraités arrivent en deuxième position partout sauf à Marnes-la-Coquette où les « sans activités professionnelles » occupent cette place.

Marnes-la-Coquette se distingue également par une surreprésentation des « artisans, commerçants et chefs d'entreprises ». Ils représentent 5,6% de la population totale, soit plus de 2,5 points au-dessus de ce qui est constaté sur GPSO.

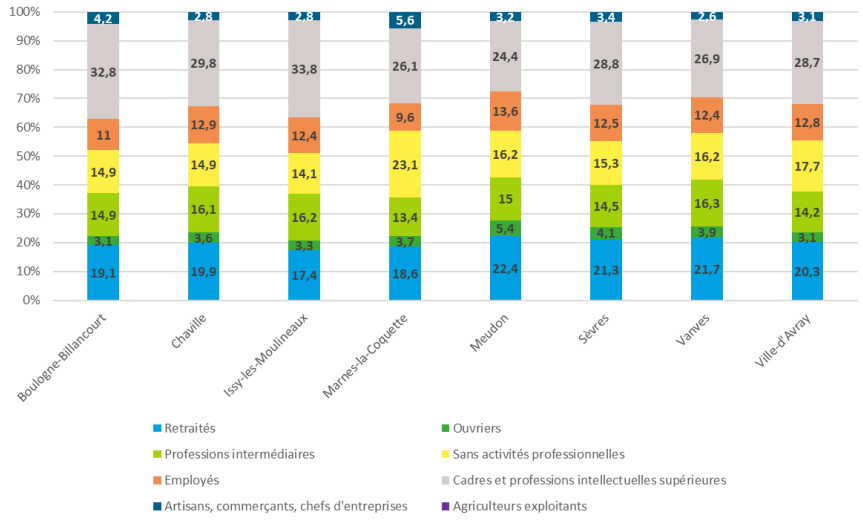
[5] *Ce ratio reste un indicateur très sommaire pour mesurer la mixité sociale étant donné les effets de composition dans les CSP et les évolutions des CSP elles-mêmes.*

Meudon sort de la moyenne de GPSO, notamment par une plus forte représentation des retraités (22,4% contre 20%) et les ouvriers y sont en proportion plus nombreux (5,4 contre 4%) en proportion.

Sèvres et Vanves proposent un profil assez similaire même si, sur Vanves, la part des « sans activités professionnelles » et des « professions intermédiaires » est légèrement plus forte que sur GPSO.

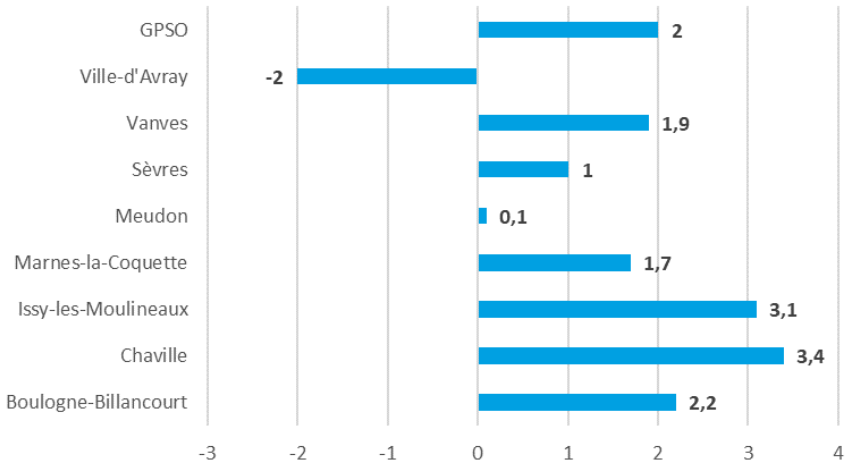
REPRESENTATION DES CSP DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



EVOLUTION DES « CADRES ET PROFESSIONS INTELLECTUELLES SUPERIEURES » DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 2013 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



4.2.5.4. Le taux d'emploi

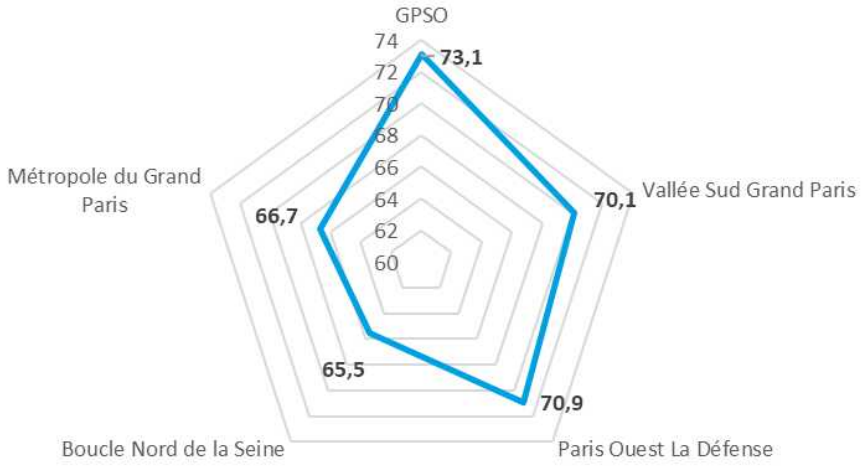
Définition : Proportion de personnes disposant d'un emploi (population active occupée au sens du recensement, comptée au lieu de résidence) parmi celles en âge de travailler (population des 15 à 64 ans).

Un capital humain particulièrement employable sur GPSO

Le taux d'emploi rend compte de la capacité des structures économiques à mobiliser les ressources humaines présentes sur le territoire. Il s'avère que les actifs du territoire de GPSO sont parmi les plus employables du fait d'un capital humain qui répond assez bien aux besoins des entreprises locales comme voisines.

TAUX D'EMPLOI DES 15-64 ANS ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



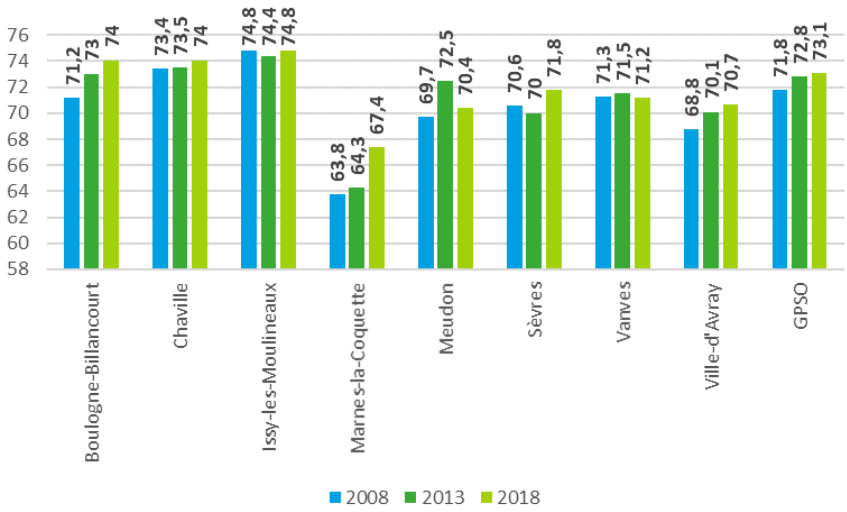
Des taux d'emploi variables d'une commune à l'autre

A l'échelle des communes, le taux d'emploi augmente dans la majeure partie des cas entre 2013 et 2018. Les exceptions concernent Meudon et Vanves, mais à une moindre importance.

Bien qu'en hausse sur ce même intervalle de temps, le taux d'emploi de Marnes-la-Coquette est bas (67,4%). La forte proportion de personnes sans activités professionnelles et un taux de chômage plus fort que la moyenne de GPSO amènent à ce constat.

EVOLUTION DU TAUX D'ACTIVITE DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 2008 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



4.2.5.5. Le taux de chômage

Définition : pourcentage de chômeurs dans la population active (actifs occupés + chômeurs).

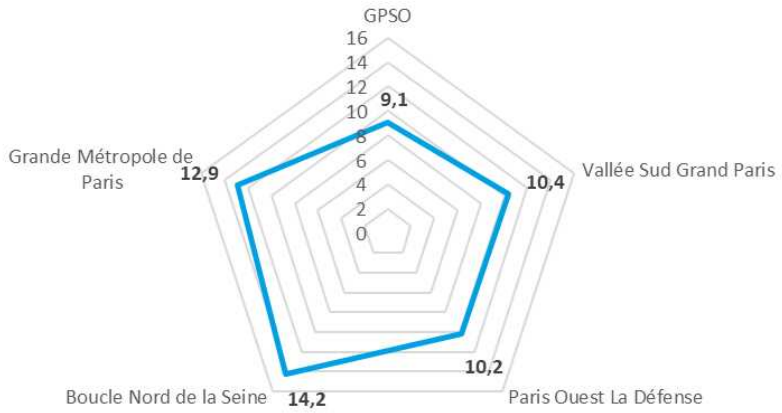
Un taux de chômage plus bas sur GPSO qu'ailleurs

GPSO affiche un taux de chômage de 9,1% en 2018. Il est inférieur aux autres territoires du comparatif.

Il n'en demeure pas moins que le nombre de chômeurs a progressé ici plus rapidement : +1,1%/an, contre +0,4%/an pour l'EPT Paris Ouest La Défense. Il a même diminué de 0,3%/an à l'échelle de la Métropole du Grand Paris.

TAUX DE CHOMAGE ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON EN 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Une hausse du chômage qui n'épargne pas le territoire

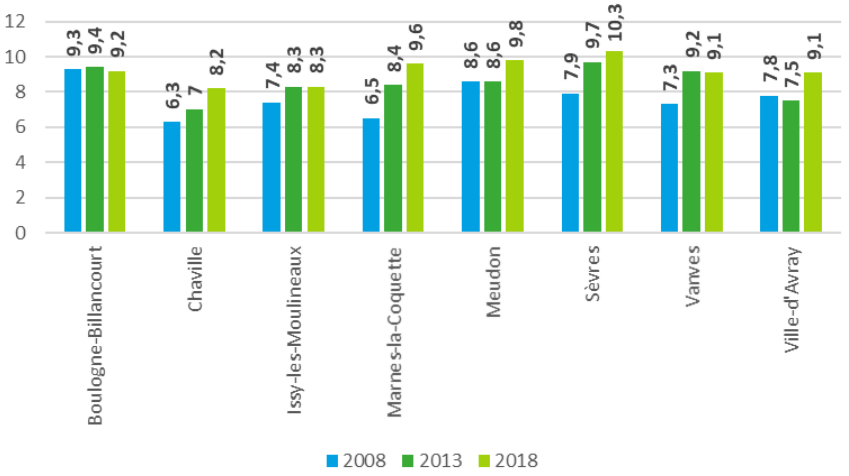
Les deux pôles principaux d'emploi, Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, réussissent à maintenir leur taux de chômage en 2018 au même niveau que celui de 2013. Vanves est également dans ce cas.

Le restant des communes enregistre une hausse du taux de chômage. Ville-d'Avray (+1,6 point entre 2013 et 2018), Meudon et Marnes-la-Coquette (+1,2 point entre 2013 et 2018), sont particulièrement concernées.

Les données plus récentes confirment cet accroissement du chômage, comme le montrent les évolutions sur le troisième trimestre des années 2018 à 2021. La crise sanitaire explique en grande partie cette tension sur le taux de chômage.

EVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 2008 ET 2018

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



EVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE DANS LES COMMUNES DE GPSO SUR LES TROISIEMES TRIMESTRES DE 2018 à 2021

Source : Unité départementale de la DIRECCTE et SOEE ; traitement Algoé

Territoire	2018-03	2019-03	2020-03	2021-03
Boulogne-Billancourt	8,4	8,4	8,3	9,2
Chaville	7,5	7,3	7,0	8,2
Issy-les-Moulineaux	7,1	7,1	7,1	8,1
Marnes-la-Coquette	6,7	7,5	8,1	9,8
Meudon	8,5	8,5	8,4	9,7
Sèvres	8,1	8,1	8,5	9,8
Vanves	6,9	7,1	7,1	8,7
Ville-d'Avray	7,0	7,2	6,9	8,2
GPSO	7,9	7,9	7,8	9,0

4.3. La démographie des entreprises et leurs caractéristiques

Les chiffres/éléments clés :

- Un taux de création d'entreprises de 18,8 points en 2019, légèrement inférieur à celui de la MGP, signe d'un tissu économique approchant de la maturité.
- Un taux de création d'entreprises vigoureux sur les activités industrielles qui singularise GPSO.
- 7 entreprises sur 10 créées sur Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, mais des phénomènes d'expansion dans d'autres communes.
- Un tissu économique largement dominé par les Très Petites Entreprises, mais une part non négligeable d'établissements d'au moins 100 salariés (0,7%).

4.3.1. LA DYNAMIQUE ENTREPRENEURIALE

Définition : L'indicateur est défini comme le nombre de créations d'entreprises au cours d'une année, rapporté au nombre d'entreprises actives au 1er janvier de l'année considérée.

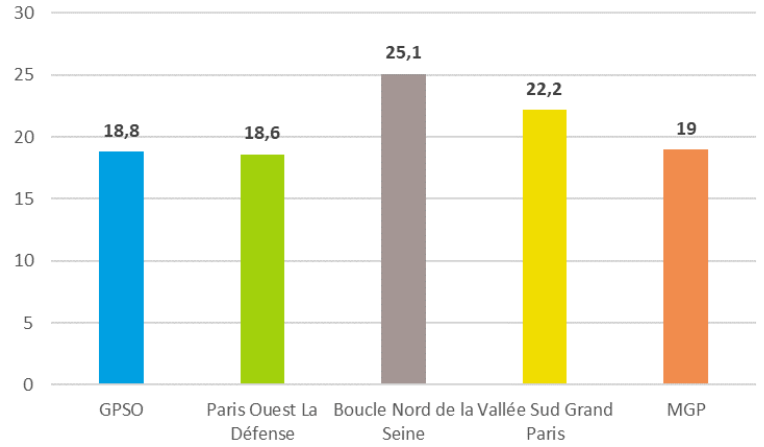
4.3.1.1. Un taux de création d'entreprises dans la moyenne de la Métropole du Grand Paris

Le taux de création d'entreprises en 2019 de GPSO se situe dans la moyenne de ce qui est observé à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, à savoir 19%. Les territoires statistiquement les plus entreprenants comme l'EPT Boucle Nord de la Seine (25,1%) profitent d'un mouvement de rattrapage par rapport aux dynamiques de la Métropole.

Au demeurant, là où traditionnellement le taux de création d'entreprises est mieux orienté pour GPSO que sur le Métropole, 2019 marque un renversement, bien que léger et à confirmer à l'avenir, de cette tendance. La maturité du tissu économique implanté sur le territoire de GPSO peut être une variable explicative.

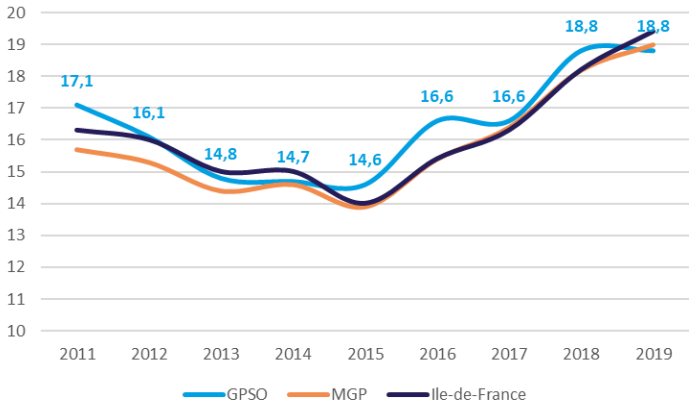
TAUX DE CREATION DES ENTREPRISES ENTRE TERRITOIRES DE COMPARASON EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé



EVOLUTION DU TAUX DE CREATION DES ENTREPRISES ENTRE TERRITOIRES DE COMPARASON

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé

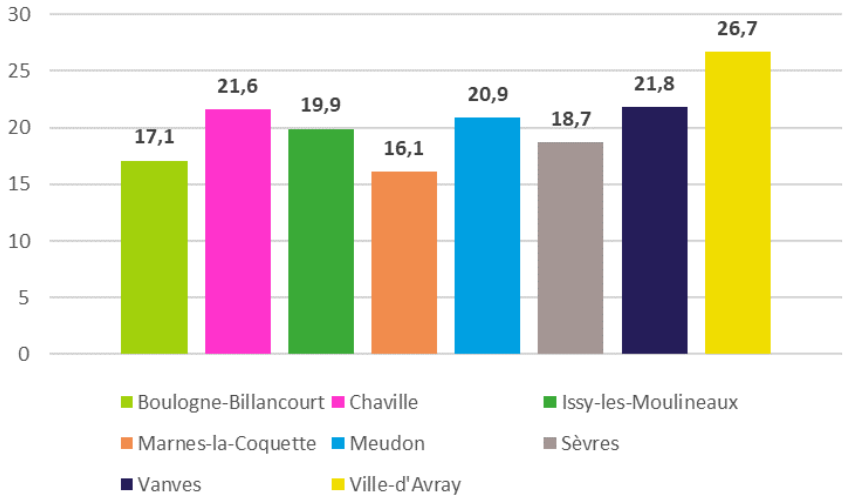


4.3.1.2. Des dynamiques entrepreneuriales nouvelles au sein du territoire de GPSO

Les dynamiques entrepreneuriales sont vives dans les communes qui ne font pas partie du bipole économique : Boulogne-Billancourt / Issy-les-Moulineaux. Cette tendance est symptomatique d'un effet de rattrapage qui amène à un équilibre plus ou moins marqué entre les communes de GPSO.

TAUX DE CREATION D'ENTREPRISES DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé



4.3.1.3. Vers un nouvel équilibre des activités ?

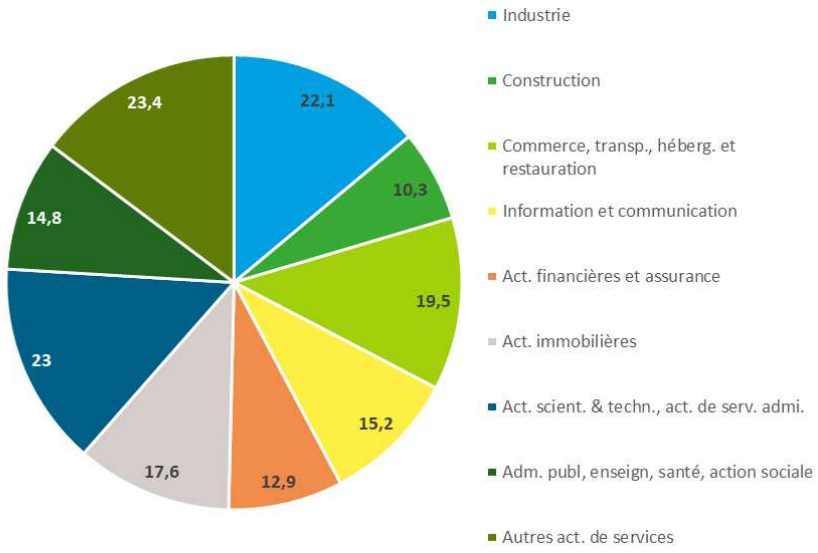
Territoire tertiaire, GPSO affiche un taux de création d'entreprises élevé dans les activités industrielles. Il ressort à 22% quand il est de 13% à l'échelle de la Métropole du Grand Paris. L'autre activité, assez clivante entre les deux espaces de comparaison, concerne l'immobilier, avec un écart de 5 points en faveur du territoire de GPSO.

Viennent ensuite, les activités de l'information et de la communication sur lesquelles GPSO est sur un tissu mature, ce qui amène la MGP à être plus dynamique en termes de création d'entreprises, et les autres activités de services où GPSO affiche des démarches entrepreneuriales plus importantes.

Sur les autres activités, les différentiels entre GPSO et la Métropole du Grand Paris sont plus ténus.

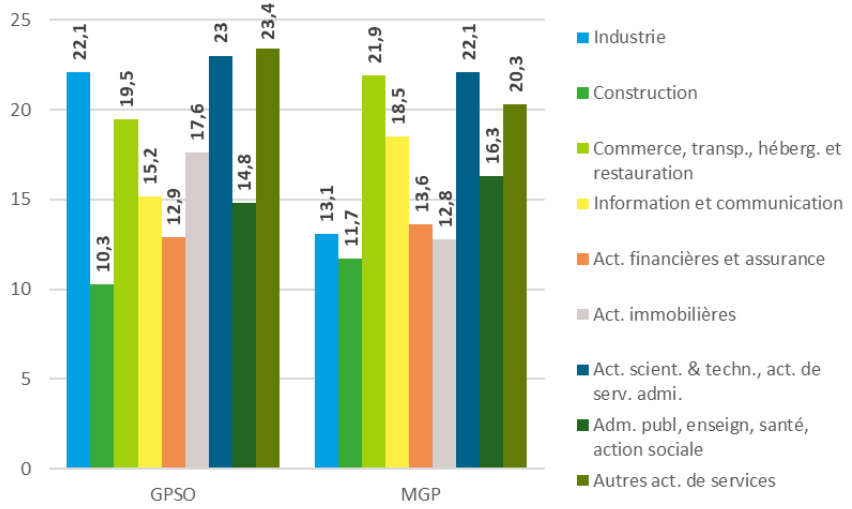
TAUX DE CREATION D'ENTREPRISES SELON LES SECTEURS D'ACTIVITES AU SEIN DE GPSO EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé



TAUX DE CREATION D'ENTREPRISES SELON LES SECTEURS D'ACTIVITES SUR LES TERRITOIRES DE GPSO ET DE LA MGP EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé



4.3.1.4. 7 entreprises sur 10 créées sur les communes des Boulogne-Billancourt et d'Issy-les-Moulineaux

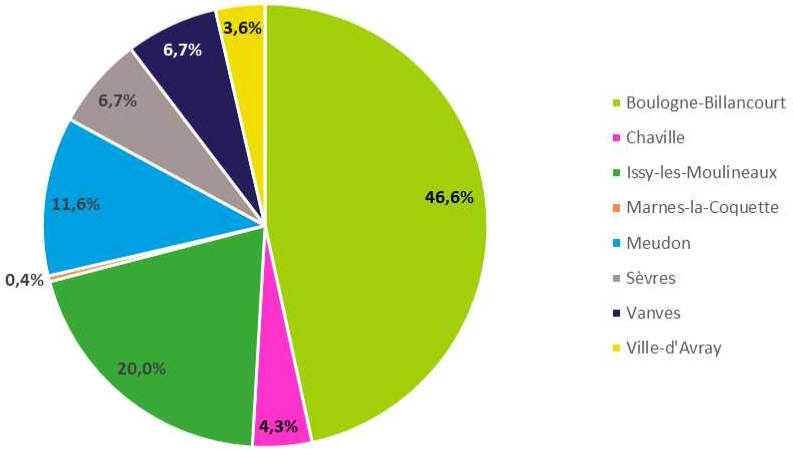
Sur les 6 634 entreprises créées en 2019 à l'échelle du territoire de GPSO, 3 092 sont fléchées sur Boulogne-Billancourt et 1 328 sur Issy-les-Moulineaux. Meudon complète le podium avec 770 créations d'entreprises.

Le point commun entre les 8 communes de GPSO est de voir les activités scientifiques et techniques, activités de services administratifs être les principales sources de créations d'entreprises.

En moyenne, elles pèsent pour 39% des créations en 2019 sur GPSO et plus finement, elles s'élèvent sur des proportions allant de 36% pour Issy-les-Moulineaux et Meudon à 46% pour Marnes-la-Coquette.

PART DES CREATIONS D'ENTREPRISES DES COMMUNES DANS LE VOLUME TOTAL DE GPSO EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé



CREATIONS D'ENTREPRISES DES COMMUNES DE GPSO EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé

4.3.2. LES EFFECTIFS DES ENTREPRISES AU SEIN DE GPSO

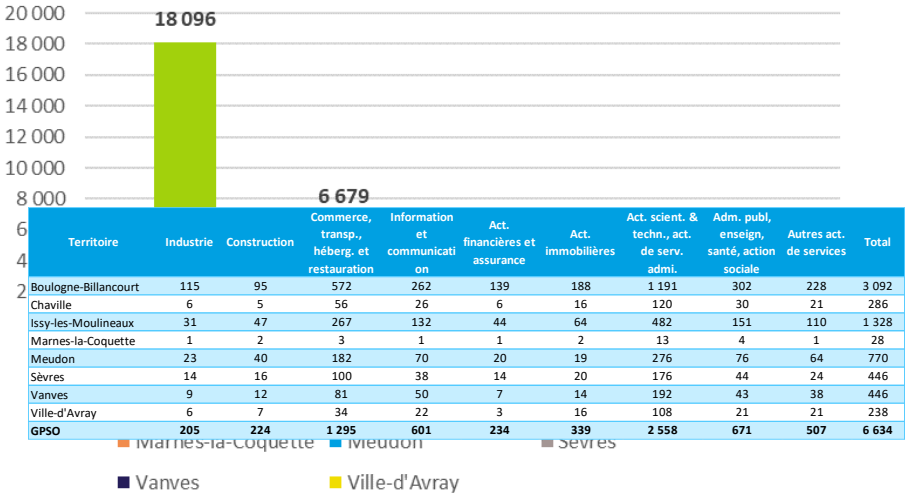
4.3.2.1. Plus de la moitié des entreprises implantées sur Boulogne-Billancourt

Boulogne-Billancourt s'affirme comme l'un des moteurs du développement économique à l'échelle de GPSO. 18 096 entreprises y sont implantées, soit 51% du volume global.

Issy-les-Moulineaux ne pèse que 19% du nombre des entreprises recensées sur le territoire de GPSO, mais 29% des emplois. C'est d'ailleurs la seule commune de GPSO où le poids des emplois est surreprésenté par rapport à la part des entreprises.

NOMBRE D'ENTREPRISES IMPLANTEES DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé



Territoire	Industrie	Construction	Commerce, transp., héberg. et restauration	Information et communication	Act. financières et assurance	Act. immobilières	Act. scient. & techn., act. de serv. admi.	Adm. publ, enseign, santé, action sociale	Autres act. de services	Total
Boulogne-Billancourt	115	95	572	262	139	188	1 191	302	228	3 092
Chaville	6	5	56	26	6	16	120	30	21	286
Issy-les-Moulineaux	31	47	267	132	44	64	482	151	110	1 328
Marnes-la-Coquette	1	2	3	1	1	2	13	4	1	28
Meudon	23	40	182	70	20	19	276	76	64	770
Sèvres	14	16	100	38	14	20	176	44	24	446
Vanves	9	12	81	50	7	14	192	43	38	446
Ville-d'Avray	6	7	34	22	3	16	108	21	21	238
GPSO	**205**	**224**	**1 295**	**601**	**234**	**339**	**2 558**	**671**	**507**	**6 634**

NOMBRE D'ENTREPRISES PAR SECTERUS D'ACTIVITES DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé

Territoire	Industrie	Construction	Commerce, transp., héberg. et restauration	Information et communication	Act. financières et assurance	Act. immobilières	Act. scient. & techn., act. de serv. admi.	Adm. publ, enseign, santé, action sociale	Autres act. de services	Total
Boulogne-Billancourt	469	1 050	3 335	2 133	1 074	1 035	5 868	2 145	987	18 096
Chaville	41	95	290	133	35	48	366	201	113	1 322
Issy-les-Moulineaux	148	478	1 246	844	323	321	2 010	892	417	6 679
Marnes-la-Coquette	3	5	24	14	15	18	71	12	12	174
Meudon	109	250	760	326	119	162	1 115	552	286	3 679
Sèvres	68	110	426	243	142	214	755	289	134	2 381
Vanves	67	147	414	191	76	68	605	322	160	2 050
Ville-d'Avray	23	35	153	79	29	55	329	127	61	891
GPSO	**928**	**2 170**	**6 648**	**3 963**	**1 813**	**1 921**	**11 119**	**4 540**	**2 170**	**35 272**

4.3.2.2. La taille des établissements

Définition : L'établissement est une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. Un établissement produit des biens ou des services : ce peut être une usine, une boulangerie, un magasin de vêtements, un des hôtels d'une chaîne hôtelière, la « boutique » d'un réparateur de matériel informatique…

4.3.2.3. Plus de 9 établissements sur 10 ont moins de 10 salariés

A l'instar du modèle français, le tissu économique de GPSO est composé à 95% d'établissements de moins de 10 salariés, ce qui représente par moins de 38 888 établissements en 2019. Ce niveau est tout de même légèrement inférieur à celui observé à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (95,7%).

Pour autant, la part des établissements de plus de 100 salariés est relativement importante sur GPSO. Elle ressort à 0,7% en 2019 quand elle n'est que de 0,4% pour la Métropole du Grand Paris. Des territoires de comparaison, seul Paris Ouest La Défense affiche un résultat plus élevé, à 1%. Il est évident que la spécificité du territoire d'accueillir des sièges sociaux de firmes multinationales jouent un effet de causalité.

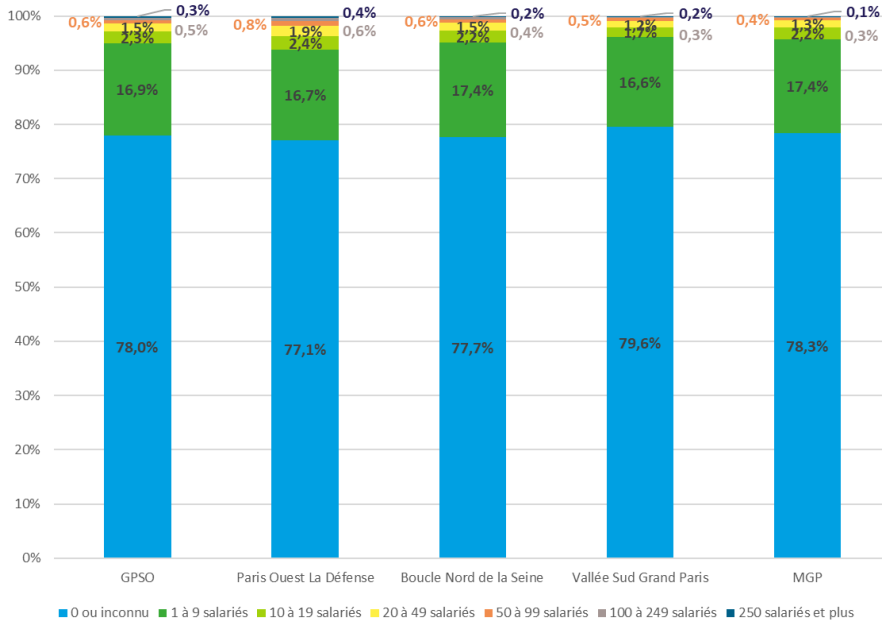
NOMBRE D'ETABLISSEMENTS PAR CLASSE D'EFFECTIFS SALARIES DANS LES COMMUNES DE GPSO EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé

Territoire	0 ou inconnu	1 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 99 salariés	100 à 249 salariés	250 salariés et plus	Total
Boulogne-Billancourt	15 937	3 825	548	368	140	97	63	20 978
Chaville	1 249	237	24	11	1	2	1	1 525
Issy-les-Moulineaux	6 118	1 337	196	134	59	60	40	7 944
Marnes-la-Coquette	153	25	2	1	0	3	0	184
Meudon	3 477	636	64	28	18	13	6	4 242
Sèvres	2 216	378	47	42	13	8	4	2 708
Vanves	1 896	374	41	16	6	6	2	2 341
Ville-d'Avray	903	127	9	3	1	0	0	1 043
GPSO	**31 949**	**6 939**	**931**	**603**	**238**	**189**	**116**	**40 965**

PART DES ETABLISSEMENTS PAR CLASSE D'EFFECTIFS SALARIES ENTRE TERRITOIRES DE COMPARASON EN 2019

Source : INSEE, REE-SIRENE ; traitement Algoé



LES GRANDS EMPLOYEURS PRIVES DU TERRITOIRE

Source : aef CCI et Société.com ; traitement Algoé

Entité	Commune	Effectifs
MOONGY/AGAP2-INGEVA	Boulogne-Billancourt	> 1 000
HUAWEI	Boulogne-Billancourt	250
AMGEN SAS	Boulogne-Billancourt	315
ESSI TURQUOISE	Boulogne-Billancourt	315
IPSEN PHARMA	Boulogne-Billancourt	831
ITS GROUP	Boulogne-Billancourt	562
LEQUIPE	Boulogne-Billancourt	900
RENAULT	Boulogne-Billancourt	
SEDI	Boulogne-Billancourt	713
BNP PARIBAS REAL ESTATE	Issy-les-Moulineaux	250-499
BNP PARIBAS REAL ESTATE TRANSACTION	Issy-les-Moulineaux	250-500
CCMX/CEGID	Issy-les-Moulineaux	
CMP France	Issy-les-Moulineaux	> 1 000
INGEXAS/EQUAD RCC	Issy-les-Moulineaux	374
MARIE CLAIRE	Issy-les-Moulineaux	195
AVANADE	Issy-les-Moulineaux	502
CISCO	Issy-les-Moulineaux	728
JANSSEN	Issy-les-Moulineaux	1331
LABORATOIRE DE BIOLOGIES VEGETALE YVES ROGER	Issy-les-Moulineaux	675
SOCIETE D'EDITION DE CANAL +	Issy-les-Moulineaux	655
BIO RAD	Marnes-la-Coquette	203
THALES	Meudon	500
ALTEN	Sèvres	> 500
EXTIA	Sèvres	1619
HACHETTE LIVRE	Vanves	734

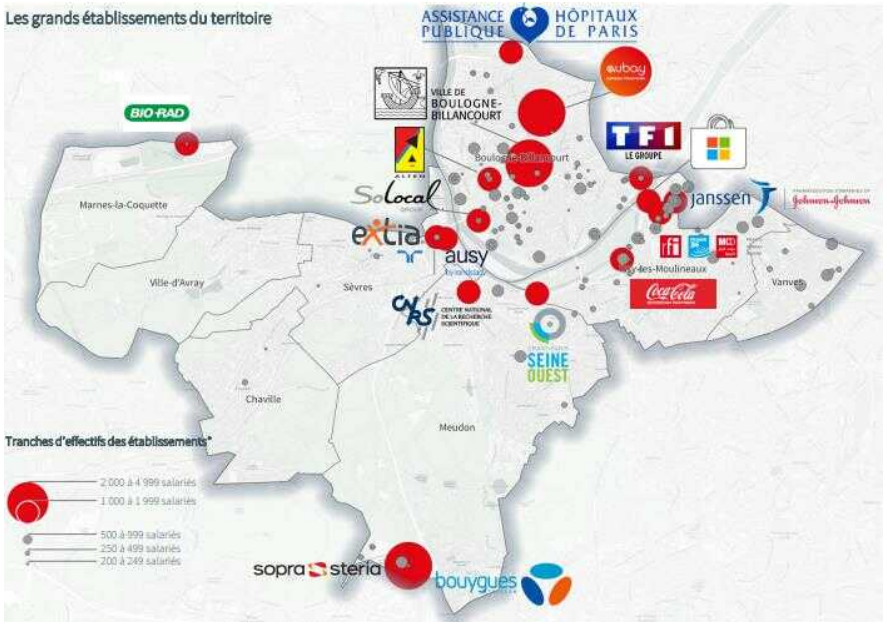
Quelques données sur l'emploi public sur le territoire de GPSO viennent conforter la capacité du territoire à porter des établissements avec de grands effectifs :

- GPSO : environ 1 000 agents permanents (hors vacataires), dont plus de 80% sont à la Direction de la Culture et des Sports (conservatoires notamment) et à la Direction Générale des Services Techniques (espaces publics, espaces verts, collecte, propreté…).
- Hôpital Ambroise Paré : 2 090 professionnels.

Selon l'étude de marché de JLL pour l'EPT GPSO, les communes de Boulogne-Billancourt et d'Issy-les-Moulineaux, situées aux portes de Paris et intégrées au marché « parisien », offrent une attractivité économique importante pour les entreprises, grâce à leur bonne desserte en transports et leur proximité des quartiers d'affaires parisiens et de la Défense. Le développement économique de ces deux communes est essentiellement axé sur les activités tertiaires, avec une forte présence des entreprises des secteurs de la publicité, de l'audiovisuel, du numérique et des télécommunications. Dans les autres communes, les grandes entreprises restent pour leur majorité à proximité d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne-Billancourt, dans la continuité de ces marchés tertiaires établis, mieux reliés aux réseaux de transport. Enfin, plus au sud, on note la présence de grandes entreprises dans la zone d'activités de Meudon-la-Forêt.

LES GRANDS ETABLISSEMENTS

Source : JLL-SIRENE 2020



4.4. L'offre d'accueil économique

Les chiffres/éléments clés :

- 81% de l'immobilier de bureaux sont localisés sur Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux.
- Un taux de vacance très bas, à 5,9%.
- Une année 2020 atypique du fait du contexte de crise sanitaire qui fait plonger artificiellement la moyenne du volume des m² placés et des transactions.
- Une programmation économique basse relativement aux territoires de la MGP.

4.4.1. LE PARC DE BUREAUX SUR GPSO

4.4.1.1. Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, un positionnement fort sur le parc de bureaux

En 2020, le parc de bureaux sur GPSO s'élève à 2 867 000 m², en légère progression par rapport à 2019 de 2,1%.

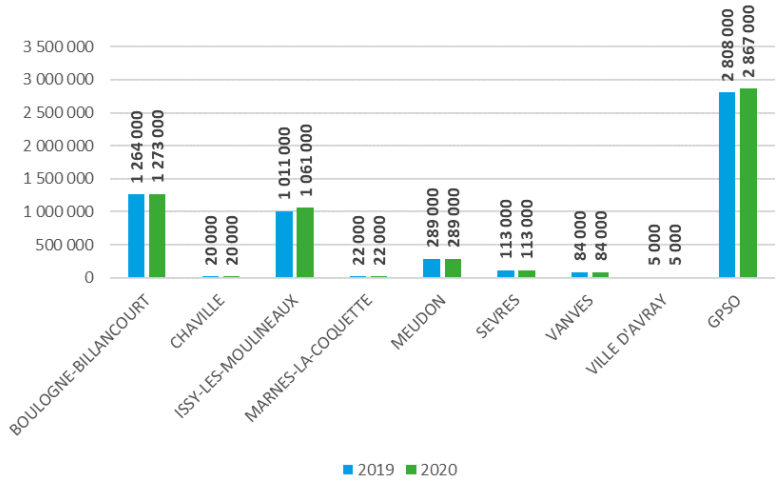
Seulement deux communes enregistrent une hausse du m² de bureaux, à savoir Boulogne-Billancourt (+0,7%) et Issy-les-Moulineaux (4,9%).

8 m² de bureaux sur 10 sont localisés sur ces deux communes (81%), loin devant Meudon et ses 10% du volume global du parc de bureaux de GPSO.

Le parc de bureaux sur les deux communes se positionne sur un marché mature, dont la croissance s'opère par renouvellement urbain à l'image des opérations Rives de Seine à Boulogne-Billancourt et Bords de Seine à Issy-les-Moulineaux.

LE PARC DE BUREAU EN M2 DANS LES COMMUNES DE GPSO

Source : Grand Paris Seine Ouest ; traitement Algoé



4.4.1.2. Un parc de bureaux stable au cours des 10 dernières années

Sur les 10 dernières années, le parc de bureaux a légèrement progressé reflétant un marché mature et établi.

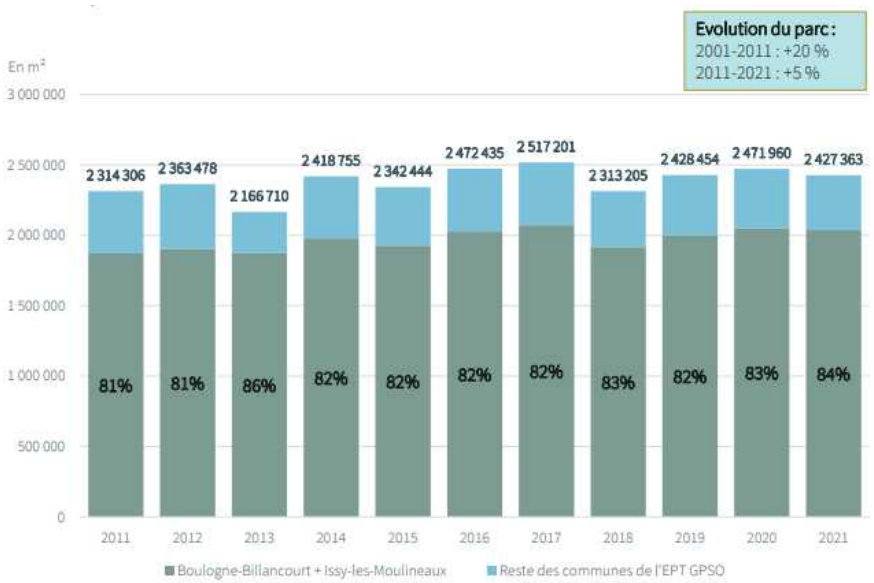
Sur 10 ans, le parc de bureaux a progressé de près de 5% alors que depuis 2001, la croissance affichée flirte avec les 20%. Ces évolutions montrent un marché du bureau qui « a atterri » et dont la croissance se fera à l'avenir par « touche ».

A titre de comparaison, le parc de bureaux a nettement plus évolué au sein des territoires limitrophes sur la dernière décennie observée : +13% pour l'EPT Paris Ouest La défense, +17% pour la CA Versailles Grand Parc et +14% pour l'EPT Vallée Sud Grand Paris.

En valeur, la surface de bureaux à l'échelle du territoire de GPSO apparait comme importante et intermédiaire lorsqu'on la compare à d'autres territoires :

- Versailles Grand Parc : 1,3 million de m².
- Vallées Sud Grand Paris : 2 millions des m².
- Paris Ouest La Défense : 7,8 millions de m².

LE PARC DE BUREAUX EN M² ENTRE 2011 ET 2021
Source : ORIE-JLL



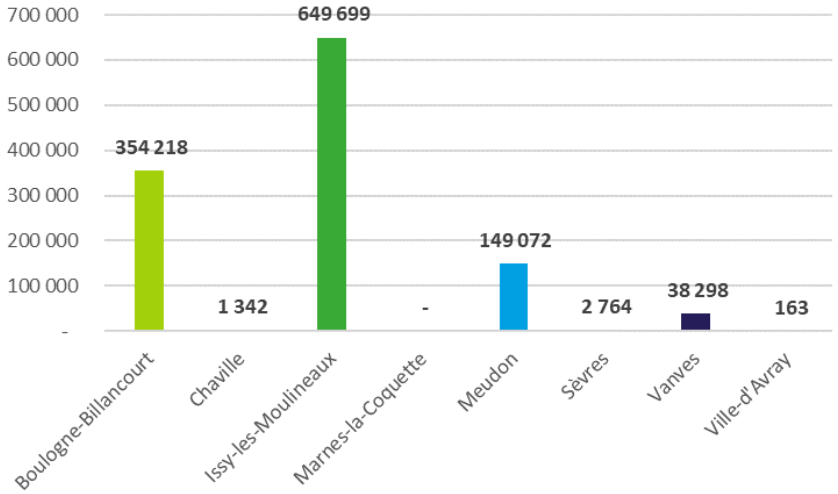
4.4.1.3. GPSO, l'EPT des Hauts-de-Seine qui met le moins de locaux de bureaux en chantier

Durant l'intervalle 2000-2021, 1 195 556 m² de locaux de bureaux ont été mis en chantier.

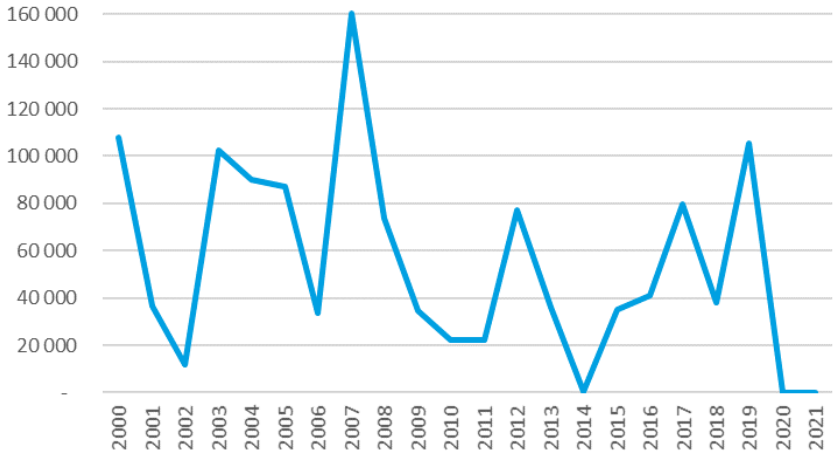
C'est la ville d'Issy-les-Moulineaux qui possède le plus grand volume de mises en chantier, avec un peu plus de 54% du volume total de l'EPT. Boulogne-Billancourt (29,6%) et Meudon (12,5%) complètent le podium.

En moyenne sur la période, ce sont 54 343 m² par an qui sont mis en chantier, avec un rythme d'une année sur l'autre assez volatile.

LES MISES EN CHANTIER DE BUREAUX A L'ECHELLE DE L'EPT DE GPSO
Source : ORIE ; traitement Algoé

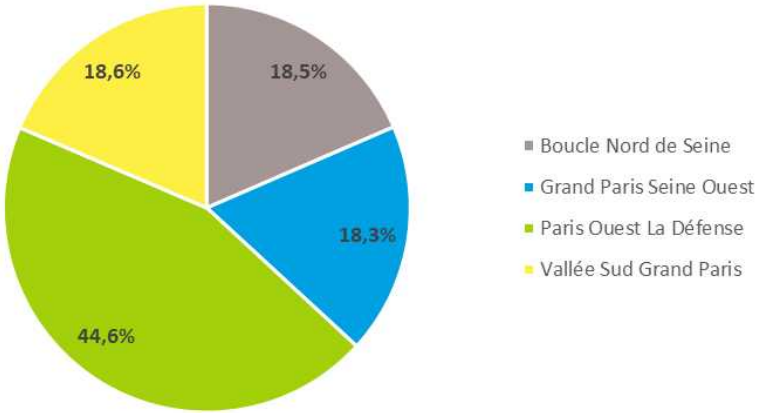


EVOLUTION DES MISES EN CHANTIER DE BUREAUX A L'ECHELLE DE L'EPT DE GPSO
Source : ORIE ; traitement Algoé



L'EPT Paris Ouest La Défense comptabilise 2 912 679 m² mis en chantier entre 2000 et 2021, soit près de 45% des volumes produits dans les Hauts-de-Seine.

PART DES MISES EN CHANTIER DE BUREAUX ENTRE 'EPT DES HAUTS-DE-SEINE
Source : ORIE ; traitement Algoé



4.4.1.4. 2021, année de reprise de l'activité locative

Après une année 2020 marquée par la crise sanitaire, l'activité locative de bureaux a enregistré une reprise en 2021. 160 000 m² ont été loués sur cette dernière année. Malgré tout, ce niveau est inférieur de 16% à la moyenne décennale et en-deçà de la période d'avant crise.

2021 voit une évolution dans l'attitude des entreprises souhaitant louer. En effet, elles cherchent à louer moins de m², mais plus qualitatifs.

Par ailleurs, en 2021, si les surfaces de moins de 1 000 m² représentent 86% du volume des transactions, les grandes surfaces de plus de 5 000 m² bien que largement moins nombreuses (2% du volume des transactions) concentrent près de la moitié des m² placés.

A noter que les grandes transactions se localisent principalement sur la commune d'Issy-les-Moulineaux, alors que le marché de Boulogne-Billancourt, plus mature, est davantage positionné sur des surfaces moyennes comprises entre 1 000 et 5 000 m².

Aussi, cette demande placée est majoritairement portée par des surfaces louées en état d'usage ou rénovées. Elles représentent 61% des surfaces totales louées en moyenne chaque année depuis 10 ans, ce qui est comparable au niveau francilien.

Toutefois, la forte attractivité du territoire, et les coûts moins élevés que sur le marché parisien, font que les immeubles de bureaux sont loués avant même leur livraison.

DEMANDE PLACEE
Source : JLL



TRANSACTIONS PAR TRANCHES DE SURFACES

Source : JLL



4.4.1.5. 2020, une année à part

Tirer des conclusions pour l'année 2020 reste un exercice aléatoire. Dès lors, la crise sanitaire a clairement gelé les initiatives d'investissement, à l'achat comme à la location, sur les bureaux d'entreprises.

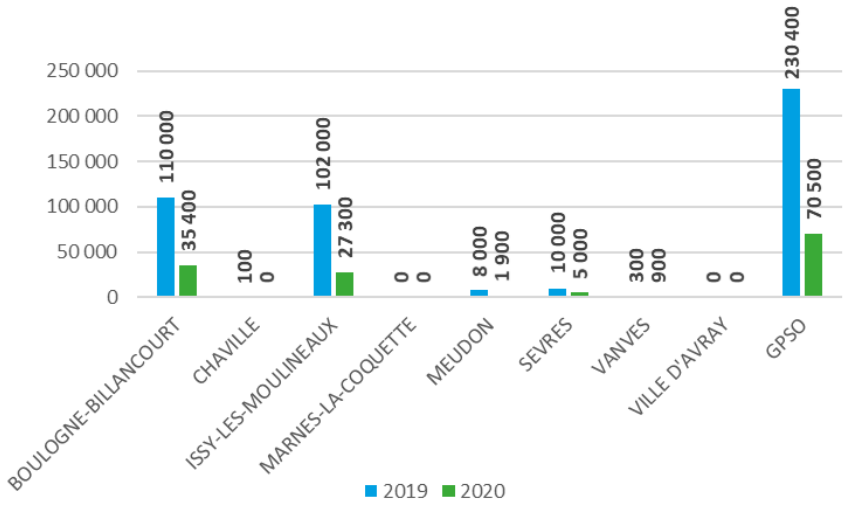
Ainsi, en 2019, le volume des surfaces écoulées atteint 230 400 m². Celui-ci a été divisé par plus de 3 sur un an pour afficher 70 500 m².

Cette inflexion à la baisse s'observe sur Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres, avec respectivement des divisions de facteur 3, 3,7, 4,2 et 2.

A l'inverse, la commune de Vanves renforce les m² écoulés entre 2019 et 2020 de 600 m².

LES SURFACES ECOULEES DE BUREAUX EN M² DANS LES COMMUNES DE GPSO

Source : Grand Paris Seine Ouest ; traitement Algoé



4.4.1.6. Un taux de vacance bas, malgré un contexte économico-sanitaire particulier

Définition : rapport du nombre de m² de bureaux immédiatement disponible / parc total.

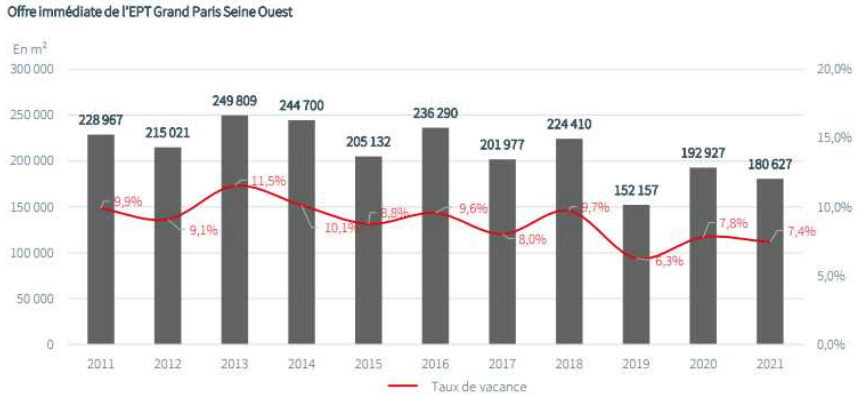
Sur 10 ans, la vacance de bureaux est en baisse à l'échelle du territoire de GPSO en même temps que l'offre immédiate reste contenue.

Avec le niveau actuel, de 7,4% en 2021, le marché affiche un équilibre entre l'offre et la demande placée, donnant une fluidité normale au parc.

Comparativement à d'autres territoires, le taux de vacance sur le territoire de GPSO est faible :

- Vallée Sud Grand Paris : 9,1%.
- Versailles Grand Parc : 11,4%.
- Paris Ouest La Défense : 14,7%.

OFFRE IMMEDIATE ET TAUX DE VACANCE DANS LE PARC DE BUREAUX
Source : JLL

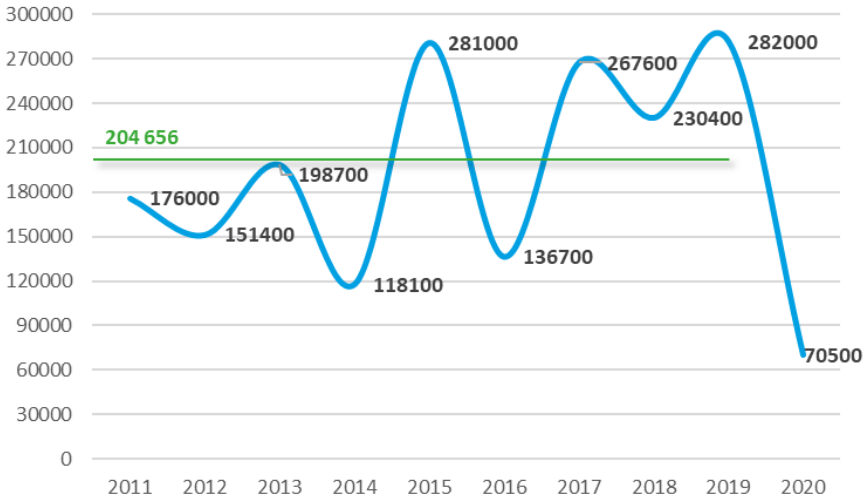


4.4.1.7. Des cycles courts sur le marché de bureaux

Le cycle des volumes placés depuis 2011 montre des oscillations à la baisse et à la hausse très rythmées d'une année sur l'autre. Des cycles courts d'un an sont visibles, et chacun correspondant à la mise sur le marché de nouveaux m² avec des pics sur 2015, 2017 et 2019.

Evacués de l'année atypique de 2020, les volumes placés entre 2011 et 2019 se chiffrent à 2 014 656 m².

EVOLUTIONS DES VOLUMES PLACES EN M² A L'ECHELLE DE GPSO
Source : Grand Paris Seine Ouest ; traitement Algoé



4.4.1.8. Une demande en m² élastique aux volumes disponibles

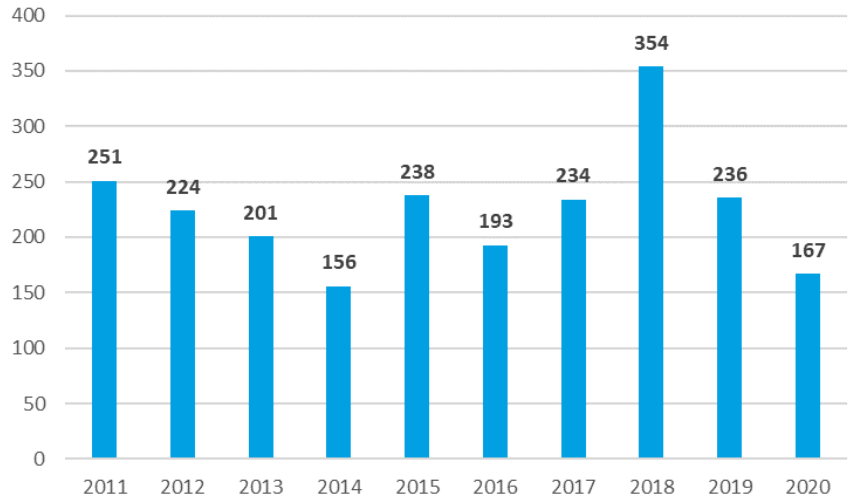
Le point haut du nombre de transaction est atteint en 2018 qui, pourtant, se situe dans une phase de repli, quand bien même modérée, de m² placés.

2019, 2017 et 2015 correspondent à des niveaux de transactions élevés, au-dessus de la moyenne de longue période se situant aux encablures de 225 transactions. Ces trois années voient également des volumes placés parmi les plus hauts de la période étudiée.

A l'inverse, l'année 2013, qui se trouve être un pic mesuré dans les volumes placés, affiche un nombre de transactions bas.

En moyenne, les volumes placés se positionnent dans une fourchette comprise entre près de 1 000 et 1 200 m² par transaction sur les phases hautes des années 2013, 2015, 2017 et 2019. Ce qui signifierait que plus l'offre de m² est élevée, plus les volumes placés le sont également.

NOMBRE DE TRANSACTIONS A L'ECHELLE DE GPSO
Source : Grand Paris Seine Ouest ; traitement Algoé



4.4.1.9. L'offre économique de bureaux

Une programmation de bureaux en-deçà de la moyenne de la MGP

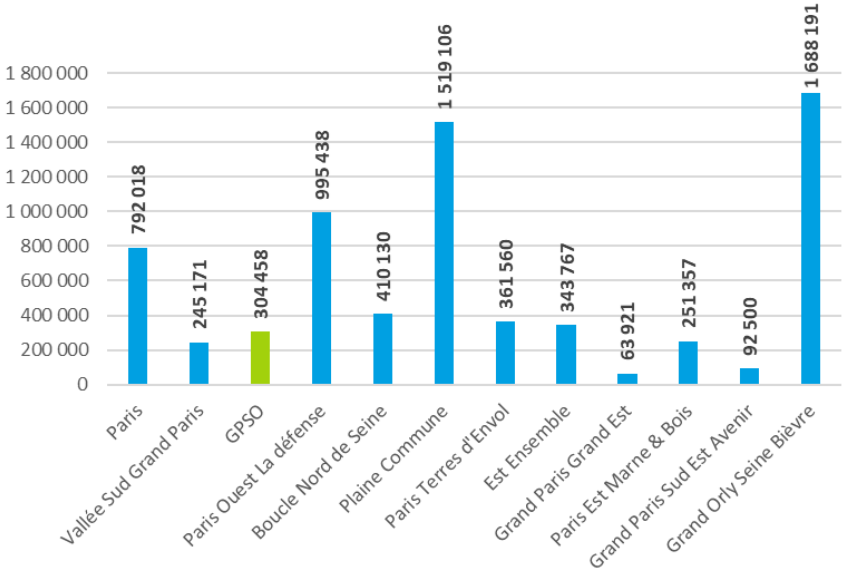
La programmation de bureaux entre 2021 et 2030 sur le territoire de GPSO s'élève à 304 458 m², soit 4,3% de celle de la Métropole du Grand Paris. Elle se situe nettement en-deçà de la moyenne des différents EPT qui composent la MGP et qui ressort à 489 039 m².

Par ailleurs, selon les données de l'APUR, l'offre nouvelle de bureaux est surtout ciblée sur la période 2021-2025. Elle représente 99,7% de la programmation à 2030.

PROGRAMMATION DE BUREAUX ENTRES TERRITOIRES DE COMPARAISON PAR PHASE
Source : APUR BD Projets ; traitement Algoé

Territoire	2021-2025	2026-2030	2021-20130
GPSO	**303 727**	**731**	**304 458**
Paris Ouest La Défense	297 938	697 500	995 438
Boucle Nord de la Seine	354 280	55 850	410 130
Vallée Sud Grand Paris	125 171	120 000	245 171
MGP	4 033 838	3 033 779	7 067 617

PROGRAMMATION DE BUREAUX ENTRES LES TERRITOIRES DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS
Source : APUR BD Projets ; traitement Algoé



Les projets actuellement en cours de construction sont :

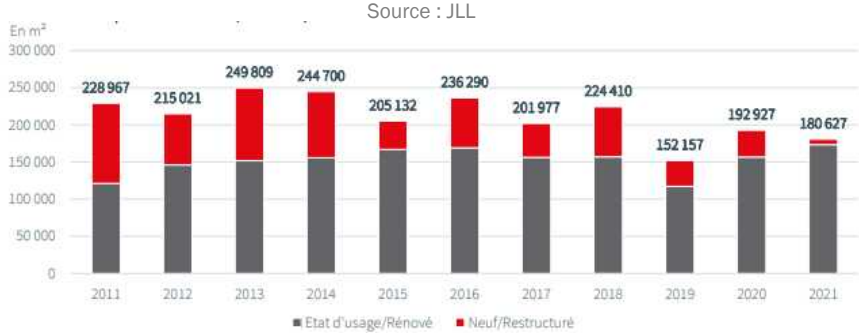
- Issy Cœur de Ville (Issy-les-Moulineaux) - 40 900 m², qui seront occupés entièrement par la CNP qui a fait l'acquisition de l'immeuble pour son compte propre, pour une livraison fin 2022.
- Métal 57 (Boulogne-Billancourt) - 36 100 m² loués entièrement par BNP Real Estate, dont 15 000 m² sont disponibles à la commercialisation.
- Extension du campus Dassault (Meudon-la-Forêt) - Pré-commercialisation à Dassault de 28 000 m² dans le cadre de l'extension de leur campus à Meudon-la-Forêt, pour une livraison au 2T 2023.
- Projet mixte (ex Ikéa) devant accueillir des bureaux, un data center, une pépinière d'entreprises, un établissement d'enseignement supérieur du numérique et une résidence étudiante, le tout sur 4,3 ha sur Meudon-la-Forêt.
- Clarity (Boulogne-Billancourt) - 7 300 m² entièrement pré-loués par Alten.
- La livraison est prévue début 2023.
- Keiko (Issy-les-Moulineaux) - 24 300 m² livrables début 2024, acquis par Aéma Groupe qui en occupera 14 600 m². Les 9 700 m² restants sont disponibles.

4.4.1.10. Une offre neuve qui se fait rare

Depuis 2011, on observe une érosion des disponibilités neuves de grandes surfaces > 5 000 m², malgré quelques mouvements de gonflement de ces stocks comme en 2013, 2016 ou 2018 par rapport à l'année qui la précède. Ceci est dû à la forte demande sur le marché des grands utilisateurs pour les surfaces neuves et, en particulier, à l'étape des pré-commercialisations des projets en construction. Ainsi, en 2021, seuls 7 200 m² neufs sont disponibles, soit seulement 4 % de l'offre immédiate totale.

A contrario, les disponibilités des segments de marché inférieurs (< 5 000 m²), le plus souvent en état d'usage, représentent un socle de marché assez stable. Cela s'explique par la maturité du tissu immobilier composé d'immeubles existants de petites et moyennes surfaces.

OFFRE IMMEDIATE PAR TRANCHES DE SURFACES
Source : JLL



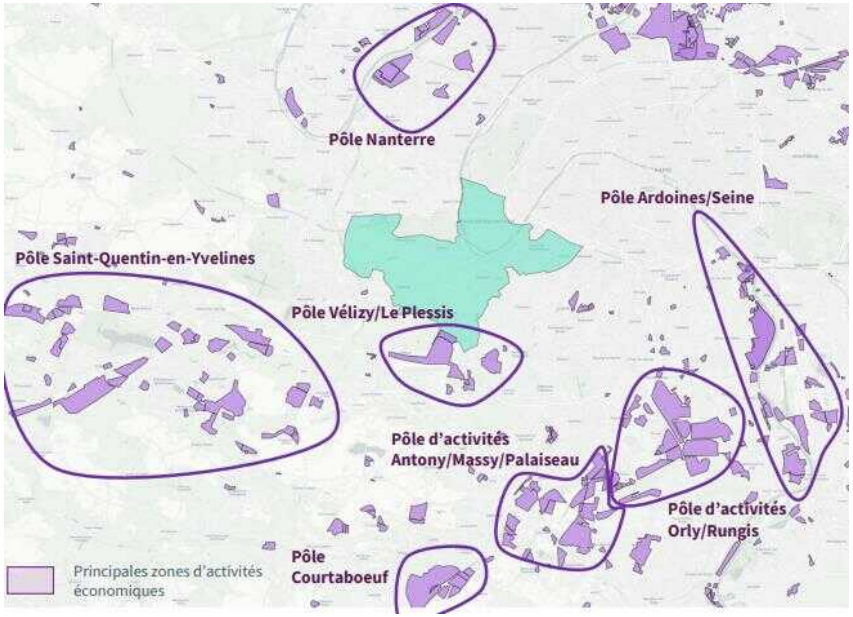
4.4.2. L'OFFRE ECONOMIQUE POUR LES ACTIVITES

4.4.2.1. Un tissu industriel situé à l'extérieur du territoire

Généralement, les zones d'activités économiques se situent le long des grandes infrastructures routières et autoroutières comme l'A86, A10, N118 ou en franche proximité de hub aéroportuaire, comme Orly ou encore de ports fluviaux au droit de la Seine.

Ailleurs, l'urbanité des espaces et la charge foncière génèrent un effet d'éviction comme on peut le constater à l'échelle de GPSO, sauf au Sud de Meudon-la-Forêt en continuité du Pôle de Vélizy/Le Plessis.

PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITES ECONOMQIUES PERIPHERIQUES A GPSO
Source : JLL

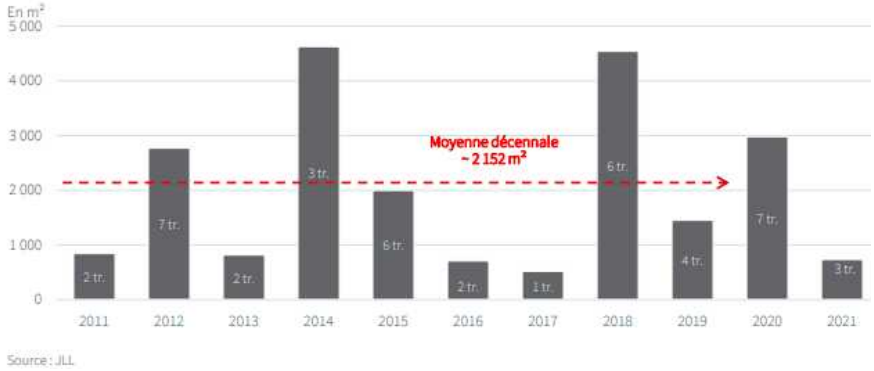


4.4.2.2. Une activité locative très faible

Depuis 2011, on enregistre en moyenne 4 transactions par an pour près de 2 000 m² pris à bail.

En 2021, seulement 3 transactions ont été réalisées.

DEMANDE PLACEE A DESTINATION D'ACTIVITES A GPSO
Source : JLL

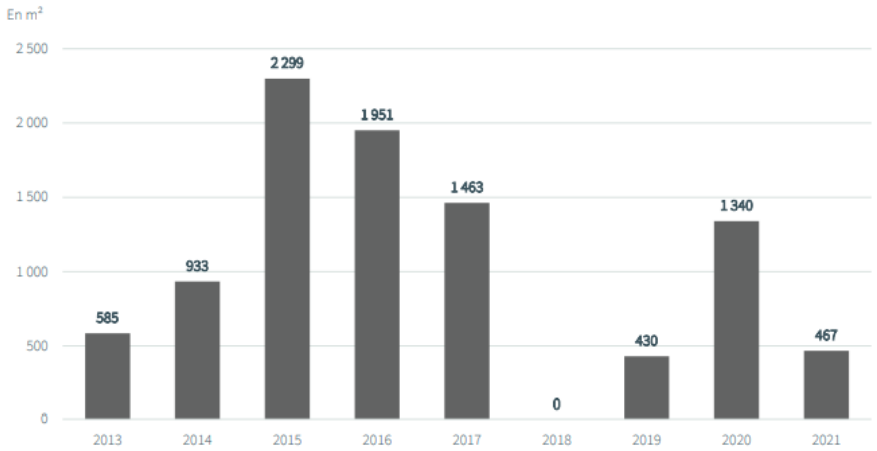


4.4.2.3. Une offre en locaux d'activités d'une extrême rareté

Avec l'absence de zones industrielles, et la présence d'une densité urbaine qui n'est pas favorable à la demande de locaux d'activités, l'offre de locaux d'activités y est naturellement rare sur le territoire de GPSO.

Dans les années fastes à l'image du pic de 2015, ce sont 2 299 m² d'offre immédiate qui ont été recensés, alors qu'en 2021 on compte seulement 467 m².

OFFRE IMMEDIATE DE LOCAUX D'ACTIVITES A GPSO
Source : JLL



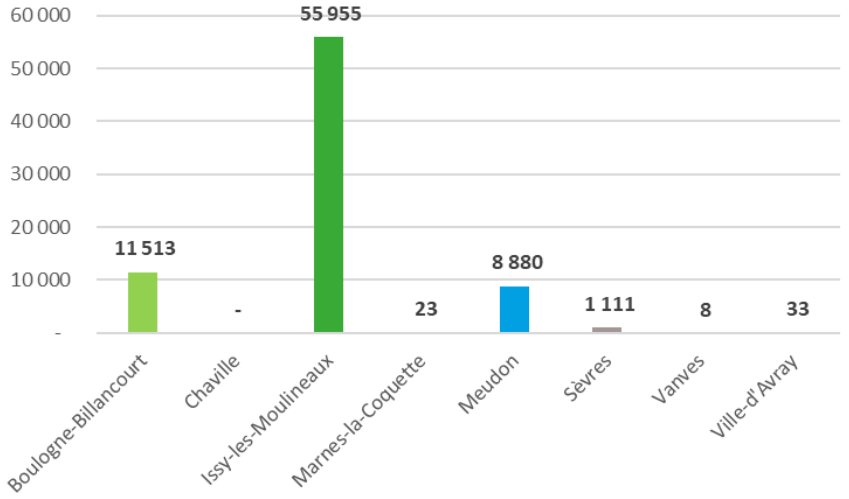
4.4.2.4. Une mise en chantier faible, voire inexistante depuis 10 ans

La mise en chantier des locaux industriels s'étalonne à 77 523 m² entre 2000 et 2021.72% de cette surface se trouvent sur la commune d'Issy-les-Moulineaux, loin devant Boulogne-Billancourt et Meudon, avec respectivement 14,9 et 11,5%.

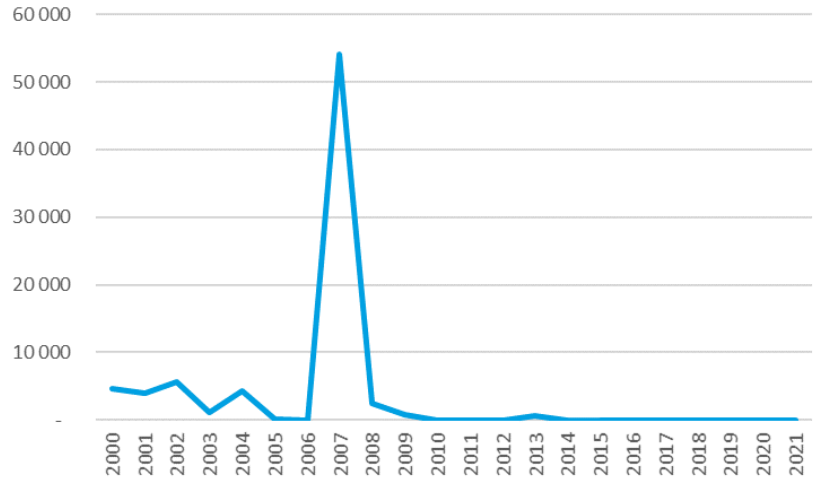
Mais depuis 2009, aucune mise en chantier n'est recensée en dehors pour l'année 2013.

Le territoire de GPSO confirme son orientation tertiaire puisqu'il n'accueille que 14% des surfaces mises en chantier à l'échelle du périmètre du département des Hauts-de-Seine sur cet intervalle de temps. L'EPT Boucle Nord de Seine concentre 45% de ces mises en chantier, ce qui représente 249 975 m².

MISES EN CHANTIER DE LOCAUX INDUSTRIELS A L'ECHELLE DE L'EPT DE GPSO
Source : ORIE ; traitement Algoé

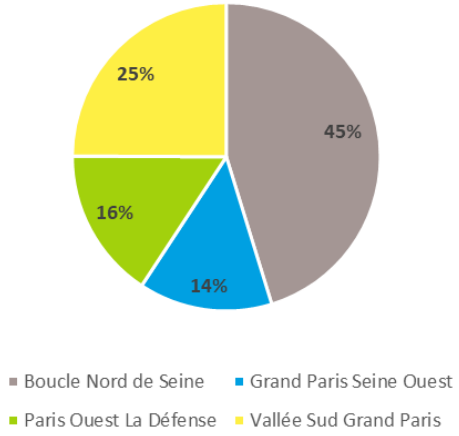


EVOLUTION DES MISES EN CHANTIER DE LOCAUX INDUSTRIELS A L'ECHELLE DE L'EPT DE GPSO
Source : ORIE ; traitement Algoé



PART DES SURFACES DES MISES EN CHANTIER DE LOCAUX INDUSTRIELS A L'ECHELLE DES EPT DES HAUTS-DE-SEINE

Source : ORIE ; traitement Algoé



4.4.2.5. Une faible programmation à destination des activités

77 791 m² sont projetés à l'échelle du territoire de GPSO, dont la totalité sur la période 2021-2025. Cette programmation représente 2,4% de celle de la MGP.

Ici aussi, l'offre à destination des activités économiques est inférieure à la moyenne constatée sur l'ensemble des EPT de la MGP. En effet, celle-ci s'établit à 267 606 m².

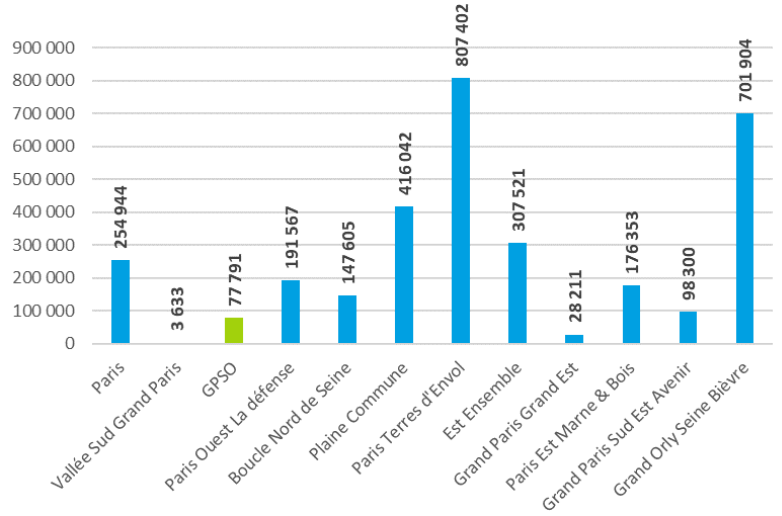
PROGRAMMATION DE L'OFFRE POUR LES ACTIVITES ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON PAR PHASE

Source : APUR BD Projets ; traitement Algoé

Territoire	2021-2025	2026-2030	2021-20130
GPSO	**77 791**	**0**	**77 791**
Paris Ouest La Défense	51 067	140 500	191 567
Boucle Nord de la Seine	54 081	93 524	147 605
Vallée Sud Grand Paris	3 050	583	3 633
MGP	1 354 407	1 856 866	3 211 273

PROGRAMMATION DE L'OFFRE POUR L'ACTIVITE ENTRE LES EPT DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS

Source : APUR BD Projets ; traitement Algoé



4.4.3. L'OFFRE ECONOMIQUE POUR LES ACTIVITES ARTISANALES

Entre 2000 et 2021, les mises en chantier des locaux artisanaux ont atteint 2 549 m². 2014 er 2015 ressortent comme les années les plus prolifiques, avec respectivement 811 et 852 m².

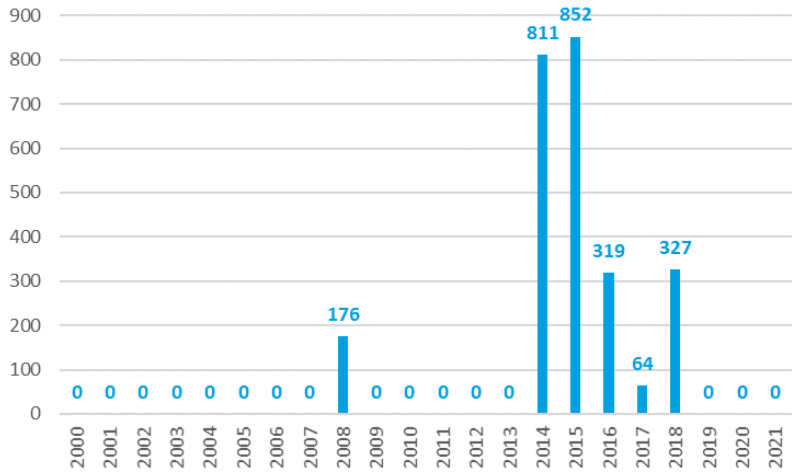
Seulement 4 communes sont concernées par ces mises en chantier :

- Boulogne-Billancourt : 48 % du volume total sur la période.
- Meudon : 28%.
- Issy-les-Moulineaux : 18%.
- Vanves : 6%.

En comparaison des autres EPT des Hauts-de Seine, le territoire de GPSO représente 5,6% des mises en chantier, soit le quatrième rang des 4 EPT du département. L'EPT Boucle Nord de la Seine avec 27 140 m² est le plus dynamique, suivi de Paris Ouest la Défense (11 148 m²) et de Vallée Sud grand Paris (4 583 m²).

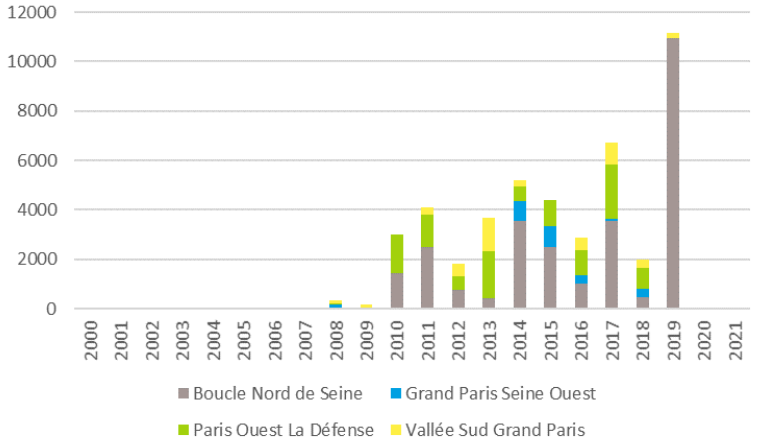
MISES EN CHANTIER DE LOCAUX ARTISANAUX A L'ECHELLE DE L'EPT DE GPSO

Source : ORIE ; traitement Algoé



MISES EN CHANTIER DE LOCAUX ARTISANAUX A L'ECHELLE DES 4 EPT DES HAUTS-DE-SEINE

Source : ORIE ; traitement Algoé



4.5. Le commerce

Les chiffres/éléments clés :

- 57% des emplois du commerce relèvent du commerce de gros.
- 79% des emplois du commerce de détail du territoire de GPSO sont localisés sur les communes de Boulogne-Billancourt et d'Issy-les-Moulineaux.
- Une dotation en équipements à la fois maillée sur l'ensemble des communes de GPSO, et naturellement très importante sur la commune de Boulogne-Billancourt, comme la plus peuplée.

4.5.1. LE NIVEAU D'EMPLOI

4.5.1.1. Une prépondérance du commerce de gros

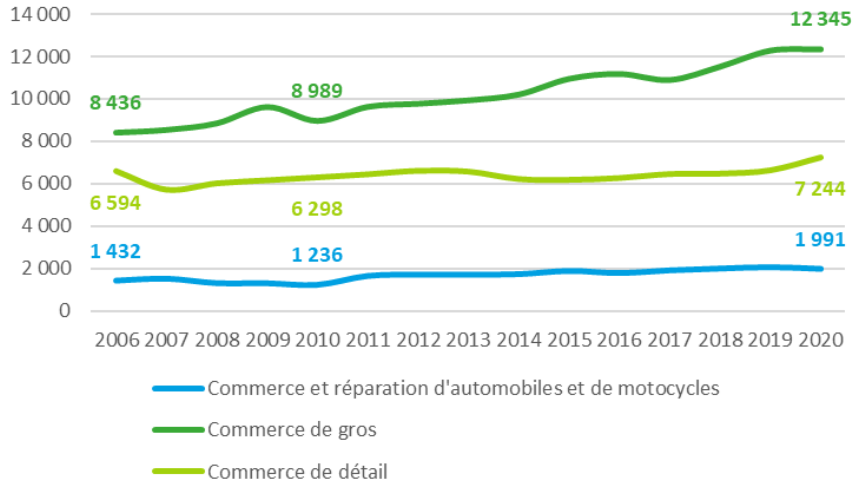
A l'échelle de GPSO, le commerce de gros est largement dominant parmi les trois grandes typologies commerciales de la nomenclature économique. Avec ces 12 346 emplois salariés en 2020, il représente près de 57% des emplois commerciaux.

Sur une période de 10 ans, les trois typologies de commerce sont en croissance. Le commerce et réparation d'automobiles et de motocycles connait la plus forte progression, de 4,9%/an en moyenne. Il est suivi du commerce de gros : +3,2%/an et du commerce de détail : +1,4%/an.

Mais 2020, année particulière étant entendu le contexte sanitaire, a vu les effectifs du commerce de détail bondir de plus de 9% par rapport à 2019 (+610 emplois), loin devant le commerce de gros (+59 emplois) et le commerce et réparation d'automobiles et de motocycles (-75 emplois).

L'EVOLUTION DE L'EMPLOI SELON LES TROIS GRANDES TYPOLOGIES DE COMMERCE A L'ECHELLE DE GPSO

Source : ACOSS ; traitement Algoé

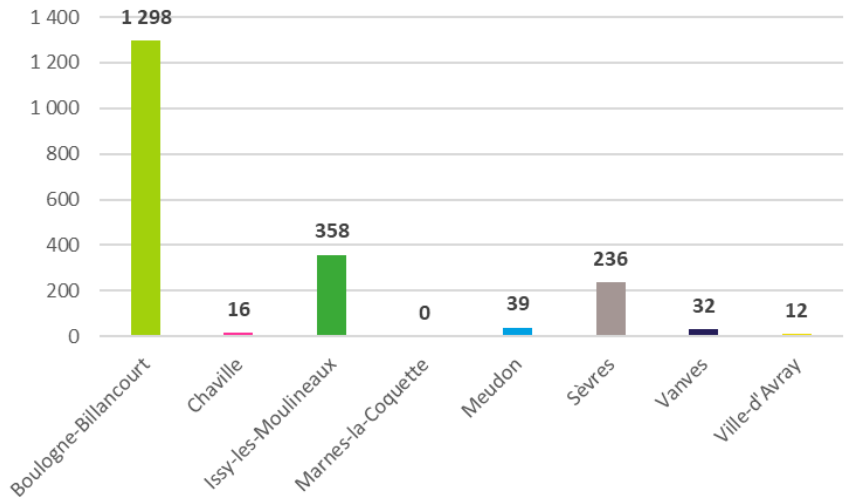


4.5.1.2. 65% des emplois de commerce et réparation d'automobiles et de motocycles localisés sur Boulogne-Billancourt

En 2020, Boulogne-Billancourt recense 1 298 emplois de commerce et de préparation d'automobiles et de motocycles, soit 65% de leur globalité sur le territoire de GPSO.

Sur la période 2010-2010, ces emplois croissent de 755 unités à l'échelle de GPSO, dont 482 sur Boulogne-Billancourt, mais le différentiel sur un an entre 2019 et 2020 montre une contraction de 75 emplois.

EMPLOI DE COMMERCE ET REPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES A L'ECHELLE DES COMMUNES DE GPSO EN 2020
Source : ACOSS ; traitement Algoé



L'EVOLUTION DE L'EMPLOI DE COMMERCE ET REPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES A L'ECHELLE DES COMMUNES DE GPSO
Source : ACOSS ; traitement Algoé

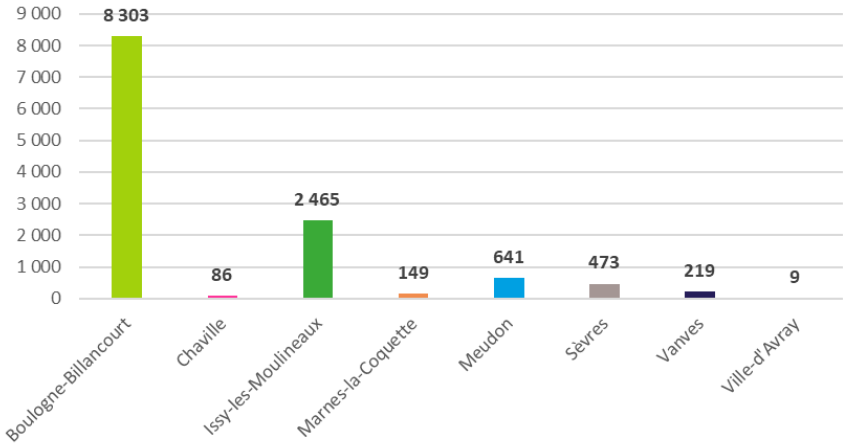
Territoire	2010-20120	2019-2020
Boulogne-Billancourt	482	-84
Chaville	-5	4
Issy-les-Moulineaux	250	-4
Marnes-la-Coquette	0	0
Meudon	-23	-10
Sèvres	74	19
Vanves	-23	2
Ville-d'Avray	0	-2
GPSO	**755**	**-75**

4.5.1.3. Boulogne-Billancourt, épicentre du commerce de gros de GPSO

Près de 7 emplois de commerce de gros sur 10 sont situés sur Boulogne-Billancourt. Entre 2010 et 2020, ceux-ci ont augmenté de 2 798 unités sur cette commune, mais se sont contracté de 280 en 2020 sur un glissement annuel.

A l'inverse, ils ont nettement progressé de 459 unités sur la commune d'Issy-les-Moulineaux entre 2019 et 2020. Cela permet à la commune de concentrer 20% des emplois totaux sur cette typologie commerciale.

EMPLOI DE COMMERCE DE GROS A L'ECHELLE DES COMMUNES DE GPSO EN 2020
Source : ACOSS ; traitement Algoé



L'EVOLUTION DE L'EMPLOI DE COMMERCE ET REPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES A L'ECHELLE DES COMMUNES DE GPSO

Source : ACOSS ; traitement Algoé

Boulogne-Billancourt	2 798	-280
Chaville	-50	-12
Issy-les-Moulineaux	677	459
Marnes-la-Coquette	-376	-9
Meudon	256	-72
Sèvres	120	-6
Vanves	-71	-13
Ville-d'Avray	2	-8
GPSO	**3 356**	**59**

4.5.1.4. Un niveau d'emploi de commerce de détail corrélé au niveau de la population des communes

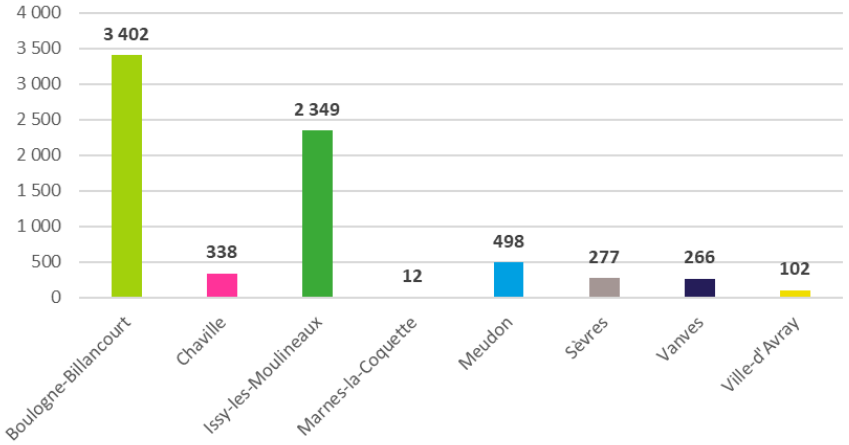
47 et 32% du commerce de détail du territoire de GPSO sont présents sur les communes de Boulogne-Billancourt et d'Issy-les-Moulineaux. Ces taux sont supérieurs à leur part dans la population de GPSO, respectivement de 38 et 21%, ce qui les distingue des autres communes.

Le commerce de détail de ces deux communes est dimensionné pour accueillir aussi bien les populations résidentes que non-résidentes comme les navetteurs domicile-travail.

Depuis 2010, le territoire de GPSO a vu se créer 946 emplois nets dans le commerce de détail, dont 610 entre 2019 et 2020. C'est sur la commune d'Issy-les-Moulineaux que l'orientation à la hausse est la plus vigoureuse avec 626 emplois supplémentaire entre 2010 et 2020, contre 643 sur l'année précédente.

EMPLOI DE COMMERCE DE DETAIL A L'ECHELLE DES COMMUNES DE GPSO EN 2020

Source : ACOSS ; traitement Algoé



L'EVOLUTION DE L'EMPLOI DE COMMERCE DE DETAIL A L'ECHELLE DES COMMUNES DE GPSO

Source : ACOSS ; traitement Algoé

Territoire	2010-20120	2019-2020
Boulogne-Billancourt	297	-122
Chaville	57	29
Issy-les-Moulineaux	626	643
Marnes-la-Coquette	5	3
Meudon	-160	41
Sèvres	75	-12
Vanves	29	20
Ville-d'Avray	17	8
GPSO	**946**	**610**

4.5.1.5. Le niveau d'équipement commercial

Classification selon la nomenclature de la Base Permanentes des Equipements de l'INSEE :

- *Commerces de proximité : épicerie, supérette, boulangerie, boucherie, charcuterie, fleuriste, jardinerie, animalerie.*
- *Commerces intermédiaires : supermarché, librairie, papeterie, journaux, magasin de vêtements, magasin d'équipements du foyer, magasin de chaussures, magasin d'électroménager et de matériel audio-vidéo, magasins de meubles, magasin d'articles de sports et de loisirs, droguerie, quincaillerie, bricolage, horlogerie, bijouterie, magasin d'optique, magasin de matériel médical et orthopédique, station-service.*
- *Commerces supérieurs : hypermarché, produits surgelés, poissonnerie, magasin de revêtement murs et sols, parfumerie et cosmétique.*

4.5.1.6. Une dotation dans la moyenne basse en équipement commercial

Avec 1 350 équipements commerciaux, GPSO se situe au même niveau que l'EPT Vallée Sud Grand Paris et la CA Versailles Grand Parc.

En termes de densité d'équipements commerciaux pour 10 000 habitants, GPSO se positionne dans la moyenne basse des territoires de comparaison. S'établissant à 42 points, GPSO est devancé par tous les territoires de comparaison en dehors de l'EPT Vallée Sud Grand Paris.

Aussi, son appartenance au réseau métropolitain parisien l'amène à détenir une proportion d'équipements supérieurs et intermédiaires assez élevée en pourcentage, respectivement 6,6 et 59,3%.

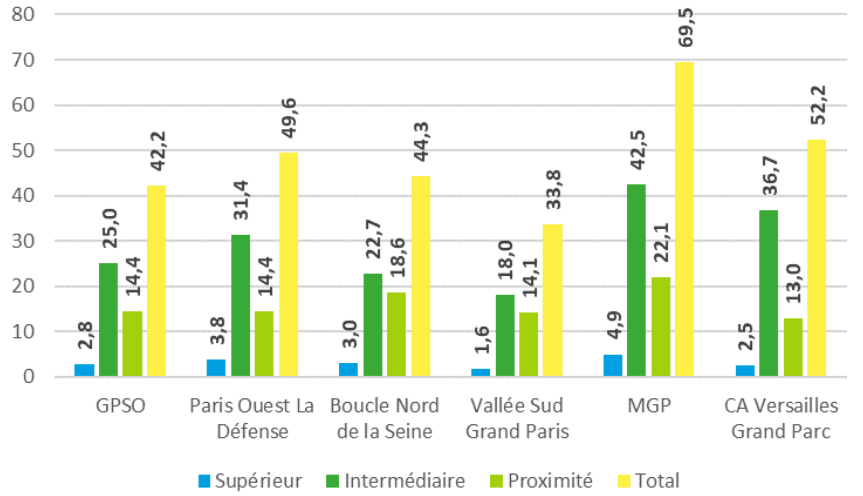
EQUIPEMENTS COMMERCIAUX SELON LES TERRITOIRES DE COMPARAISON EN 2020

Source : BPE/INSEE ; traitement Algoé

Territoire	Supérieur	Intermédiaire	Proximité	Total
GPSO	**89**	**800**	**461**	**1 350**
Paris Ouest La Défense	214	1 764	810	2 788
Boucle Nord de la Seine	132	1 010	827	1 969
Vallée Sud Grand Paris	66	725	568	1 359
MGP	3 496	30 073	15 636	49 205
CA Versailles Grand Parc	68	981	346	1 395

DENSITE D'EQUIPEMENTS COMMERCIAUX SELON LES TERRITOIRES DE COMPARAISON POUR 10 000 HABITANTS EN 2020

Source : BPE/INSEE ; traitement Algoé



4.5.1.7. 7 équipements commerciaux sur 10 implantés entre Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux

Boulogne-Billancourt comptabilise à elle seule 54% des équipements commerciaux présents dans le territoire de GPSO. Elle est suivie d'Issy-les-Moulineaux qui compte 17% d'entre eux.

Des particularismes se dessinent au gré des communes du territoire de GPSO. Ainsi, les équipements de proximité sont majoritaires sur Meudon, seule commune dans ce cas (50,4%) et relativement élevé sur Vanves (45,3%) ou encore Chaville (43,5%).

Les équipements commerciaux supérieurs sont, quant à eux, très bien représentés pour les communes de Boulogne-Billancourt (6,7%) et Issy-les-Moulineaux (7,7%).

En matière de densité d'équipements commerciaux, le poids représentatif de Boulogne-Billancourt est tel qu'il créé une distorsion à la hausse des différentes catégories, dont notamment celle des équipements commerciaux intermédiaires.

Autrement-dit, sans cette commune, la densité de ces équipements serait bas, proche des niveaux que l'on retrouve en marge de la deuxième couronne parisienne.

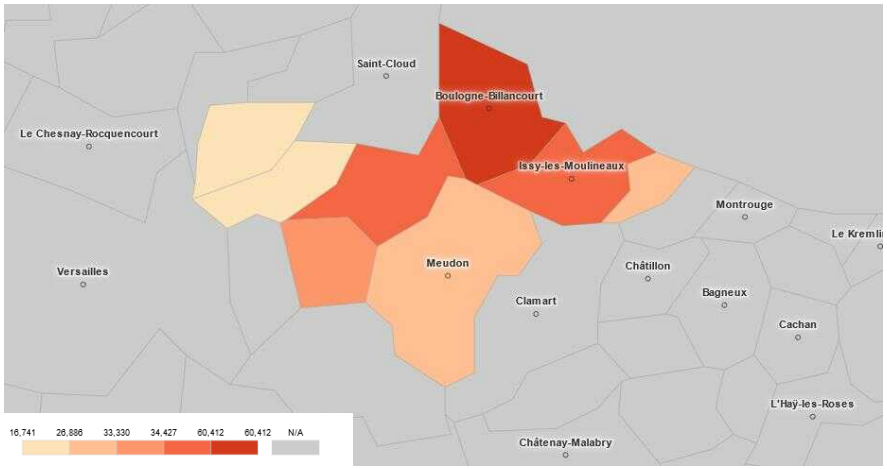
EQUIPEMENTS COMMERCIAUX AU SEIN DES COMMUNES DE GPSO EN 2020

Source : BPE/INSEE ; traitement Algoé

Territoire	Supérieur	Intermédiaire	Proximité	Total
Boulogne-Billancourt	49	480	204	733
Chaville	4	35	30	69
Issy-les-Moulineaux	18	132	85	235
Marnes-la-Coquette	0	2	1	3
Meudon	7	54	62	123
Sèvres	5	47	36	88
Vanves	5	36	34	75
Ville-d'Avray	1	14	9	24
GPSO	**89**	**800**	**461**	**1 350**

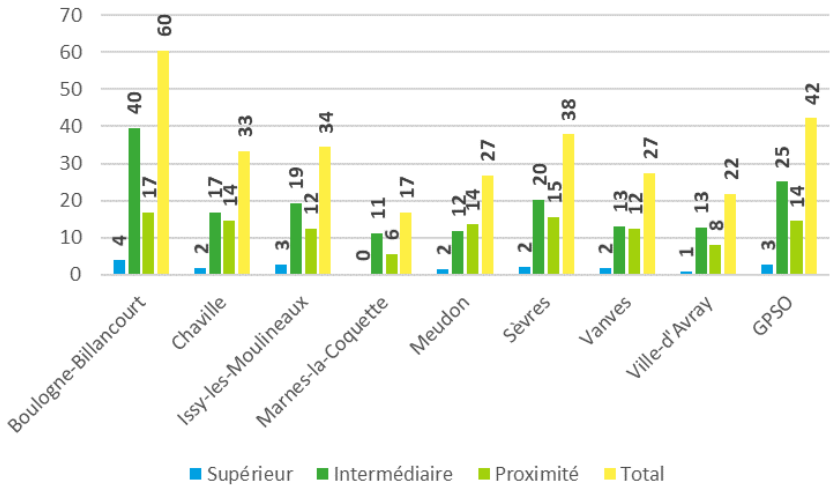
DENSITE D'EQUIPEMENTS COMMERCIAUX POUR 10 000 HABITANTS AU SEIN DES COMMUNES DE GPSO EN 2020

Source : BPE/INSEE ; traitement Algoé



DENSITE D'EQUIPEMENTS COMMERCIAUX POUR 10 000 HABITANTS AU SEIN DES COMMUNES DE GPSO EN 2020

Source : BPE/INSEE ; traitement Algoé



4.5.2. LE MARCHE DES LOCAUX COMMERCIAUX

4.5.2.1. Un territoire entouré de grands centres commerciaux

Sur le territoire de GPSO, il existe 4 principaux centres commerciaux :

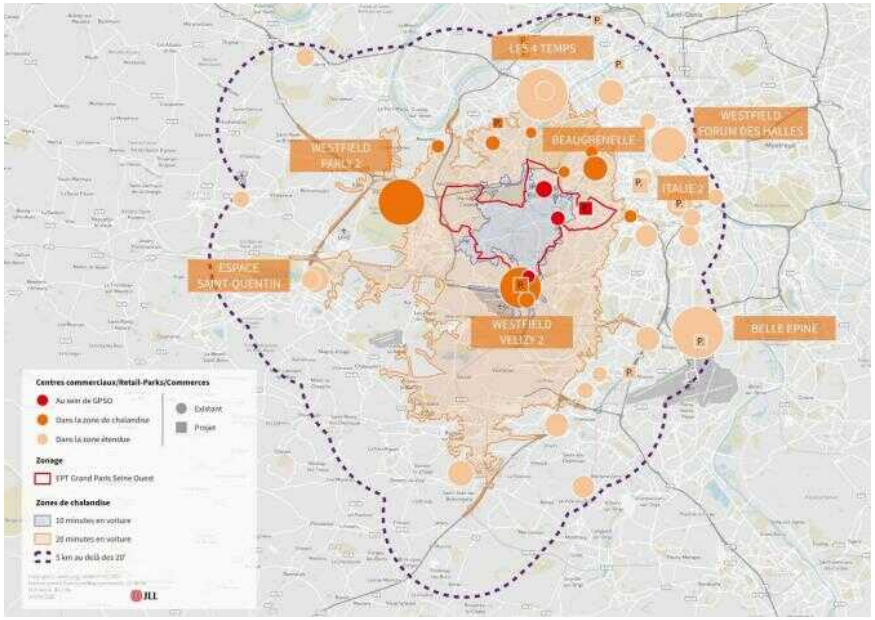
- Les Passages à Boulogne-Billancourt.
- Issy 3 Moulins à Issy-les-Moulineaux.
- Joli Mai à Meudon-la-Forêt.
- Le projet Issy Cœur de Ville livré en 2022.

A 10 minutes en voiture, les habitants de GPSO ont accès à la polarité commerciale de Westfield Vélizy 2 qui offre 106 300 m² et dont une extension est en cours de construction. La Maison Villacoublay et L'Usine Mode & Maison sont également inclus dans cette aire de rayonnement.

A 20 minutes en voiture, l'accessibilité s'étend à 8 autres centres commerciaux existants et un en cours de développement. Les plus importants sont Westfield Parly 2 et Beaugrenelle.

PRINCIPAUX CENTRES COMMERCIAUX SITUES EN PROXIMITE DU TERRITOIRE DE GPSO

Source : JLL



4.5.3. LES DEMANDES AUTORISEES EN COMMISSION DEPARTEMENTALE D'AMENAGEMENT COMMERCIAL

Les demandes en CDAC[6] des Hauts-de-Seine, actualisées au 02/09/2020, se localisent préférentiellement sur la commune de Boulogne-Billancourt. On y recense 69% des demandes traitées par ladite Commission pour 11 795 m² renseignés.

L'ensemble des demandes a reçu un avis ou une décision favorable.

LES DECISIONS DE LA CDAC DES HAUTS-DE-SEINE DEPUIS 2009

Source : Préfecture des Hauts-de-Seine ; traitement Algoé

Commune d'implantation	Date CDAC	Nature de la demande	Surfaces de vente totales après projet
Boulogne-Billancourt	10/02/2009	Extension de 166 m² magasin C&A	1 708m²
Boulogne-Billancourt	09/09/2010	Extension de 832 m² du magasin à l'enseigne FNAC	X
Boulogne-Billancourt	09/09/2010	Extension de 291 m² du magasin à l'enseigne MONOPRIX	X
Boulogne-Billancourt	20/09/2010	Extension de 240 m² d'un magasin à l'enseigne C&A	X
Issy-les-Moulineaux	20/09/2010	Création d'un ensemble commercial au sein du Fort numérique	X
Boulogne-Billancourt	07/12/2009	Création d'un ensemble commercial de 4 171 m2	4 171 m²
Chaville	18/02/2011	Création d'un supermarché Casino de 1 300 m²	X
Boulogne-Billancourt	13/04/2012	Création d'un ensemble commercial de 4 375 m²	4 375 m²
Ville-d'Avray	11/09/2012	Création d'un ensemble commercial de 1 655 m²	1 655 m²
Issy-les-Moulineaux	11/09/2012	Création d'une moyenne surface alimentaire de 1 618 m²	1 618 m²
Boulogne-Billancourt	23/04/2013	Création d'un ensemble commercial sur l'iLe seguin de 1 720 m²	1 720 m²
Boulogne-Billancourt	23/02/2017	Création d'un ensemble commercial	2 931m²
Boulogne-Billancourt	04/04/2017	Extension d'un ensemble commercial	1 597m²

[6] *La CDAC est compétente pour examiner les demandes d'autorisation d'exploitation commerciale. Elle émet des avis ou des décisions pour toutes les surfaces de vente supérieures à 1 000m2.*

4.5.3.1. Les surfaces mises en chantier de locaux commerciaux les plus faibles des Hauts-de-Seine sont sur l'EPT GPSO

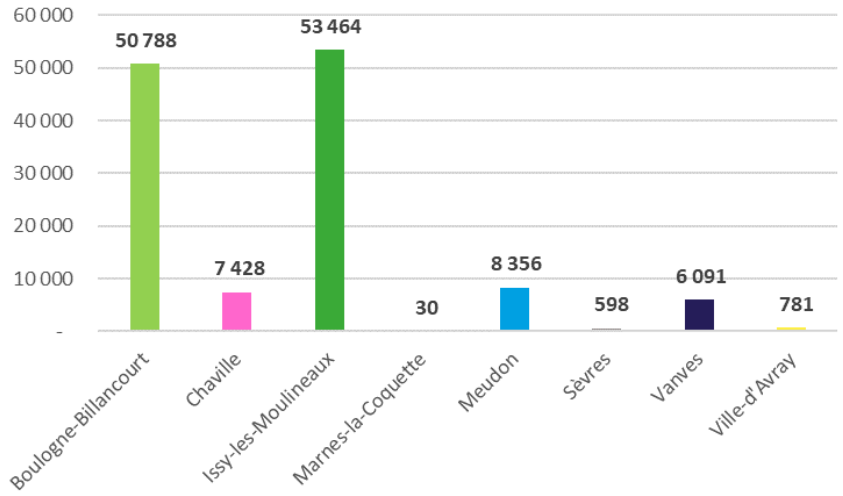
127 536 m² de surfaces de locaux commerciaux, entre 2000 et 2021, ont été mis en chantier sur le périmètre de GPSO, dont près de 82% sur les communes de Boulogne-Billancourt (39,8%) et d'Issy-les-Moulineaux (41,9%).

Le rythme des mises en chantier est irrégulier dans le temps, avec un pic en 2019 à 24 720 m², soit 20% du volume total sur la période longue.

Comparativement aux autres EPT des Hauts-de-Seine, Paris Ouest La Défense enregistre la plus forte croissance des surfaces de locaux commerciaux : 393 947 m² sur le même intervalle, soit 45 % du volume des quatre EPT altoséquanais.

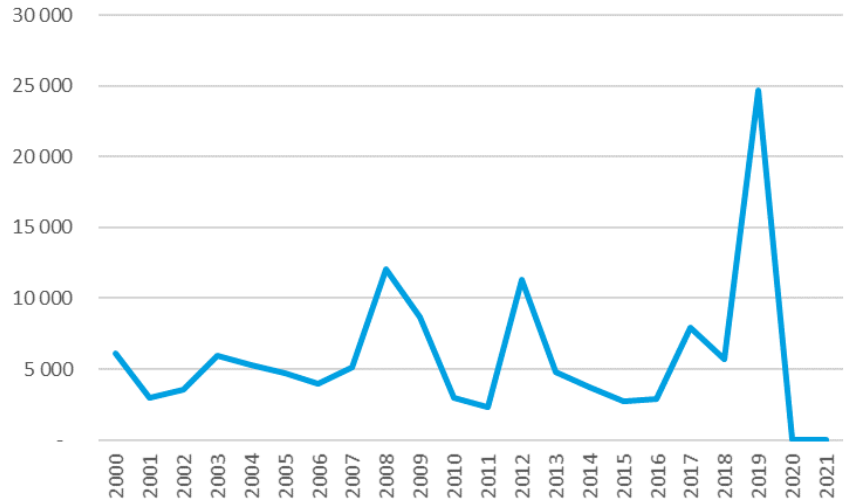
MISES EN CHANTIER DE LOCAUX COMMERCIAUX A L'ECHELLE DE L'EPT DE GPSO

Source : ORIE ; traitement Algoé



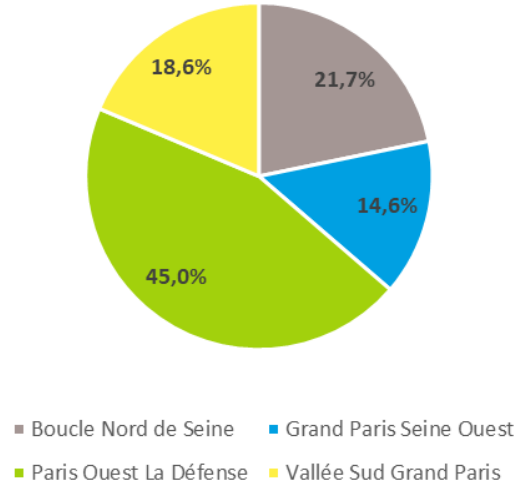
EVOLUTION DES MISES EN CHANTIER DE LOCAUX INDUSTRIELS A L'ECHELLE DE L'EPT DE GPSO

Source : ORIE ; traitement Algoé



PART DES MISES EN CHANTIER DE BUREAUX ENTRE 'EPT DES HAUTS-DE-SEINE

Source : ORIE ; traitement Algoé



4.5.3.2. Les surfaces et programmation des projets à vocation commerciales

Une offre nouvelle pour le développement commercial parmi les plus basses de la MGP

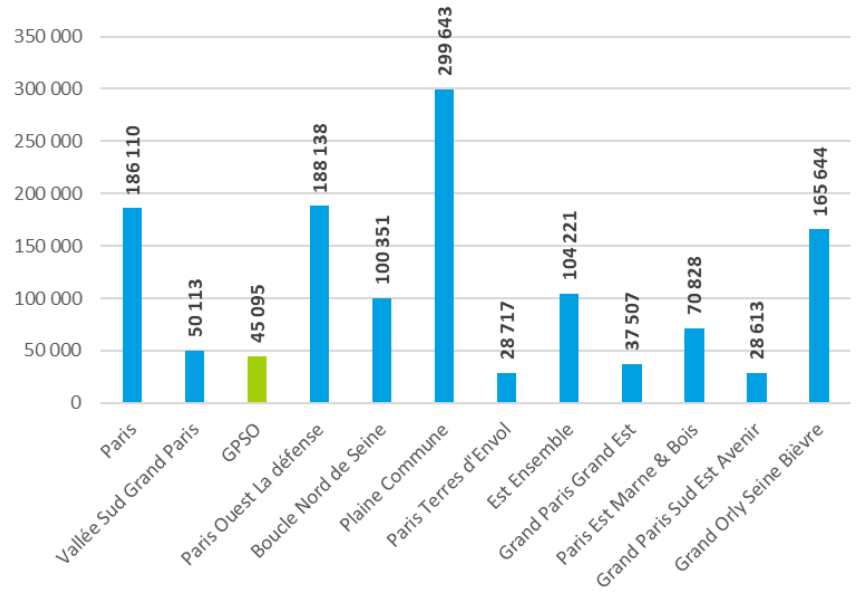
Les nouvelles surfaces commerciales devraient s'étendre sur 45 095 m² entre 2021 et 2030. Cela représente 3,5% de la programmation à vocation commerciale à l'échelle de la MGP.

94% de l'offre nouvelle est phasée entre 2021 et 2025. Le restant sur la période 2026-2030.

PROGRAMMATION DE L'OFFRE POUR LE COMMERCE ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON PAR PHASE
Source : APUR BD Projets ; traitement Algoé

Territoire	2021-2025	2026-2030	2021-20130
GPSO	**42 439**	**2 656**	**45 095**
Paris Ouest La Défense	50 438	137 700	188 138
Boucle Nord de la Seine	50 251	50 100	100 351
Vallée Sud Grand Paris	31 843	18 270	50 113
MGP	786 558	518 422	1 304 980

PROGRAMMATION DE L'OFFRE POUR LE COMMERCE ENTRE LES EPT DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS
Source : APUR BD Projets ; traitement Algoé



4.5.3.3. Quelles tendances post-crise sanitaire pour l'offre économique ?

Le bureau, un espace de socialisation dont l'aménagement évolue

Le bureau reste un lieu de travail, mais aussi et surtout un lieu de socialisation plébiscité par les salariés. Cet espace est cependant appelé à évoluer par des aménagements fluidifiant les passages, évitant les grands brassages de personnes, etc.

La fonction d'usage des bureaux est le point central de leur évolution en écho des souhaits des salariés. Ces derniers cherchent des lieux de travail fournissant des aménités en franche proximité : accès à la nature, espaces de concentration, espaces dédiés à l'échange et d'apprentissage, espaces de détente/de relaxation, accès aux soins…

Le bureau de demain sera un lieu central autour duquel le salarié vit une expérience sociale et « productive » sur un rayon de 10-15 mn à pied.

Enfin, les bureaux devront répondre à l'exigence de la résilience sanitaire, écologique et énergétique, mais aussi de la flexibilité. Les bureaux classiques devant faire place à des lieux hybrides mêlant espaces collaboratifs (tiers-lieux), de télétravail et espaces de bureaux traditionnels de manière à être dans l'adaptation à la conjoncture.

Les locaux industriels et logistiques pour conforter la maille des proximités

La crise sanitaire à montrer l'attrait des consommateurs pour les biens et services de proximité, ce qui n'est pas sans interroger la chaine de valeur logistique au plus près des lieux de consommation.

La demande de locaux d'activités est en croissance au droit des grandes infrastructures routières suite à une nouvelle organisation dans la gestion des flux de matières ou marchandises.

Derrière ce phénomène, se cache une variété d'activités potentielles en lien avec les :

- Ressources humaines liées aux transports.
- Bâtiments logistiques (entrepôts) et équipements (machines, véhicules…).
- Fournitures (emballage, production d'énergie…).
- Services (planification, manutention, transport, facturation, litiges, magasinage…).
- Systèmes d'information et de contrôle de gestion.

Les défis des chaînes d'approvisionnement peuvent finalement être résumés par : rendre accessible les produits au bon moment, au bon endroit et au meilleur prix.

Au bon moment, c'est-à-dire établir des deadlines, anticiper la demande, établir des prévisions pour pouvoir avoir la marchandise nécessaire à disposition pour la production et livrer le client en produits finis à temps.

Au bon endroit, c'est-à-dire bien gérer les commandes pour que la marchandise soit livrée au bon client et en bonne quantité.

La ville du quart d'heure a cette faculté de recentrer ces flux à des échelles territoriales plus fines, dont la logistique du dernier kilomètre ne représente qu'une partie des chaînes d'approvisionnement, mais qui se positionne comme un enjeu essentiel concourant au maintien d'un cadre de vie de qualité.

Le commerce face à des nouvelles habitudes de consommation

Les modèles de distribution se recomposent au rythme de la croissance du e-commerce. Le magasin physique et le magasin virtuel devient un couple indissociable pour attirer le chaland.

La crise sanitaire à révéler des consommateurs enclins à consommer local au travers de circuits alternatifs : circuits courts, recyclage/réemploi…, qui questionnent le commerce classique. Comme pour les bureaux, les consommateurs se tournent vers lieux ouverts et multifonctionnels permettant de vivre une multitude d'expériences.

4.5.4. L'ARTISANAT

Les chiffres/éléments clés :

- 13,5% d'entreprises artisanales sur GPSO contre 20,5% en Île-de-France.
- 16% des dirigeants d'entreprises artisanales ont plus de 60 an contre 14% en Île-de-France.
- 50,5% des entreprises artisanales sont des services artisanaux.

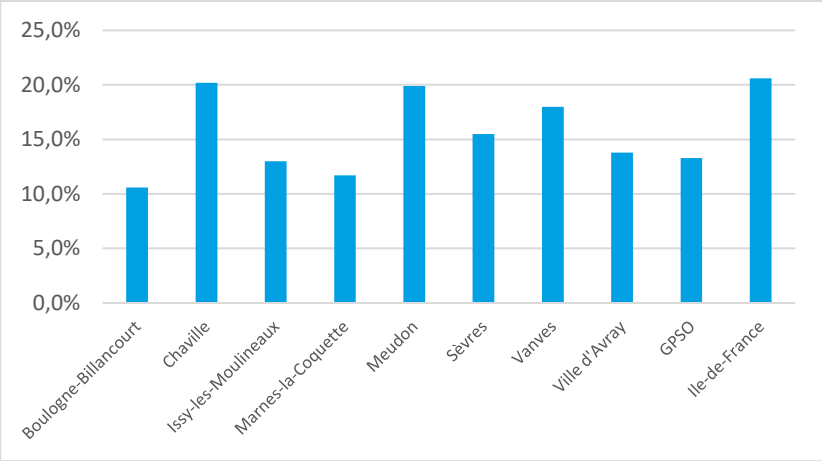
Un artisanat relativement peu présent sur le territoire, mais en progression

L'artisanat représente seulement 13,3%[7] des entreprises du territoire de Grand Paris Seine Ouest en 2022. Il s'agit d'un chiffre largement en deçà de la moyenne régionale qui culmine à 20,6%. Cependant, cette répartition n'est pas équivalente sur les 8 communes de l'EPT. Ainsi, Chaville avec 20,2% d'entreprises artisanales se rapproche de cette moyenne régionale, suivi par Meudon (19,9%) et Vanves (18%). A contrario, ces entreprises artisanales ne représentent que 10,6% des entreprises de Boulogne-Billancourt, 13% de celles d'Issy-les-Moulineaux ou encore 11,7% de celles de Marnes-la-Coquette.

En valeur absolue, GPSO compte 5 300 entreprises artisanales. Boulogne-Billancourt représente 40,7% des entreprises artisanales et 46% des entreprises artisanales de proximité de l'EPT. Issy-les-Moulineaux en représente respectivement 18,8% et 19,6% et Meudon 16% et 11,2%. Chaville, Sèvres et Vanves représentent toutes pour les deux postes entre 5% et 10% de ces entreprises sur le territoire. Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette du fait de leur taille plus modeste ne représente qu'une très faible part de ces entreprises.

PART DES ENTREPRISES ARTISANALES SUR L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES PAR TERRITOIRE

Source : CMA Île-de-France, 31/12/2022

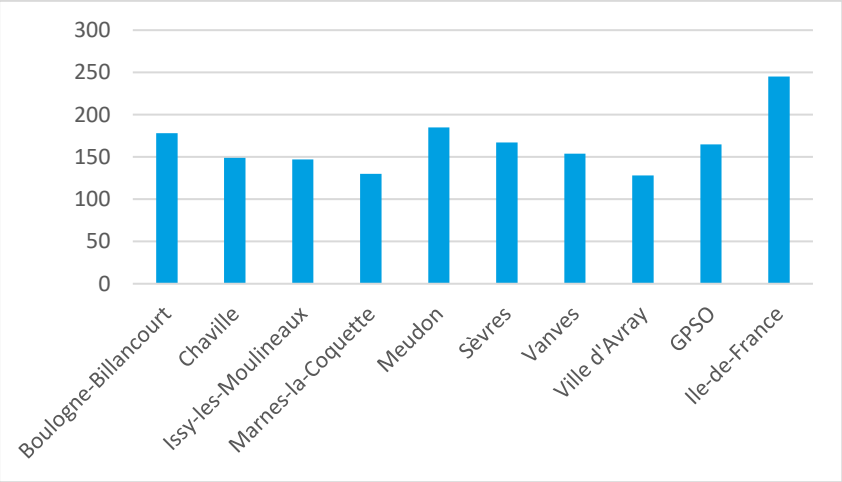


En moyenne, l'Île-de-France compte 245 entreprises artisanales pour 10 000 habitants. Ce chiffre dévoile une forte sous-dotation pour le territoire de GPSO en la matière puisque l'EPT ne possède que 165 entreprises artisanales pour 10 000 habitants, et aucune des communes n'atteint cette moyenne régionale. Les communes les mieux dotées sont Meudon avec 185 entreprises artisanales pour 10 000 habitants et Boulogne-Billancourt avec 178. Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette sont là aussi les moins bien dotées avec 128 et 130 entreprises artisanales pour 10 000 habitants, marquant ainsi leur caractère davantage résidentiel. Ce constat montre un enjeu important à faciliter l'implantation les petites activités artisanales et productives sur le territoire afin de développer un tissu d'emploi de proximité solide.

[7] *Les chiffres de la partie artisanat sont issus d'une étude de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat d'Île-de-France en date du 31 décembre 2022*

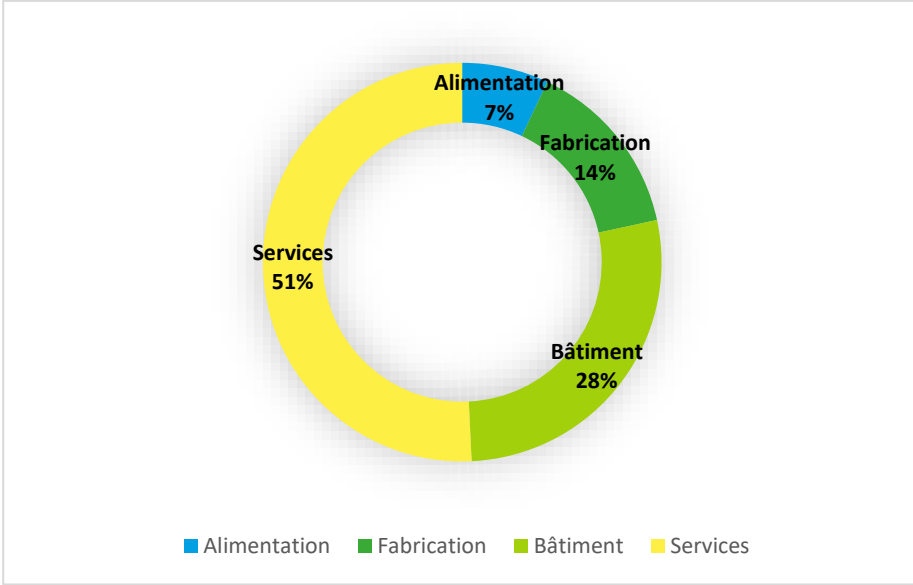
NOMBRE D'ENTREPRISE ARTISANALES PAR TERRITOIRE POUR 10 000 HABITANTS

Source : CMA Île-de-France, 31/12/2022



TYPOLOGIE DE L'OFFRE ARTISANALE SUR GPSO

Source : CMA Île-de-France, 31/12/2022



Le nombre d'entreprises artisanales est passé de 4 625 en 2020 à 5 300 en 2022, soit une augmentation d'environ 14,5% en 3 ans. 1 865 de ces entreprises sont des entreprises employeuses représentant un total de 5 100 salariés environ. Avec 2 500 salariés, Boulogne-Billancourt représente 49% des travailleurs en entreprises artisanales. Issy-les-Moulineaux en comptabilise 19% avec 950 salariés et Meudon 11% avec 550 salariés. Les autres communes représentent toutes moins de 10%[8]. Les entreprises artisanales de GPSO embauchent, en moyenne, 2,7 salariés, soit à hauteur des dynamiques enregistrées sur la région. Seules Meudon et Sèvres sont situées en dessous de cette moyenne avec respectivement 2,3 et 2,5 salariés par entreprises artisanales[9]. En revanche, Ville-d'Avray compte 3,1 salariés par entreprise.

[8] *Ces pourcentages donnent une indication en l'absence de données sur Marnes-la-Coquette et doivent être interprétée avec précaution. Cela dit, au regard de la faible importance statistique de Marnes-la-Coquette sur le territoire, ils offrent un regard valable sur la situation du salariat artisanal à GPSO.*

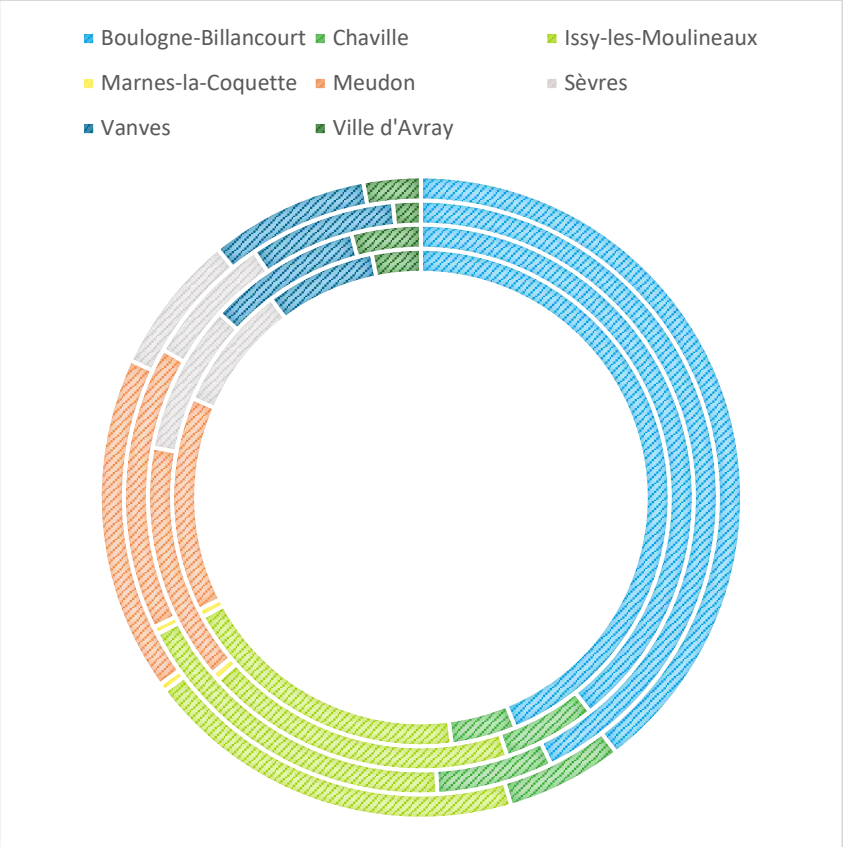
[9] *En l'absence de données précises pour Marnes-la-Coquette sur cet indicateur.*

Globalement, la répartition des typologies d'entreprises artisanales au sein des communes de GPSO est homogène à quelques exceptions près. Chaque commune possède ainsi un taux d'entreprises de services artisanaux très similaires. Seule Ville-d'Avray représente une répartition des proportions différentes pour les autres typologies d'entreprises. La commune possède 22% d'entreprises artisanales à vocation de fabrication quand la moyenne est de 15% et que toutes les autres communes s'en éloignent peu. A l'inverse, elle ne possède que 15% d'entreprises artisanales dans le secteur du bâtiment quand la moyenne de GPSO est de 27,5% et que les autres communes sont éloignées de cette moyenne a maxima de 2,5%.

Boulogne-Billancourt, du fait de sa taille et du nombre d'entreprises artisanales qu'elle accueille, représente entre 39,5% et 44% des entreprises du territoire pour chacune des typologies. Issy-les-Moulineaux représente entre 18 et 19% pour chacune des typologies et Meudon entre 14% et 17%. Les autres communes représentent toutes moins de 10% dans chacun des secteurs d'activités.

PART DES ENTREPRISES ARTISANALES PAR TYPOLOGIE ET PAR COMMUNE DE GPSO[10]

Source : CMA Île-de-France, 31/12/2022



[10] *En partant de l'intérieur, le cercle 1 correspond aux entreprises d'alimentation, le cercle 2 aux entreprises de fabrication, le cercle 3 aux entreprises du bâtiment et le cercle 4 aux entreprises de services artisanaux.*

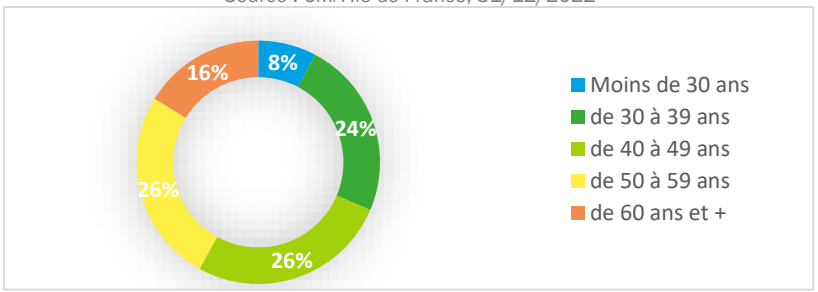
Des entreprises majoritairement dirigées par des hommes plus âgés que dans le reste de la région Île-de-France

Sur 5 550 dirigeants d'entreprises artisanales, 71,5% sont des hommes marquant un fort décalage en matière d'accès à ce type de poste et de prise d'initiative, dans le cadre de la recherche de l'égalité femme/homme. Cette proportion est très homogène sur l'ensemble des communes du territoire. Elle peut s'expliquer par une pérennisation des inégalités, notamment en matière de capital à investir et d'encouragement à la prise de risque dans ces domaines d'activités, ainsi que par la difficulté d'accès enregistrée par les femmes dans les filières d'apprentissage et de formation, à l'exception du commerce, de l'hôtellerie ou les domaines de services, bien qu'un travail soit mené à ce sujet à l'échelle nationale[11].

16,5% de ces dirigeants sont âgées de plus de soixante ans. Cette proportion, de deux points supérieurs à la moyenne régionale, est importante. C'est particulièrement le cas pour Boulogne-Billancourt où le taux de dirigeants âgées est de 18%. En revanche, Marnes-la-Coquette possède des dirigeants plus jeunes avec seulement 8,5% d'entre eux ayant plus de 60 ans.

PROPORTION PAR TRANCHE D'ÂGE DES DIRIGEANTS D'ENTREPRISES ARTISANALES SUR GPSO

Source : CMA Île-de-France, 31/12/2022

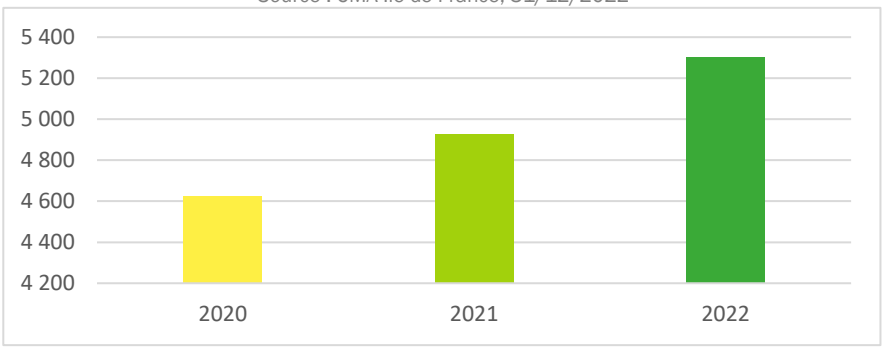


Cette répartition par âge souligne l'enjeu de la transmission de ces entreprises à la génération suivante. Elle interroge aussi sur la préservation des locaux artisanaux qui pourraient être laissés vacants en cas de non reprise des entreprises, afin que ceux-ci conservent leur vocation actuelle ou qu'ils puissent accueillir, lorsqu'ils sont situés en cœur de tâche urbaine de petites activités productives non nuisibles pour les activités d'habitation ou de vie.

Des dynamiques de création d'entreprises artisanales moins importantes que sur le reste de la région, mais qui reste positives

EVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISE ARTISANALE SUR GPSO

Source : CMA Île-de-France, 31/12/2022

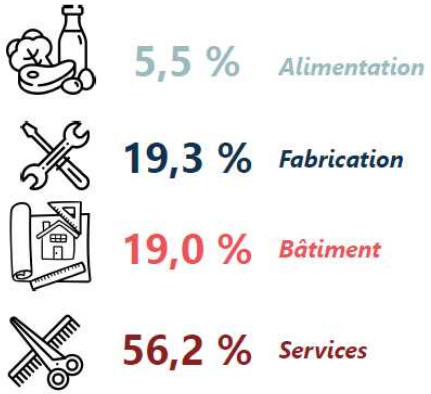


Sur 6 750 entreprises créées entre 2020 et 2022 sur le territoire de GPSO, 710 possèdent un caractère artisanal. Cela représente 10,5% des créations d'entreprises sur le territoire. Cependant, les dynamiques sont disparates selon les communes. Ainsi, la création d'entreprises à caractère artisanales se porte mieux sur Meudon (14% des créations), sur Chaville (13,5%) et sur Vanves (11%) que sur Boulogne-Billancourt et Marnes-la-Coquette (9%), ainsi que sur Ville-d'Avray (5,5%).

[11] *« La double peine des filles. Inégalités et sentiment d'injustice dans l'accès à l'apprentissage », Prisca Kergoat, In : Genre, rapports sociaux de sexe et d'orientation, sous la direction de Jean-Philippe Godron, 2020. Les femmes représentent 92% des élèves en filière d'apprentissage coiffure et esthétique et seulement 3% dans la mécanique, l'électricité et l'électronique.*

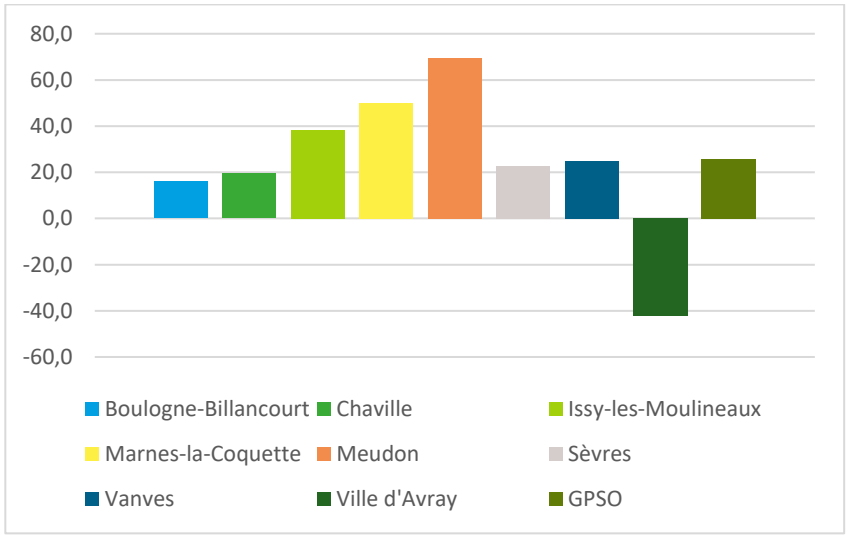
Le taux de renouvellement des entreprises artisanales[12] est de 14,5% quand celui-ci est de 16% sur la région, démontrant ainsi une plus faible vitalité du tissu, mais aussi potentiellement une plus grande stabilité des entreprises présentes sur le territoire. C'est à Issy-les-Moulineaux que ce taux de renouvellement est le plus élevé avec 16% contre 11,5% pour Ville-d'Avray.

TYPOLOGIE DES CREATIONS D'ENTREPRISES ARTISANALES SUR GPSO
Source : CMA Île-de-France, 31/12/2022



Une très grande majorité des entreprises a été créée dans une logique de services (56%), confortant la première place de ce secteur dans les entreprises artisanales de GPSO. Ces créations représentent 61,5% à Meudon, seulement 46,5% à Ville-d'Avray[13]. Pour le reste, les créations d'entreprises à vocation alimentaire représentent 0% à Ville-d'Avray et Chaville en 2022, et jusqu'à 7,5% à Vanves. Les entreprises artisanales de fabrication constituent 40% des entreprises créées à Ville-d'Avray, bien au-delà de la moyenne de GPSO quand celles-ci ne représentent que 15% sur Meudon. 21% des créations d'entreprises artisanales Chavilloises sont des entreprises quand cette proportion n'est que de 13,5% à Ville-d'Avray. Pour le reste des communes ces dernières constituent une proportion à peu près homogène.

EVOLUTION DU TAUX DE CREATION D'ENTREPRISES ARTISANALES SUR GPSO ENTRE 2020 ET 2022
Source : CMA Île-de-France, 31/12/2022



Entre 2020 et 2022, le nombre de créations annuelles d'entreprises artisanales est passé de 577 à 726, soit une hausse de 26% des créations annuelles. Malgré ce dynamisme, le portrait reste contrasté selon les communes du territoire. Ainsi, Boulogne-Billancourt, Chaville, Sèvres et Vanves ont observé une augmentation du dynamisme de création d'entreprises artisanales plus faible que l'ensemble du territoire. A contrario, Issy-les-Moulineaux (+38%), Marnes-la-Coquette (+50%)[14] et Meudon (+69,5%) ont vu s'accélérer largement

[12] Le taux de renouvellement correspond à la somme des naissances d'entreprises sur une année par rapport au nombre total d'entreprise de l'année inférieure. Celui-ci indique la fréquence de renouvellement des entreprises sur un territoire.
13 Sur les trois entreprises artisanales créées à Marnes-la-Coquette aucune n'était une entreprise de services. Le pourcentage ne peut être représentatif sur un échantillon aussi faible.

[14] Une vigilance est à conserver sur l'interprétation des dynamiques observées sur Marnes-la-Coquette en matière de création d'entreprises artisanales en raison de la faible valeur absolue de celles-ci.

le développement des entreprises artisanales au sein de leur périmètre. Ville-d'Avray est la seule commune à observer une dynamique radicalement négative sur 3 ans avec une diminution de 42,5% des créations d'entreprises artisanales. Pour autant, Sèvres et Vanves ont vu une diminution des créations sur leur périmètre entre l'année 2021 et l'année 2022, avec respectivement 5 et 10 créations de moins que sur l'année précédente. Ces dynamiques impliquent d'accompagner ces 3 dernières communes.

Seulement 27% des entreprises ont été créées par des personnes morales, ce qui souligne la création majoritaire de très petites entreprises souvent composées d'une seule personne. Cette part ne dépasse pas 20% à Chaville, Vanves et Ville-d'Avray. Elle est plus élevée à Boulogne-Billancourt (30,5%) ou à Sèvres 29,5%.

4.6. Evolutions récentes

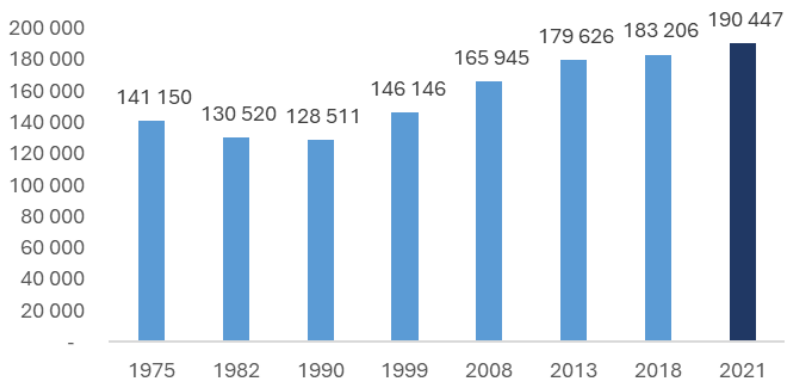
Le présent diagnostic du PLUi de GPSO est basé sur les dernières données connues au moment de sa réalisation en 2022. Compte-tenu du délai inhérent à la procédure d'élaboration d'un PLUi, des données plus récentes ont été publiées avant l'approbation de celui-ci. Le présent chapitre prend en compte les données principales les plus récentes, connues en 2024, afin de faire état des évolutions constatées.

4.6.1. UNE CROISSANCE DE L'EMPLOI QUI S'ACCENTUE...

La croissance du nombre d'emplois se poursuit et connaît même une accélération entre 2018 et 2021, avec une création nette de plus de 7000 emplois sur ces trois années, contre 3000 entre 2013 et 2018. Ce regain de croissance peut notamment s'expliquer par le fort rebond économique qu'a connu la France au moment de la sortie de crise du Covid en 2021. Cette augmentation porte le nombre d'emplois à 190 447 sur le territoire de GPSO en 2021.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI A L'ECHELLE DE GPSO ENTRE 1975 ET 2021

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Le regain de croissance de l'emploi entre 2018 et 2021 si retrouve également dans les territoires de comparaison, même s'il apparaît plus marqué à GPSO.

EVOLUTION DE L'EMPLOI ENTRE TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 1999 ET 2021

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	1999	2008	2013	2018	2021
GPSO	146 146	165 945	179 626	183 206	190 447
Vallée Sud Grand Paris	136 746	146 195	150 762	150 602	155 105
Paris Ouest La Défense	411 808	476 674	473 175	476 778	488 866
Boucle Nord de la Seine	151 548	173 661	183 397	182 827	184 501
Hauts-de-Seine	815 471	930 024	955 444	964 070	989 446

4.6.2. ... MAIS QUI RESTE HETEROGENE ENTRE LES COMMUNES

L'augmentation significative du nombre d'emplois sur le territoire est essentiellement portée par les communes de Meudon et surtout d'Issy-les-Moulineaux, avec la livraison d'importantes opérations de bureaux et l'installation de sièges sociaux. Le nombre d'emplois reste stable à Boulogne-Billancourt, Chaville et Marnes-la-Coquette, tandis qu'il diminue légèrement à Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray.

EVOLUTION DE L'EMPLOI PAR PERIODES ENTRE LES VILLES DE GPSO

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	2008-2013		2013-2018		2018-2021	
	Evolution	*TCAM	Evolution	TCAM	Evolution	TCAM
Boulogne-Billancourt	+3 563	+0,9%	+7 842	+1,9%	+34	0,0%
Chaville	-123	-0,7%	+161	+0,9%	+12	0,1%
Issy-les-Moulineaux	+6 616	+2,6%	-1 180	-0,4%	+6 780	2,4%
Marnes-la-Coquette	-227	-4,4%	+3	+0,1%	-2	0,0%
Meudon	+3 887	+4,5%	-2 645	-2,9%	+807	0,9%
Sèvres	-69	-0,1%	-648	-1,3%	-70	-0,1%
Vanves	+17	0,0%	+57	+0,1%	-145	-0,4%
Ville-d'Avray	+17	+0,2%	-10	-0,1%	-173	-1,9%
GPSO	+13 681	1,6%	+3 580	0,4%	7 241	0,8%

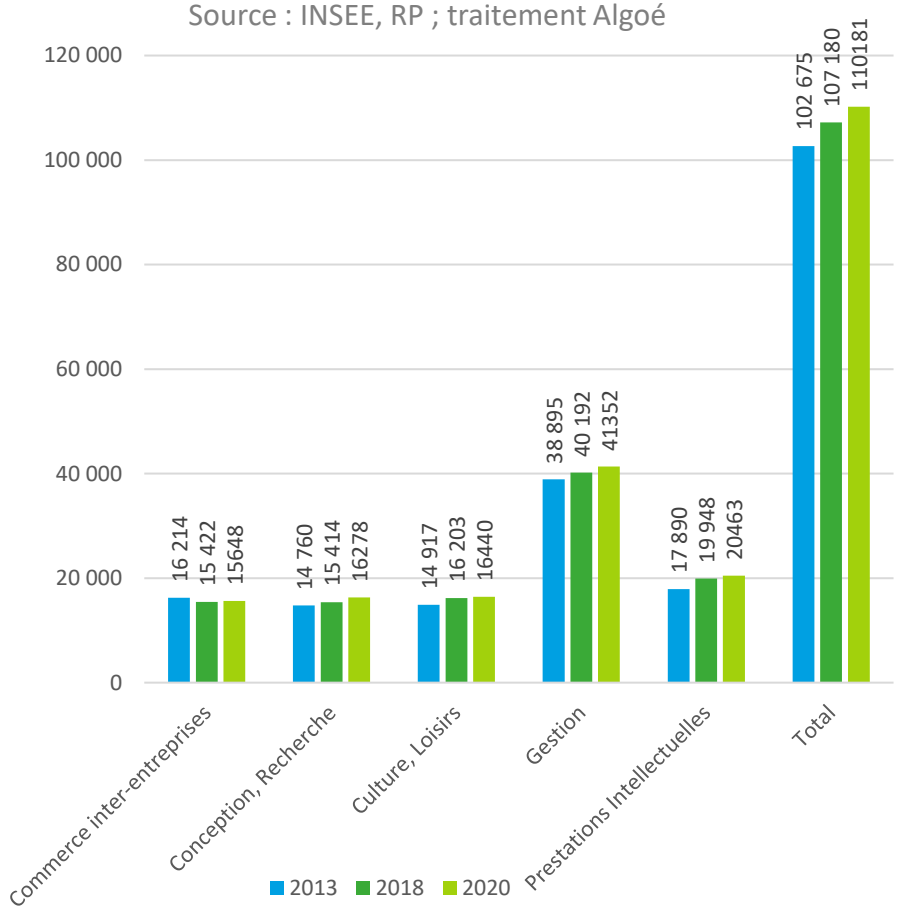
**TCAM : taux de croissance annuel moyen*

4.6.3. RENFORCEMENT DU PROFIL DES EMPLOIS QUALIFIES

L'emploi métropolitain poursuit son évolution à la hausse avec toujours une prédominance des emplois de gestion. Cette tendance est cohérente au regard de la production de surfaces de bureaux ces dernières années sur le territoire.

EVOLUTION DE L'EMPLOI METROPOLITAIN SELON LES FONCTIONS AU SEIN DE GPSO ENTRE 2013 ET 2020

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



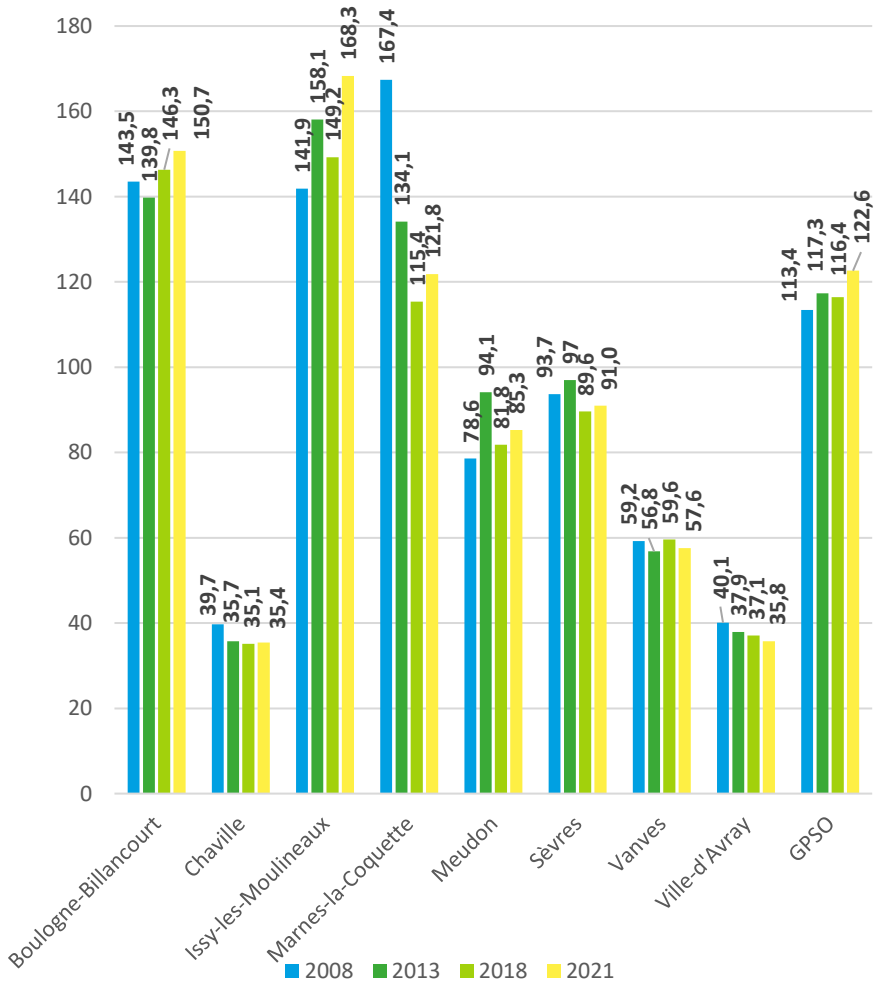
Nota : L'emploi métropolitain regroupe cinq fonctions plus spécifiquement localisées dans les grandes aires urbaines : conception-recherche, prestations, intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs.

4.6.4. UNE ATTRACTIVITE CONFIRMEE POUR LES EMPLOIS, MAIS DES DISPARITES QUI SUBSISTENT

Le taux de concentration de l'emploi poursuit son évolution à la hausse à l'échelle de GPSO passant à 122,6 en 2021 contre 116,4 en 2018. En effet, le nombre d'actifs qui résident sur le territoire est stable à hauteur de 169 766 actifs en 2021 (contre 169 351 en 2018) alors que le nombre d'emplois a augmenté. On observe des disparités selon les communes. En particulier, les communes qui accueillent une offre d'emplois importante et dans lesquelles des programmes de bureaux ont été livrés ces dernières années voient leur taux de concentration de l'emploi augmenter (Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt).

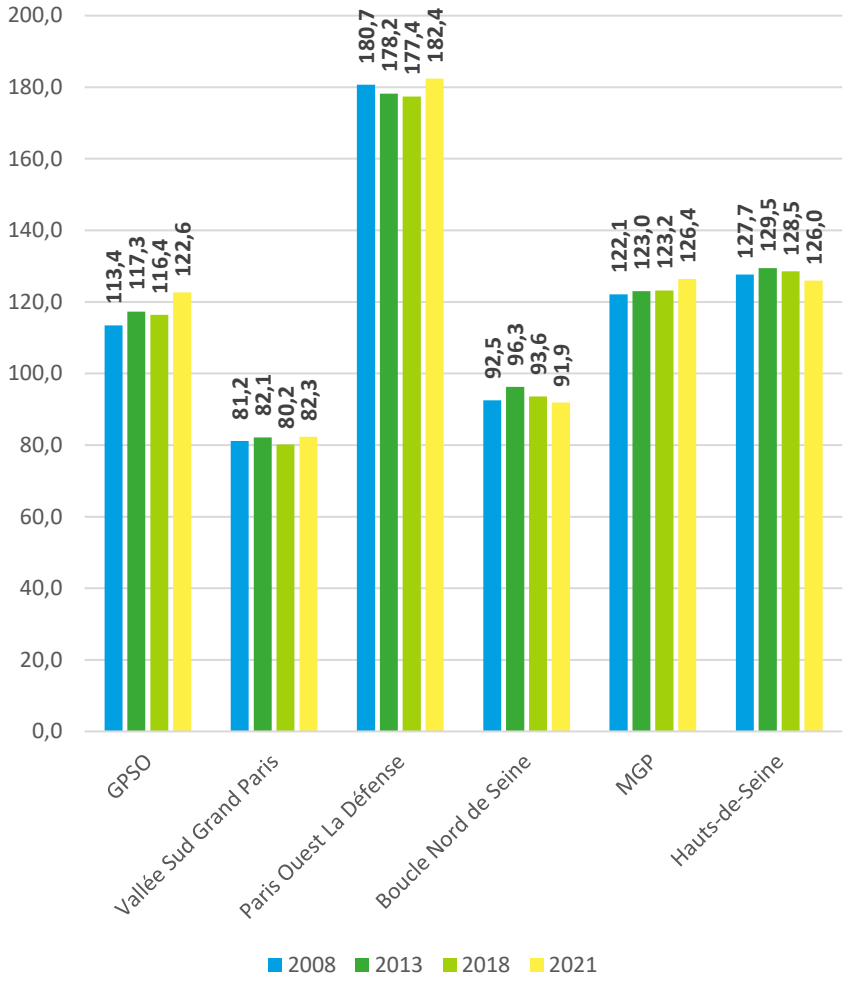
EVOLUTION DES TAUX DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 2008 ET 2021

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



EVOLUTION DES TAUX DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI ENTRE LES TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 2008 ET 2021

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

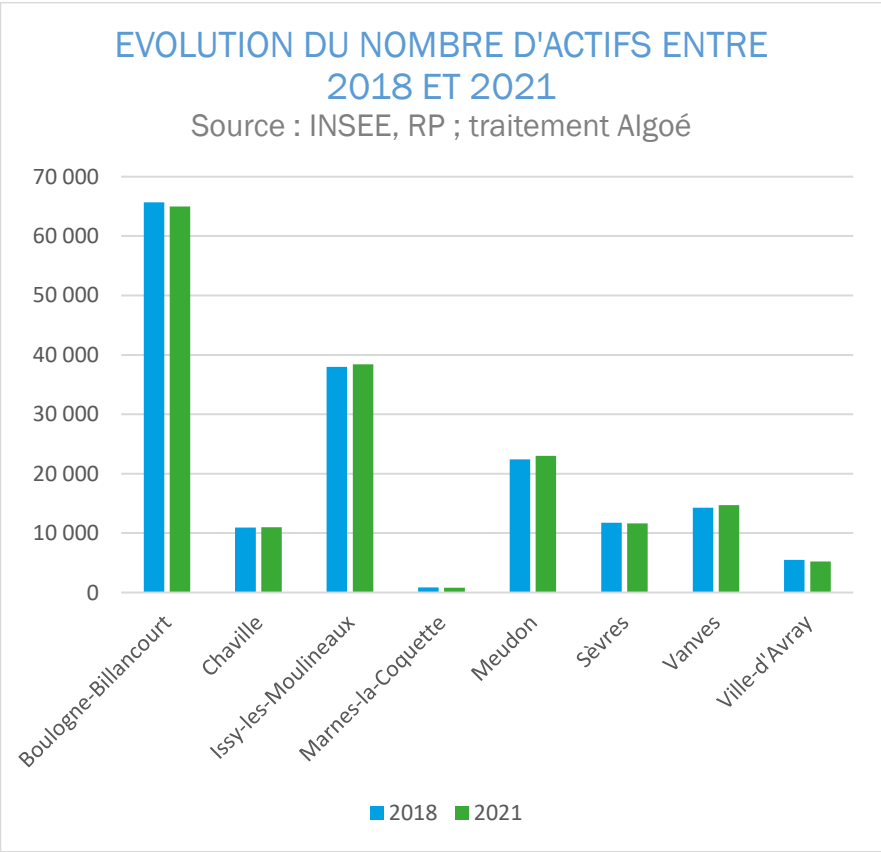


4.6.5. UN TAUX D'ACTIVITE ET DES PROFILS D'ACTIFS CONFORTES DANS LE TEMPS

Le taux d'activité des 15 à 64 ans reste à un niveau très élevé et continue de progresser pour atteindre 80,9% en 2021. Il s'agit toujours du taux d'activité le plus élevé parmi les territoires de comparaison et par rapport à la Métropole. Cette évolution est concordante avec la spécialisation des communes de l'EPT : les communes limitrophes de Paris continuent d'attirer des emplois et des actifs, tandis que les communes du sud et de l'ouest de l'EPT confortent leurs profils plus résidentiels.

EVOLUTION DU NOMBRE D'ACTIFS ENTRE 2018 ET 2021

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



EVOLUTION DES TAUX D'ACTIVITE ENTRE LES TERRITOIRES DE COMPARAISON ENTRE 2008 ET 2021

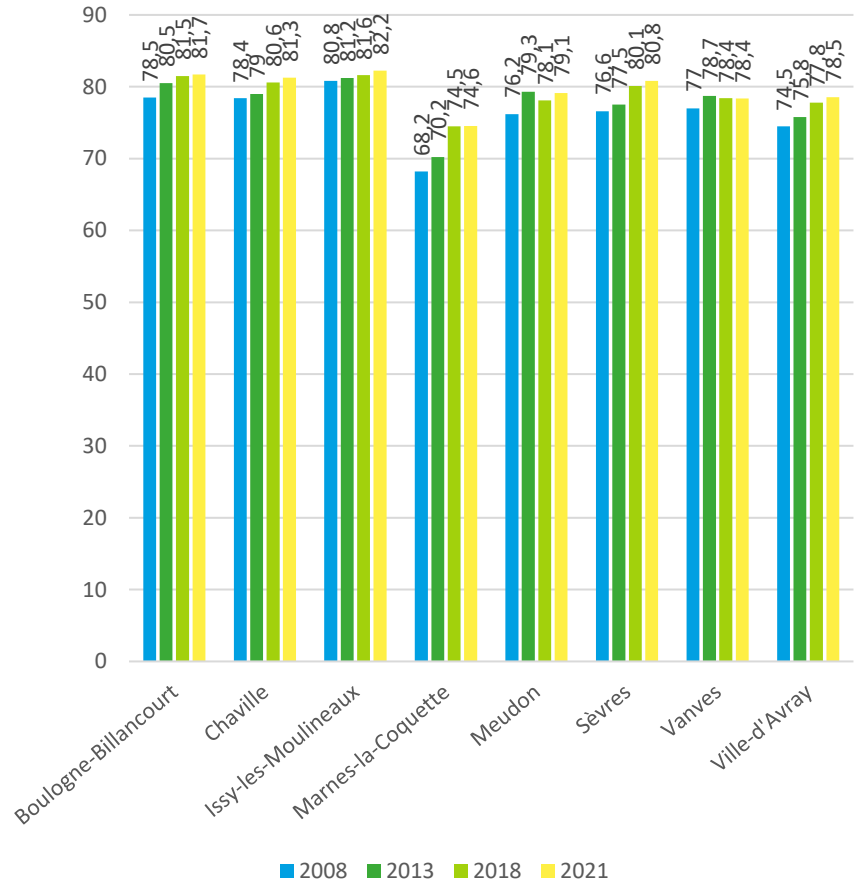
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

Territoire	2008	2013	2018	2021
GPSO	78,2	79,8	80,4	80,9
Paris Ouest La Défense	77,4	77,9	79	79,5
Boucle Nord de la Seine	75,9	76,6	76,4	76,4
Vallée Sud Grand Paris	76,5	78,1	78,3	78,8
MGP	75,3	76,3	76,6	76,6

Les dynamiques communales du taux d'activité sur la période 2018-2021 sont quasiment identiques à la période 2013-2018.

EVOLUTION DES TAUX D'ACTIVITE DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 2008 ET 2021

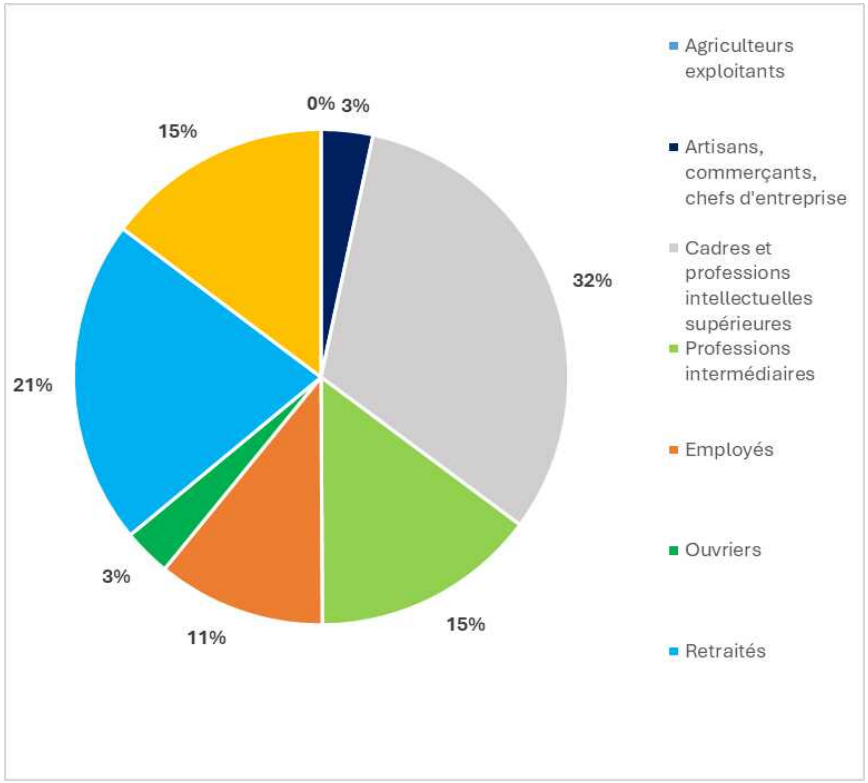
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



A l'instar des territoires limitrophes et de la MGP en général, la répartition des CSP est stable avec une forte représentation des cadres et professions intellectuelles supérieures en 2021 :

REPRESENTATION DES CSP AU SEIN DE GPSO EN 2021

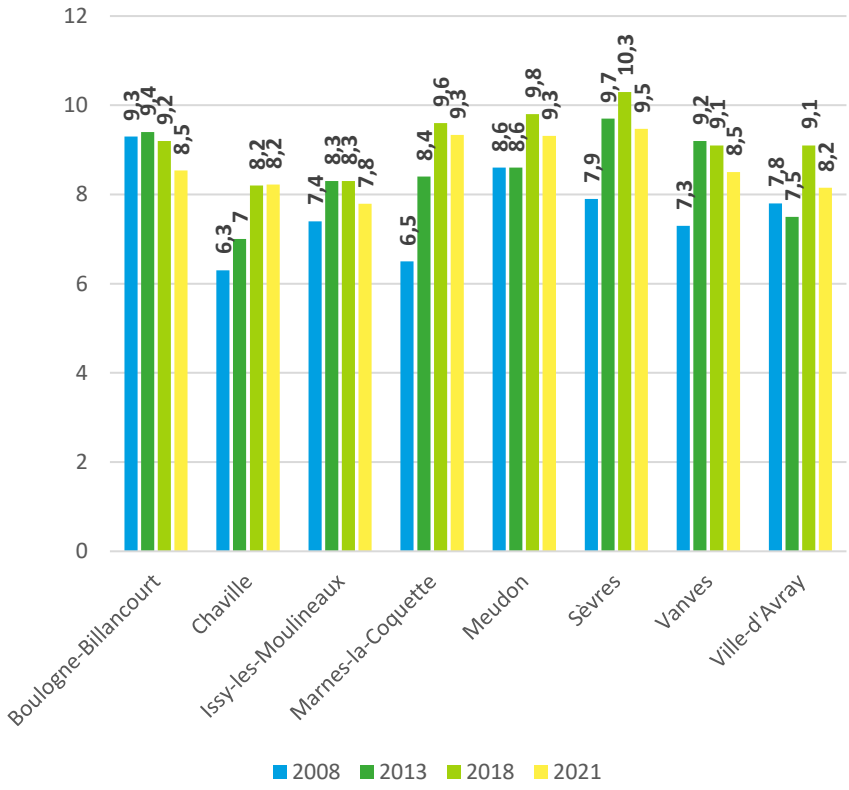
Source : INSEE, RP ; traitement Algoé



Le taux de chômage (au sens de l'INSEE) poursuit également sa baisse et se situe à 8,5% à l'échelle de GPSO en 2021, contre 9,1% en 2018. Cette évolution se retrouve globalement dans toutes les communes, même si la baisse est plus marquée à Boulogne-Billancourt, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray. La tendance de la baisse du taux de chômage est structurelle et s'exprime au niveau national depuis dix ans.

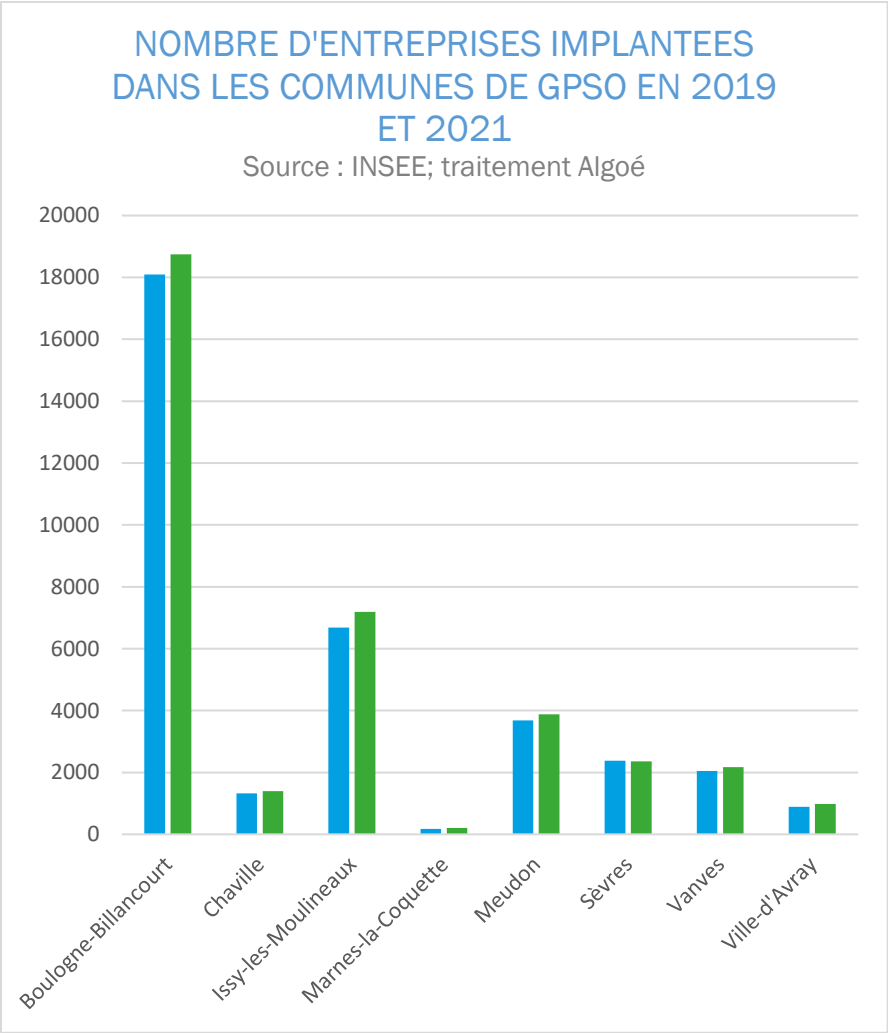
EVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE DANS LES COMMUNES DE GPSO ENTRE 2008 ET 2021

Source : INSEE, RP ; traitement Algoé

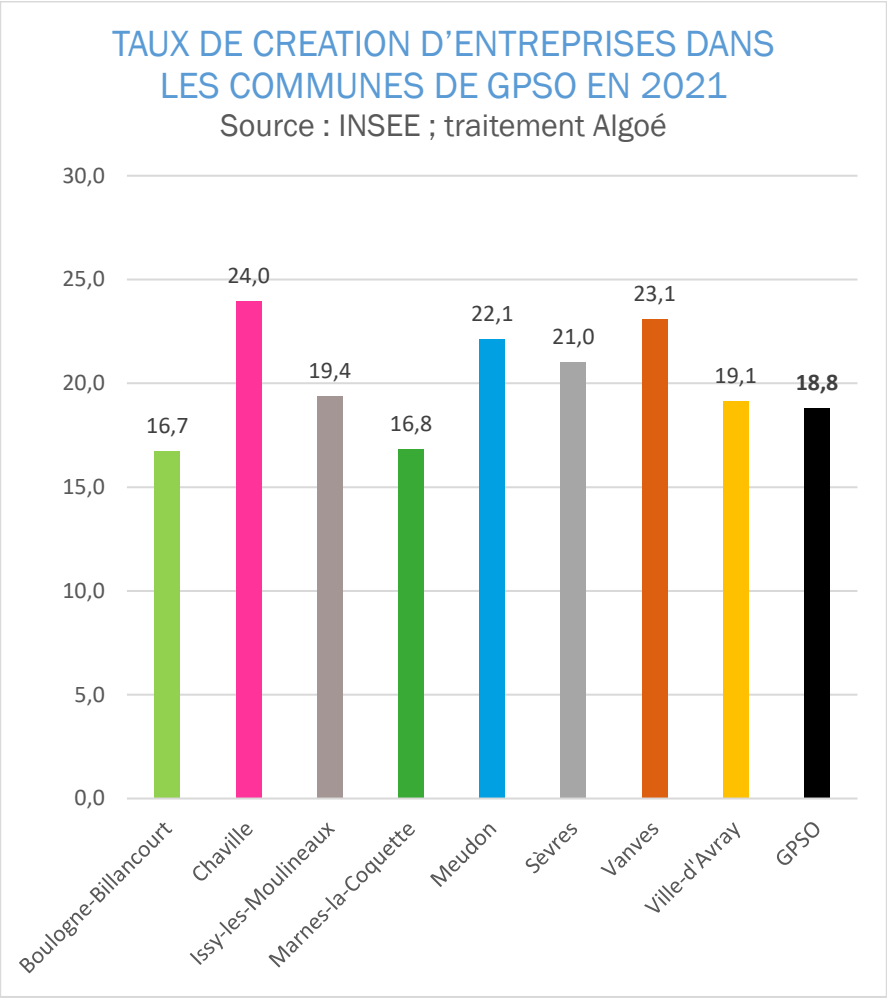


4.6.6. LA DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES SE STABILISE

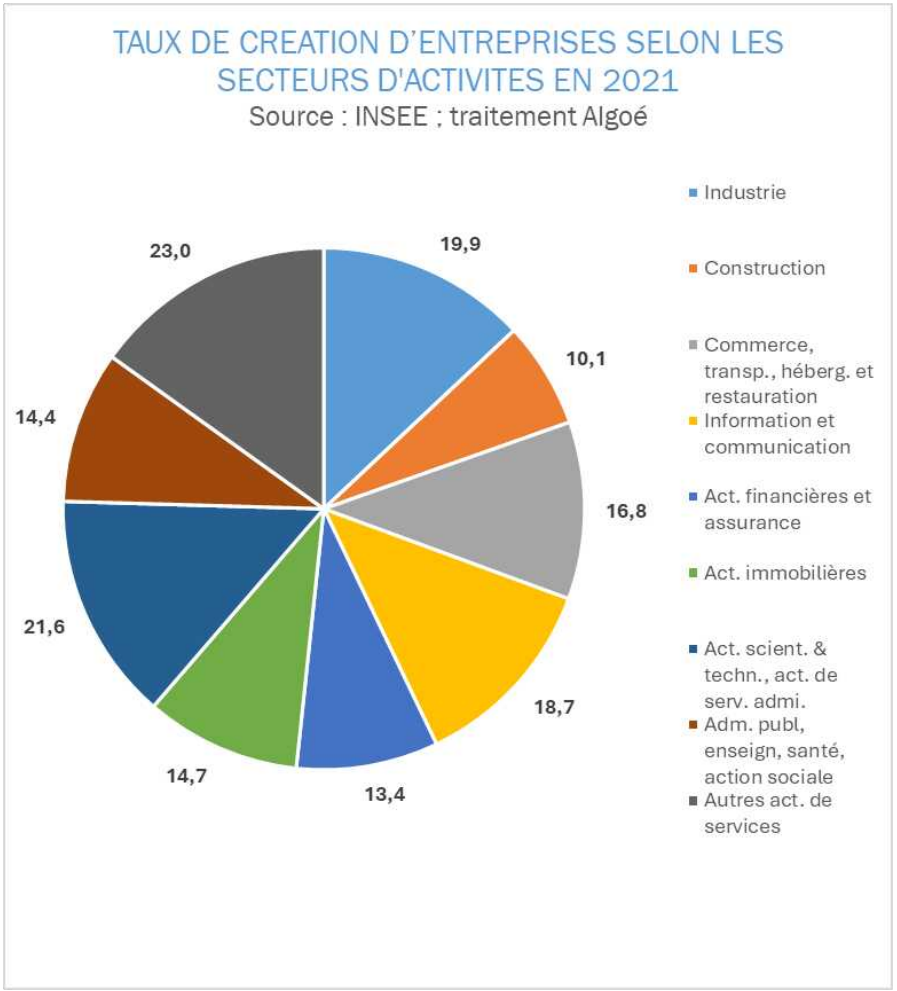
Évolution des effectifs des entreprises en 2019 et 2021 :

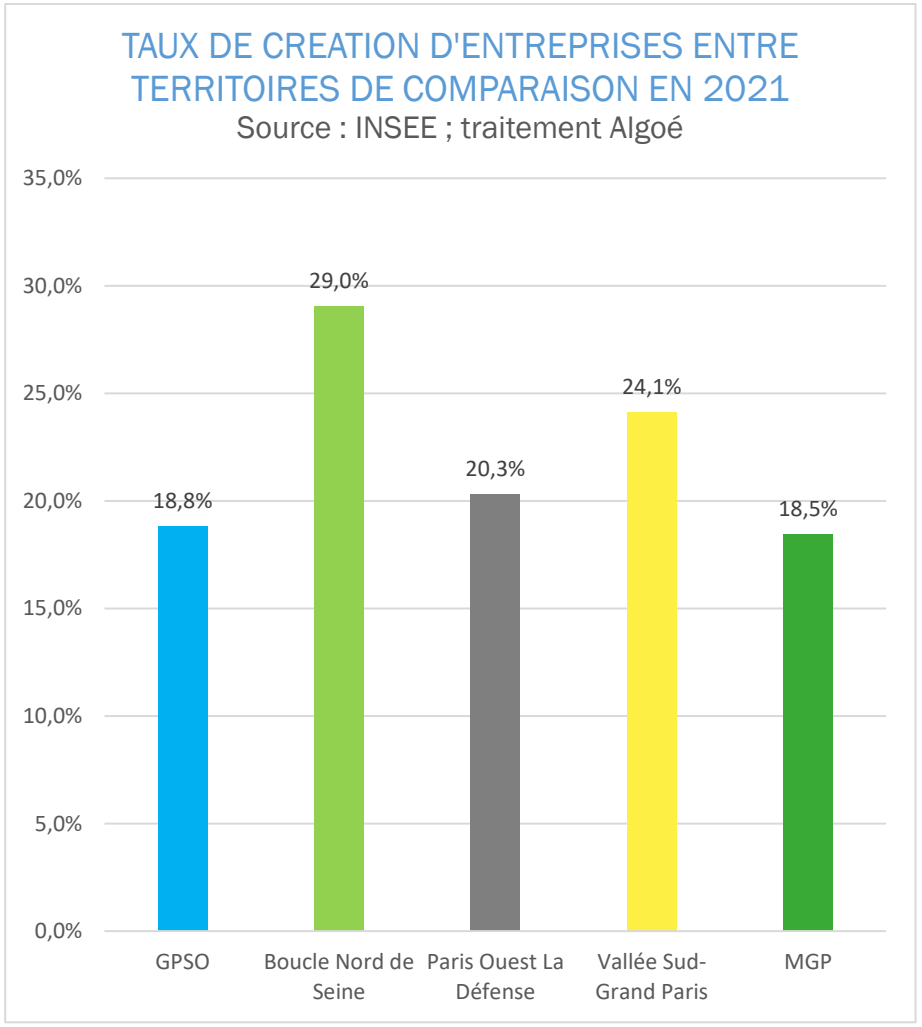


Le taux de création d'entreprises se stabilise à 18,8% à l'échelle de GPSO en 2021, soit au même niveau qu'en 2019. Les taux communaux suivent les tendances des années précédentes, à l'exception notable de Ville-d'Avray dont le taux de création d'entreprises passe de 26,7% à 19,1%. Cette évolution importante à Ville-d'Avray s'explique probablement par un « retour à la normale » après un pic exceptionnel dans les créations d'entreprise en 2019.



Les EPT de comparaison ont connu une légère augmentation de leurs taux de création d'entreprises entre 2019 et 2021. Ce taux reste supérieur à celui constaté à GPSO. En revanche, le taux a légèrement baissé à l'échelle de la MGP, passant de 19% à 18,5% sur cette période.





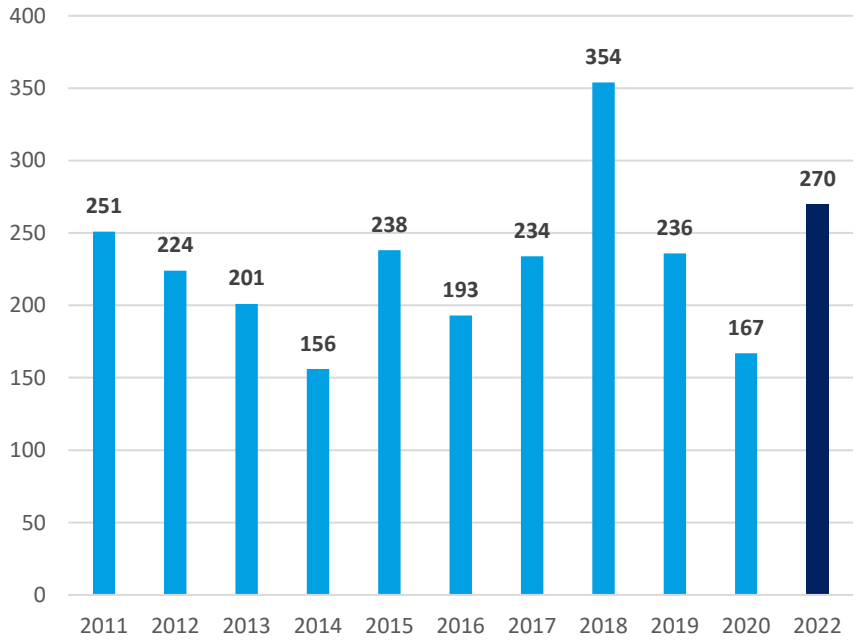
Le taux de création d'entreprise a baissé dans la plupart des secteurs d'activités. Seuls les secteurs de l'information et communication et des activités scientifiques, techniques et de services administratifs ont connu une augmentation.

4.6.7. L'OFFRE D'ACCUEIL ECONOMIQUE

Le nombre de transactions de bureaux repart à la hausse en 2022 après une forte baisse imputable au Covid en 2020. Cette reprise s'explique également par la reprise de l'activité économique générale et par les livraisons de programmes immobiliers.

NOMBRE DE TRANSACTIONS DE BUREAUX A L'ECHELLE DE GPSO

Source : Grand Paris Seine Ouest ; traitement Algoé



Nota : la donnée pour l'année 2021 n'est pas disponible.

La vacance de bureaux repart à la hausse et s'établit à 10,5% à GPSO au second semestre 2023, ce qui représente une forte augmentation par rapport au taux de 7,4% enregistré en 2021. Pour autant cette hausse est plus limitée que dans les EPT limitrophes. En particulier, les EPT Paris Ouest la Défense et Boucle Nord de Seine voient leur taux de vacance passer de 12% en 2021 à 17% et 20% à mi-2023. La vacance du parc de bureau est un phénome national particulièrement marqué en Ile-de-France depuis la crise du Covid et l'avènement du télétravail.

4.6.8. LE COMMERCE

Nota : la constitution de la base de données ACOSS issue de l'URSAFF a été modifiées par l'URSAFF depuis l'élaboration du diagnostic. Les données 2023 ne sont donc plus comparables avec les données présentes plus avant dans le diagnostic, en ce qui concerne les graphiques utilisant des données ACOSS.

Équipements commerciaux : le territoire comporte 150 unités commerciales en moins en 2023 par rapport à 2020. Cette baisse se concentre sur les unités de taille intermédiaire, alors que le nombre de commerces de proximité a augmenté sur cette période.

Cette diminution peut s'expliquer par la crise structurelle que rencontrent certains segments du commerce intermédiaire : équipement de la maison, électroménager, chaussure, etc. A l'inverse, la bonne santé des commerces de proximité se retrouve au niveau francilien et national, grâce notamment au commerce alimentaire.

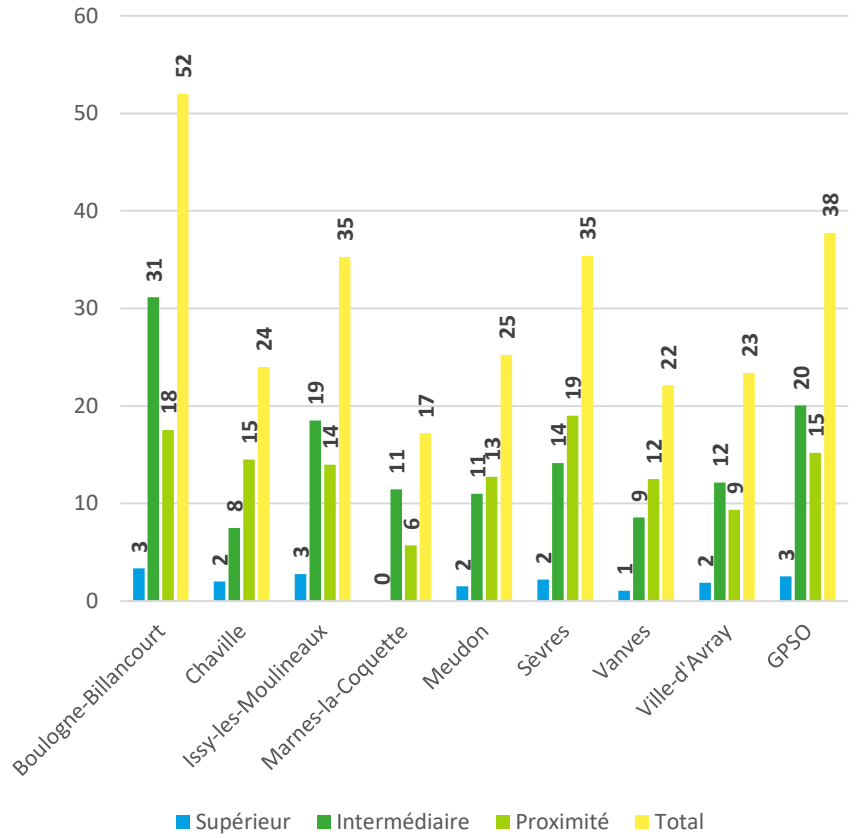
EVOLUTION DES EQUIPEMENTS AU SEIN DES COMMUNES ENTRE 2020 ET 2023

Source : BPE/INSEE ; traitement Algoé

Territoire	Supérieur	Var. 2020-2023	Interm-édiaire	Var. 2020-2023	Proximité	Var. 2020-2023	Total
Boulogne-Billancourt	40	-18%	373	-22%	210	3%	623
Chaville	4	0%	15	-57%	29	-3%	47
Issy-les-Moulineaux	19	6%	127	-4%	96	13%	242
Marnes-la-Coquette	0	0%	2	0%	1	0%	3
Meudon	7	0%	51	-6%	59	-5%	117
Sèvres	5	0%	32	-32%	43	19%	80
Vanves	3	-40%	24	-33%	35	3%	61
Ville-d'Avray	2	100%	13	-7%	10	11%	26
GPSO	80	-10%	637	-20%	483	5%	1 200

DENSITE D'EQUIPEMENTS COMMERCIAUX POUR 10 000 HABITANTS AU SEIN DES COMMUNES DE GPSO EN 2023

Source : BPE/INSEE ; traitement Algoé



Nota : le ratio d'équipement commercial ci-dessus est calculé à partir de la population en 2021, les données de population pour 2023 n'étant pas encore disponibles.

4.7. Constats et enjeux

4.7.1. LA MATRICE ATOUTS / FAIBLESSES / OPPORTUNITES / MENACES

Les atouts

- Bonne desserte en transports en commun.
- Présence de nombreuses centralités qui maillent le territoire et qui se renouvellent comme à Chaville, Ville-d'Avray, Issy-les-Moulineaux.
- Offre de bureaux pour le tertiaire de bonne qualité et diversifiée en termes de surfaces, notamment sur les pôles de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Meudon.
- Complémentarité entre les communes en termes de fonctions résidentielles et économiques.

Les faiblesses

- Un maillage en transport en commun inégal entre les villes et au sein des villes, en dehors de Boulogne-Billancourt et d'Issy-les-Moulineaux, par manque de réseaux de bus structurants.
- Un coût de l'immobilier d'entreprises pouvant agir comme un frein aux initiatives entrepreneuriales, notamment pour les artisans, les start-ups, les commerces.
- Un manque de structures d'accompagnement pour les entreprises : pépinières, hôtels, incubateurs d'entreprises qui pourraient apporter des solutions au parcours résidentiel des entreprises dans les premières années de leur création.
- La logistique du dernier kilomètre et des activités de livraison/stockage est complexe sur certaines artères urbaines comme à Vanves, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et apportent leurs lots de conflits d'usage.

Les opportunités

- Le déploiement de nouvelles infrastructures de transport en commun, lignes 15 et 12, va donner une nouvelle impulsion au territoire.
- La Seine est un axe dont les potentiels ne sont pas en totalité exploités : des mobilités fluviales sont à imaginer.
- Le parc tertiaire, obsolète, peut être une occasion pour créer de la mixité fonctionnelle et du logement.

Les menaces

- Le parc immobilier vieillit, aussi il est essentiel de hiérarchiser les axes sur lesquels l'offre immobilière de seconde main doit être requalifiée.
- Le parc de bureaux est riche sur les surfaces de tailles importantes et petites, mais moins doté sur les surfaces intermédiaires.
- Le tout tertiaire est intéressant pour le positionnement du territoire, mais il obère la diversité des activités économiques artisanales, industrielles… Par ailleurs, la diversité fonctionnelle est interrogée sur certains quartiers tertiaires qui manquent d'animation.
- L'équilibre du territoire est interpellé dans l'accueil d'activités économiques. Quel devenir, quels moyens d'attirer des nouvelles activités ailleurs que sur Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Meudon ?
- Le télétravail génère une baisse des m^2 demandées qui questionne les opportunités de mutation fonctionnelle en logements de certains immeubles de bureaux. Ce phénomène induit une absence de salariés habituellement présents qui ne consomment dès lors plus sur place.
- Les « dark stores » prennent des m^2 qui pourraient être destinés à des commerces de proximité et génèrent de fortes nuisances. Cependant, ces nouvelles formes de commerce correspondent à une demande des populations. Il se pose alors la question de leurs localisations dans d'autres espaces comme les parkings ouvragés, les sous-sols…

4.7.2. LES ENJEUX PROBLEMATISES

Le territoire du ¼ d'heure

- Le maintien et le développement des activités artisanales par une offre adaptée en locaux d'activités.
- Des linéaires commerciaux à préserver pour maintenir et renforcer la commercialité et la multifonctionnalité des centralité.
- Des espaces publics, de bureaux et des centralités commerciales à connecter par un réseau de mobilités actives et de transports en commun.

Le territoire de l'économie régénérative, créative et innovante

- La transition économique en écho aux besoins émergents et alternatifs des populations (économie circulaire, ESS…) et de la prise en compte des enjeux énergétiques (production d'énergie décarbonée).
- Une diversification des activités économiques en créant les conditions propices au parcours résidentiel des entreprises par une offre en petite et moyenne surface.
- Une offre économique qualitative, issue de la requalification de l'existant, en lien avec les aménités du territoire (transports en commun, commerce, accès à la nature, services aux salariés…).

L'équilibre du territoire

- Des espaces de bureaux au droit des infrastructures lourdes de transport en commun (lignes existantes, lignes du GPE…).
- Des espaces de petits formats industriels ou d'immobilier d'entreprise (pépinières, incubateurs…) sur des communes où il y a moins d'emplois.
- 1m² de bureau pour 3m² de logements, un équilibre bureaux-résidentiel à maintenir pour rester dynamique.

PLUi Plan Local d'Urbanisme intercommunal



5. Mobilité

GRAND PARIS SEINE OUEST

5. La mobilité sur le territoire de GPSO

5.1. Documents de cadrage

5.1.1. PDU DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (PDUIF, 2014)

5.1.1.1. Présentation générale du PDUIF

Le Plan de Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014, fixe la politique de déplacements des personnes et des marchandises pour l'ensemble des modes de déplacement sur le territoire régional à l'horizon 2020. Il vise à « atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part ».

Les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme), doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le PDUIF.

Le principal objectif du PDUIF est de réduire l'usage des modes individuels motorisés par rapport à leur niveau actuel : croissance des déplacements en transports collectifs, croissance des déplacements en modes actifs (marche et vélo), diminution des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

La stratégie du PDUIF est articulée autour de 9 défis :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo.
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs.
- Défi 3 : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement.
- Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau.
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF.
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

5.1.1.2. Actions du PDUIF à prendre en compte dans le PLUI

Actions prioritaires

Le PDUIF établit une série d'actions répondant aux défis présentés plus haut, avec pour ambition de faire évoluer l'usage des modes de déplacements vers une mobilité plus durable.

Les communes du territoire de GPSO (hors Marnes-la-Coquette) font partie du « cœur de métropole », tel qu'il est défini dans le PDUIF. Dans ce territoire, les actions prioritaires à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Développement urbain orienté autour des lignes de transports collectifs structurantes et conception de quartiers favorables aux modes actifs.
- Fiabilisation du réseau ferré existant.
- Renfort d'offre sur les lignes de métro, de tramways et de T-Zen existantes et développement de ces modes de transports collectifs, en particulier avec le tronçon ouest de la ligne 15 du Grand Paris Express.
- Réalisation d'aménagements de voirie permettant de fiabiliser les temps de parcours des lignes de bus (ex : mise en place de priorités pour les lignes Mobilien aux carrefours).
- Amélioration des conditions d'intermodalité entre les différents modes de transports collectifs, mais aussi des accès à pied et à vélo.
- Aménagement de l'espace public permettant de faciliter et rendre plus sûrs la marche et le vélo.
- Mise en place de politiques de stationnement visant à limiter l'usage de la voiture, en accompagnement du développement de l'offre de transports collectifs et des politiques en faveur des modes actifs.
- Mesures permettant de garantir la sécurité des deux-roues motorisés et mise en place d'une politique de stationnement adaptée pour ce mode de déplacements.

- Développement des usages partagés de la voiture (autopartage, nouveaux véhicules urbains).
- Réflexion sur la chaîne logistique afin de limiter les distances parcourues par les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.

Quant à la commune de Marnes-la-Coquette, elle fait partie de « l'agglomération centrale » définie dans le PDUIF. Sur ce territoire, le PDUIF définit des objectifs un peu moins ambitieux en termes de parts modales, ainsi que plusieurs actions, telles que l'amélioration de la desserte en bus, les aménagements de voirie en faveur des bus, le réaménagement des pôles d'échanges, l'aménagement de voies cyclables, la création de stationnement cyclable, la mise en place d'une politique de stationnement aux abords des pôles d'échanges et le développement d'une palette élargie de solutions de mobilité…

5.1.1.3. Prescriptions pour le PLUI de GPSO

Dans le PDUIF, certaines actions marquées comme « prescription du PDUIF » ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme, aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Île-de-France, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement et aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

La première prescription concerne la réservation de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public. Le PDU précise qu'une partie des places de stationnement sur le domaine public, dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU) et dans un rayon de 800 mètres autour des pôles d'échanges multimodaux, devra être réservée au stationnement des vélos.

Le territoire de GPSO dispose de nombreux pôles d'échanges multimodaux (identifiés dans le PDUIF), aux abords desquels s'applique cette exigence de stationnement vélo :

- Pont de Sèvres.
- Pont de Saint Cloud.
- Sèvres/Ville-d'Avray.
- Sèvres-Rive Gauche.
- Chaville-Rive Droite.
- Chaville-Rive Gauche.
- Bellevue.
- Meudon Val Fleury.
- Meudon.
- Issy Val de Seine.
- Issy.
- Mairie d'Issy.
- Clamart (en limite de territoire).
- Vanves-Malakoff (en limite de territoire).

L'ensemble des pôles d'échanges cités se trouvent sur une commune appartenant au « cœur de territoire » francilien. Ainsi, les espaces publics situés à moins de 800 mètres de ces pôles d'échanges sont soumis à la prescription suivante : une place de stationnement de véhicules particuliers sur 40 sera réservée au stationnement vélo.

Par ailleurs, le pôle d'échanges de Vaucresson est implanté en dehors du territoire, mais à proximité du secteur pavillonnaire situé au nord-ouest de Marnes-la-Coquette. Pour rappel, Marnes-la-Coquette se trouve dans « l'agglomération centrale » francilienne. Ainsi, les espaces publics situés à moins de 800 mètres de la gare de Vaucresson (y compris à Marnes-la-Coquette) sont soumis à la prescription suivante : une place de stationnement de véhicules particulier sur 50 sera réservée au stationnement vélo.

Normes minimales de surface de stationnement vélo pour l'habitat, les bureaux, les activités et les établissements scolaires

La deuxième prescription du PDUIF à destination des PLU concerne les normes minimales de surface de stationnement vélo pour les différents types de construction. Elles s'appliquent à toutes les communes franciliennes. Les 8 communes de GPSO doivent donc appliquer les normes minimales suivantes :

- Habitat collectif : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m².
- Bureaux : 1,5% de la surface de plancher.
- Activités, commerces de plus de 500 m² de SdP : a minima 1 place pour 10 employés, avec aussi un stationnement pour les visiteurs.
- Industries et équipements publics : 15% des effectifs d'employés pour les bâtiments disposant d'un parc de stationnement destiné aux

employés, 10% des effectifs des employés pour les autres bâtiments, avec aussi un stationnement pour les visiteurs.

- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour 8 à 12 élèves, en adaptant l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné.

Les valeurs proposées par le PDUIF sont des valeurs minimales. Le PLUI peut fixer des valeurs plus contraignantes. Il est à noter que, puisqu'il s'agit de normes plancher, les promoteurs pourront créer des surfaces de stationnement vélo plus importantes.

Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes plancher de stationnement pour les véhicules individuels motorisés pour les opérations de logement

La troisième prescription du PDUIF à destination des PLU concerne les normes plancher de stationnement pour les opérations de logements.

Le PDUIF impose que le PLU ne pourra exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune (selon les derniers résultats disponibles du recensement de la population lors de la révision du PLU).

Les données du recensement de la population de l'INSEE (2018) précisent le nombre de ménages sans voiture, le nombre de ménages possédant 1 voiture et le nombre de ménages possédant 2 voitures ou plus. Le taux de motorisation exact de la commune n'est donc pas connu. Par application de la méthode de calcul présentée dans le guide de prise en compte du PDUIF dans les PLU (STIF, 2014), on peut calculer le taux de motorisation dans chaque commune de GPSO (nombre moyen de véhicules par ménage). Cela permet donc de définir, pour chaque commune, la norme plancher de stationnement pour les opérations de logements qui devra être inscrite au PLUI de GPSO. Les résultats de ces estimations sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Commune	Taux de motorisation en 2018	Norme plancher pour les opérations de logements
Boulogne-Billancourt	0,74	1,11
Chaville	0,98	1,47
Issy-les-Moulineaux	0,74	1,12
Marnes-la-Coquette	1,43	2,15
Meudon	0,97	1,46
Sèvres	1,01	1,51
Vanves	0,67	1,01
Ville-d'Avray	1,14	1,70

En conséquence, la norme plancher de stationnement dans les logements neufs varie de 1,01 à Vanves à 2,15 à Marnes-la-Coquette. La norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules individuels motorisés ; elle inclut notamment le stationnement des deux-roues motorisés.

L'objectif de cette mesure est d'éviter que les normes plancher soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop important de places par application de l'obligation fixée dans le PLUI.

La valeur indiquée ci-dessus est une valeur maximale. La valeur fixée par le PLUI peut être moins élevée. Il est à noter que, puisqu'il s'agit de normes plancher, les promoteurs pourront créer autant de places de stationnement qu'ils le jugent nécessaire.

Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes plafond de stationnement pour les véhicules individuels motorisés pour les opérations de bureaux

La quatrième et dernière prescription du PDUIF pour les PLU concerne les normes de stationnement pour les opérations de bureaux.

La valeur de la norme plafond à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffère selon les territoires. Elle tient compte de la proximité d'une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants. Sont considérés comme des points de desserte par des lignes de transports collectifs structurantes les gares desservies par des lignes de RER ou de Transilien, ainsi que les stations de métro, de tramway et de T Zen.

Pour les communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves, situées dans le cœur de métropole, limitrophes de Paris et desservies par le métro, les normes plafond à inscrire dans le PLUI sont les suivantes :

- 1 place pour 90 m² SdP à moins de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurante,
- 1 place pour 70 m² SdP à plus de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurante.

Pour les communes de Chaville, Meudon, Sèvres et Ville-d'Avray, situées dans le cœur de métropole (mais non limitrophes de Paris ou non desservies par le métro), les normes plafond à inscrire dans le PLUI sont les suivantes :

- 1 place pour 60 m² SdP à moins de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurante,
- 1 place pour 50 m² SdP à plus de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurante.

Enfin, pour la commune de Marnes-la-Coquette, située dans l'agglomération centrale, le PLUI doit inscrire la norme plafond suivante :

- 1 place pour 45 m² SdP à moins de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurante,

Par ailleurs, il doit inscrire la norme plancher maximale suivante :

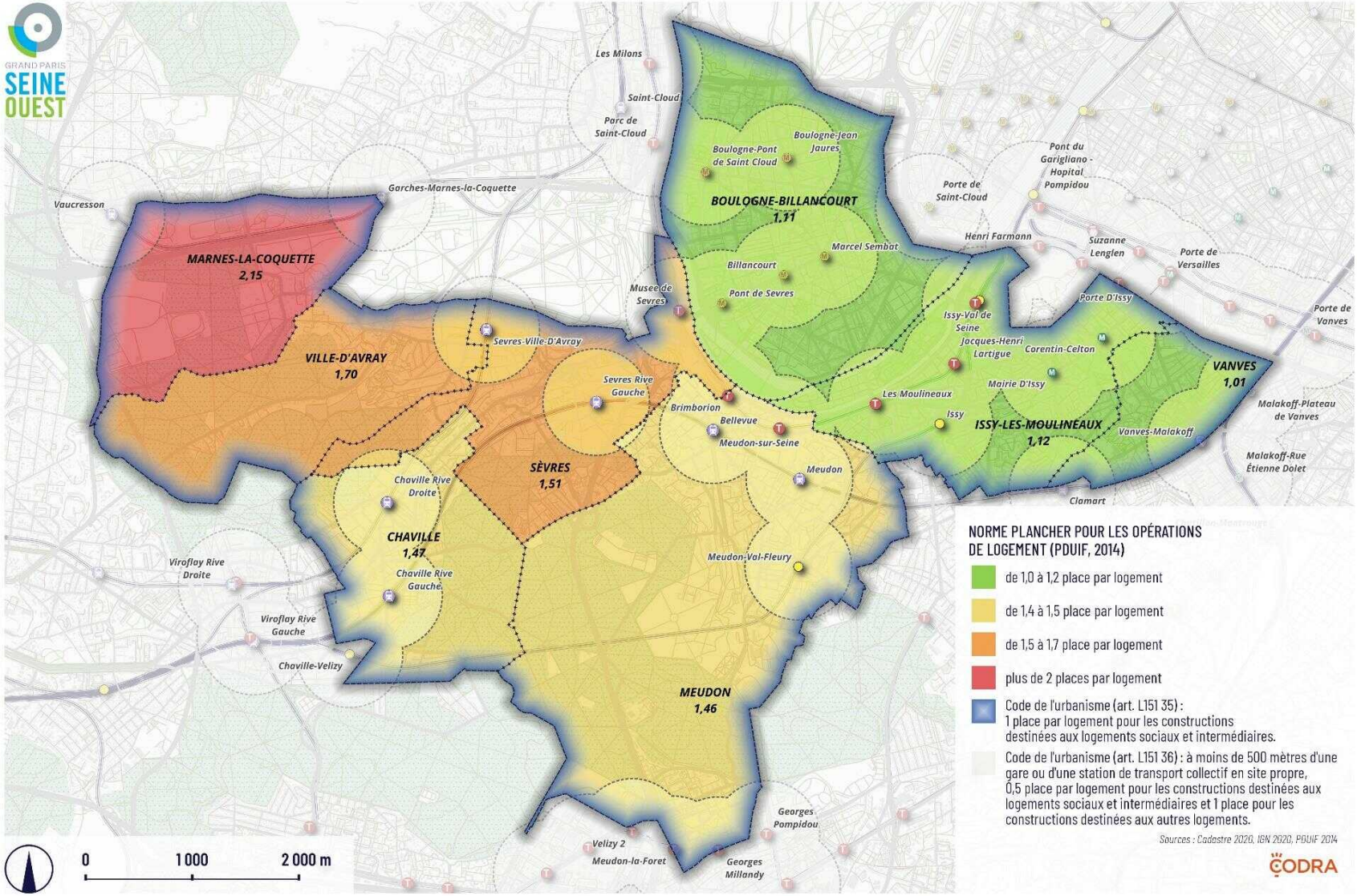
- 1 place pour 55 m² SdP à plus de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurante.

L'ensemble des secteurs situés aux abords des pôles d'échanges présentés plus haut, ainsi que des stations de métro (lignes 9, 10, 12 et 13) et de tramway (T2, T6) sont concernés par les normes hautes de stationnement de voitures. De plus, ces normes varient selon les communes (comme indiqué ci-dessus).

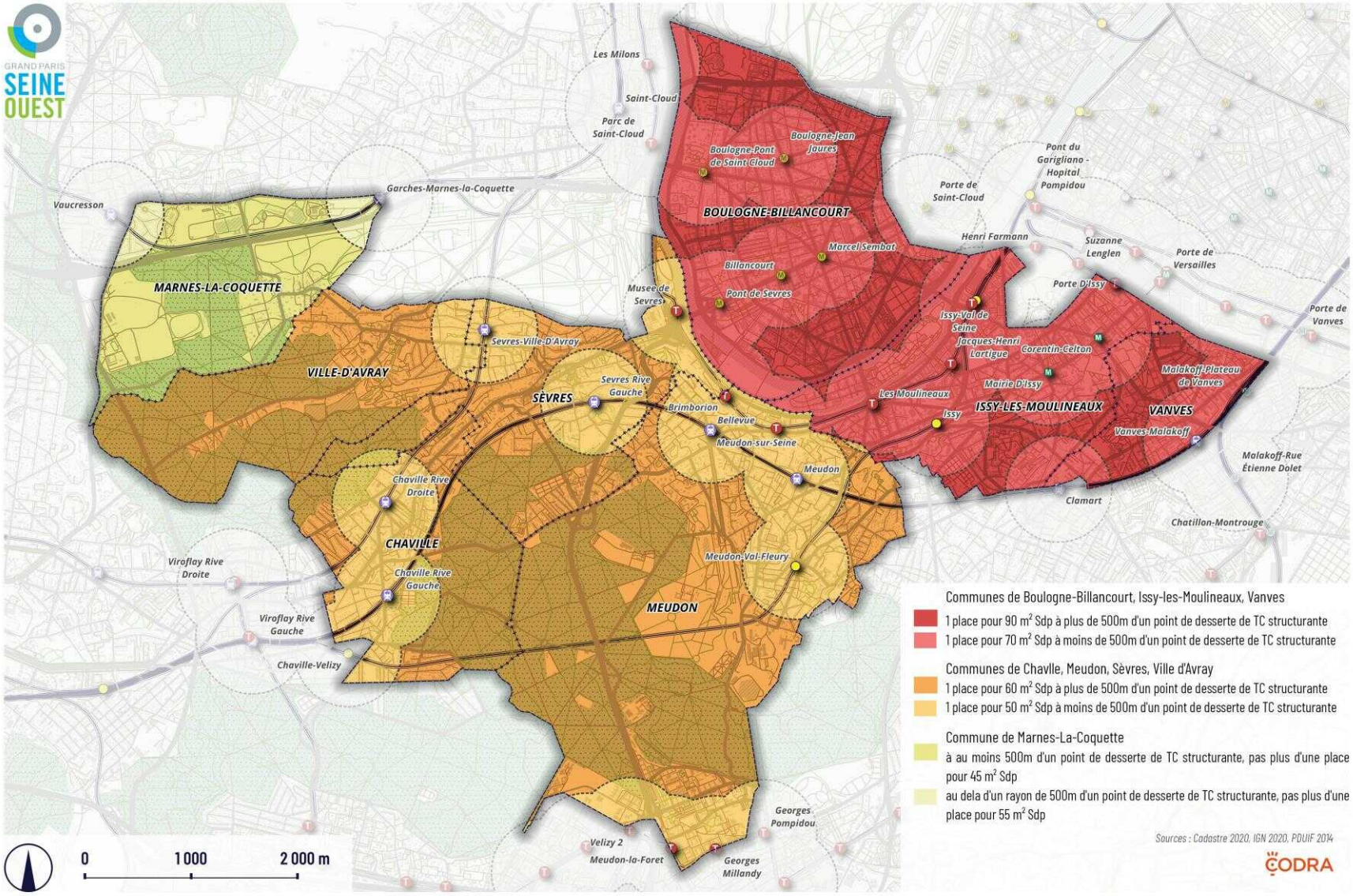
Les normes de production des places s'entendent pour l'ensemble des véhicules motorisés individuels ; elles incluent notamment le stationnement des deux-roues motorisés.

L'objectif de cette mesure est de limiter le nombre de places de stationnement à disposition afin d'orienter le choix du mode de déplacement pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Les valeurs indiquées ci-dessus sont des valeurs maximales. Les valeurs fixées par le PLUI peuvent être plus contraignantes. En majorité, il s'agit de normes plafond, ce qui signifie que les promoteurs ne pourront pas les dépasser. Toutefois, pour le secteur de Marnes-la-Coquette situé à plus de 500 mètres de la gare de Vaucresson, il s'agit d'une norme plancher, ce qui signifie que les promoteurs pourront créer autant de places de stationnement qu'ils le jugent nécessaire.

NORMES DE STATIONNEMENT POUR LES LOGEMENTS



NORMES DE STATIONNEMENT POUR LES BUREAUX



Confrontation entre les normes du PDUIF et les normes des PLU des communes de GPSO

Stationnement des vélos

La comparaison, entre les normes inscrites dans le PDUIF et celles inscrites dans les PLU des communes, offre des résultats très intéressants (voir tableau page suivante).

Les normes définies dans le PDUIF sont bien prises en compte dans les PLU de Boulogne-Billancourt, Sèvres et Ville-d'Avray.

Elles sont prises en compte de manière plus partielle ou sans lien évident avec le PDUIF dans les PLU d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves. Toutefois, cela varie selon la destination des constructions. Pour Issy-les-Moulineaux, les normes des bureaux et des établissements scolaires ne respectent pas entièrement celles du PDUIF tandis que, pour Vanves, cela concerne les logements et les locaux d'activités.

Enfin, les PLU de Chaville, Marnes-la-Coquette et Meudon disposent d'au moins une vocation urbaine qui ne respecte pas la prescription du PDUIF. La norme n'est pas assez ambitieuse et parfois il n'y a simplement pas de norme pour cette vocation. A Chaville, ce problème concerne les locaux d'activités, tandis qu'à Marnes-la-Coquette cela concerne l'habitat collectif et à Meudon les locaux d'activités et les établissements scolaires.

Le PLUI de GPSO devra définir des normes en respect de celles du PDUIF, et ce pour l'ensemble des communes du territoire.

Normes de stationnement de vélos		Habitat collectif	Bureaux	Activités, commerces de plus de 500 m² de SdP	Établissements scolaires
PDUIF (2014)	**Norme plancher**	**0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²**	**1,5% de la surface de plancher**	**1 place pour 10 employés, avec aussi un stationnement pour les visiteurs**	**1 place pour 8 à 12 élèves, en adaptant l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné**
PLU des Communes	**Boulogne-Billancourt**	Au minimum 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie totale minimale de 3 m²	Au minimum : 1,5 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher	Pour les commerces ou activités de plus de 500 m² de surface de plancher : au minimum une place pour 10 employés ainsi que des places visiteurs à hauteur de 10% des capacités déclarées de l'établissement recevant du public.	Écoles primaires : 1 place pour 8 à 12 élèves. Collèges et lycées : 1 place pour 3 à 5 élèves. Universités et autres : 1 place pour 3 à 5 étudiants.
	Chaville	Pour tous les établissements recevant du public ou des emplois, ainsi que pour les constructions d'habitation de plus de 300 m², doivent être prévues des aires pour le stationnement deux roues non motorisés (dont la moitié couvertes), les surfaces affectées au stationnement des deux roues non motorisés représentant au minimum 2% de la surface de plancher totale créée.	Au minimum 2 % de la surface de plancher totale créée	Aucune norme	Au minimum 2 % de la surface de plancher totale créée.
	Issy-les-Moulineaux	Superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie totale minimale de 3 m²	Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie de 1,5 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher	Pour les commerces de plus de 500 m² de surface de plancher et industries, il est exigé une place pour 10 employés ainsi que des places visiteurs à définir en fonction des besoins	Pour les constructions nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, le nombre de places sera défini en fonction des besoins, en compatibilité avec les recommandations du PDUiF.
	Marnes-la-Coquette	Toute évolution d'une construction existante doit préserver les surfaces consacrées au stationnement à l'intérieur de la propriété.	Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie de 1,5 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher	Pour les activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher, industries et équipements publics, il est exigé une place pour 10 employés ainsi que des places pour les visiteurs à définir en fonction des besoins	Pour les établissements scolaires : 1 place pour 8 à 12 élèves.
	Meudon	Habitat collectif : 0,75 m² de surface de plancher par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m².	Bureaux : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher	Aucune norme	Aucune norme
	Sèvres	Pour les nouveaux bâtiments à destination d'habitation l'espace possèdera une superficie de 0,75 m² de surface par logement pour les logements jusqu'à deux pièces, et 1,5 m² de surface par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² de surface.	Pour les nouveaux bâtiments à destination de bureaux, l'espace possèdera une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.	Pour les nouveaux bâtiments à destination de commerce, il est exigé au moins 1 place pour 10 employés. Le stationnement devra être dimensionné pour permettre l'accueil des visiteurs.	Pour les nouveaux bâtiments à destination d'équipements scolaires (primaires, collèges, lycées et universités), il est imposé 1 place pour 8 à 12 élèves.

Normes de stationnement de vélos		Habitat collectif	Bureaux	Activités, commerces de plus de 500 m² de SdP	Établissements scolaires
	Vanves	Pour les constructions nouvelles à destination d'habitat comportant plus de 2 logements : un local aisément accessible doit être aménagé pour stationner les vélos. Ce local doit être d'une superficie au moins égale à 1,5% de la surface de plancher, avec un minimum de 5 m².	Pour les constructions nouvelles à destination de bureaux : un local couvert, clos et aisément accessible doit être aménagé pour stationner les vélos. Ce local doit être d'une superficie au moins égale à 1,5% de la surface de plancher, avec un minimum de 5 m².	Pour les constructions nouvelles de plus de 500 m² de surface de plancher à destination de commerce, artisanat, industrie, un local doit être aménagé pour stationner les vélos, d'une superficie au moins égale à 2m² par tranche de 250 m² de surface de plancher.	Pour les établissements scolaires, il est exigé au moins 1 place pour 12 élèves.
	Ville-d'Avray	Un local intégré dans le volume de la construction, de préférence au rez-de-chaussée et aisément accessible doit être aménagé sur une superficie au moins égale à 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie globale minimale de 3m².	Un emplacement couvert, éclairé, situé de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et aisément accessible doit être aménagé, sur une superficie au moins égale à 1,5 m² pour 25 m² de surface de plancher, avec un minimum de 5 m².	Un emplacement dans le volume bâti de la construction principale, de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment et aisément accessible doit être aménagé, à raison d'1 place minimum pour 10 employés avec un minimum de 7 m². Le stationnement visiteurs devra également être prévu.	Les établissements scolaires comprendront un minimum d'une place de vélos pour 8 à 12 élèves. Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

	Norme atteinte
	Norme partiellement atteinte ou sans lien avec celle du PDUIF
	Norme non atteinte

Stationnement des voitures

La plupart des communes respectent bien les prescriptions du PDUIF en termes de stationnement automobile, mais il existe des différences selon les communes.

Deux communes, Sèvres et Ville-d'Avray, respectent entièrement les prescriptions du PDUIF en termes de stationnement automobile. En effet, la norme plancher des logements est cohérente avec le taux de motorisation de la commune, tandis que la norme plafond des bureaux reprend exactement la norme du PDUIF.

D'un autre côté, Chaville, Meudon et Vanves ne respectent que partiellement les normes du PDUIF pour les logements. Pour Chaville et Meudon, la norme définie est inférieure à celle exigée par le PDUIF (au regard de leur taux de motorisation). Toutefois, cela pourrait être lié au fait que les calculs du taux de motorisation du présent rapport sont réalisés à partir des chiffres de l'INSEE de 2018, sans doute plus récents que ceux utilisés dans les PLU de ces communes. Les normes définies dans le PLUI de GPSO devront tenir compte des derniers résultats connus sur la motorisation des ménages. Pour Vanves, la norme de 0,5 place par logement ne s'applique pas aux logements intermédiaires. Cette norme sera donc à compléter dans le PLUI de GPSO.

Par ailleurs, les PLU de Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux ne semblent pas appliquer les principes du PDUIF, car les normes sont définies en fonction du nombre de pièces, et non du taux de motorisation constaté dans la commune. En conséquence, le nombre minimal de places exigé est supérieur à la norme du PDUIF (soit 1,5 fois le taux de motorisation) dans ces communes. Toutefois, les normes pour les bureaux prennent en compte les prescriptions du PDUIF.

Enfin, Marnes-la-Coquette se caractérise par des normes moins ambitieuses pour les bureaux que celles inscrites dans le PDUIF. En effet, les tranches de surface utilisées pour les normes plafond sont inférieures à celles définies dans le PDUIF, ce qui pourrait avoir pour conséquence la création d'un nombre de places plus élevé pour les bureaux. Il est toutefois important d'indiquer que la norme pour les logements semble assez volontariste, notamment pour une commune avec un taux de motorisation aussi important.

Normes de stationnement de voitures		Habitat	Bureaux
PDUIF (2014)	Norme plancher	Norme plancher maximale : 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune (voir tableau ci-dessus).	A plus de 500 mètres d'un arrêt de transports collectif structurant : 1 place pour 55 m² SdP à Marnes-la-Coquette.
	Norme plafond		A moins de 500 mètres d'un arrêt de transports collectif structurant : 1 place pour 90 m² SdP à Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, 1 place pour 60 m² SdP à Chaville, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray, 1 place pour 45 m² SdP à Marnes-la-Coquette. A plus de 500 mètres d'un arrêt de transports collectif structurant : 1 place pour 70 m² SdP à Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, 1 place pour 50 m² SdP à Chaville, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray.
PLU des Communes	Boulogne-Billancourt	A moins de 500 m d'une gare, d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre, au minimum 1 place de stationnement par logement et 0,5 place par logement pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État. A plus de 500 m d'une gare, d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre, au minimum 1 place pour un studio ou 2 pièces, 1,5 place pour un 3 à 5 pièces, 2 places pour un 6 pièces et plus et 0,5 place par logement pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'État.	A moins de 500 m d'une gare, d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : maximum de 1 place de stationnement pour 90 m² de SDP. A plus de 500 m d'une gare, d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : maximum de 1 place de stationnement pour 70 m² de SDP.
	Chaville	A moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, 1 place minimum par logement. A plus de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, 1,5 place minimum par logement.	1 place maximum pour 100m² de surface de plancher.
	Issy-les-Moulineaux	Au minimum 0,5 place par studio ou studette et 1 place par logement autre que studio et studette. Constructions de 2 logements et moins : 1 place pour tout logement de moins de 100 m² de surface de plancher, 1 place supplémentaire par tranche entamée de 100 m² de surface de plancher pour tout logement de plus de 100 m². Constructions de plus de 2 logements : 1 place pour 1 et 2 pièces, 1.5 place pour les logements de plus de 2 pièces.	1 place maximum pour 100 m² de surface de plancher.

Normes de stationnement de voitures		Habitat	Bureaux
	Marnes-la-Coquette	1 place par tranche de 80 m² de SdP avec un minimum de 1 place par logement.	A moins de 500 m d'un point de desserte de transport en commun structurante, il ne pourra être construit plus d'une place pour 45m² de SdP. Au-delà d'un rayon de 500m d'un point de desserte de transport en commun structurante, il ne pourra être construit plus d'une place pour 55m² de SdP.
	Meudon	Le nombre de places à créer est de 1 place par logement de 1 et 2 pièces principales et de 1,5 place par logement de 3 pièces et plus. Il n'est exigé la réalisation que d'une aire de stationnement par logement, lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.	Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de SDP créée, à moins de 500 m d'un point de desserte d'une ligne de transport en commun structurante. Au-delà du rayon de 500 m d'un point de desserte de transport en commun structurante, il sera exigé 1 place pour 50 m² de surface de plancher créée.
	Sèvres	A plus de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, pour les constructions à destination d'habitation de 2 logements et plus, une place par tranche entamée de 60 m² de surface de plancher en ne dépassant pas 1,5 place par logement. Pour les constructions à destination d'habitation de moins de 2 logements : 2 places par logement. Si le projet porte sur la réalisation de catégories de logements visées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 du code de l'urbanisme, à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, pour ces logements, il ne sera pas exigé plus de 0,5 place par logement. Pour les autres catégories de logements, il ne sera pas exigé plus d'une place par logement.	Une place de stationnement par tranche entamée de 60 m² de surface de plancher, lorsque la construction est située à moins de 500 mètres d'un point de desserte en commun structurante, avec interdiction de réaliser plus de places que cette norme imposée. Une place de stationnement par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher, lorsque la construction est située à plus de 500 mètres d'un point de desserte en transport en commun structurante, avec interdiction de réaliser plus de places que cette norme imposée.
	Vanves	Pour les constructions à destination d'habitation, 1 place par logement, 0,5 place par logement pour les constructions de logements locatifs ou en accession à la propriété bénéficiant d'un prêt aidé de l'Etat.	Aucune place n'est requise pour les constructions inférieures à 300m² de surface de plancher. Pour les constructions de 300 m² de surface de plancher et plus : - Dans un rayon de 500 m autour des stations ou gares de métro, Transilien ou Grand Paris : 1 place de stationnement par tranche de 300 m² de surface de plancher, sans créer plus de 2 places de stationnement par tranche de 120 m² de surface de plancher. - Au-delà du rayon de 500 m autour des stations ou gares de métro, Transilien ou Grand Paris : 1 place de stationnement par tranche de 300 m² de surface de plancher, sans créer plus de 2 places de stationnement par tranche de 100 m² de surface de plancher.

Normes de stationnement de voitures		Habitat	Bureaux
	Ville-d'Avray	1 place minimum pour 80 m² de surface de plancher, avec un minimum de 1 place par logement, ratio auquel s'ajoute 1 place supplémentaire par tranche complète de 5 logements. 1 place par logement bénéficiant d'un prêt aidé de l'Etat (logements locatifs sociaux) sauf impossibilité technique majeure. 1 place par logement locatif intermédiaire mentionné à l'article L. 302-16 du code de la construction et de l'habitation.	Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de SDP à moins de 500 m d'un point de desserte par des lignes de transports collectifs structurantes, 1 place pour 50 m² de SDP à plus de 500 m d'un point de desserte par des lignes de transports collectifs structurantes.

	Norme atteinte
	Norme partiellement atteinte ou sans lien avec celle du PDUIF
	Norme non atteinte

Législation en vigueur

Code de l'urbanisme

Le Code de l'Urbanisme définit des normes de stationnement pour les constructions nouvelles, valables sur l'ensemble du territoire national. Ces normes s'imposent aux documents de planification de mobilité et d''urbanisme. En l'occurrence, le PLUI de GPSO doit prendre en compte les articles suivants du Code de l'Urbanisme :

- Art. L151-30 : Lorsque le règlement du PLU prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations minimales pour les vélos, pour les immeubles d'habitation et de bureaux.
- Art. L151-31 : Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15% au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage.
- Art. L151-35 : Pour les constructions destinées aux logements sociaux, aux logements intermédiaires, aux établissements d'hébergement de personnes âgées et aux résidences universitaires, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.
- Art. L151-35 : Toutefois, lorsque les logements mentionnés ci-dessus sont situés à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport collectif en site propre, et que la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement.
- Art. L151-36 : Pour les constructions destinées à l'habitation (hors logements sociaux et cas particuliers) situées à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport collectif en site propre, et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

Code de la construction et de l'habitation

Les documents de planification doivent également prendre en compte la norme suivante établie par le Code de la construction et de l'habitation :

- Art. L111-5-2 : Obligation de stationnement vélo dans les habitations, les établissements industriels ou tertiaires et les services publics.

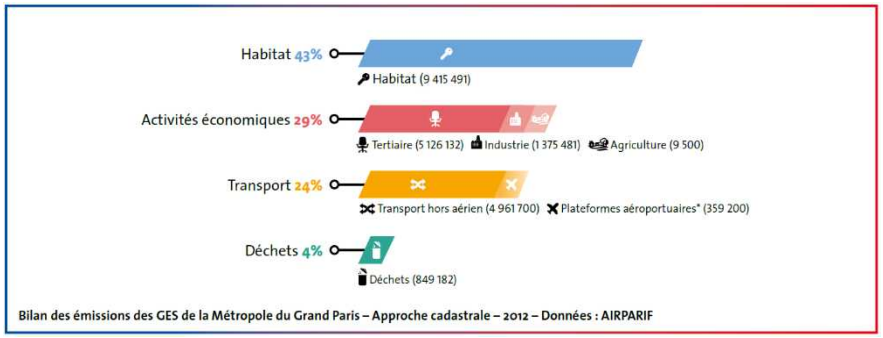
PCAET de la Métropole du Grand Paris (2018)

Le Plan Climat Air Énergie Métropolitain définit la stratégie de la Métropole en matière d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, de reconquête de la qualité de l'air et de transition énergétique, en cohérence avec les ambitions de l'Accord de Paris.

Il s'articule autour des objectifs stratégiques et opérationnels suivants :

- Atteindre la neutralité carbone en 2050, c'est-à-dire zéro émission nette, en alignement avec la trajectoire 2°C issue de l'Accord de Paris et avec le Plan Climat national.
- Atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050, en alignement avec le Schéma Régional Climat Air Énergie d'Île-de-France de 2012 et la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, c'est-à-dire diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre (GES).
- Accroître la résilience de la Métropole face aux effets du changement climatique.
- Ramener les concentrations en polluants atmosphériques à des niveaux en conformité avec les seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé.
- Réduire massivement les consommations énergétiques finales, notamment pour les secteurs résidentiels et tertiaires, ainsi que du transport.
- Obtenir un mix énergétique diversifié et décarboné, grâce au développement des énergies renouvelables et de récupération.

Le diagnostic mené dans le cadre du PCAET montre que le secteur des transports représente un quart des émissions directes de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire.



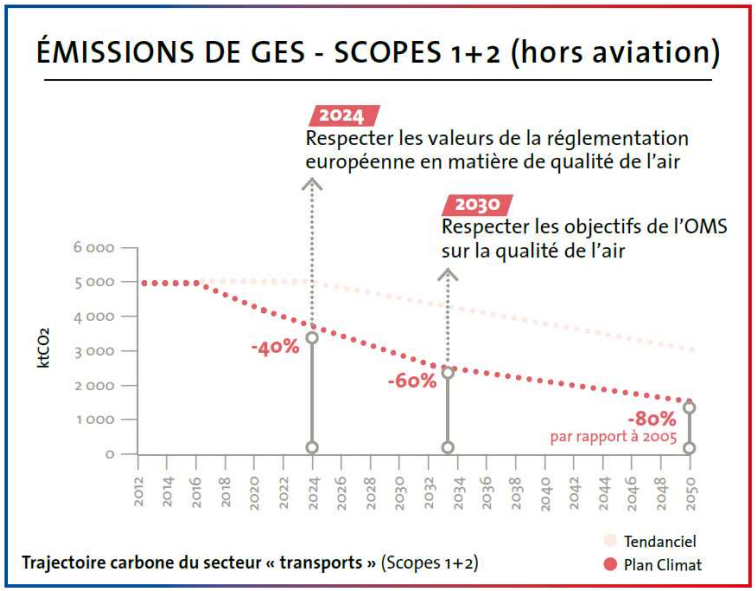
Source : PCAET de la Métropole du Grand Paris, 2018

Afin d'atteindre les objectifs stratégiques présentés ci-dessus, il faudra réduire les émissions de GES sur le territoire métropolitain de 75% à horizon 2050 par rapport à 2005. Les efforts porteront d'abord sur les secteurs du bâtiment et des transports. Pour ce dernier, la stratégie consiste à réduire les émissions de GES de 40% en 2024 et de 80% en 2050, par rapport à 2005.

Pour cela, la Métropole souhaite d'abord réduire la circulation automobile et maîtriser la demande en déplacement. Afin de réduire la circulation, la Métropole a récemment créé une zone de circulation à basses émissions au cœur de la Métropole (dans le cadre de la mise en œuvre du PCAET). Quant à la maîtrise des déplacements, elle sera mise en œuvre grâce au soutien au travail à distance, au covoiturage de proximité, à la réalisation de plans de déplacements entreprise et administration, ainsi qu'à l'optimisation de l'organisation logistique du territoire.

La Métropole souhaite également encourager le report modal vers les modes ferrés, fluvial et les modes actifs. Les mesures mises en place par la Métropole favoriseront le développement des modes actifs. Ils devraient constituer la moitié des déplacements en 2050. La part du vélo sera multipliée par trois d'ici 2030. A titre d'exemple, la Métropole a réalisé son Plan Vélo en 2021, planifiant la réalisation de nombreux itinéraires cyclables structurants. De plus, la Métropole soutient le développement de nouvelles stations Vélib sur son territoire.

La Métropole porte également la volonté de développer des motorisations plus propres. En effet, afin d'accélérer la baisse des émissions, la Métropole prévoit de favoriser une forte pénétration des véhicules propres électriques ou hybrides dans le parc métropolitain, pour parvenir à des déplacements automobiles 100% propres sur tout le territoire en 2050 (50% dès 2030). Son action portera principalement sur la mise à disposition des infrastructures nécessaires en voirie (bornes de recharge, etc.) et le soutien financier au remplacement des véhicules.



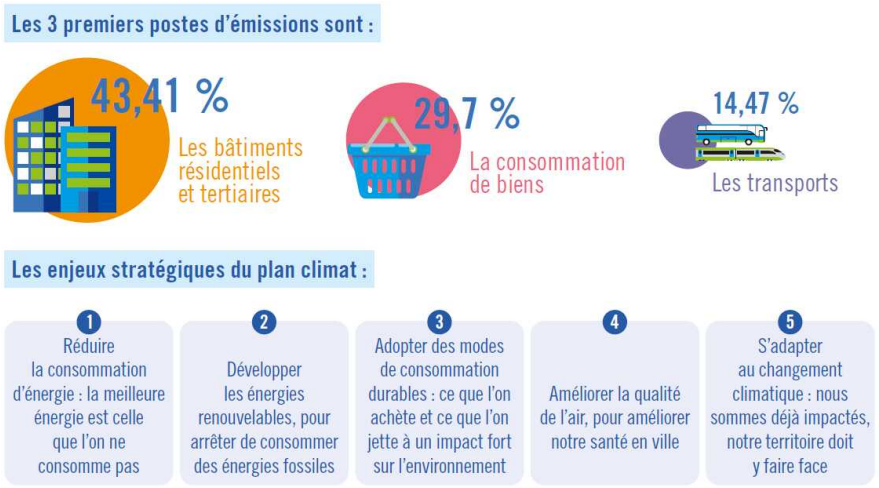
Source : PCAET de la Métropole du Grand Paris, 2018

PCAET de GPSO (2020)

Le Plan Climat Air Energie Territorial est l'outil opérationnel de GPSO pour la lutte contre le changement climatique. En déclinant au niveau local les orientations nationales, il définit, à l'échelle du territoire, un plan d'actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et pour maintenir un cadre de vie agréable et sûr malgré les conséquences, déjà visibles, du changement climatique sur le territoire.

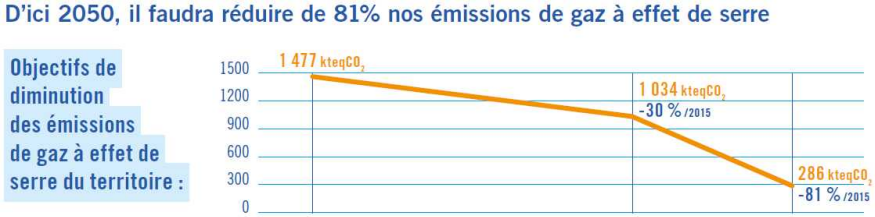
GPSO se positionne comme coordinateur de la transition énergétique et écologique afin de mobiliser les habitants et l'ensemble des acteurs du territoire dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Dans le cadre de cette démarche, GPSO a réalisé un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur son territoire. Il en ressort que le secteur des transports contribue à hauteur de près de 15% aux émissions de GES sur le territoire.



Source : PCAET de GPSO, 2020

L'objectif global que s'est fixé GPSO est la neutralité carbone de son territoire à horizon 2050, en accord avec les objectifs nationaux et métropolitains. Pour cela, d'ici 2050, il faudra réduire de 81% les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire.

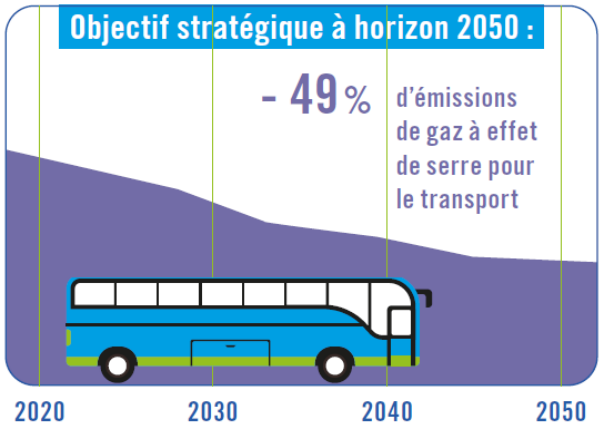


Source : PCAET de GPSO, 2020

Le PCAET de GPSO définit 6 axes stratégiques :

- Contribuer localement à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES).
- Être plus résilient face au changement climatique et veiller à la qualité de notre cadre de vie.
- Améliorer la qualité de l'air.
- Consommer mieux, jeter moins.
- Mobiliser les habitants et les acteurs locaux autour d'une dynamique collective à « énergie positive ».
- Renforcer l'exemplarité de GPSO, une administration engagée pour l'environnement.

L'axe sur l'amélioration de la qualité de l'air concerne plus particulièrement les émissions en lien avec les pratiques de mobilité. Ces pratiques, et plus particulièrement le recours à la voiture individuelle pour les déplacements, génèrent une forte part des émissions de GES et de polluants atmosphériques. Afin de répondre à cet enjeu, GPSO a déjà mis en place plusieurs actions en termes de réduction de la pollution (Zone à Faibles Émissions, bornes de recharge pour véhicules électriques, navettes électriques), ainsi qu'en termes de développement d'alternatives au déplacement automobile (renfort des lignes structurantes de transports collectifs, développement de mobilités plus vertueuses…).



Source : PCAET de GPSO, 2020

A présent, GPSO souhaite encourager les mobilités douces et renforcer le maillage existant. Cela implique de contribuer à la mise en place d'un ensemble de solutions de mobilité, dans lequel chacun trouvera le mode de déplacement adapté à son usage (transports en commun, vélos, véhicules décarbonés, autopartage, covoiturage...).

Le travail en collaboration avec l'État et Île-de-France Mobilités sera poursuivi afin de promouvoir le développement des transports collectifs pour un maillage plus efficace du territoire. Les actions en faveur du vélo seront renforcées et de nouveaux aménagements réalisés, dans la dynamique du Plan Vélo intercommunal (prévu pour approbation en juin 2022).

De plus, le PCAET a pour objectif d'améliorer la logistique urbaine, en optimisant et diversifiant les modes de livraison.

Le PCAET a défini 5 actions en termes de mobilité, dont la plupart sont d'ores et déjà en cours de mise en œuvre :

- Déployer un Plan Vélo et faciliter le développement des mobilités actives sur le territoire.
- Poursuivre le maillage du territoire en transports en commun.
- Développer un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Déployer la Zone à Faibles Émissions.
- Optimiser le stationnement et la logistique urbaine.

Le PLUI de GPSO devra prendre en compte les objectifs et les actions du PCAET. Il s'agira d'un des outils de mise en œuvre du PCAET.

Plan Vélo de la Région Ile-de-France (2018)

La Région Ile-de-France a élaboré son Plan Vélo Régional en 2018. L'objectif principal est de tripler le nombre de déplacements quotidiens à vélo à horizon 2021 par rapport à 2010 (soit près de 2 millions de déplacements à vélo), en privilégiant l'intermodalité et le rabattement vers les gares, les déplacements domicile-travail, ainsi que la pratique scolaire et des étudiants.

Ce Plan Vélo s'appuie en priorité sur les initiatives des territoires, à l'aide d'un nouveau dispositif de soutien aux politiques cyclables du quotidien et d'un cadre pour des appels à projets sur des territoires à fort enjeu régional. Ainsi, le Plan Vélo de 2018 ne propose pas d'itinéraires cyclables, mais il s'appuie sur les stratégies locales et les coordonne afin d'apporter une continuité au réseau cyclable et une cohérence en termes de stationnement, de jalonnement et de services à l'échelle régionale.

La plupart des aides financières de la Région aux collectivités sont conditionnées à l'existence d'un schéma cyclable. Les aides de la Région peuvent atteindre jusqu'à 50% du coût pour les aménagements cyclables et 30% pour les actions d'apaisement de la circulation. Depuis mai 2020, la Région propose un dispositif de soutien au RER V et aux pistes cyclables provisoires. Les bénéficiaires sont les collectivités locales qui participent au développement du RER V ou de pistes cyclables provisoires.

Le projet de RER Vélo (2020)

Le Collectif Vélo Île-de-France, regroupant plus de 30 associations cyclistes franciliennes, a imaginé un réseau RER Vélo, composé de liaisons cyclables continues, sécurisées et confortables entre les principales polarités urbaines du territoire. Début 2019, la Région a décidé d'adopter ce réseau de RER Vélo, en jouant à la fois le rôle de coordinateur et de financeur dans la mise en œuvre des infrastructures par les collectivités locales.

Dans le contexte de crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, la Région Ile-de-France s'est engagée à accélérer et renforcer son soutien à la mise en œuvre de ce réseau. La Région va mobiliser 300 millions d'euros lors de la phase 1 pour financer, à hauteur de 60%, ce réseau régional. L'aide régionale passera ainsi de 50 % à 60 % pour les itinéraires du RER Vélo, avec un plafond de subvention relevé à 600 000 € par kilomètre, contre 275 000 € à l'origine. Cet investissement, anticipé dans la perspective du déconfinement, permet de

préfigurer le réseau définitif et de faire du vélo un moyen de transport de masse en Île-de-France.

Le projet comportera plus de 9 itinéraires, représentant 725 km de voies cyclables, d'ici 2030. Les axes les plus stratégiques, représentant deux tiers du réseau proposé par les associations, pourraient être réalisés d'ici 2025. La deuxième phase d'aménagement est prévue d'ici 2030. Ces aménagements répondront aux principes fondamentaux de la circulation cyclable francilienne : sécurité, confort, continuité, efficacité, lisibilité, capacité.



Source : Région Ile-de-France, 2020

Le territoire de GPSO est concerné par quatre liaisons du RER V, dont les trois suivantes en phase 1 :

- Liaison B4, reliant Paris à Vélizy-Villacoublay via Clamart.
- Liaison C1, reliant Paris à Maurepas-La Verrière, via Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres et Chaville.
- Liaison GC (Grande Couronne), ligne de rocade desservant plusieurs communes de proche couronne, notamment Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt.

Ces trois liaisons font partie de la phase 1 du projet de RER V, ce qui signifie qu'elles devraient voir le jour à l'horizon 2025. Leur tracé précis n'est pas encore défini. Un comité de pilotage a été constitué pour chacune de ces lignes, associant notamment la Région Ile-de-France, GPSO et les autres collectivités concernées. Cette instance va définir le tracé précis des lignes du RER V sur le territoire de GPSO. Elles seront à prendre en compte dans la réalisation du PLUI.

Une dernière liaison passe par GPSO et sera traitée dans la deuxième phase.

- Liaison C4, reliant Paris à Mantes-la-Jolie, via Boulogne-Billancourt et Marnes-la-Coquette.

Plan Vélo du Département des Hauts-de-Seine (2022)

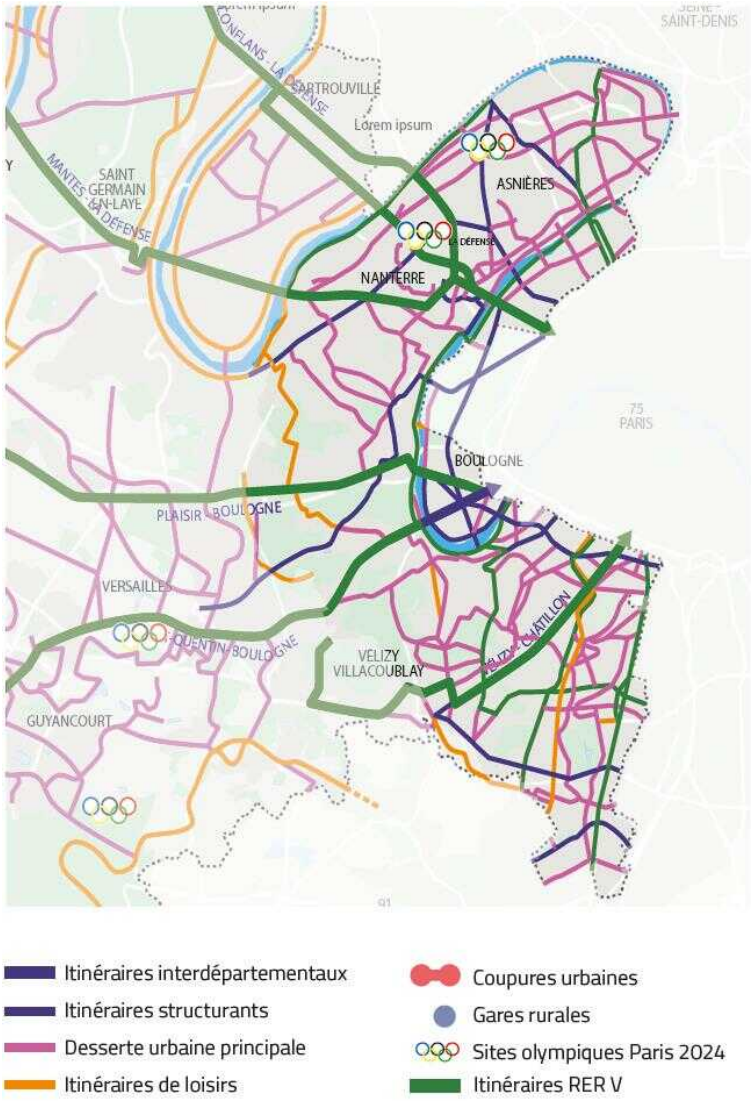
Le Plan Vélo du Département des Hauts-de-Seine, approuvé en février 2022, vise à développer la pratique du pratique du vélo sur ce territoire, notamment pour les déplacements du quotidien. Elle se traduit notamment par l'aménagement de pistes cyclables sécurisées, le développement d'emplacements de stationnement vélo et la mise en place de services associés.

A l'horizon 2028, ce Plan Vélo prévoit la création de 120 km d'itinéraires cyclables, à travers un investissement de 150 millions d'euros. En termes d'itinéraires cyclables, ce plan prévoit notamment la création de 5 grands itinéraires interdépartementaux et 3 véloroutes touristiques entièrement jalonnées. A cet horizon, 70 % de la voirie départementale serait ainsi aménagée de pistes cyclables sécurisées et reliées entre elles. Ce maillage sera cohérent avec le réseau cyclable existant et projeté (RER V, itinéraires communaux). Il desservira les gares, les équipements structurants et les itinéraires touristiques.

Dans le territoire de GPSO, les axes cyclables structurants du Plan Vélo départemental sont les suivants :

- Itinéraire du RER V entre Paris et Plaisir, empruntant notamment la route de la Reine (RD 907) à Boulogne-Billancourt.
- Itinéraire du RER V entre Paris et Saint-Quentin-en-Yvelines, empruntant notamment la RD 910 à Boulogne-Billancourt, Sèvres et Chaville, traversant la Seine sur le Pont de Sèvres.
- 4 itinéraires structurants à créer, empruntant la RD 1 (Boulogne-Billancourt), la RD 2 (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux), la RD 50 (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves) et la RD 989 (Issy-les-Moulineaux).
- 1 itinéraire structurant existant, empruntant la piste cyclable existante sur la RD 7 (Sèvres, Meudon, Issy-les-Moulineaux).

A terme, ces liaisons formeront le réseau cyclable armature de GPSO, accueillant une grande partie des déplacements cyclables, aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle francilienne. Cela devrait fortement contribuer au développement du vélo, notamment pour les déplacements internes au territoire, ainsi que pour les déplacements vers les principales polarités économiques à proximité, telles que Paris, La Défense, Bagneux, Versailles, Vélizy ou Le-Plessis-Robinson.



Source : Département des Hauts-de-Seine, 2022

Plan Vélo de la Métropole du Grand Paris (2021)

La Métropole du Grand Paris a également élaboré son Plan Vélo, dans le cadre de la mise en œuvre de son PCAET. Les grands objectifs de ce plan sont les suivants : atteindre 10% des déplacements à vélo à l'horizon 2024, multiplier par 3 le nombre de déplacements à vélo à l'horizon 2030, atteindre la moitié des déplacements en modes actifs à l'horizon 2050.

Le déploiement de ce Plan Vélo doit rendre possible le déplacement quotidien à vélo, notamment pour des trajets jusqu'alors réalisés en voiture, et ce, grâce au développement du maillage qui résultera de la complémentarité entre les différents aménagements cyclables proposés.

Ce Plan vise notamment à définir un réseau cyclable structurant à l'échelle métropolitaine, en complémentarité du RER V, en partenariat avec les gestionnaires de voirie, ainsi qu'à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement (jalonnement, apprentissage, remise en selle…).

Le Plan Vélo identifie plusieurs types d'axes cyclables à développer :

- Axes structurants d'échelle métropolitaine en carence d'aménagements cyclables, par des voies assurant une liaison de Paris vers sa banlieue et des rocades.
- Axes répondant à une demande des Métropolitains déjà affirmée.
- Axes en phase avec la programmation et la planification des communes métropolitaines en matière d'aménagements cyclables.
- Axes en complément de la démarche RER V.
- Axes assurant la liaison de polarités urbaines et de centralités importantes (gares, pôles d'emploi, équipements, parcs…).

La mise en œuvre de ce Plan Vélo représente 200 km d'itinéraires, répartis en 8 lignes, traversant 65 communes. Il est doté d'un budget annuel de 10 millions d'euros d'ici 2030. Il est important de souligner que la Métropole n'est pas maître d'ouvrage de ces aménagements cyclables. Le Plan Vélo représente un dispositif d'aide aux projets réalisés par les collectivités locales sur les axes identifiés par la Métropole du Grand Paris.

Parmi ces lignes cyclables, deux desservent le territoire de GPSO :

- Ligne 2 (Argenteuil / Saint-Denis / Paris / Issy-les-Moulineaux), empruntant la RD 989, conformément à la liaison structurante identifiée dans le plan départemental et dans le Plan Vélo de GPSO.
- Ligne 7 (Joinville-le-Pont / Boulogne-Billancourt), empruntant la RD 50 à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves, conformément à la liaison structurante identifiée dans le plan départemental.



Source : Métropole du Grand Paris, 2021

Plan Vélo de GPSO (2022)

Les principes du Plan Vélo

Le Plan Vélo de GPSO, programmant le réseau cyclable du territoire à l'horizon 2030, a été approuvé en juin 2022.

Le Plan Vélo s'inscrit dans la stratégie du PCAET, selon son axe 3 pour réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Le Plan Vélo y contribue avec ses propres objectifs, et définit le plan d'actions à mettre en œuvre pour y parvenir.

Le lancement du Plan Vélo a démarré début 2019 avec la réalisation d'un état des lieux avec des réunions de lancement. Par ailleurs, des actions à court terme ont été réalisées sur le territoire (création de zones 30, doubles sens cyclables, sas vélos, maillage du service Vélib'...).

Les services de GPSO ont réalisé un diagnostic des aménagements et services disponibles et identifié les pistes d'actions possibles pour le territoire.

Une concertation sur le contenu du Plan Vélo a eu lieu avec la société civile, le monde économique et les partenaires institutionnels. A l'issue de ces séances, des itinéraires prioritaires ont été identifiés. Ils ont servi de base de travail pour élaborer le plan stratégique vélo en mai 2020 permettant de favoriser l'usage du vélo lors du déconfinement.

Les bouleversements des modes de vie en 2020 suite au confinement, puis déconfinement, et les modifications des habitudes liées au respect des mesures sanitaires, ont modifié profondément les pratiques et les modes de déplacement, avec notamment une augmentation de la part modale du vélo. Les aménagements ont aussi été accélérés : les « coronapistes » sur les voies départementales ont complété un réseau armature désormais bien visible et globalement efficace, tandis que les aménagements sur les voies territoriales ont rendu l'usage du vélo plus facile et plus sécurisé.

Pendant cette période, GPSO a poursuivi l'élaboration du Plan Vélo, avec notamment une identification des aménagements permettant de concrétiser le réseau structurant.

Début 2022 l'ensemble du Plan Vélo, constitué des actions organisées en 10 maillons, est présenté à nouveau à l'ensemble des parties prenantes, dans le cadre d'une campagne de restitution pour finaliser le document et le proposer à l'adoption par le Conseil de territoire (en juin 2022).

La finalité du Plan Vélo est de permettre au plus grand nombre de pouvoir se déplacer à vélo dans tout le territoire. Cette finalité ne devra en aucun cas être atteinte au détriment des piétons ou de la qualité de service des transports en commun. Il s'agit d'assurer un partage équitable de l'espace public. Le Plan Vélo ne doit pas opposer les différents modes de déplacements mais permettre une meilleure cohabitation dans la rue, l'ensemble des usagers se partageant un même espace public. Pour y parvenir, GPSO s'engage, au travers du Plan Vélo, à mobiliser les moyens à sa disposition pour :

- Mettre en place, là où cela est possible, des zones de circulation apaisée (limitations de vitesse à 30 km/h voire 20 km/h par endroit).
- Aménager ou pérenniser un réseau structurant où la pratique du vélo est sécurisée et qui permette de relier facilement les principaux points d'attraction du territoire et des territoires voisins.

Avec des objectifs de réalisation pour 2025 :

- Pérenniser, aménager ou programmer des aménagements pour un réseau structurant vélo qui maille le territoire.
- Multiplier par 2 le nombre de places de stationnement pour les vélos dans l'espace public.
- Multiplier par 3 la fréquentation cyclable mesurée au niveau des compteurs permanents du département.
- Réaliser en moyenne 65 ateliers par an à destination du public sur tout le territoire autour de la sensibilisation, formation, réparation de vélos.

Un plan d'actions a été établi, disposant de 30 actions, organisées en 10 maillons, dont 4 concernant l'aménagement et les équipements dans l'espace public et 6 les services cyclables.

Les maillons proposés en termes d'aménagements cyclables sont :

- 1. Rendre les rues plus propices à l'usage du vélo et à la marche
- 2. Aménager un réseau vélo structurant maillant le territoire
- 3. Matérialiser des itinéraires vélo avec du jalonnement
- 4. Développer du stationnement vélo adapté à chaque usage

Les maillons proposés en termes de services cyclables sont :

- 5. Déployer des services de location de vélos
- 6. Lutter contre le vol de vélos
- 7. Faciliter l'entretien des vélos
- 8. Informer et former à la pratique du vélo
- 9. Accroître la part du vélo dans l'activité économique
- 10. Prendre en compte les engins de déplacement personnels

Les itinéraires cyclables

Le réseau cyclable de GPSO s'appuie sur la complémentarité entre un réseau de voies locales favorables à la circulation à vélo, les rues apaisées (maillon 1) et un réseau structurant, avec des aménagements sécurisés là où c'est nécessaire et possible (maillon 2).

Le réseau cyclable structurant concerne des aménagements attractifs confortables et sécurisés sur des itinéraires continus à l'échelle de GPSO, en, liaisons avec les territoires voisins. Ce réseau structurant intègre le réseau express régional vélo (RER V), présenté plus haut. De plus, une grande partie du réseau structurant et des coupures à résorber concerne le réseau routier départemental. La stratégie s'inscrit donc dans des projets d'envergure départementale, voire régionale.

Le réseau structurant cible de GPSO repose majoritairement sur des voies départementales (65% du linéaire total) sur lesquelles la réalisation d'aménagements cyclables dépend des choix du Département. Quant aux tronçons sur voirie communale, ils concernent 22% du linéaire total.

Pour les tronçons sur voie départementale, GPSO a porté les projets auprès du département de manière à ce qu'ils soient intégrés au Plan Vélo départemental. GPSO prévoit 1,4 million d'euros sur la période 2021-2026 pour réaliser des études sur des tronçons de voies départementales, afin d'accélérer la réalisation de leur aménagement. Pour les tronçons sur voie communale, GPSO réalisera les aménagements à hauteur du budget arrêté dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissement sur la période 2021-2025, soit 3,3 millions d'euros pour le réseau structurant vélo (sur les 8,1 millions d'euros prévus en investissement pour réalisation d'aménagements vélo sur le réseau structurant, entretien des aménagements existants et petits aménagements).

A titre d'exemple, les axes qui feront l'objet d'itinéraires cyclables structurants sont la RD 910 (Boulogne-Billancourt, Sèvres, Chaville), la RD 407 (Sèvres, Ville-d'Avray, Marnes-la-Coquette), la RD 985 (Ville-d'Avray), la RD 1 (Boulogne-Billancourt), la RD 406 (Meudon), la RD 50 (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves), la RD 69 (Issy-les-Moulineaux) et la RD 130 (Vanves). Pour une grande partie de ces axes, il s'agira de pérenniser les aménagements temporaires réalisés par le Département lors de la crise sanitaire. Néanmoins, cela pourrait impliquer une requalification plus importante de ces voiries, avec la mise en place de typologies différentes de celle des « coronapistes ». Par ailleurs, plusieurs chemins forestiers bénéficieront également d'aménagements cyclables.

La carte du réseau cyclable programmé dans le Plan Vélo de GPSO figure dans la partie « Conditions de déplacements des modes actifs » / sous-partie « Réseau cyclable à l'échelle de GPSO » du présent document.

Le stationnement cyclable

Le Plan Vélo a également défini une stratégie complète de développement du stationnement cyclable (maillon 4). Le premier volet concerne le stationnement sur l'espace public. L'objectif est de multiplier par 2 le nombre de places de stationnement pour les vélos dans l'espace public. En premier lieu, il est prévu de déployer plus largement le stationnement en accès libre. Des arceaux seront installés pour répondre à la demande de courte durée avec une forte rotation, dans les secteurs disposant d'équipements, de services et de commerces. Pour maximiser leur usage et réduire le vol et le vandalisme, ils seront placés plutôt dans des espaces visibles et faciles d'accès. Ils permettront d'attacher un vélo dans de bonnes conditions (par le cadre et la roue). Le déploiement se fera de manière progressive sur 5 ans.

En deuxième lieu, il est prévu de déployer des abris sécurisés de proximité. Des boxes vélo seront donc installés sur l'espace public dans les secteurs résidentiels, avec un accès par badge, clé ou code, réservé à des abonnés Ils permettent de pallier le manque de stationnement résidentiel, en particulier dans les immeubles d'habitation plus anciens, où il n'est pas toujours possible d'en créer. Ils sont destinés à du stationnement régulier, de plusieurs heures (pour la nuit, la journée) voire plusieurs jours. Une expérimentation est en cours, avec des boxes à Chaville, Meudon et Issy-les-Moulineaux. Le nombre de boxes à terme dépendra du retour d'expérience des expérimentations et des besoins exprimés par les riverains. En première approche, GPSO estime le besoin potentiel à 63 boxes au total, avec un ratio de 5 à 6 places pour 5 000 habitants à Boulogne Billancourt, Issy les Moulineaux et Vanves, et 1 place pour 8 000 habitants à Meudon, Sèvres, Chaville, Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette.

De plus, des emplacements de stationnement cyclable seront créés dans toutes les gares du territoire, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma directeur du stationnement vélo d'Ile-de-France Mobilités (révisé en février 2020). La maîtrise d'ouvrage et le financement sont assurés à 100% par Ile-de-France Mobilités.

Gare ou station	Objectif minimal réglementaire (décret juin 2021)
Bellevue	30
Chaville Rive Droite	40
Chaville Rive Gauche	20
Garches-Marnes-la-Coquette	40
Issy	60
Issy Val de Seine	160
Sèvres Rive Gauche	60
Sèvres Ville-D'Avray	50
Vanves - Malakoff	30

Source : Plan Vélo, GPSO, 2022

GPSO a également prévu d'accompagner les bailleurs, les copropriétés et les entreprises pour créer du stationnement vélo dans leurs espaces privés. Cette action peut prendre la forme d'un recensement et mise en ligne de ressources techniques pour ceux qui créent un local vélo, ou bien la mise à disposition d'experts intervenant dans les copropriétés pour des recommandations techniques.

Enfin, le Plan Vélo prévoit d'intégrer le vélo dans les constructions neuves et les opérations d'aménagement. L'objectif est de s'assurer que les documents d'urbanisme et, par extension, les programmes de constructions et opérations d'aménagement intègrent le vélo. Il s'agit de s'assurer, dès les prémices des opérations d'aménagement, que le vélo soit intégré tant au niveau des aménagements cyclables que du stationnement.

GPSO conçoit actuellement un référentiel d'aménagement durable qui s'inscrit dans le cadre du PCAET. Ce référentiel aura pour objectif de décliner les principes de développement durable dans les projets d'aménagement (opérations d'aménagement, aménagement des espaces publics, des mobilités durables…). Le Plan Vélo rappelle les normes de stationnement cyclable du PDUIF (voir la partie dédiée au PDUIF, plus haut). Il précise également que les normes de stationnement vélo dans les constructions nouvelles seront définies dans le PLUI de GPSO, dans le cadre d'une consultation avec les communes et les acteurs du territoire.

5.2. Contexte du territoire

5.2.1. CONFIGURATION URBAINE

Les communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves se situent en continuité urbaine de Paris, avec toutefois la coupure importante du boulevard périphérique. Desservis par le métro, elles sont intégrées de fait dans le fonctionnement de la capitale. Ces communes sont très denses et disposent de plusieurs centralités urbaines, offrant de nombreux commerces et services. Hormis Vanves, elles comptent aussi de nombreux bâtiments de bureaux, notamment à proximité de la Seine. Ces communes se caractérisent donc par des densités et des mixités urbaines très élevées, favorisant l'usage des modes actifs, notamment la marche, pour les déplacements internes. De plus, la présence de plusieurs stations de métro maillant ces communes représente un atout important pour les habitants et les salariés, favorisant l'usage des modes actifs et des transports collectifs pour les déplacements de moyenne distance (notamment vers Paris).

Au Sud de la Seine, la configuration urbaine est fortement marquée par la forêt de Meudon et par le relief. La commune de Meudon se caractérise par la présence de deux secteurs urbanisés bien distincts : Meudon-sur-Seine et Meudon-la-Forêt (séparés par la forêt). Le secteur de Meudon-sur-Seine se trouve en continuité urbaine de Clamart et d'Issy-les-Moulineaux (à l'Est) et de Sèvres (à l'Ouest), ce qui a un impact sur les déplacements entre ces communes. Toutefois, le déplacement vers Boulogne-Billancourt implique de franchir la Seine sur l'un des ponts existants. Quant au secteur de Meudon-la-Forêt, il reste enclavé par rapport au reste du territoire (il est situé à plus de 3 km du Nord de Meudon). Seule la RD 406 assure un déplacement entre les deux secteurs de la commune (à travers la forêt). Ce déplacement reste quasiment impossible à pied et très difficile à vélo. Toutefois, les conditions pour les vélos se sont améliorées depuis la création de la route des Etangs, qui peut accueillir certains déplacements au sein de Meudon. En revanche, le secteur de Meudon-la-Forêt est en continuité avec Clamart et Vélizy au Sud.

Les communes de Sèvres et Chaville se sont urbanisées de manière linéaire sur l'ancienne vallée du ru de Marivel, autour de la RD 910 (axe structurant permettant un lien entre Versailles et Paris), ainsi que de la ligne ferroviaire entre Paris et Versailles (ligne N). Les secteurs urbanisés sont situés au Sud de cet axe, au regard de la présence d'une pente très marquée au Nord. L'urbanisation suit globalement ce tracé linéaire (entre cers deux axes de

communication), même si la commune de Chaville s'est étendue vers le Sud (dans la forêt de Meudon). L'urbanisation de ces deux communes reste assez compacte, notamment au regard des contraintes géographiques. Les centralités sont situées directement sur la RD 910, à proximité des gares de train. Ces caractéristiques favorisent la marche pour les déplacements internes aux communes, ainsi que les transports collectifs pour les déplacements vers les polarités extérieures (ex : Paris, Versailles…). Toutefois, les déplacements vers les autres centralités de GPSO sont fortement façonnés par ces contraintes géographiques. En effet, les déplacements vers Boulogne-Billancourt impliquent d'emprunter la RD 910 (suivant le fond de vallée), tandis que le déplacement vers Ville-d'Avray implique de rejoindre la RD 407, en contournant le coteau et la forêt des Fausses Reposes par l'Est. Au regard des distances et du relief, ces déplacements nécessitent en règle générale d'utiliser une voiture ou d'emprunter le réseau de bus.

Enfin, les communes de Ville-d'Avray et de Marnes-la-Coquette se sont urbanisées de manière continue, le long de la RD 407. Les centres-bourgs de ces deux communes sont très proches (distants de moins de 1 km). L'urbanisation est assez compacte autour ce des ceux centralités, ce qui favorise la pratique de la marche. De plus, il est important de noter la présence de la gare de Sèvres-Ville-d'Avray, à proximité du secteur résidentiel situé à l'Est de Ville-d'Avray. Toutefois, il faut également évoquer la présence d'un secteur pavillonnaire au Nnord de Marnes-la-Coquette, déconnecté du reste du territoire. Ce secteur présente en revanche une continuité avec le Sud de Vaucresson. De manière globale, malgré leur compacité, ces communes sont relativement éloignées des autres centralités du territoire (au regard des distances mais aussi du relief). Cette situation contribue à l'usage de la voiture et des lignes de bus pour ces déplacements.

5.2.2. COUPURES URBAINES

Le territoire de GPSO est caractérisé par la présence de nombreuses coupures urbaines ou naturelles. En premier lieu, la Seine sépare la commune de Boulogne-Billancourt du reste du territoire. Au total, 7 franchissements de la Seine sont comptabilisés sur le territoire. Parmi ces points de franchissement, seuls 2 permettent de traverser tout le gabarit de la Seine d'un seul tenant : le Pont de Sèvres et le Pont d'Issy-les-Moulineaux. Par ailleurs, le Pont de Billancourt dessert l'Ile-Saint-Germain, en plus d'assurer un rôle entre Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt. On dénombre également 2 passerelles piétonnes permettant de franchir le petit bras de la Seine, reliant Issy-les-Moulineaux à l'Ile-Saint-Germain. Il existe également deux doubles passerelles, desservant l'Ile-Seguin et permettant un lien entre Meudon et Boulogne-Billancourt (via l'Ile-Seguin). La circulation routière est donc concentrée sur quelques ponts seulement, notamment le Pont de Sèvres qui se situe au débouché de la RN 118. L'ensemble des ponts routiers sont accessibles aux modes actifs (mais ils ne disposent pas d'aménagements cyclables). De plus, les passerelles favorisent la continuité des parcours piétons entre les différentes centralités du territoire. La Seine reste toutefois une coupure importante pour les piétons, notamment entre Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt. En effet, l'absence de franchissements intermédiaires entre le Pont de Billancourt et le Pont d'Issy-les-Moulineaux peut impliquer des détours importants pour ces déplacements. Il est toutefois important de souligner que la Seine et ses abords représentent un grand espace géographique et paysager, qui reste parfois à valoriser.

La deuxième coupure à considérer est la topographie, qui est assez marquée sur le territoire. La commune de Meudon, située sur un plateau, est entaillée par un vallon. On distingue donc une partie haute et une partie basse, ce qui a pour effet de pénaliser les conditions de déplacements entre ces deux secteurs, mais aussi vers Clamart. Quant aux communes de Sèvres et Chaville, elles sont fortement marquées la vallée de Marivel, qui crée naturellement une coupure avec le Nord du territoire. De plus, il est important de noter la présence d'une pente importante au Nord de Sèvres et de Ville-d'Avray (au départ de la colline de Saint-Cloud), ce qui représente une coupure entre ces deux communes. Par ailleurs, il existe un dénivelé important entre Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette (au niveau de la forêt des Fausses Reposes), mais cela impacte peu les déplacements quotidiens.

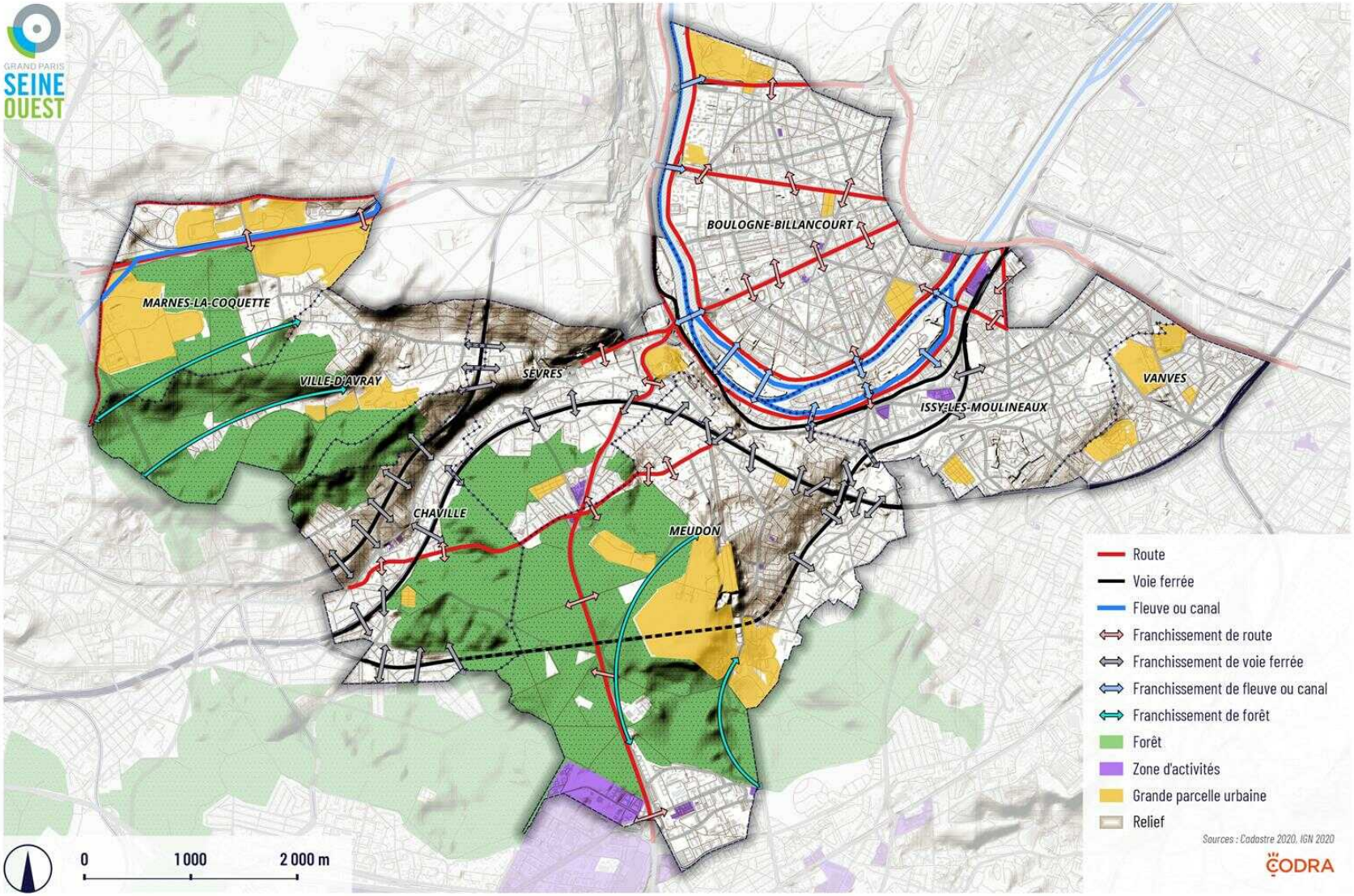
Les grands espaces naturels du territoire, en particulier les forêts de Meudon et des Fausses Reposes, représentent aussi des coupures pour les déplacements quotidiens. Ces forêts ont façonné l'évolution de l'urbanisation, ce qui a eu pour effet de séparer certains secteurs urbanisés (même si la distance est faible à vol d'oiseau). Cette coupure est majoritairement liée au faible nombre d'axes routiers qui traversent la forêt, permettant aussi des liaisons directes entre les secteurs urbanisés. Quelques axes routiers permettent de franchir la forêt, notamment la RN 118, mais cet axe dispose d'un statut magistral (à l'échelle francilienne). A une échelle plus locale, la RD 181 assure un déplacement entre Chaville et Meudon, tandis que la RD 406 relie les différents secteurs de Meudon (à travers la forêt). Néanmoins, il n'existe pas d'axe Est-Ouest traversant la forêt (par exemple entre Chaville et le centre de Meudon). Les déplacements Est-Ouest impliquent donc de contourner la forêt, notamment par le Nord, ce qui a un impact sur la charge de trafic des axes concernées. Quant à la forêt des Fausses Reposes, elle est traversée par la RD 985, mais aucun axe ne la traverse dans le sens Nord-Sud. De cette manière, le déplacement entre Chaville et Marnes-la-Coquette implique de contourner cet espace naturel (ceci est aussi très lié à la présence d'une forte pente).

Plusieurs axes routiers représentent aussi des coupures importantes sur le territoire (au regard de leur gabarit et de leur trafic). Sont retenus dans cette analyse les axes supportant plus de 15 000 véhicules par jour. Certains de ces axes ne génèrent pas de fortes nuisances aux habitants, au regard de leur localisation (notamment la RN 118), tandis que d'autres sont à l'origine d'une coupure importante, notamment pour les modes actifs (ex : RD 910 à Boulogne-Billancourt, RD 181 à Meudon…). Ces axes favorisent la circulation, au détriment des activités riveraines (malgré leurs contextes très urbains). Il est également à noter les coupures formées par la RD 1 et la RD 7, de part et d'autre de la Seine. Cette difficulté est particulièrement marquée sur la RD 1, présentant un aménagement très routier (ex : séparateurs, trémies…) et peu de passages piétons, ce qui limite les relations entre Boulogne-Billancourt et la Seine. De l'autre côté, la RD 7 a réellement été entièrement requalifiée, avec des carrefours à feux et des aménagements confortables pour les modes actifs, permettant de réduire cet effet de coupure. Cela favorise également les connexions avec l'ile Seguin.

Par ailleurs, le territoire est longé par le boulevard périphérique au Nord, à l'origine d'une forte coupure urbaine, notamment pour les piétons, entre Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves, d'un côté, et Paris, de l'autre. En effet, les aménagements de la Porte de Saint-Cloud et de la Porte d'Auteuil sont très peu qualitatifs et très peu favorables aux continuités piétonnes et cyclables entre ces villes. Cette difficulté est accentuée par la présence de nombreux équipements sur de larges emprises le long du boulevard périphérique.

Il est également à noter la présence de plusieurs emprises urbaines perméables aux déplacements des piétons. Par exemple, l'Observatoire de Paris (Meudon), le parc Brimborion (Meudon), le cimetière d'Issy-les-Moulineaux ou le parc du lycée Michelet (Vanves), même si des cheminements permettent de traverser ces parcs. Par ailleurs, plusieurs équipements représentent une coupure entre le territoire de GPSO et Paris, notamment les équipements sportifs le long du périphérique (à proximité de Boulogne-Billancourt) et le Parc des Expositions de la Porte de Versailles (à proximité de Vanves).

COUPURES URBAINES ET EMPRISES INFRANCHISSABLES



5.3. Pratiques de mobilité

5.3.1. DEPLACEMENTS TOUS MOTIFS

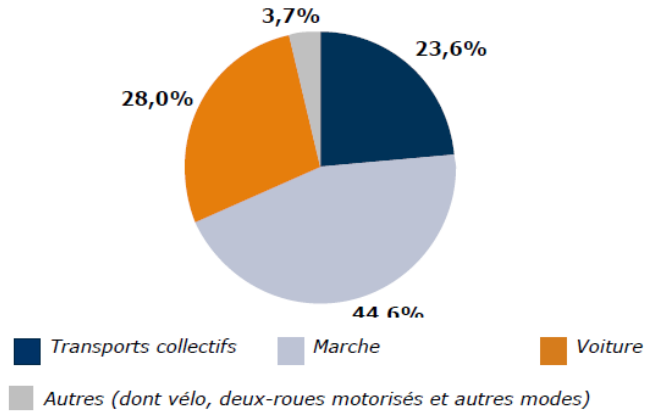
Les données présentées dans cette partie sont issues des Enquêtes Globales Transport (EGT) menées par Ile-de-France Mobilités en 2010 et 2018, décrivant les pratiques de mobilité des Franciliens un jour de semaine. Si les résultats sont disponibles à l'échelle de GPSO pour l'année 2010, ils ne sont pas encore disponibles à cette échelle locale pour l'année 2018. A l'heure actuelle, il n'est donc pas encore possible de connaitre les pratiques des habitants de GPSO en 2018, ni l'évolution dans la dernière décennie. Toutefois, quelques observations peuvent être établies sur les évolutions récentes, à partir des données pour la petite couronne en 2018, en considérant que les pratiques de GPSO ont globalement suivi la même tendance que celles de la petite couronne.

5.3.1.1. Les pratiques de mobilité en 2010

En 2010, les habitants de GPSO réalisaient **1 051 280 déplacements par jour, soit 4,06 déplacements par personne et par jour** (contre 3,93 dans les Hauts-de-Seine). Les habitants de GPSO sont donc plus mobiles que la moyenne départementale. Parmi ces déplacements, 655 040 (soit 62%) restent à l'intérieur du territoire, tandis que 396 240 (soit 38%) se font en lien avec l'extérieur. Les déplacements tous motifs réalisés au sein du territoire restent donc majoritaires, ce qui, au regard de l'étendue relativement limitée du territoire, représente en général des déplacements de courte distance.

La marche est le premier mode de déplacement des habitants du territoire, représentant près de 45% de l'ensemble, confirmant l'importance des déplacements de proximité sur le territoire, ainsi que la densité urbaine et les bonnes conditions de la pratique de ce mode. Ensuite, 28% des déplacements sont réalisés en voiture, tandis que près de 24% sont réalisés en transports collectifs. Si l'usage de la voiture reste assez faible, il est plus important que celui des transports collectifs, démontrant probablement la bonne performance offerte par la voiture pour une partie des déplacements réalisés par les habitants. L'usage des transports collectifs n'est pas pour autant négligeable, mais il reste limité, notamment au regard de la bonne desserte en transports collectifs, y compris vers Paris et plusieurs destinations franciliennes. Les autres modes, y compris le vélo, présentent une part modale beaucoup plus faible (même si la part exacte du vélo n'est pas connue).

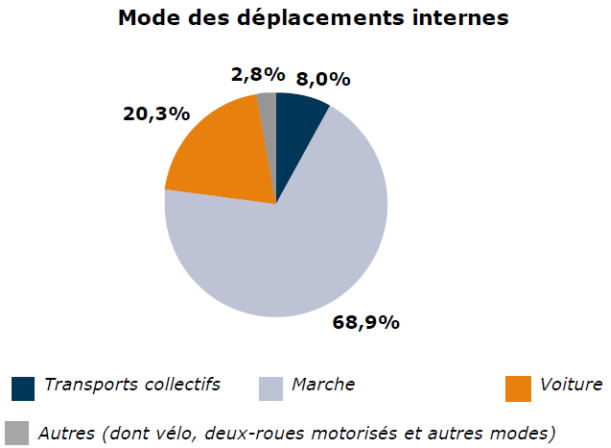
Mode des déplacements des résidents



Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

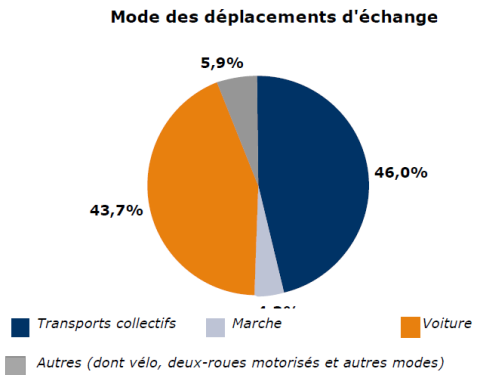
A titre de comparaison, à l'échelle des Hauts-de-Seine, la marche représente 43,8% des déplacements (-0,8 point), la voiture 30,5% (+2,5 points), les transports collectifs 21,3% (-2,3 points) et les autres modes 4,4% (+0,7 point). Les déplacements des habitants de GPSO sont donc plus « durables » que ceux des Hauts-de-Seine. Globalement, la plus faible part de la voiture est compensée par une plus forte utilisation des transports collectifs. Même si leur usage pourrait probablement s'accroître, les transports collectifs sont relativement bien utilisés par les habitants de GPSO, ce qui a pour effet de limiter l'usage de la voiture.

Les parts modales des déplacements des habitants de GPSO varient fortement selon leur destination. Pour les déplacements internes au territoire, la marche est très majoritaire, car elle représente près de 70% des déplacements, tandis que la voiture représente un peu plus de 20% et les transports collectifs représentent 8%. Il est intéressant de noter que l'usage de la voiture est beaucoup plus important que celui des transports collectifs, ce qui pourrait montrer que ce mode apporte une meilleure accessibilité pour les déplacements internes, tandis que les transports collectifs ne répondent que très partiellement à ces déplacements.



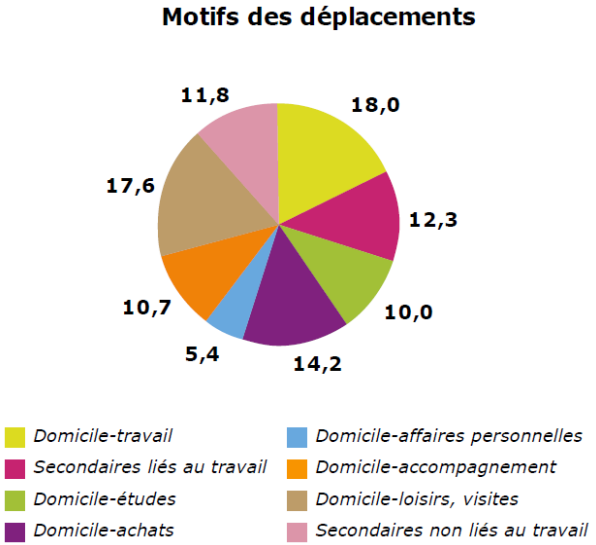
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

Quant aux déplacements d'échange avec l'extérieur, ils sont réalisés majoritairement en transports collectifs (46%) et en voiture (43,7%). Ces deux modes présentent donc un poids très similaire pour ces déplacements. Les offres de transports collectifs apportent donc une réponse efficace pour une partie des déplacements en lien avec l'extérieur (ex : Paris, La Défense), mais la part de la voiture reste très importante.



Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

Parmi l'ensemble des déplacements, 40,3% sont de déplacements utilitaires (domicile-travail, domicile-études ou professionnel), tandis que 59,7% sont des déplacements optionnels (achats, affaires personnelles, visites, loisirs…). A l'échelle des Hauts-de-Seine, 41% des déplacements sont utilitaires et 59 % sont optionnels. Les résultats sur GPSO sont donc presque identiques à la moyenne. L'information à retenir est que la plupart des déplacements ne sont pas contraints, même si les déplacements utilitaires sont plus visibles, car concentrés sur les mêmes destinations et sur les mêmes créneaux horaires.



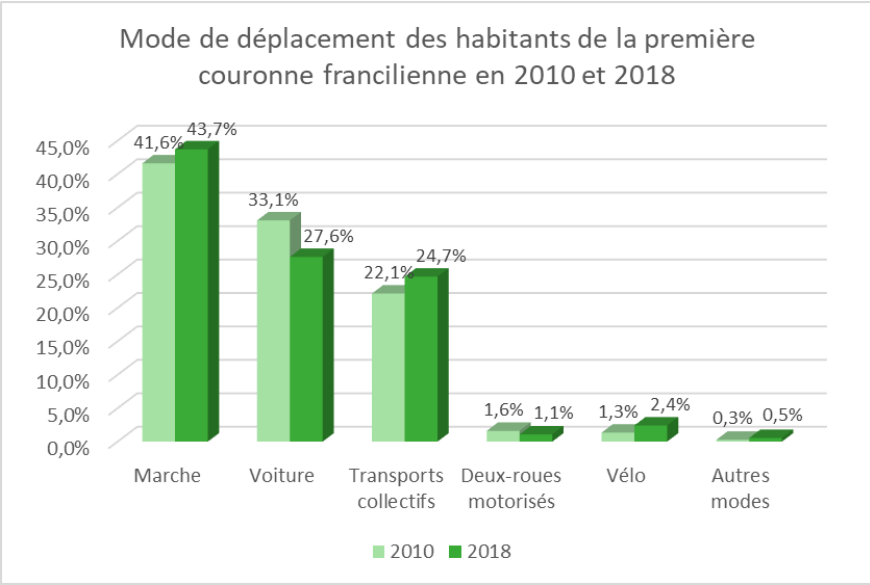
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

5.3.1.2. Les pratiques de mobilité en 2018

Les résultats de cette partie, issus de l'EGT 2018, concernent la petite couronne francilienne, c'est-à-dire l'ensemble des départements limitrophes de Paris, y compris les Hauts-de-Seine. En effet, les résultats de cette enquête ne sont pas encore disponibles à une échelle plus locale. Ils donnent toutefois très certainement des indications sur les tendances en termes de mobilité sur le territoire de GPSO. Néanmoins, il est important de préciser que cette enquête a été réalisée avant l'épisode du covid-19. Elle ne tient pas compte de la baisse générale de la mobilité, de la baisse de l'usage des transports collectifs ou de l'augmentation de la pratique du vélo observés en Ile-de-France depuis la crise sanitaire.

A l'échelle de la petite couronne, les habitants réalisaient 3,75 déplacements en 2018, ce qui représente une légère baisse par rapport à 2010 (-0,02 déplacement). La même évolution est observée à l'échelle régionale, avec 3,88 déplacements par habitant (soit -0,04 déplacement). Pour GPSO, le taux de mobilité était plus important que celui de la petite couronne en 2010, mais il n'est pas connu pour l'année 2018. Au regard des évolutions observées en Ile-de-France, il est probable que ce taux ait légèrement diminué à GPSO également.

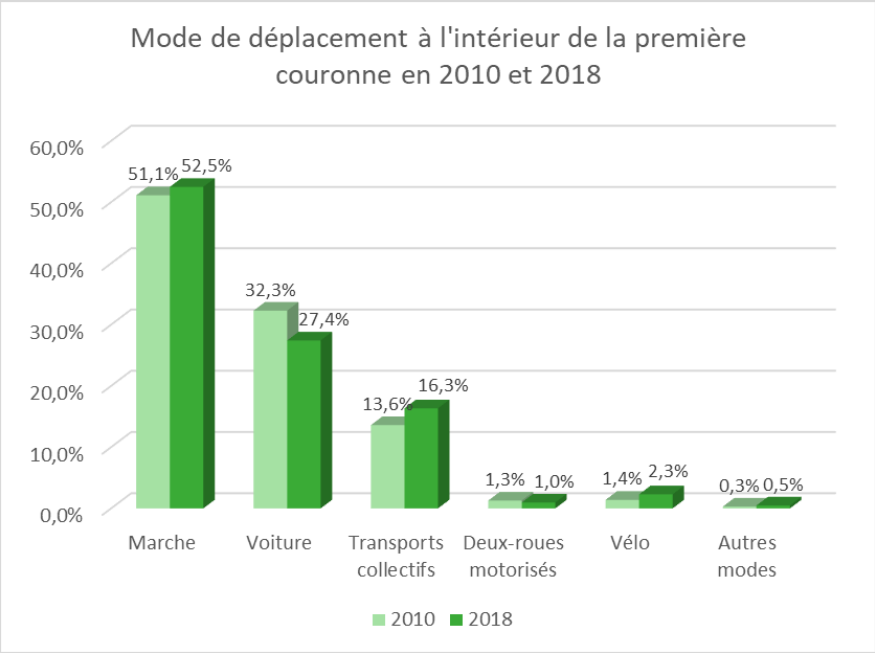
La petite couronne a témoigné d'une évolution importante dans la structure de ses déplacements dans la période récente. La part de la marche, toujours majoritaire, a augmenté de 2,1 points, tandis que celle des transports collectifs s'est accrue de 2,5 points. Ces évolutions ont été accompagnées d'une baisse très importante de la part de la voiture, avec -5,5 points. Une autre évolution caractéristique de cette période est la forte hausse du vélo, avec quasiment un doublement de la part modale. Même si ces chiffres concernent l'ensemble de la première couronne, il est probable qu'ils suivent les mêmes tendances dans les Hauts-de-Seine et sur le territoire de GPSO. La période récente se caractérise donc par une hausse notable de l'usage des modes actifs et des transports collectifs, ainsi que par une baisse très importante de l'usage de la voiture.



Source : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA

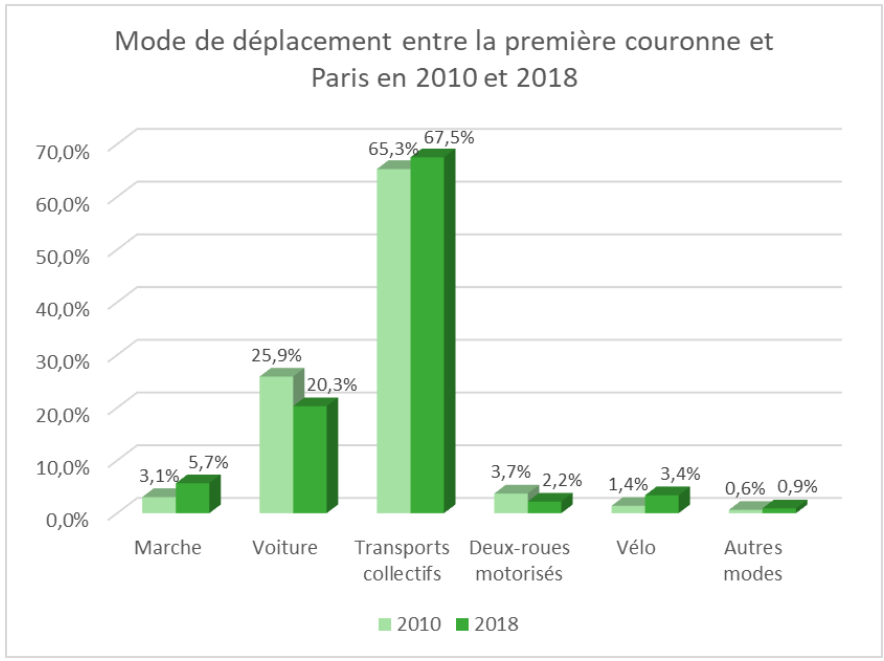
Quant aux déplacements internes à la première couronne (dont GPSO), ils présentent un poids très important de la marche, ainsi qu'un poids significatif de la voiture et relativement faible des transports collectifs. Il est intéressant de noter que la part de la voiture pour les déplacements internes à la première couronne est similaire à celle de l'ensemble des déplacements de la première couronne (toutes destinations confondues), tandis que la part de la marche est plus élevée et celle des transports collectifs plus faible que la moyenne. Ceci montre que la marche répond bien aux déplacements courts, mais les transports collectifs ne captent qu'une faible partie des déplacements de moyenne distance internes à la première couronne, ce qui explique également la part significative de la voiture pour ces déplacements.

Malgré ce constat, la période récente se caractérise par une hausse importante des transports collectifs et du vélo, une hausse plus faible de la marche, ainsi qu'une diminution importante de la voiture.



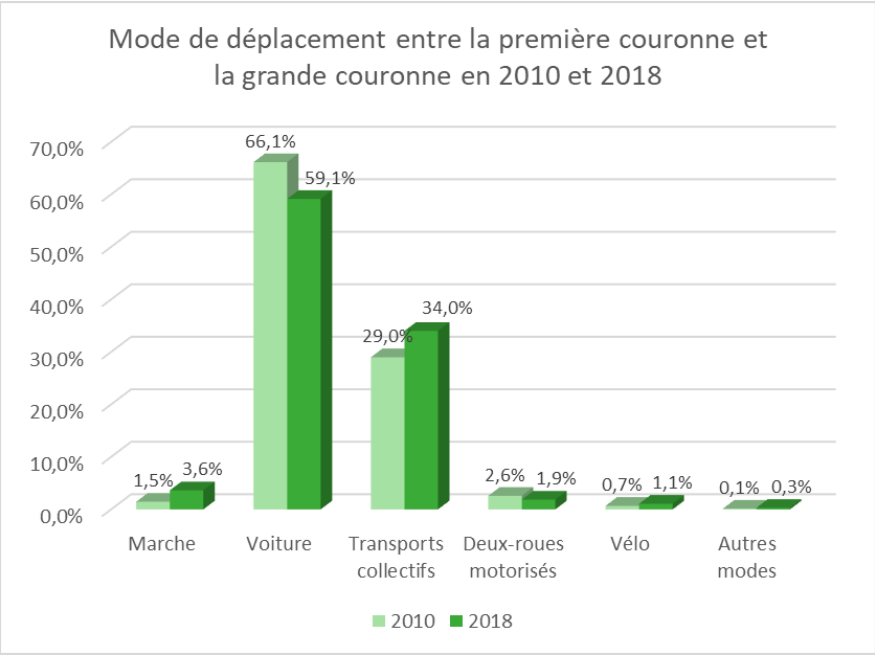
Source : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA

Si on s'intéresse aux déplacements entre la première couronne et Paris, on constate une part des transports collectifs très élevée, en raison de la desserte particulièrement importante sur cette liaison. De plus, cette part s'est renforcée dans la période récente. La part des modes actifs s'est également accrue, notamment celle du vélo, qui a plus que doublé en 10 ans. Au contraire, la part de la voiture est minoritaire, et elle a fortement baissé dans la période récente.



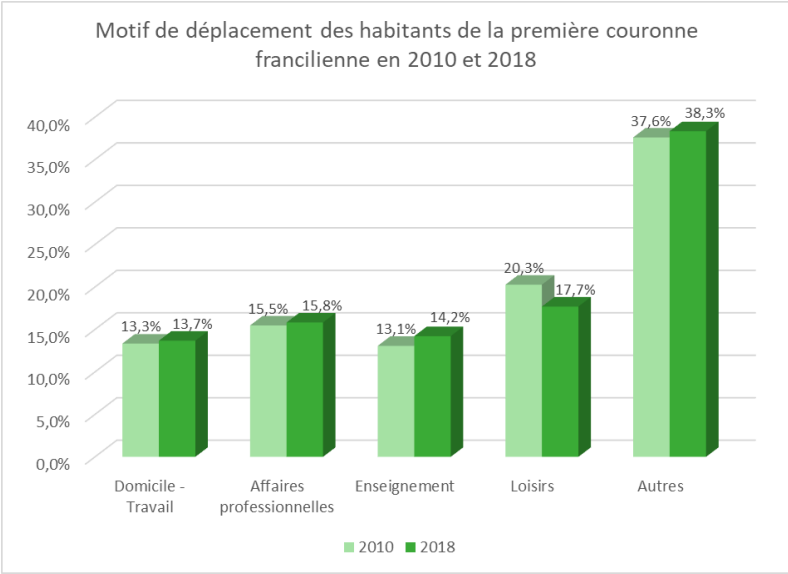
Source : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA

Pour les déplacements entre la petite couronne et la grande couronne d'Ile-de-France, la part de la voiture est majoritaire, mais elle s'est fortement réduite au cours de la dernière décennie (-7 points). La part des transports collectifs est moins importante, mais a augmenté dans la période récente (+5 points). Quant à la part du vélo, elle est très faible, avec une légère augmentation récemment. Globalement, si la voiture reste majoritaire pour cette liaison, son poids diminue, ce qui a pour conséquence de réduire la circulation sur les routes de la première couronne, y compris sur le territoire de GPSO (voir partie sur la circulation).



Source : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA

En 2018, les motifs utilitaires représentent 43,7% des déplacements de la première couronne, tandis que les autres motifs représentent 56,3% d'entre eux. Les motifs des déplacements ont peu changé entre 2010 et 2018. En effet, les déplacements utilitaires ont augmenté légèrement (+1,8 point au total), tandis que les déplacements non utilitaires se sont réduits dans la même proportion (-1,8 point au total).



Source : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA

5.3.2. DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

5.3.2.1. A l'échelle de GPSO

Le territoire de GPSO compte 157 316 actifs occupés. Une très grande majorité d'entre eux travaille dans la Métropole du Grand Paris (MGP). A elle seule, la Ville de Paris attire près d'un tiers des actifs, tandis que les flux internes au territoire de GPSO représentent un nombre légèrement inférieur. Les autres destinations importantes sont les EPT de Paris Ouest La Défense (plus de 11% des déplacements), Vallée Sud Grand Paris (près de 5%) et Grand Orly Seine Bièvre (plus de 2%). En grande majorité, les flux domicile-travail en lien avec le territoire métropolitain restent donc au sein de GPSO, ou se rendent dans des territoires voisins, notamment Paris, ainsi que des territoires situés à l'Ouest ou au Sud de l'Ile-de-France. Les distances de ces déplacements restent en général relativement faibles, ce qui ne signifie pas que le déplacement est rapide, notamment en transports collectifs.

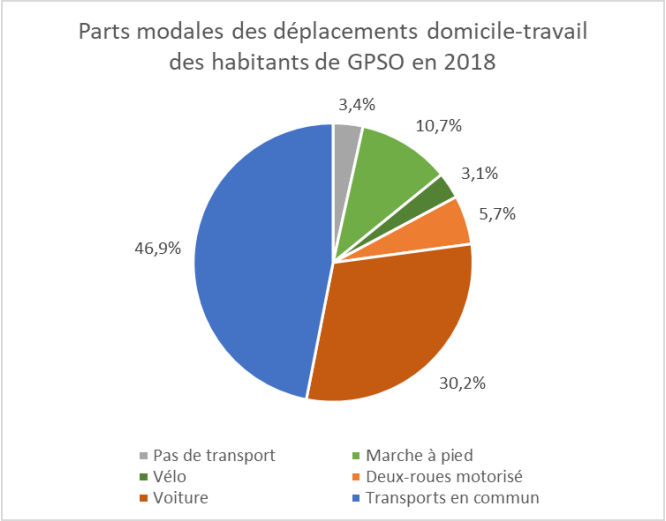
En dehors de la Métropole du Grand Paris, les flux se rendent majoritairement vers l'Ouest francilien, notamment à Versailles Grand Parc (3,9%) et à Saint-Quentin-en-Yvelines (2,4%). Par ailleurs, Paris Saclay attire 1,4% des actifs de GPSO. Une part non négligeable des actifs se rend donc vers ces principales polarités économiques structurantes. Si Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines bénéficient de liaisons ferroviaires directes depuis GPSO, ce n'est pas le cas de Paris Saclay.

Lieu de travail des actifs occupés de GPSO en 2018

Destination	Nombre d'actifs travaillant dans cette destination	Pourcentage
Métropole du Grand Paris	**138 867**	**88,3%**
Ville de Paris	*51 657*	*32,8%*
Grand Paris Seine Ouest	*49 658*	*31,6%*
Paris Ouest La Défense	*18 051*	*11,5%*
Vallée Sud Grand Paris	*7 302*	*4,6%*
Grand-Orly Seine Bièvre	*3 498*	*2,2%*
Boucle Nord de Seine	*2 847*	*1,8%*
Plaine Commune	*2 476*	*1,6%*
Est Ensemble	*1 208*	*0,8%*
Paris-Est-Marne et Bois	*1 060*	*0,7%*
Grand Paris Sud Est Avenir	*411*	*0,3%*
Paris Terres d'Envol	*404*	*0,3%*
Grand Paris - Grand Est	*294*	*0,2%*
CA Versailles Grand Parc	6 134	3,9%
CA de Saint-Quentin-en-Yvelines	3 786	2,4%
CA Communauté Paris-Saclay	2 277	1,4%
CA Saint-Germain Boucles de Seine	958	0,6%
CA Roissy Pays de France	678	0,4%
CU Grand Paris Seine et Oise	516	0,3%
Autres en Ile-de-France	2 051	1,3%
Autres hors Ile-de-France	2 048	1,3%
Total général	**157 316**	**100%**

Source : INSEE, 2018

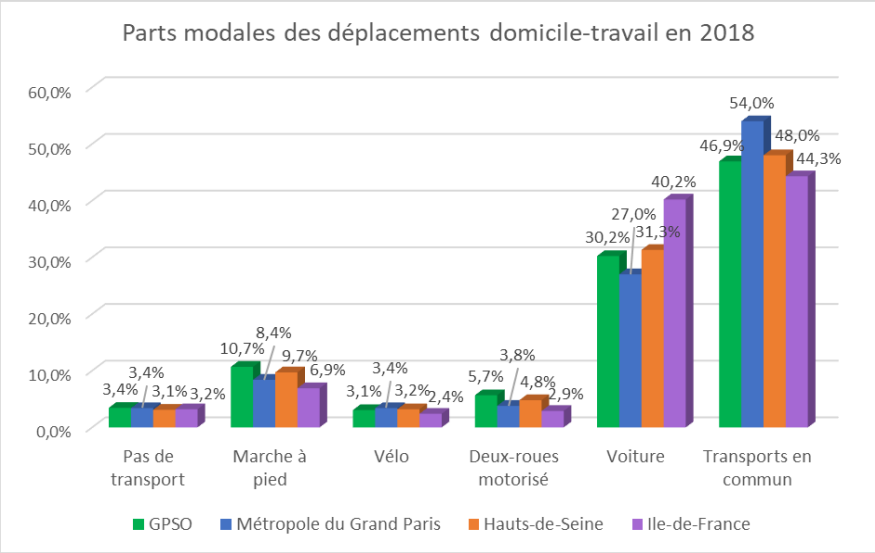
Les actifs occupés du territoire réalisent près de 47% de leurs déplacements domicile-travail en transports collectifs. Quant à la voiture, elle concerne un peu plus de 30% de ces déplacements. Les modes actifs concernent quasiment 14% des déplacements domicile-travail, dont près de 11% pour la marche et plus de 3% pour le vélo. La part des transports collectifs est donc majoritaire, mais celle de la voiture n'est pas pour autant négligeable, notamment pour un territoire très dense, en première couronne de l'Ile-de-France. Quant à la part du vélo, même si elle est faible, elle reste dans la moyenne des valeurs observées en Ile-de-France.



Source : INSEE, 2018

Il est intéressant de comparer ces parts modales avec celles observées à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, du Département des Hauts-de-Seine et de la Région Ile-de-France. Le poids des transports collectifs est beaucoup plus faible que la moyenne métropolitaine et légèrement plus faible que la moyenne départementale. D'un autre côté, la part de la voiture est plus élevée que la moyenne métropolitaine, et un peu plus élevée que la moyenne départementale. Par ailleurs, les actifs de GPSO pratiquent plus la marche, mais moins le vélo, par rapport aux valeurs observées dans la Métropole et le Département.

Par rapport à la situation observée dans la MGP, la principale caractéristique de GPSO, en termes de mobilité vers l'emploi, est la faible part des transports collectifs. En contrepartie, les parts de de la voiture et de la marche sont plus importantes que celle de la MGP.



Source : INSEE, 2018

Les parts modales des déplacements domicile-travail varient fortement selon les liaisons considérées. Le poids des transports collectifs est particulièrement élevé pour les déplacements vers Paris, La Défense et Est Ensemble, démontrant la performance des liaisons existantes vers ces secteurs, notamment par rapport à la voiture.

Quant à la part de la voiture, elle est relativement importante sur toutes les autres liaisons métropolitaines, notamment vers Vallée Sud Grand Paris, Grand Orly Seine Bièvre, Boucle Nord de Seine, Plaine Commune, Grand Paris Sud Est Avenir, Paris Terres d'Envol et Grand Paris Grand Est. Pour la plupart de ces destinations, le poids de la voiture dépasse même celui des transports collectifs, démontrant l'attractivité de la voiture pour les déplacements entre différents secteurs de la première couronne (hormis ceux cités ci-dessus). On constate également la part très importante de la voiture pour les déplacements vers Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, malgré l'existence de liaisons ferroviaires, ainsi que vers Paris Saclay, où l'on constate en revanche une absence de desserte efficace.

Destination	Pas de transport	Marche à pied	Vélo	Deux-roues motorisé	Voiture	Transports en commun
Métropole du Grand Paris	**3,8%**	**11,8%**	**3,3%**	**6,0%**	**26,0%**	**49,1%**
Ville de Paris	*0,2%*	*2,4%*	*3,3%*	*7,5%*	*16,7%*	*70,0%*
Grand Paris Seine Ouest	*10,5%*	*29,0%*	*4,2%*	*4,4%*	*23,9%*	*28,1%*
Paris Ouest La Défense	*0,1%*	*1,0%*	*2,0%*	*6,5%*	*35,1%*	*55,4%*
Vallée Sud Grand Paris	*0,3%*	*6,5%*	*5,1%*	*5,0%*	*46,1%*	*37,0%*
Grand-Orly Seine Bièvre	*0,1%*	*0,5%*	*1,7%*	*6,1%*	*59,8%*	*31,9%*
Boucle Nord de Seine	*0,0%*	*0,8%*	*0,5%*	*7,1%*	*44,4%*	*47,2%*
Plaine Commune	*0,3%*	*0,1%*	*0,8%*	*5,9%*	*43,1%*	*49,8%*
Est Ensemble	*0,0%*	*0,2%*	*0,9%*	*5,0%*	*34,8%*	*59,1%*
Paris-Est-Marne et Bois	*0,3%*	*0,0%*	*0,7%*	*6,3%*	*37,7%*	*55,0%*
Grand Paris Sud Est Avenir	*1,0%*	*0,6%*	*0,0%*	*3,9%*	*61,5%*	*33,1%*
Paris Terres d'Envol	*0,0%*	*0,0%*	*0,8%*	*4,8%*	*62,3%*	*32,1%*
Grand Paris - Grand Est	*0,0%*	*0,0%*	*0,3%*	*2,0%*	*50,5%*	*47,2%*
CA Versailles Grand Parc	0,1%	3,9%	2,0%	4,7%	52,7%	36,6%
CA de Saint-Quentin-en-Yvelines	0,0%	0,7%	0,2%	3,1%	64,4%	31,7%
CA Communauté Paris-Saclay	0,1%	0,4%	0,4%	2,8%	79,2%	17,2%
CA Saint-Germain Boucles de Seine	0,0%	0,0%	1,2%	2,9%	62,1%	33,8%
CA Roissy Pays de France	0,0%	0,8%	0,0%	2,1%	71,8%	25,3%
CU Grand Paris Seine et Oise	0,0%	0,2%	0,2%	3,3%	80,5%	15,8%
Autres en Ile-de-France	0,2%	0,8%	0,2%	3,1%	72,9%	22,8%
Autres hors Ile-de-France	3,8%	7,2%	1,6%	1,6%	48,3%	37,5%
Total général	**3,4%**	**10,7%**	**3,1%**	**5,7%**	**30,2%**	**46,9%**

Source : INSEE, 2018

La part des modes actifs est plus importante pour les déplacements internes à GPSO, au regard des distances faibles. Il est également important de souligner la part particulièrement élevée du vélo pour les déplacements vers Vallée Sud Grand Paris, démontrant le potentiel de ce mode pour les déplacements de moyenne distance. A titre d'exemple, Clamart est limitrophe d'Issy-les-Moulineaux, Vanves et Meudon.

5.3.2.2. A l'échelle des communes

Les déplacements vers l'extérieur du territoire

Globalement, les destinations des habitants de GPSO diffèrent peu selon les communes considérées. La part de personnes restant à l'intérieur de GPSO varie de 26,1% à Vanves à 34,3% à Meudon (pour une moyenne de 31,6% sur le territoire).

Quelques situations particulières sont toutefois à noter. En effet, la part de personnes se rendant à Paris est relativement élevée pour les habitants de Vanves (+7,4 points par rapport à la moyenne de GPSO), ce qui explique en partie la proportion plus faible de personnes restant sur le territoire.

De plus, on constate une part importante de personnes se rendant à La Défense parmi les habitants de Marnes-la-Coquette (+10,1 points) et de Ville-d'Avray (+7,5 points).

D'un autre côté, les habitants de Meudon et de Vanves sont plus orientés vers Vallée Sud Grand Paris, dont ces deux communes sont limitrophes (+2,4 et +4,4 points respectivement).

Les habitants de Chaville quittent plus la Métropole que les autres habitants de GPSO, se rendant notamment à Versailles (+6,4 points) et Saint-Quentin-en-Yvelines (+1,6 point).

Enfin, il est intéressant de signaler qu'une part non négligeable des habitants de Marnes-la-Coquette travaillent en dehors de l'Ile-de-France (4%, soit +2,7 points par rapport à GPSO).

Destination	Boulogne-Billancourt	Chaville	Issy-les-Moulineaux	Marnes-la-Coquette	Meudon	Sèvres	Vanves	Ville-d'Avray	Total général
Métropole du Grand Paris	**90,0%**	**79,1%**	**90,2%**	**86,5%**	**85,2%**	**84,7%**	**91,5%**	**83,7%**	**88,3%**
Ville de Paris	*35,2%*	*24,8%*	*35,6%*	*26,9%*	*26,6%*	*25,5%*	*40,2%*	*23,9%*	*32,8%*
Grand Paris Seine Ouest	*32,9%*	*29,2%*	*29,7%*	*28,0%*	*34,3%*	*34,2%*	*26,1%*	*31,6%*	*31,6%*
Paris Ouest La Défense	*12,1%*	*13,7%*	*10,5%*	*21,5%*	*9,3%*	*14,2%*	*7,2%*	*19,0%*	*11,5%*
Vallée Sud Grand Paris	*2,6%*	*4,3%*	*5,6%*	*1,3%*	*7,1%*	*4,4%*	*9,1%*	*2,3%*	*4,6%*
Grand-Orly Seine Bièvre	*1,8%*	*2,0%*	*2,7%*	*1,3%*	*2,9%*	*1,7%*	*3,0%*	*1,3%*	*2,2%*
Boucle Nord de Seine	*1,8%*	*1,9%*	*1,8%*	*3,4%*	*1,9%*	*1,7%*	*1,4%*	*2,0%*	*1,8%*
Plaine Commune	*1,8%*	*1,1%*	*1,7%*	*1,3%*	*1,2%*	*1,4%*	*1,5%*	*1,3%*	*1,6%*
Est Ensemble	*0,7%*	*0,8%*	*0,9%*	*0,7%*	*0,7%*	*0,5%*	*1,1%*	*0,6%*	*0,8%*
Paris-Est-Marne et Bois	*0,6%*	*0,5%*	*0,9%*	*0,7%*	*0,5%*	*0,4%*	*1,0%*	*0,8%*	*0,7%*
Grand Paris Sud Est Avenir	*0,2%*	*0,2%*	*0,3%*	*0,0%*	*0,2%*	*0,3%*	*0,6%*	*0,2%*	*0,3%*
Paris Terres d'Envol	*0,3%*	*0,3%*	*0,2%*	*0,0%*	*0,2%*	*0,4%*	*0,2%*	*0,4%*	*0,3%*
Grand Paris - Grand Est	*0,2%*	*0,1%*	*0,2%*	*1,3%*	*0,2%*	*0,1%*	*0,2%*	*0,3%*	*0,2%*
CA Versailles Grand Parc	2,4%	10,3%	2,9%	5,4%	6,3%	5,8%	2,2%	6,3%	3,9%
CA de Saint-Quentin-en-Yvelines	2,2%	4,0%	2,2%	1,3%	2,7%	3,2%	1,6%	3,1%	2,4%
CA Communauté Paris-Saclay	1,1%	1,9%	1,4%	0,0%	2,0%	1,8%	1,6%	1,9%	1,4%
CA Saint-Germain Boucles de Seine	0,7%	0,7%	0,4%	0,7%	0,4%	0,9%	0,3%	1,2%	0,6%
CA Roissy Pays de France	0,5%	0,3%	0,4%	0,7%	0,4%	0,3%	0,4%	0,2%	0,4%
CU Grand Paris Seine et Oise	0,4%	0,4%	0,1%	0,0%	0,4%	0,4%	0,2%	0,5%	0,3%
Autres en Ile-de-France	1,2%	1,5%	1,2%	1,3%	1,3%	1,4%	1,4%	1,7%	1,3%
Autres hors Ile-de-France	1,4%	1,7%	1,2%	4,0%	1,2%	1,6%	0,7%	1,4%	1,3%
Total général	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Source : INSEE, 2018

Les déplacements internes à GPSO

Au total, 35 156 déplacements sont réalisés au sein d'une même commune, ce qui représente 22% de l'ensemble des déplacements (quelle que soit la destination) et 71% des déplacements internes à GPSO. Les déplacements intra-communaux sont particulièrement importants à Boulogne-Billancourt et, dans une moindre mesure, à Issy-les-Moulineaux, Marnes-la-Coquette et Meudon.

En tant que pôle économique principal du territoire, la commune de Boulogne-Billancourt attire à elle seule près de 15% des déplacements des habitants de GPSO. La part de personnes se rendant à Boulogne-Billancourt est particulièrement importante pour Sèvres (9%), ainsi que pour Meudon, Chaville et Issy-les-Moulineaux (6 à 7%).

Le deuxième pôle économique, Issy-les-Moulineaux, attire 7,4% des salariés de GPSO. En dehors de la commune-même d'Issy-les-Moulineaux, les habitants de GPSO qui travaillent dans cette commune viennent notamment de Vanves et Meudon.

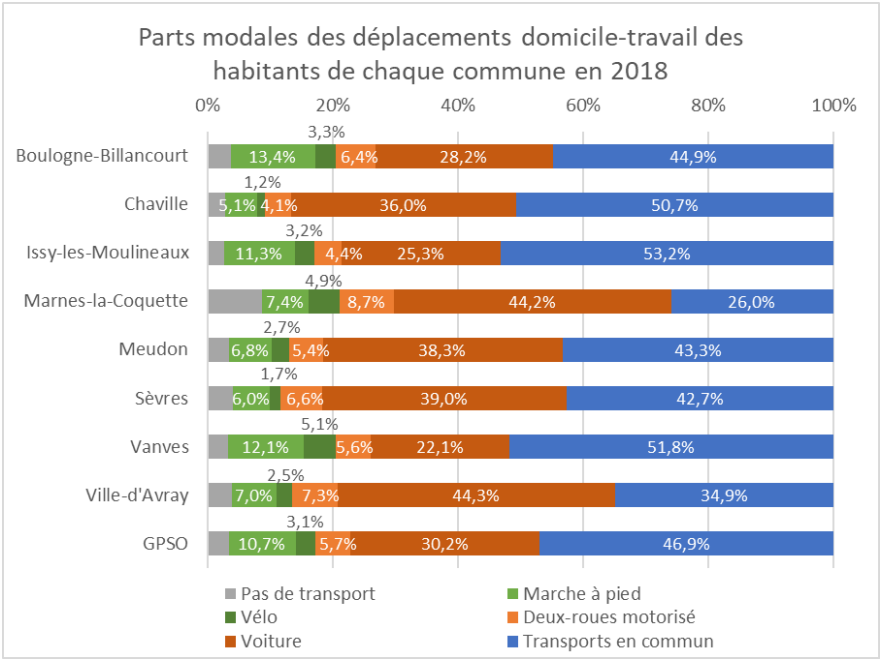
La commune de Meudon représente le lieu d'emploi de 3 ,6% des habitants de GPSO, avec une part relativement importante venant de Sèvres et Chaville.

Quant à la commune de Sèvres, elle représente la destination de 2,1% des salariés du territoire, venant notamment de Chaville et Ville-d'Avray. Les résultats détaillés sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Les parts modales selon les communes

Les parts modales des actifs occupés du territoire pour se rendre sur leur lieu de travail habituel varient assez fortement selon la commune de résidence. En termes de modes actifs, la part de la marche est relativement importante à Boulogne-Billancourt et Vanves, tandis que celle du vélo est plus forte à Marnes-la-Coquette et Vanves.

En ce qui concerne la voiture, Marnes-la-Coquette et Ville-d'Avray se caractérisent par une part particulièrement importante, avec plus de 44% (contre 30% en moyenne). Chaville, Meudon et Sèvres présentent aussi un poids important de la voiture, avec une part de 36% à 39%. Par ailleurs, Issy-les-Moulineaux est la commune qui utilise le plus les transports collectifs, avec une part de 53% (contre 47 % à GPSO). En revanche, la part des transports collectifs reste faible à Marnes-la-Coquette (26%) et Ville-d'Avray (35%), en contrepartie de la forte utilisation de la voiture dans ces communes.

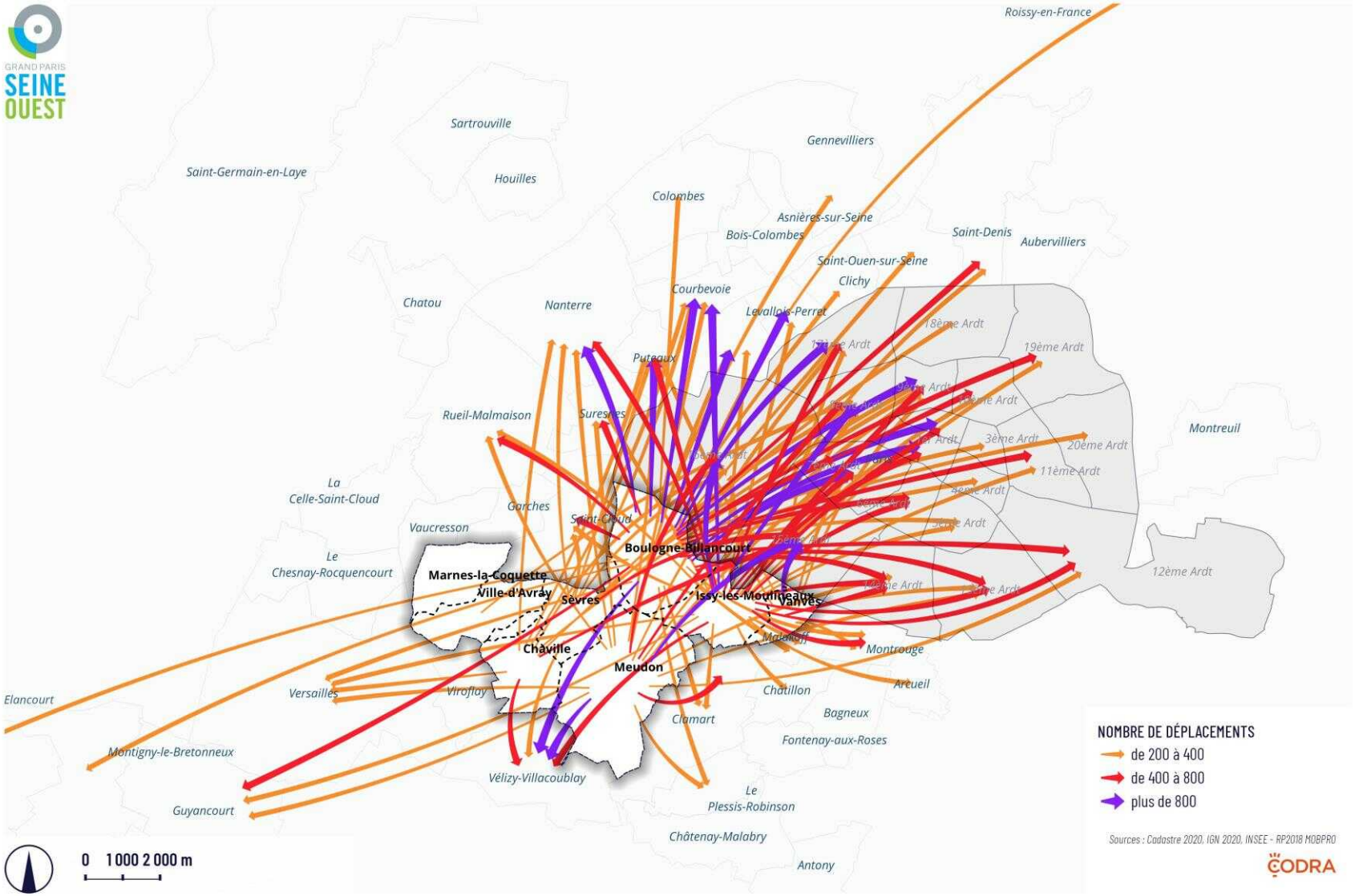


Source : INSEE, 2018

Destination Origine	Boulogne-Billancourt	Chaville	Issy-les-Moulineaux	Marnes-la-Coquette	Meudon	Sèvres	Vanves	Ville-d'Avray	Flux internes	Total général
Boulogne-Billancourt	28,2%	0,2%	3,0%	0,0%	0,7%	0,6%	0,1%	0,1%	**20 104**	**61 164**
Chaville	6,5%	13,8%	3,2%	0,0%	1,9%	3,2%	0,1%	0,5%	**2 971**	**10 181**
Issy-les-Moulineaux	6,1%	0,1%	20,6%	0,1%	1,5%	0,6%	0,7%	0,0%	**10 493**	**35 350**
Marnes-la-Coquette	2,0%	0,0%	2,7%	21,9%	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%	**215**	**768**
Meudon	7,1%	0,5%	4,6%	0,0%	20,1%	1,3%	0,5%	0,1%	**7 132**	**20 798**
Sèvres	9,0%	1,0%	3,2%	0,1%	2,2%	17,6%	0,3%	0,8%	**3 680**	**10 755**
Vanves	4,5%	0,1%	5,2%	0,0%	0,6%	0,4%	15,2%	0,0%	**3 451**	**13 202**
Ville-d'Avray	5,4%	0,9%	2,8%	0,0%	0,8%	2,6%	0,2%	18,8%	**1 611**	**5 098**
Total général	**14,9%**	**1,2%**	**7,4%**	**0,1%**	**3,6%**	**2,1%**	**1,6%**	**0,8%**	**49 658**	**157 316**

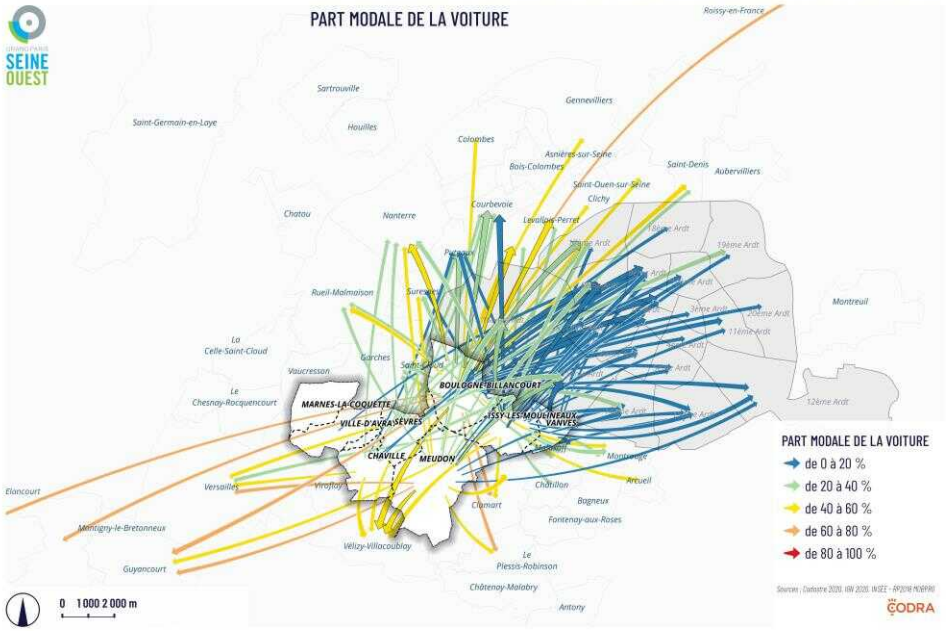
Source : INSEE, 2018

DÉPLACEMENTS SORTANTS DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DE GPSO EN 2018



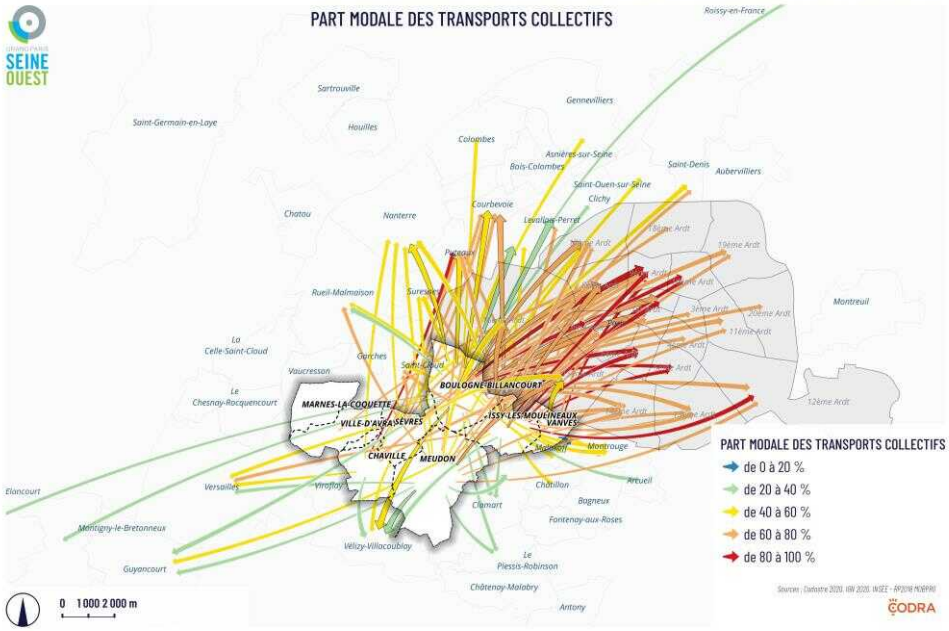
DÉPLACEMENTS SORTANTS DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DE GPSO EN 2018

PART MODALE DE LA VOITURE

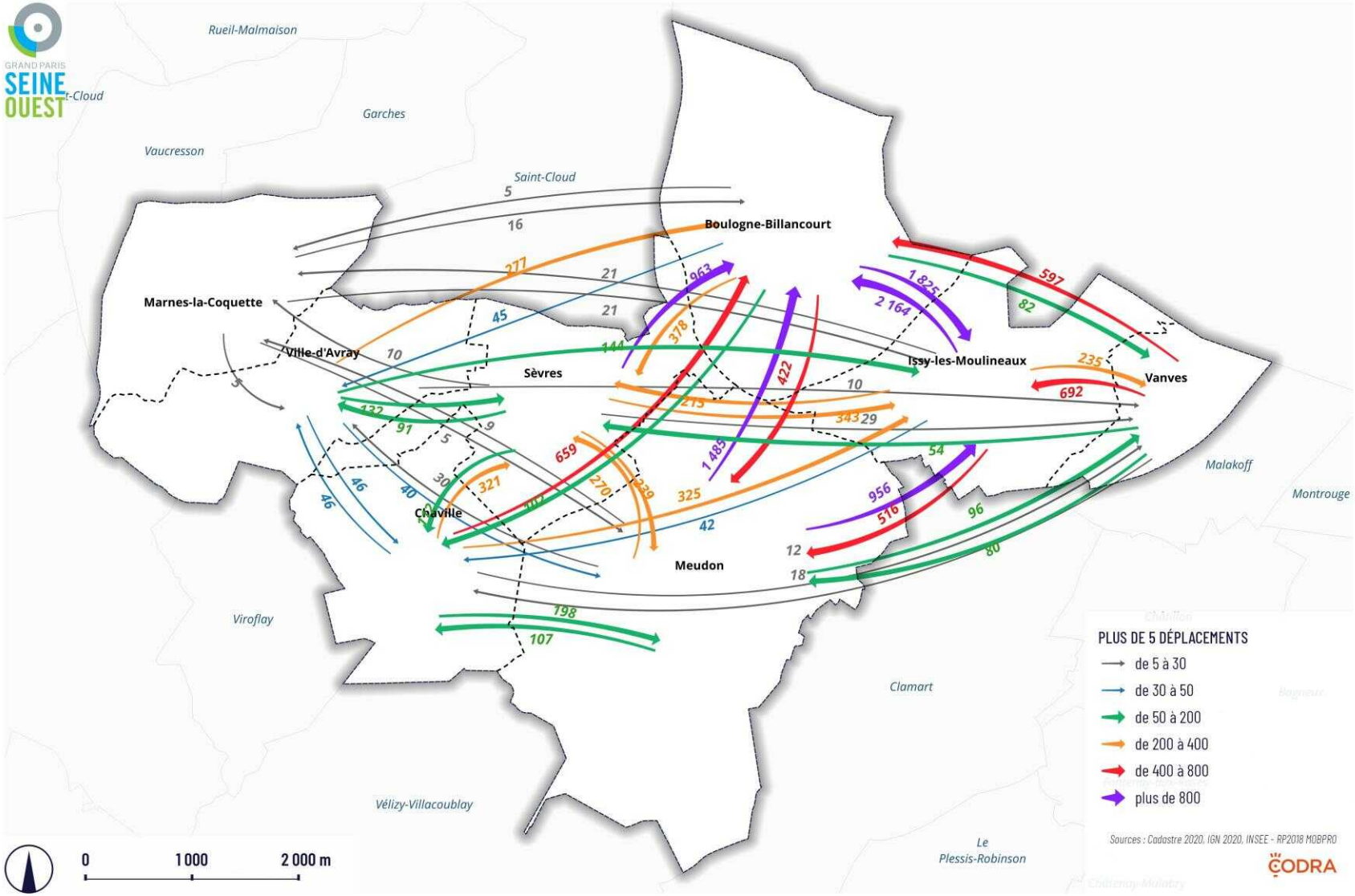


DÉPLACEMENTS SORTANTS DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DE GPSO EN 2018

PART MODALE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

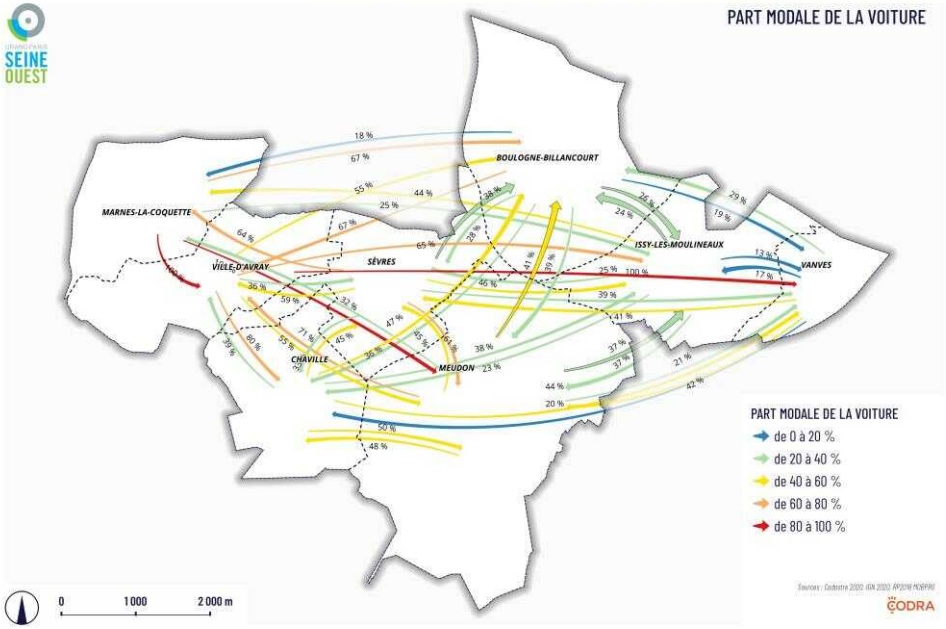


DÉPLACEMENTS INTERNES DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DE GPSO EN 2018



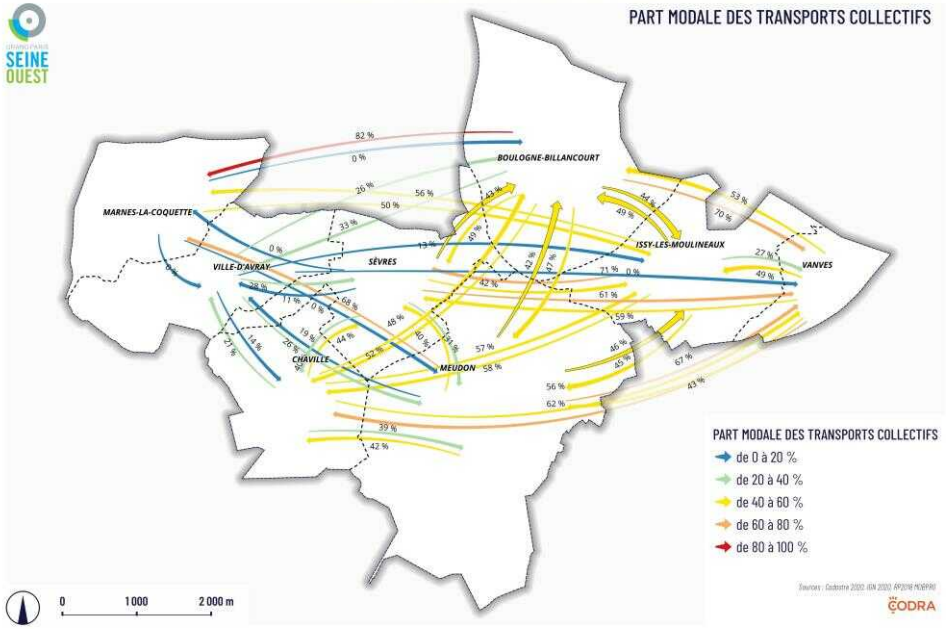
DÉPLACEMENTS INTERNES DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DE GPSO EN 2018

PART MODALE DE LA VOITURE



DÉPLACEMENTS INTERNES DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DE GPSO EN 2018

PART MODALE DES TRANSPORTS COLLECTIFS



5.3.3. TAUX DE MOTORISATION

Parmi l'ensemble des ménages de GPSO, 65% sont motorisés (au moins une voiture), chiffre en forte baisse au cours de la décennie 2008-2018 (-4 points). La part des ménages disposant d'une voiture a baissé de manière significative (-2,1 points), tout comme celle des ménages multi-motorisés (-1,9 point). Au cours de la période récente, une part non négligeable des ménages de GPSO s'est donc séparée de sa voiture ou de sa deuxième voiture, sans pour autant la remplacer.

Avec la méthode de calcul proposée par Ile-de-France Mobilités dans son guide de réalisation des PLD, le taux de motorisation des ménages est de 0,81 véhicule par ménage à l'échelle de GPSO en 2018. Ce taux était de 0,87 en 2008, ce qui signifie qu'il a diminué d'environ 7% en 10 ans.

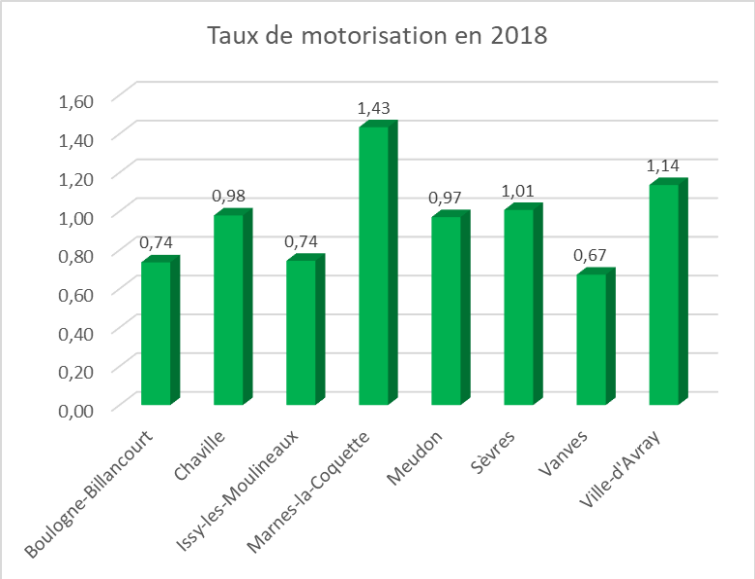
GPSO	2008	2013	2018
Ménages	138 749	143 392	148 376
Au moins une voiture	69,0%	67,0%	65,0%
1 voiture	52,2%	51,1%	50,1%
2 voitures ou plus	16,7%	15,9%	14,8%
Taux de motorisation	0,87	0,84	0,81

Source : calculs sur la base du RP, INSEE 2018

La part de ménages équipés en voitures est identique à celle du département des Hauts-de-Seine. De plus, l'évolution au cours des 10 dernières années a été quasiment identique sur les deux territoires.

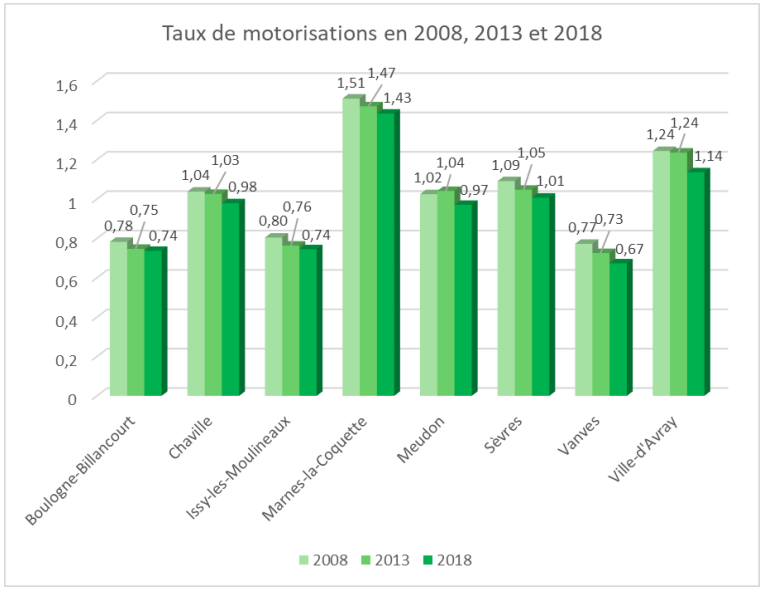
Hauts-de-Seine	2008	2013	2018
Ménages	685 217	700 623	719 925
Au moins une voiture	68,0%	66,6%	64,5%
1 voiture	51,4%	50,7%	49,7%
2 voitures ou plus	16,5%	15,9%	14,9%
Taux de motorisation	0,86	0,84	0,81

Le taux de motorisation est très variable selon les communes du territoire. En effet, il est relativement faible (autour de 0,70) à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves, caractérisées par une contiguïté avec Paris, une forte densité et une très bonne desserte en transports collectifs. Le second groupe de communes (avec un taux autour de 1) est composé de Chaville, Meudon et Sèvres, qui se caractérisent par une densité urbaine plus faible et par une desserte en transports collectifs moins développée. Les communes situées à l'ouest du territoire présentent un taux de motorisation plus important. En effet, Ville-d'Avray se caractérise par un taux très supérieur à la moyenne du territoire (1,14), tandis que Marnes-la-Coquette se caractérise par le taux le plus élevé du territoire (1,43). Cette situation spécifique de l'Ouest du territoire traduit une densité plus faible, une absence de desserte par des transports structurants, mais aussi un niveau de revenu plus élevé des ménages.



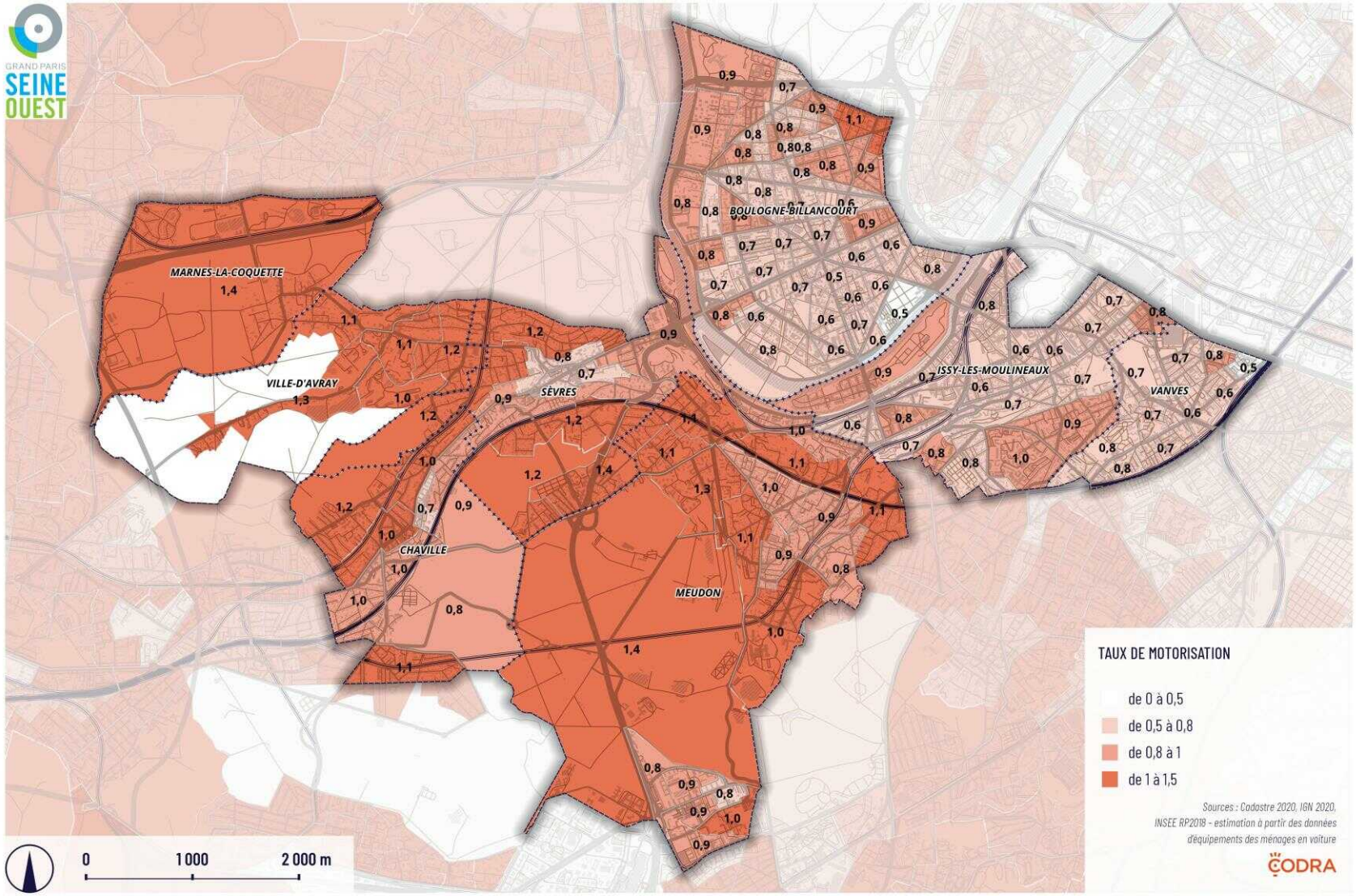
Source : calculs sur la base du RP, INSEE 2018

Le taux de motorisation a diminué dans toutes les communes du territoire, mais pas dans les mêmes proportions. En effet, la diminution est particulièrement importante à Vanves (-13% en 10 ans), suivie de Ville-d'Avray et Sèvres (-9% et -8% respectivement). Toutes les autres communes présentent une baisse, entre 5% et 7%, ce qui reste dans la moyenne du territoire. Malgré ces écarts, il est important de souligner que toutes les communes se caractérisent par une baisse très notable du taux de motorisation des ménages, quel que soit le point de départ en 2008.



Source : calculs sur la base du RP, INSEE 2018

TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES DE GPSO À L'IRIS



5.3.4. LES IMPACTS DU COVID-19 SUR LES PRATIQUES DE MOBILITE

La crise sanitaire a un impact majeur sur les pratiques de déplacements des franciliens, tout d'abord en réduisant fortement la mobilité et en favorisant le télétravail pendant le confinement de 2020. Par ailleurs, cette crise a aussi eu pour effet de faire évoluer l'usage des différents modes de déplacements, avec une forte réduction des transports collectifs, une réduction plus mesurée de la voiture et une hausse des modes actifs, notamment le vélo.

Toutefois, l'Enquête Globale Transport d'Ile-de-France ayant été menée en 2018, elle ne prend pas en compte les effets de cette crise (survenue en 2020). Dans ce contexte, Ile-de-France Mobilités a mené une série d'enquêtes auprès des franciliens, pour connaître l'évolution de leurs pratiques de mobilité pendant et après la crise sanitaire. Ces enquêtes ont été menées en 5 vagues, en octobre 2020, décembre 2020, février 2021, avril 2021 et juin 2021. Les résultats principaux de la 5ème vague sont présentés ci-dessous, afin d'identifier les évolutions récentes et d'anticiper les évolutions futures en termes de pratiques de mobilité sur le territoire de GPSO.

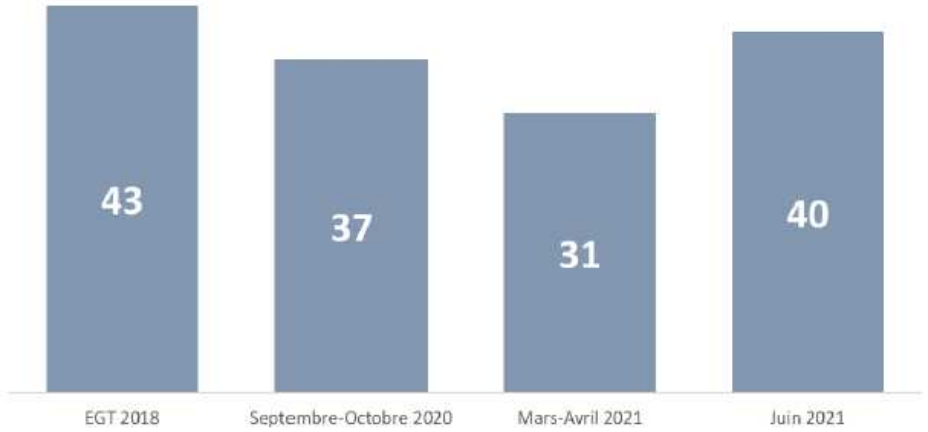
5.3.4.1. Evolution du nombre de déplacements

Pendant le confinement de 2020, la mobilité des franciliens a fortement baissé. Depuis, elle est repartie à la hausse, sans pour autant atteindre les niveaux de la période avant crise. En mars-avril 2021 (3ème confinement national), 22% des personnes ne se déplaçaient pas un jour de semaine. En juin 2021, la part de personnes non-mobiles est beaucoup plus faible (10%), mais reste supérieure à la part de 2018, avant la crise sanitaire. De plus, celles qui se déplacent réalisent moins de déplacements par jour. Il semblerait qu'il s'agisse d'un effet durable de la crise sanitaire sur les comportements de mobilité. Moins de personnes se déplacent sur un jour donné (en partie en raison du télétravail). Par ailleurs, celles qui se déplacent le font de manière moins intense qu'en 2018.

	Rappel EGT 2018	**Septembre - octobre 2020**	**Mars-avril 2021**	**Juin 2021**
Ne se sont **pas déplacés** un jour de semaine :	*7 % des Franciliens*	**11 % des Franciliens**	**22 % des Franciliens**	**10 % des Franciliens**
Ceux qui se déplacent réalisent **moins de déplacements** :	*4,1 déplacmts par jour*	**3,8 déplacmts par jour**	**3,6 déplacmts par jour**	**3,6 déplacmts par jour**
Et consacrent **moins de temps** à se déplacer :	*94 minutes*	**79 min par jour**	**69 min par jour**	**81 min par jour**

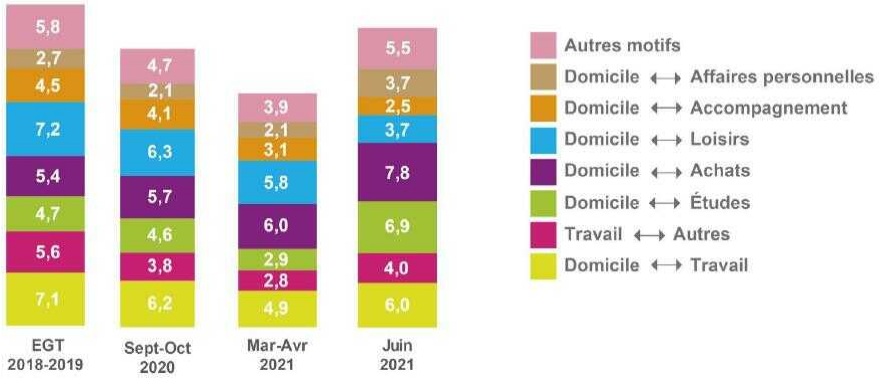
Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

En juin 2021, les franciliens réalisent 40 millions de déplacements par jour, au lieu de 43 millions avant la crise sanitaire. Il s'agit du nombre de déplacements plus élevé depuis le début de l'enquête en septembre 2020, se rapprochant du volume d'avant la crise sanitaire.



Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

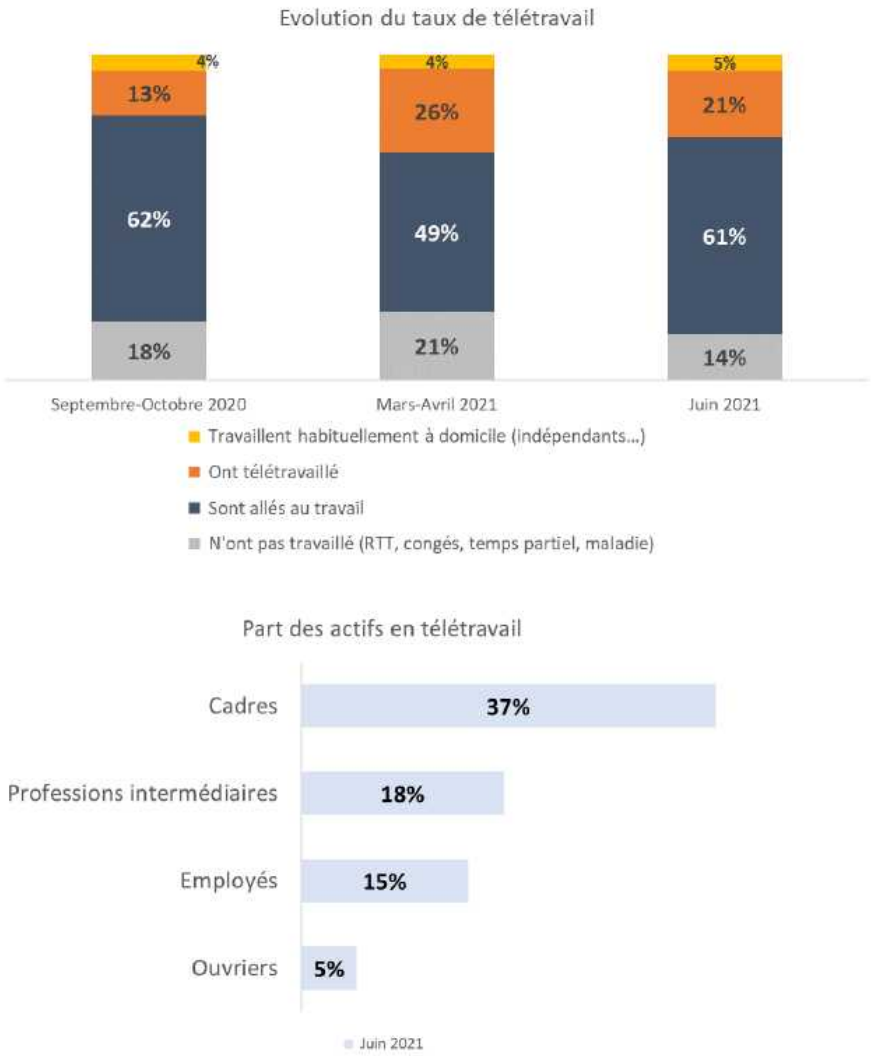
Cette enquête montre aussi une reprise progressive des déplacements pour travail et études depuis le confinement de 2020. La mobilité domicile-travail est en nette reprise par rapport aux mois de mars-avril 2021, bien que légèrement inférieure au niveau observé en septembre-octobre 2020. Les déplacements pour les études sont eux aussi en hausse, revenant vers un niveau plus proche de la situation avant la crise sanitaire. Enfin, on note une nette augmentation des déplacements pour achats, bien plus nombreux en jour de semaine qu'avant la crise sanitaire. Ce changement de comportement est très certainement à mettre en relation avec le télétravail qui incite à réaliser des achats fréquents près de chez soi. En revanche, les déplacements pour les loisirs restent très affectés et il y en a deux fois moins qu'avant la crise sanitaire.



Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

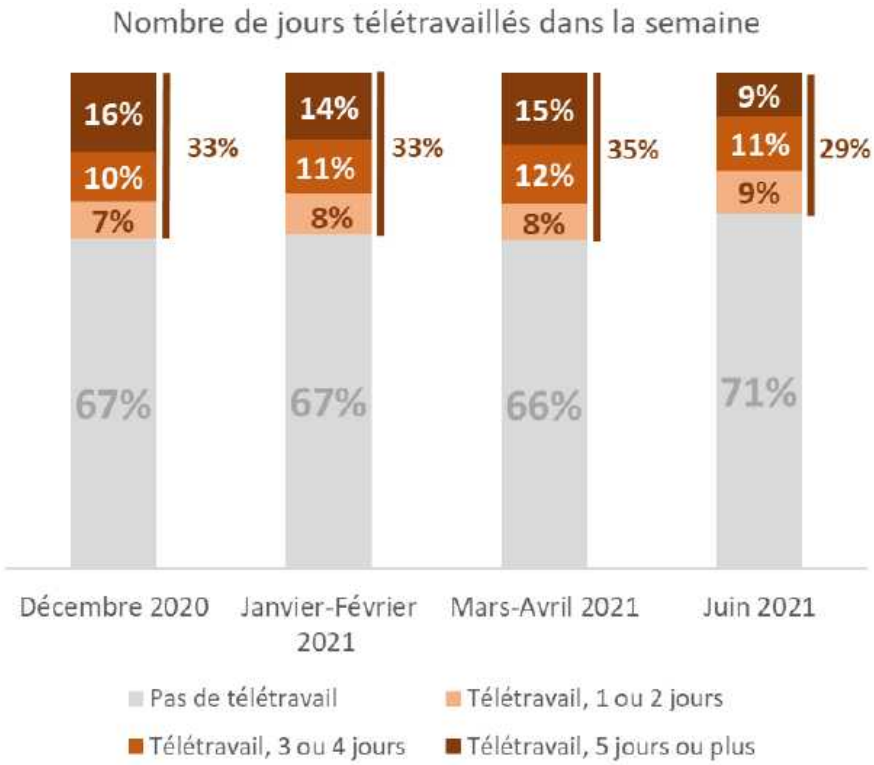
5.3.4.2. Evolution du télétravail

En juin 2021, 21 % des actifs occupés franciliens télétravaillaient un jour donné. Cette part est en baisse par rapport à mars-avril, où un maximum semble avoir été atteint, avec un taux de télétravail de 26%. Ce sont toujours les cadres qui télétravaillent le plus, bien qu'ils soient aussi les principaux concernés par la baisse, avec un taux de télétravail de 37% en juin 2021, contre 46% lors de la période précédente. Le taux de télétravail des professions intermédiaires diminue également mais dans des proportions moindres.



Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

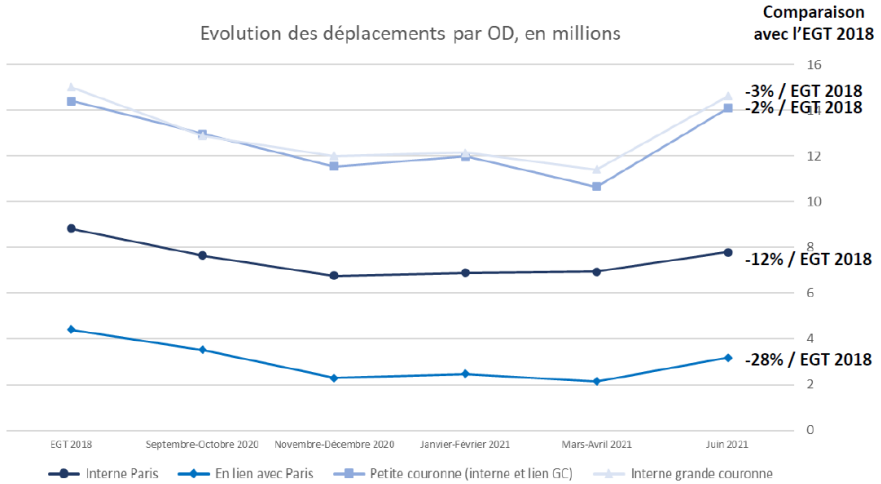
Par ailleurs, pour la première fois depuis le début de l'enquête, la pratique du télétravail de manière globale est en baisse. En juin 2021, 29% des actifs télétravaillaient au moins un jour par semaine, soit 6 points de moins que lors de la période précédente. Pour les actifs télétravaillant, c'est surtout le plein télétravail qui porte la baisse (- 6 points). Cela se ressent sur le nombre moyen de jours télétravaillés, qui passe à 3,4 jours par semaine en juin 2021, contre 3,7 en mars-avril 2021. Le déconfinement a donc entraîné une diminution du télétravail, notamment pour ceux qui télétravaillaient toute la semaine.



Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

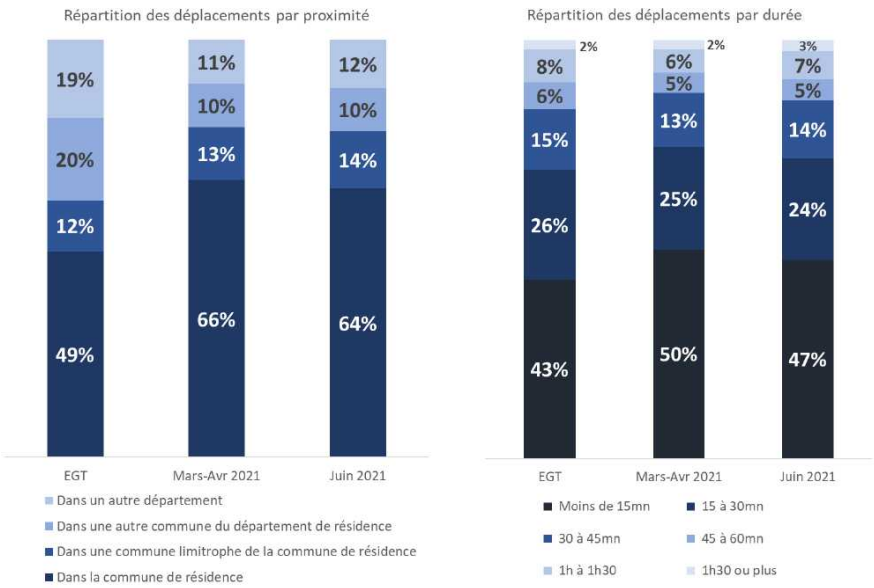
5.3.4.3. Evolution des déplacements selon les liaisons

Le nombre de déplacements quotidiens est en nette augmentation depuis avril 2021. Ceci est notamment vrai pour les déplacements internes à la petite couronne ou en lien avec la grande couronne, qui sont presque revenus aux niveaux observés en 2018. De plus, les déplacements en lien avec Paris, s'ils ont eux aussi bénéficié d'une hausse, restent nettement inférieurs à la situation avant la crise sanitaire (-28%). Les déplacements de GPSO sont concernés par ces deux évolutions : un retour à la « normale » pour les déplacements vers d'autres points d'Ile-de-France (hors Paris) et une forte baisse des déplacements vers Paris.



Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

Cette enquête montre aussi que les Franciliens continuent de privilégier les déplacements courts, en dépit du déconfinement. En effet, 78% des déplacements quotidiens sont réalisés au sein de la commune de résidence ou vers une commune voisine (contre 61% avant la crise). Quant à la part des déplacements de faible durée, elle reste plus importante qu'avant la crise, mais a tendance à se stabiliser, ce qui montre que les déplacements de proximité ne sont pas toujours plus rapides.



Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

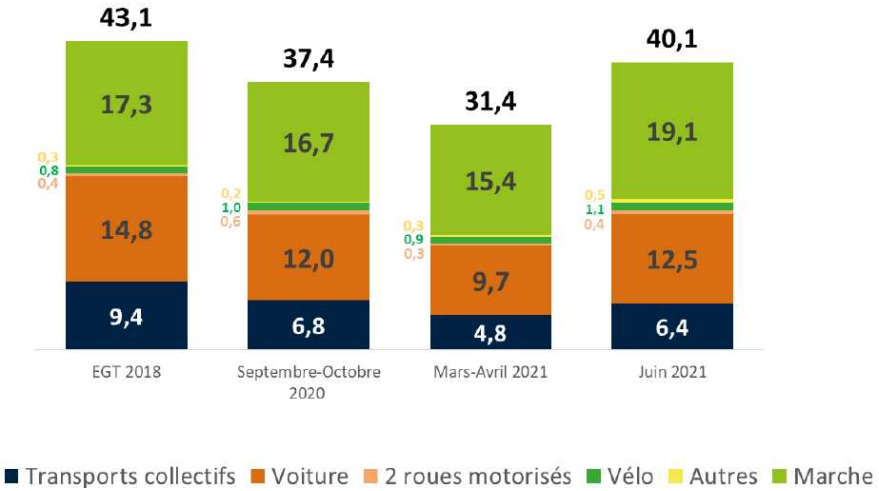
5.3.4.4. Evolution des parts modales

La crise sanitaire a aussi en un impact significatif sur l'usage des différents modes de déplacements. En premier lieu, la marche s'affirme de plus en plus comme le premier mode de déplacement des Franciliens et dépasse le niveau de 2018. En effet, alors même que le nombre total de déplacements est inférieur de 7% à celui d'avant la crise sanitaire, en juin 2021, le nombre de déplacements à pied est supérieur de 10%. De plus, en juin 2021, la marche représente 47,6% des déplacements (contre 40,1% avant la crise). Les habitudes prises durant les phases de confinement semblent continuer de bénéficier à la marche Cela s'explique en grande partie par le télétravail. Bien qu'en baisse, le télétravail reste fortement pratiqué et favorise les déplacements de proximité à pied.

Le vélo s'est également fortement développé suite à la crise sanitaire. On observe 280 000 déplacements quotidiens à vélo en plus par rapport au niveau moyen observé en 2018. La part modale est passée de 1,9% en 2018 et à 2,7% en juin 2021.

Les déplacements en voiture sont en hausse en juin 2021, après avoir atteint un point bas en mars-avril 2021. Néanmoins, l'usage de la voiture a fortement chuté depuis 2018. En effet, on constate 2,3 millions de déplacements en moins (-15%) par rapport à 2018, traduisant une baisse plus forte que pour l'ensemble des déplacements (-7%). La part modale de la voiture est passée de 34,3% à 31,2%.

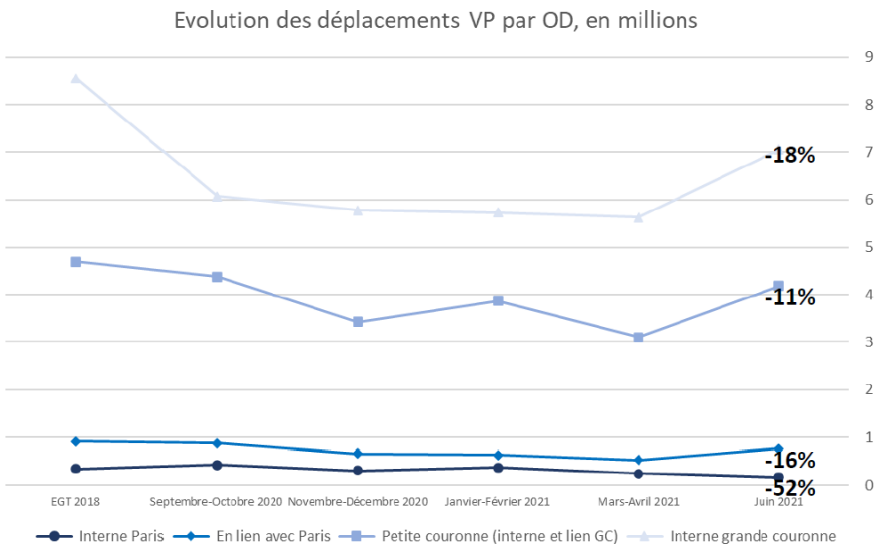
Enfin, pour les transports collectifs, la fréquentation est de nouveau en hausse en juin 2021, mais reste loin de son niveau de 2018. Cette fréquentation a fortement chuté, avec 3 millions de déplacements en moins. De plus, la part modale des transports collectifs est passée de 21,8% en 2018 à 16% en juin 2021.



Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

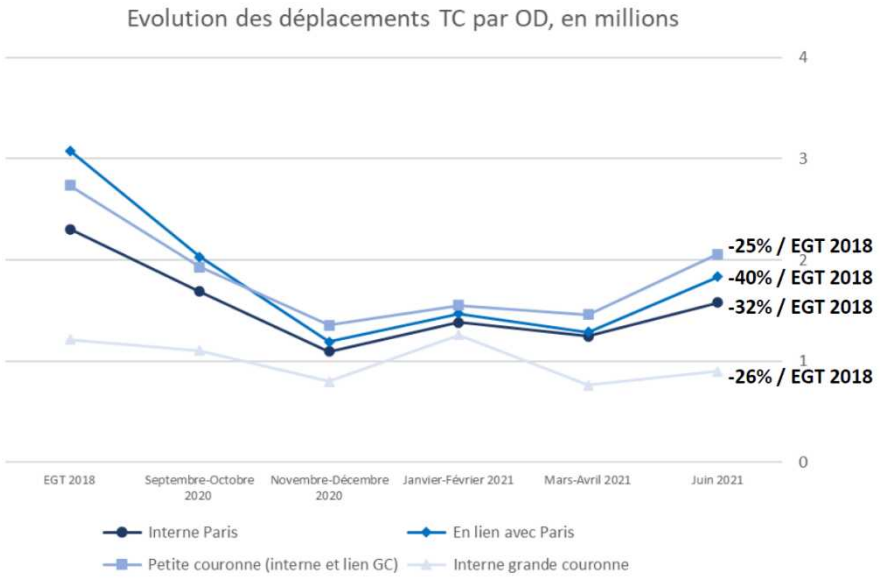
5.3.4.5. Evolution des déplacements selon les modes

Malgré la hausse récente, le trafic automobile interne à la petite couronne reste inférieur de 11% à celui de 2018, tandis que le trafic en lien avec Paris reste inférieur de 16% à celui d'avant la crise. Ces deux types de flux concernent le territoire de GPSO, laissant envisager une baisse de la circulation automobile sur le territoire.



Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

La fréquentation des transports collectifs est loin d'être retournée sur les niveaux d'avant la crise. La diminution concerne notamment les déplacements radiaux (vers Paris) pour lesquels les transports collectifs sont d'habitude utilisés pour les déplacements domicile-travail pour des emplois télétravaillables. Concernant la fréquentation des transports collectifs à l'intérieur de la petite couronne, elle a diminué de 25% entre 2018 et juin 2021. La baisse de l'usage des transports collectifs a donc fortement concerné le territoire de GPSO, en lien avec le télétravail des actifs occupés habitant sur le territoire.

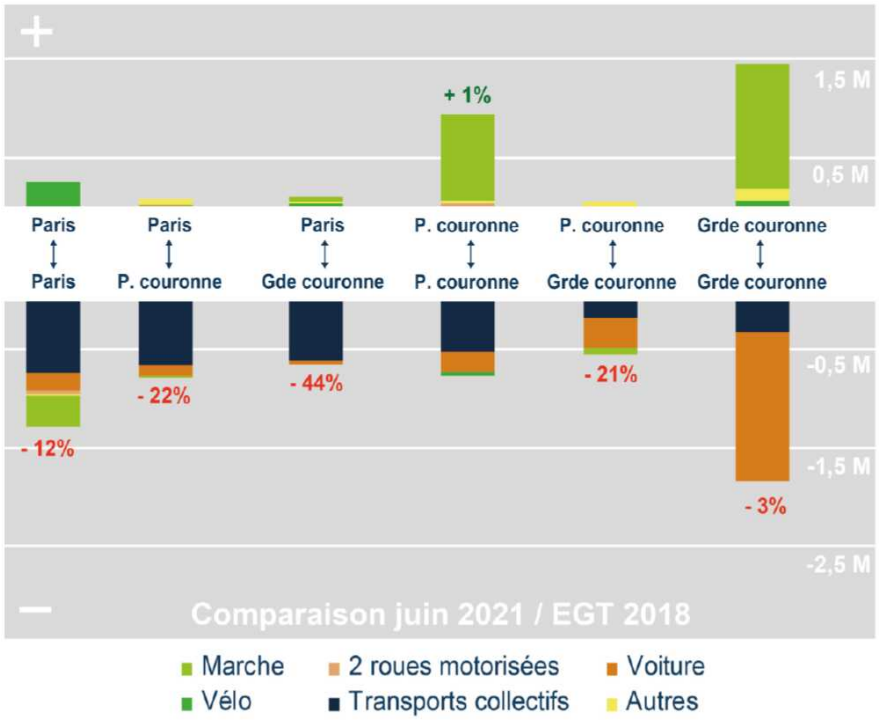


Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

L'usage des différents modes a évolué de manière différente selon les secteurs de la région. Entre la petite couronne et Paris, la baisse des déplacements pour le travail conduit à une forte diminution des déplacements en transports collectifs. La baisse de l'usage de la voiture a été plus modérée.

A l'intérieur de la petite couronne, la principale évolution concerne une forte hausse de la pratique de la marche à pied. Par ailleurs, ces résultats montrent une baisse significative de l'usage des transports collectifs et un peu plus modérée de la voiture. Quant au vélo, il n'y a pas d'évolution perceptible en petite couronne.

Le territoire de GPSO se caractérise donc par une forte baisse des déplacements en transports collectifs et par une baisse un peu plus modérée de la voiture (quelle que soit la destination), ainsi que par une forte hausse de la pratique de la marche, notamment au sein du territoire.



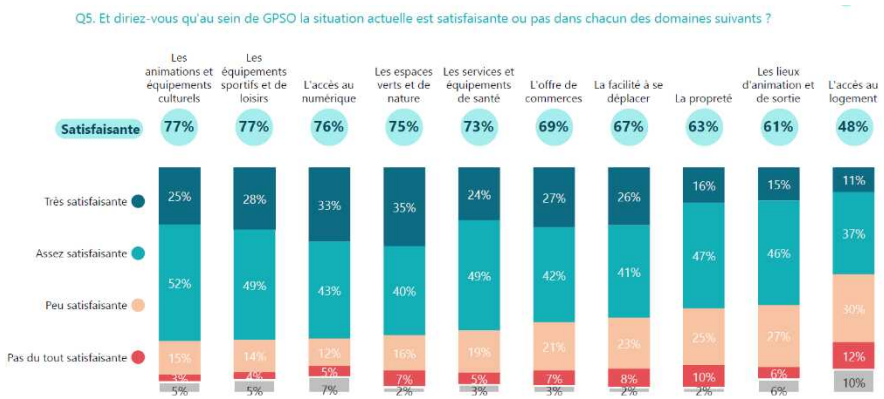
Source : La mobilité au temps de la Covid 19, Ile-de-France Mobilités, juin 2021

Les grandes tendances observées dans ces enquêtes, à savoir une réduction du nombre de déplacements, notamment vers Paris, un développement de la proximité, une baisse de l'usage de la voiture et des transports collectifs, un développement des modes actifs, une croissance du télétravail..., représentent des enseignements intéressants pour la mise en place de la stratégie du PLUI. En effet, il s'agit d'autant d'opportunités pour transformer les espaces publics (avec la baisse attendue de la circulation), pour développer des itinéraires cyclables, pour répondre aux déplacements de proximité, mais aussi pour encourager l'usage des transports collectifs, notamment vers Paris et les autres polarités.

5.3.5. LES PERCEPTIONS ET LES ATTENTES DES HABITANTS

Dans le cadre du lancement de la réalisation du PLUI, GPSO a conduit une consultation auprès de la population, en novembre / décembre 2021. Cette enquête a été administrée en ligne et par questionnaire papier. Au total, 13 741 personnes habitant ou travaillant sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest ont participé à la consultation. Le questionnaire portait sur les pratiques, les perceptions et les attentes des usagers sur différents aspects liés à la vie quotidienne sur le territoire, y compris la mobilité. Les résultats sur la mobilité sont présentés dans cette partie.

Les habitants ont été interrogés quant à leur niveau de satisfaction sur différents domaines liés à la vie quotidienne sur le territoire. Globalement, 67% des personnes se déclarent satisfaites de la facilité à se déplacer sur le territoire. Parmi eux, un quart sont très satisfaits et plus de 40% sont assez satisfaits. Le niveau de satisfaction sur les conditions de déplacements est moins élevé que pour la plupart des autres facteurs étudiés, tels que les équipements ou les espaces verts. Toutefois, cela reste plus élevé que le niveau de satisfaction sur les lieux d'animation et l'accès au logements.



Source : GPSO, 2022

Le niveau de satisfaction sur les conditions de déplacements varie selon la commune de résidence. Plusieurs communes se trouvent dans la moyenne du territoire, notamment Boulogne-Billancourt, Chaville et Meudon. Par ailleurs, si certaines communes présentent un taux de satisfaction important (Issy-les-Moulineaux, Vanves), d'autres se caractérisent par une faible satisfaction avec les moyens de déplacements (Marnes-la-Coquette, Sèvres et Ville-d'Avray).

		Commune de résidence							
	% Satisfaisante	Boulogne-Billancourt	Chaville	Issy-les-Moulineaux	Marnes-la-Coquette	Meudon	Sèvres	Vanves	Ville-d'Avray
Les animations et équipements culturels	**77%**	80%	76%	79%	67%	78%	77%	69%	74%
Les équipements sportifs et de loisirs	**77%**	77%	75%	80%	69%	78%	76%	72%	71%
L'accès au numérique	**76%**	77%	73%	81%	66%	75%	73%	74%	67%
Les espaces verts et de nature	**75%**	75%	80%	67%	79%	85%	80%	63%	85%
Les services et équipements de santé	**73%**	80%	60%	74%	64%	69%	64%	67%	71%
L'offre de commerces	**69%**	83%	56%	62%	66%	63%	68%	56%	66%
La facilité à se déplacer	**67%**	68%	70%	73%	45%	68%	53%	72%	45%
La propreté	**63%**	54%	62%	70%	72%	67%	61%	67%	69%
Les lieux d'animation et de sortie	**61%**	69%	53%	61%	58%	58%	58%	53%	58%
L'accès au logement	**48%**	48%	47%	48%	52%	48%	49%	42%	50%

Source : GPSO, 2022

Les déplacements arrivent en tête des sujets prioritaires pour les habitants et salariés du territoire : 46 % d'entre eux estiment que le territoire doit concentrer ses efforts sur la mobilité à l'avenir.

Q7. Pour améliorer votre qualité de vie dans les prochaines années, sur quels thèmes prioritaires le territoire doit-il concentrer ses efforts à l'avenir ?
Trois réponses possibles – Total supérieur à 100%



Source : GPSO, 2022

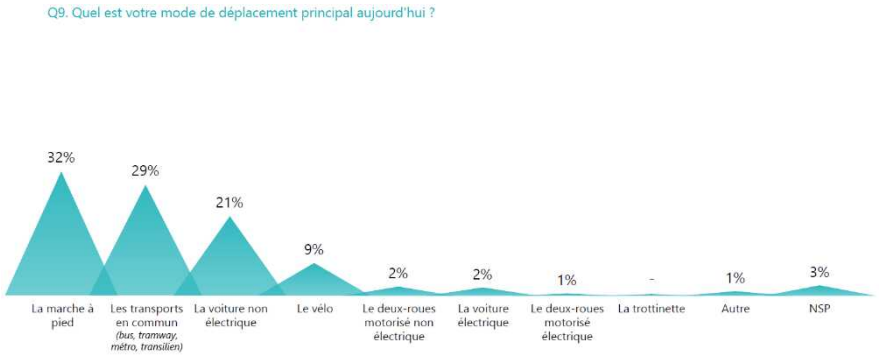
Le niveau de priorité attribué aux déplacements varie selon la commune de résidence. En effet, les habitants de Boulogne-Billancourt, Sèvres et Ville-d'Avray considèrent que le sujet de déplacements est plus prioritaire que la moyenne du territoire, tandis que les habitants de Chaville, Issy-les-Moulineaux et Vanves considèrent que ce sujet est moins prioritaire que la moyenne. Meudon et Marnes-la-Coquette sont proches de la moyenne.

		Commune de résidence							
	% Total	Boulogne-Billancourt	Chaville	Issy-les-Moulineaux	Marnes-la-Coquette	Meudon	Sèvres	Vanves	Ville-d'Avray
Les déplacements	**46%**	52%	41%	41%	47%	45%	51%	38%	55%
Les espaces verts et de nature	**40%**	40%	38%	45%	37%	34%	36%	45%	42%
L'accès au logement	**28%**	30%	27%	30%	15%	26%	26%	29%	21%
L'offre de commerces	**26%**	14%	32%	36%	26%	32%	25%	36%	25%
Les services et équipements de santé	**23%**	21%	31%	22%	23%	28%	24%	22%	21%
La préservation des zones pavillonnaires	**20%**	12%	32%	21%	41%	20%	29%	28%	26%
La Seine et ses berges	**19%**	30%	6%	19%	9%	12%	17%	8%	8%
Les lieux d'animation et de sortie	**17%**	16%	20%	18%	15%	19%	16%	15%	14%
La préservation du patrimoine architectural	**16%**	16%	16%	12%	26%	17%	16%	15%	26%
Les animations et équipements culturels	**16%**	16%	13%	15%	12%	16%	17%	18%	13%
Les équipements sportifs et de loisirs	**12%**	14%	12%	10%	8%	11%	12%	11%	13%
L'emploi	**12%**	13%	11%	12%	9%	12%	11%	14%	9%
Le numérique	**7%**	8%	9%	5%	11%	7%	7%	5%	12%
NSP	**2%**	2%	1%	1%	3%	3%	1%	2%	2%

Source : GPSO, 2022

La marche à pied est le premier mode de déplacement utilisé par les habitants le jour de l'enquête (32%), suivi de près par les transports collectifs (29%). De plus, 21% d'entre eux se déplacent en voiture, tandis que 9% se déplacent à vélo (part non négligeable).

Même si ces résultats ne sont pas représentatifs de l'ensemble des habitants du territoire, ils permettent de compléter les résultats fournis par l'INSEE, dans le sens où ils concernent tous les motifs de déplacements (et non seulement les déplacements domicile-travail). En effet, dès lors qu'on élargit l'analyse à l'ensemble des motifs, on observe que la part des modes actifs (vélo, marche) devient beaucoup plus importante, tandis que la part des transports et de la voiture se réduit considérablement. Ceci pourrait s'expliquer, au moins en partie, par le poids important des déplacements de courte distance pour les motifs autres que le domicile-travail (ex : achats, visites, loisirs…). Ces résultats sont très intéressants, car ils montrent que les habitants de GPSO sont d'ores et déjà de grands utilisateurs de la marche et du vélo.



Source : GPSO, 2022

Il est à noter que la part des différents modes varie selon la commune de résidence. La commune de Boulogne-Billancourt se caractérise par une part très importante de la marche, tandis que plusieurs communes présentent une part relativement faible pour ce mode (Chaville, Marnes-la-Coquette, Sèvres, Ville-d'Avray). Deux communes, Issy-les-Moulineaux et Vanves, se caractérisent par un poids très important des transports collectifs, tandis que deux autres communes, Marnes-la-Coquette et Ville-d'Avray, se caractérisent par un poids plus faible de ce mode. Quant à la voiture, les plus forts utilisateurs de ce mode habitent à Marnes-la-Coquette, Meudon, Sèvres et Ville-d'Avray, tandis que ceux qui utilisent moins ce mode habitent à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves. Quant au vélo, sa part reste relativement similaire pour toutes les communes du territoire.

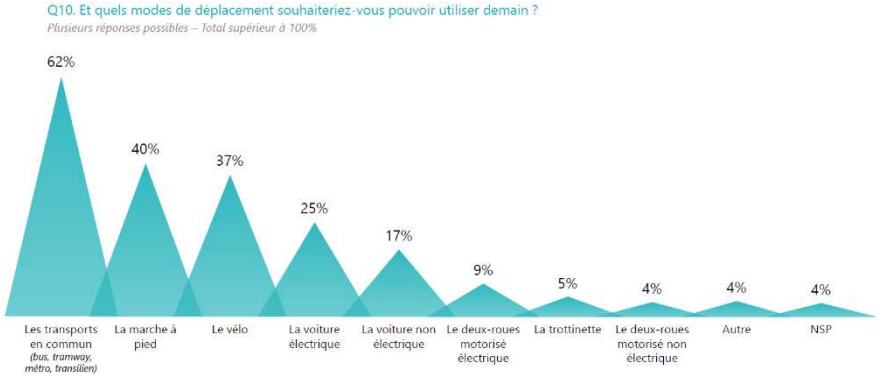
Ces résultats montrent, sur plusieurs communes du territoire, que la faible utilisation des modes durables est directement compensée par une utilisation plus intense de la voiture. Plusieurs éléments, tels que la densité et la très bonne desserte en transports collectifs, pourraient expliquer la part plus importante de la marche à Boulogne-Billancourt, ainsi que la part plus importante des transports collectifs à Issy-les-Moulineaux et Vanves.

		Commune de résidence							
	% Total	Boulogne-Billancourt	Chaville	Issy-les-Moulineaux	Marnes-la-Coquette	Meudon	Sèvres	Vanves	Ville-d'Avray
La marche à pied	**32%**	40%	26%	33%	15%	29%	23%	30%	26%
Les transports en commun (bus, tramway, métro, transilien)	**29%**	25%	32%	35%	15%	25%	27%	36%	19%
La voiture non électrique	**21%**	16%	25%	15%	39%	29%	31%	15%	38%
Le vélo	**9%**	9%	7%	8%	9%	7%	7%	10%	7%
Le deux-roues motorisé non électrique	**2%**	2%	2%	2%	6%	2%	4%	2%	3%
La voiture électrique	**2%**	2%	3%	2%	8%	3%	2%	2%	3%
Le deux-roues motorisé électrique	**1%**	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	-
La trottinette	**-**	1%	-	1%	1%	-	-	-	-
Autre :	**1%**	1%	2%	1%	1%	1%	2%	1%	1%
NSP	**3%**	3%	2%	2%	5%	3%	3%	3%	3%

Source : GPSO, 2022

Les habitants ont aussi été interrogés quant au mode de déplacement souhaité pour l'avenir. Une grande majorité (62 %) souhaiterait se déplacer en transports collectifs. Par ailleurs, autour de 40% des répondants souhaiteraient se déplacer à pied ou à vélo.

Au total, la voiture recueille plus de 40% des réponses, soit plus que la part actuelle, mais il est intéressant de mentionner l'importance de la voiture électrique, notamment en comparaison avec les pratiques actuelles. En effet, plus de personnes souhaitent se déplacer en voiture électrique qu'en voiture thermique (contrairement à la situation actuelle).



Source : GPSO, 2022

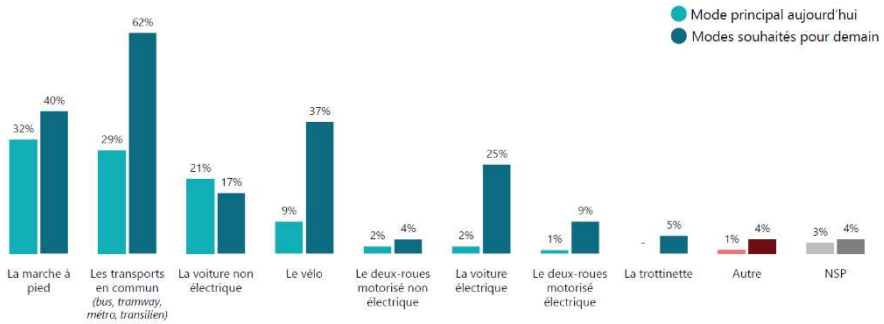
Les préférences modales exprimées varient peu en fonction de la commune de résidence. Toutefois, quelques particularités sont à mentionner. En effet, les habitants de Marnes-la-Coquette ont moins d'attentes concernant les déplacements en transports collectifs, à pied et à vélo, tandis que ceux de Meudon et de Ville-d'Avray aspirent moins à se déplacer à pied et à vélo. En revanche, les habitants de Marnes-la-Coquette, Sèvres et Ville-d'Avray ont un souhait envers les déplacements en voiture plus important que la moyenne, notamment en voiture électrique.

		Commune de résidence							
	% Total	Boulogne-Billancourt	Chaville	Issy-les-Moulineaux	Marnes-la-Coquette	Meudon	Sèvres	Vanves	Ville-d'Avray
Les transports en commun (bus, tramway, métro, transilien)	**62%**	60%	62%	64%	53%	64%	60%	65%	63%
La marche à pied	**40%**	42%	38%	44%	28%	36%	36%	40%	29%
Le vélo	**37%**	39%	40%	37%	30%	29%	38%	39%	30%
La voiture électrique	**25%**	23%	27%	23%	35%	26%	29%	22%	30%
La voiture non électrique	**17%**	18%	19%	14%	29%	20%	23%	15%	19%
Le deux-roues motorisé électrique	**9%**	8%	9%	8%	12%	9%	12%	8%	8%
La trottinette	**5%**	5%	4%	6%	4%	5%	6%	5%	4%
Le deux-roues motorisé non électrique	**4%**	4%	4%	3%	8%	4%	6%	3%	3%
Autre :	**4%**	4%	5%	4%	3%	5%	4%	4%	4%
NSP	**4%**	4%	4%	3%	4%	4%	3%	4%	4%

Source : GPSO, 2022

La comparaison des modes actuels et des modes souhaités fait également ressortir des résultats très intéressants. En effet, les usagers souhaitent utiliser davantage les modes actifs, notamment le vélo, ainsi que les transports collectifs. De plus, s'ils souhaitent réduire leur utilisation de la voiture thermique, ils désirent au contraire augmenter fortement leur utilisation de la voiture électrique.

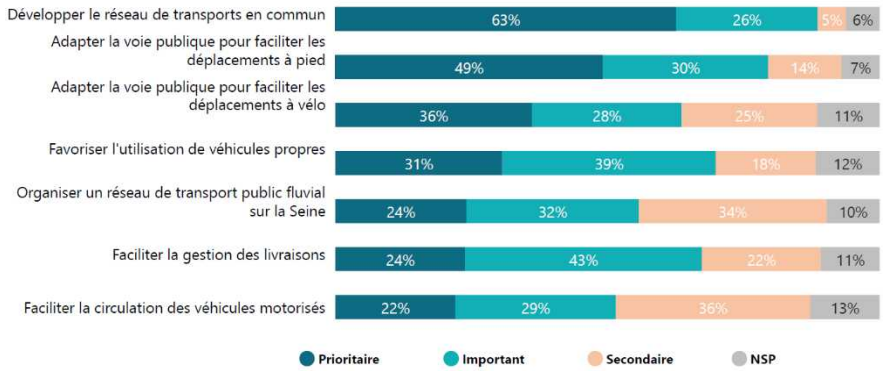
Q9. Quel est votre mode de déplacement principal aujourd'hui ?
Q10. Et quels modes de déplacement souhaiteriez-vous pouvoir utiliser demain ?
Plusieurs réponses possibles – Total supérieur à 100%



Source : GPSO, 2022

Les habitants ont également été interrogés sur le niveau de priorité attribué à plusieurs types d'améliorations en termes de mobilité. Le développement des transports collectifs est de loin la principale mesure attendue par les habitants. L'adaptation de la voirie aux modes actifs (piétons, vélos) est également prioritaire pour une grande partie de la population. Par ailleurs, une partie non négligeable des usagers considère que le développement des véhicules propres représente une priorité en termes de mobilité.

Q11. Comment qualifieriez-vous chacun des projets suivants ?



Source : GPSO, 2022

Quelques différences sont à noter concernant les attentes des habitants, selon les communes considérées. En effet, à Sèvres et à Ville-d'Avray, les habitants expriment une plus forte attente sur la desserte en transports collectifs, tandis que les habitants de Marnes-la-Coquette, Sèvres et Ville-d'Avray expriment moins d'attentes sur l'adaptation de la voirie pour les modes actifs. De plus, il est intéressant de mentionner que les habitants de Marnes-la-Coquette sont ceux qui expriment la plus forte attente envers les solutions qui favorisent les véhicules propres.

		Commune de résidence							
	% Prioritaire	Boulogne-Billancourt	Chaville	Issy-les-Moulineaux	Marnes-la-Coquette	Meudon	Sèvres	Vanves	Ville-d'Avray
Développer le réseau de transports en commun	63%	62%	61%	63%	60%	64%	67%	60%	70%
Adapter la voie publique pour faciliter les déplacements à pied	49%	52%	48%	52%	35%	45%	44%	52%	39%
Adapter la voie publique pour faciliter les déplacements à vélo	36%	37%	39%	36%	30%	32%	36%	37%	31%
Favoriser l'utilisation de véhicules propres	31%	31%	30%	30%	36%	30%	31%	30%	33%
Organiser un réseau de transport public fluvial sur la Seine	24%	29%	15%	25%	17%	24%	26%	15%	19%
Faciliter la gestion des livraisons	24%	30%	17%	22%	18%	22%	19%	22%	19%
Faciliter la circulation des véhicules motorisés	22%	24%	21%	18%	33%	23%	26%	17%	27%

Source : GPSO, 2022

5.4. Accessibilité multimodale

Cette partie vise à analyser le niveau d'accessibilité multimodale depuis 10 « centralités urbaines », correspondant à des destinations structurantes, représentatives des différents contextes urbains du territoire. Cette analyse est réalisée à l'aide d'aires isochrones autour de chacune de ces centralités. Une aire isochrone représente une zone géographique accessible en un temps donné depuis un lieu donné. Pour la voiture, les transports collectifs et le vélo, les tranches temporelles utilisées correspondent à 15, 30 et 45 minutes. Cela permet d'apprécier le territoire couvert en trois quarts d'heure, durée considérée comme acceptable pour les déplacements du quotidien. Toutefois, pour la marche à pied, les tranches correspondent à 10, 20 et 30 minutes, afin de s'adapter aux caractéristiques de la pratique de ce mode en milieu urbain.

L'analyse est réalisée pour chaque mode de déplacement de manière individuelle (transports collectifs, voiture, vélo, marche), ainsi que pour les transports collectifs et la voiture de manière comparée. Pour chaque centralité urbaine, le but est d'apprécier aussi bien la performance de chaque mode individuellement, que la performance comparée des transports collectifs par rapport à la voiture.

Pour la voiture, les transports collectifs et le vélo, les aires isochrones ont été réalisées avec l'outil mob2i (https://www.mob2i.eu), développé par Ile-de-France Mobilités et Transdev. Elles correspondent à un jour de semaine type (un mardi) en heure de ponte du matin (départ à 8h30). L'avantage de cet outil est qu'il prend en compte l'offre de transports et les conditions de circulation réelles, ce qui permet d'obtenir une approche réaliste de l'accessibilité de chaque mode. Cela tient compte notamment de la congestion dans le réseau routier francilien en heure de pointe du matin.

Quant à la marche, les aires isochrones ont été réalisées en utilisant le module Open Route Service sur Qgis. Ce module simule les déplacements des piétons sur le réseau de voirie pouvant être emprunté par ces usagers. Il fournit donc une vision réaliste des déplacements des piétons sur le réseau routier (contrairement à une analyse « à vol d'oiseau »).

5.4.1. DEFINITION DES CENTRALITES URBAINES

Les centralités urbaines sont des destinations structurantes du territoire de GPSO, regroupant des activités commerciales et économiques, des équipements publics importants, des pôles d'échanges multimodaux, ainsi que des logements. Ils sont représentatifs de différents contextes urbains existants sur le territoire. Le but est d'avoir une image représentative de la desserte multimodale sur les différentes parties du territoire, sans pour autant être exhaustive.

En général, une centralité unique a été retenue dans chaque commune, correspondant au lieu le plus structurant du territoire, en termes économiques, administratifs ou de transports. Néanmoins, pour les communes de Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, deux centralités ont été retenues (dans chacune d'entre elles), en raison de la densité de ces communes et de la dispersion des destinations structurantes.

Les centralités retenues, ainsi que leurs principales caractéristiques, sont listées ci-dessous :

1. Centre-ville (Boulogne-Billancourt) : équipements (Mairie, Musée des années 30…), nombreux commerces (ex. : Fnac, Zara, Nature & Découvertes, Monoprix, C&A, etc.), 2 cinémas…

2. Place Jules Guesde (Boulogne-Billancourt) : principale destination du quartier du Trapèze, commerces de proximité, restaurants et brasseries, lycée Simone Veil, parc des Glacières

2. Issy Val-de-Seine (Issy-les-Moulineaux) : gare de RER C, station de tram, pôle tertiaire, restaurants, commerces

4. Mairie d'Issy (Issy-les-Moulineaux) : Mairie, nombreux commerces (y compris 2 supermarchés), services (ex : agences bancaires), deux hôtels, hôpital Suisse, station de métro (ligne 12)

5. Place de l'Insurrection (Vanves) : polarité commerçante (ex : Intermarché, marché…), services, équipements (lycée Michelet, théâtre)

6. Meudon Val Fleury (Meudon) : gare de RER C, quelques commerces de proximité, proximité de la forêt de Meudon, musée Rodin et, à terme, Hangar Y (équipement culturel en cours de construction)

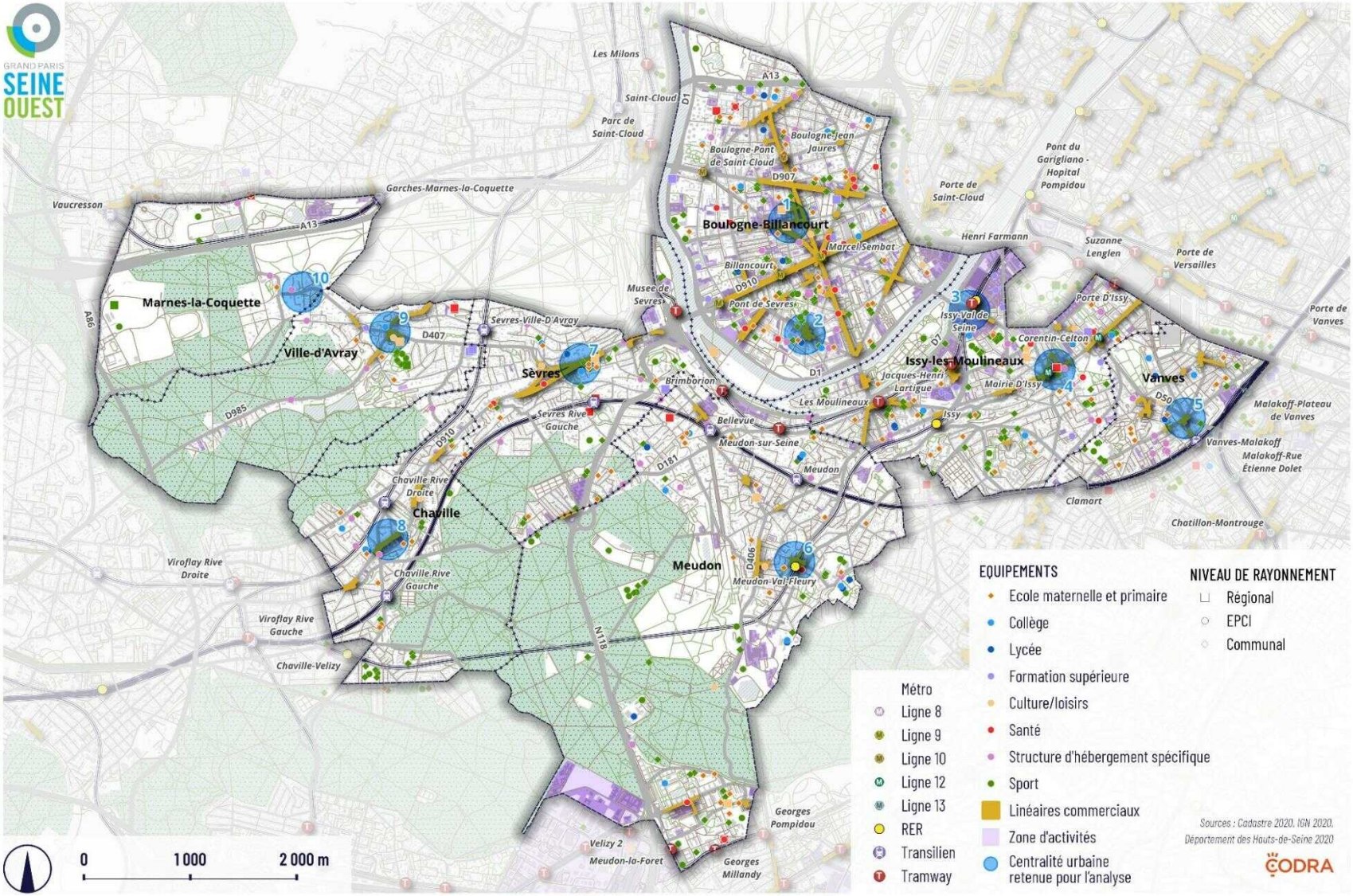
7. Centre-ville (Sèvres) : Mairie, lycée, collège, groupe scolaire, centre culturel (SEL), commerces de proximité, desserte par une ligne de bus structurante

8. Nouveau centre-ville (Chaville) : commerces, équipement structurants (ex : Mairie…), proximité de la forêt de Fausses Reposes

9. Centre-ville (Ville-d'Avray) : nombreux commerces, collège, château, proximité du complexe sportif (stade, piscine, tennis, aire de jeux…), salle de spectacles, parc

10. Place de la Mairie (Marnes-la-Coquette) : centre ancien, polarité locale, Mairie, Eglise

LOCALISATION DES CENTRALITÉS URBAINES



5.4.2. ACCESSIBILITE A PIED

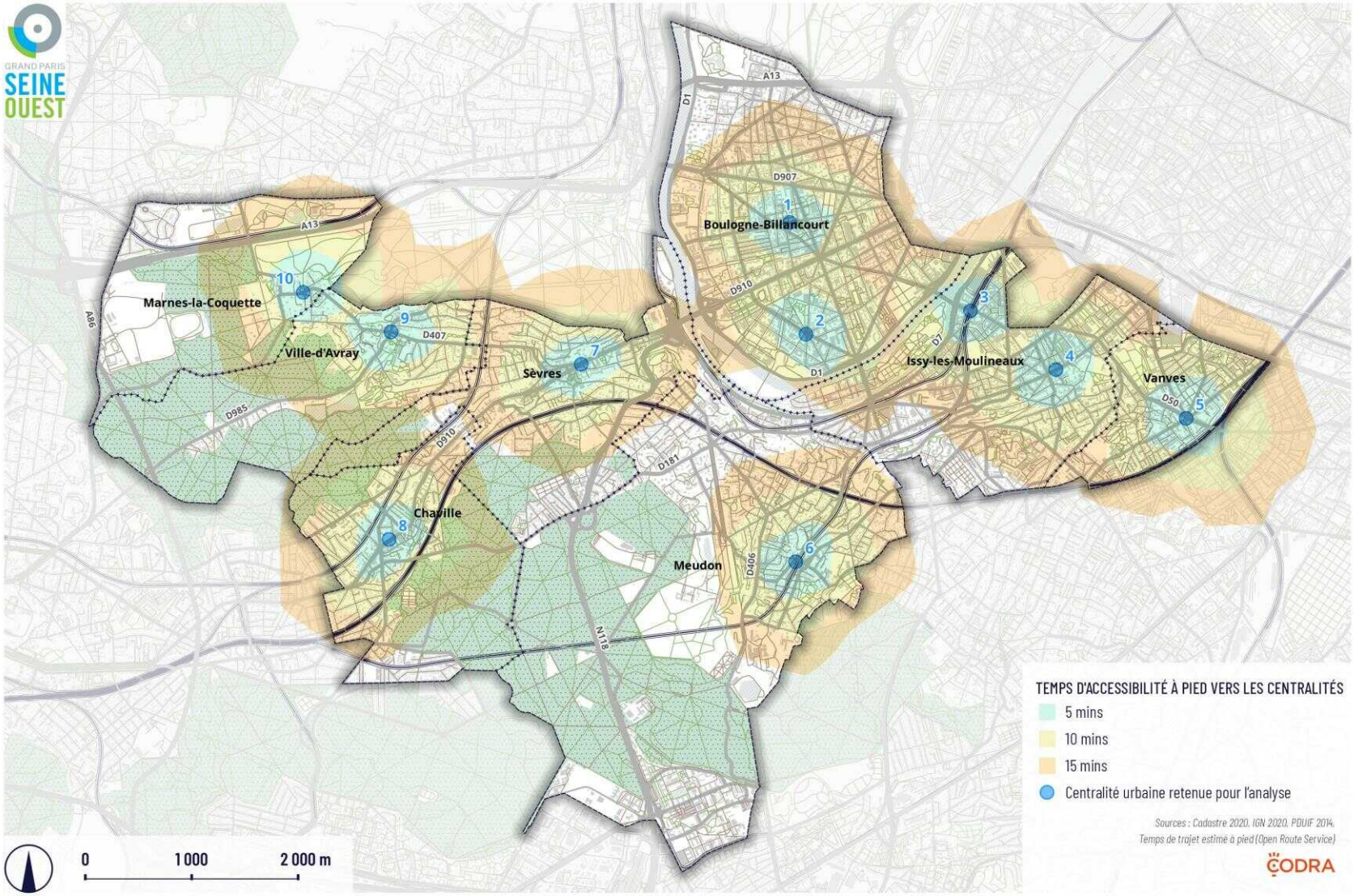
Globalement, les centralités proposent une bonne couverture du territoire, en termes d'accessibilité à pied. Quasiment tout le territoire des communes de Boulogne-Billancourt et d'Issy-les-Moulineaux se trouve à 20 minutes ou moins d'une centralité urbaine. Le nord de Boulogne-Billancourt se trouve à l'écart des centralités principales de la commune, mais il se trouve à proximité de la centralité de Pont de Saint Cloud (non étudiée dans ce rapport).

Quant aux communes de Sèvres, Chaville et Ville-d'Avray, une grande partie de leur territoire (et de leur population) bénéficie d'une bonne accessibilité à pied vers leur centralité principale. Il est toutefois à noter que le sud de Sèvres (secteur des Bruyères) se trouve à l'écart du centre-ville de la commune (le temps d'accès à pied est rédhibitoire).

Au regard de son étendue, la commune de Meudon représente un cas particulier sur le territoire. En effet, si une partie non négligeable de la zone urbanisée se trouve à proximité de la centralité de Val Fleury, le nord-ouest de la commune (secteur de Meudon-sur-Seine) se trouve à l'écart de cette centralité, mais aussi de celles situées à Sèvres ou Boulogne-Billancourt. Ce secteur se caractérise donc par une plus faible accessibilité piétonne vers les centralités urbaines. Quant au secteur de Meudon-la-Forêt, il se trouve évidemment trop loin de ces autres centralités du territoire, pour pouvoir y accéder à pied. Toutefois, Meudon-la-Forêt représente une centralité en soi, notamment pour les habitants de ce secteur (présence de nombreux commerces et services). De plus, Meudon-la-Forêt se trouve à proximité de Vélizy (cette centralité est plus proche que celles de GPSO)

Enfin, à Marnes-la-Coquette, l'accessibilité à pied est fortement conditionnée par la configuration urbaine de son territoire. En effet, cette commune dispose de deux zone urbanisées distinctes. La partie située au sud bénéficie d'une très bonne accessibilité à pied vers le centre-ville. Quant au secteur pavillonnaire situé au nord-ouest de la commune, il se trouve beaucoup plus proche du centre de Vaucresson que de celui de Marnes-la-Coquette.

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE VERS LES CENTRALITÉS



5.4.3. ACCESSIBILITE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Le territoire de GPSO possède une accessibilité très hétérogène en voiture, selon les centralités concernées. En effet, certaines centralités présentent une très bonne accessibilité vers le sud et le centre de Paris, d'autres plutôt vers les centralités des Yvelines, d'autres plutôt vers La Défense et les centralités des Hauts-de-Seine, selon la proximité des stations de tramway, métro, train, RER. En revanche, l'accessibilité est souvent moindre entre les centralités du territoire de GPSO, ainsi que vers les autres territoires voisins, notamment dans le Val-de-Marne.

Le centre-ville de Boulogne-Billancourt se caractérise par une très bonne accessibilité (moins de 30 minutes) vers le sud-ouest de Paris, à travers les lignes 9 et 10 de métro, ainsi que vers les communes situées à l'est des Hauts-de-Seine, grâce au tramway T2. Ce secteur se caractérise aussi par une accessibilité correcte (moins de 45 minutes) vers le centre de Paris, via le métro, vers La Défense, via le tramway, ou vers Chaville et Meudon, à travers les lignes de bus principales. Les autres secteurs de l'Ile-de-France restent moins accessibles depuis ce secteur (temps de parcours supérieur à 45 minutes).

Depuis la place Jules Guesde (Boulogne-Billancourt), les usagers bénéficient d'un bon accès vers la pointe sud-ouest de Paris (en moins de 30 minutes), via un rabattement en bus ou à pied sur les stations de métro Billancourt ou Marcel Sembat. De plus, ces usagers présentent un accès correct (moins de 45 minutes) vers le centre et le sud de Paris, via le métro, vers l'est des Hauts-de-Seine en tramway, ainsi que vers Chaville, Meudon et Clamart en bus. Pour les déplacements vers les autres secteurs, y compris à GPSO, le temps de parcours est supérieur à 45 minutes.

Le secteur d'Issy-Val-de-Seine présente une très bonne accessibilité (moins de 30 minutes) vers les communes desservies par le RER C, jusqu'à Versailles et Saint-Cyr au sud, et jusqu'au centre de Paris au nord. De plus, cette accessibilité est également très performante vers Meudon et Clamart, à travers les lignes de bus principales. Le niveau d'accessibilité reste correct (moins de 45 minutes) vers le sud de Paris, notamment via un rabattement sur le métro 12, vers l'est des Hauts-de-Seine, via un rabattement sur le tramway, ainsi que vers le sud de GPSO et au-delà, grâce aux lignes de bus. Ce secteur se caractérise par une aire de couverture particulièrement importante en transports collectifs.

Le secteur de Mairie d'Issy est directement desservi par la ligne 12 de métro, permettant une très bonne accessibilité vers le centre de Paris et vers tout le sud de la capitale (moins de 30 minutes). Le niveau d'accessibilité est également très favorable vers Meudon, grâce au RER C et aux lignes de bus, ainsi que vers Clamart, Le-Plessis-Robinson et autres communes voisines, via les lignes de bus. Par ailleurs, l'accessibilité est correcte (moins de 45 minutes) vers Chaville et Versailles, via le RER C, ainsi que vers La Défense, via le tramway. La couverture est donc très importante, mais moins étendue que pour Issy-Val-de-Seine.

La place de l'Insurrection (Vanves) est desservie par plusieurs lignes de bus principales et elle se trouve à proximité de la gare de Vanves-Malakoff. Le niveau d'accessibilité est très élevé (moins de 30 minutes) vers Clamart, Meudon, Sèvres et Paris-Montparnasse, via la ligne N de Transilien, ainsi que vers plusieurs autres secteurs à Paris, via les correspondances avec le métro. L'offre est correcte (moins de 45 minutes) vers le sud des Hauts de Seine, via les lignes de bus, vers une grande partie de Paris, via les correspondances avec le métro, et vers les centralités des Yvelines, en empruntant la ligne N de Transilien.

Le secteur de Meudon-Val-Fleury, disposant d'une gare de RER C, se caractérise par une très bonne accessibilité (moins de 30 minutes) vers de nombreuses communes desservies par le RER C, de Montigny-le-Bretonneux au sud jusqu'au centre de Paris au nord. L'accessibilité est également élevée vers les autres secteurs de Meudon, ainsi que vers Clamart ou Boulogne-Billancourt, notamment via les lignes de bus. Par ailleurs, l'accessibilité est correcte (moins de 45 minutes), sur l'est des Hauts-de-Seine (via le tramway), ainsi que sur Bagneux et Le-Plessis-Robinson, via les lignes de bus principales.

Le centre-ville de Sèvres se trouve à environ 300 mètres de la gare de Sèvres Rive Gauche (ligne N) et à environ 1 km de la gare de Sèvres Ville-d'Avray (lignes L et U). L'accessibilité est très bonne (moins de 30 minutes) vers Boulogne-Billancourt, Meudon et Chaville, notamment via les lignes de bus, ainsi que vers Clamart et Vanves, via la ligne N de Transilien. Par ailleurs, le niveau de desserte est correct (moins de 45 minutes), vers le sud de Paris, via le transilien et les correspondances avec le métro, vers Versailles, via la ligne N, vers Vélizy-Villacoublay, via les lignes de bus, ou encore vers La Défense, moyennant un rabattement vers la station de tramway Pont de Sèvres.

Le centre-ville de Chaville se trouve à côté de la gare de Chaville Rive Droite (lignes N et U) et à proximité de la gare de Chaville Rive Gauche (ligne N). Il se caractérise par une très bonne accessibilité (moins de 30 minutes) vers Versailles, Viroflay, Sèvres, Saint-Cloud…, via le Transilien, ainsi que vers Boulogne-Billancourt et Vélizy-Villacoublay, en empruntant les lignes de bus. Par ailleurs, ce secteur présente une desserte correcte (moins de 45 minutes) vers Saint-Quentin-en-Yvelines, La Défense, Courbevoie, via le Transilien, ainsi que vers Issy-les-Moulineaux, Meudon et Le-Plessis-Robinson, via les lignes de bus. Par ailleurs, cela concerne aussi des communes accessibles via la ligne N de Transilien, notamment Clamart et Vanves, et des secteurs au sud de Paris, accessibles via les lignes de métro.

Pour le centre de Ville-d'Avray, l'aire d'accessibilité en transports collectifs se resserre fortement. Ce secteur se trouve à environ 1 km de la gare de Sèvres Ville-d'Avray (lignes L et U). La bonne accessibilité (moins de 30 minutes) se limite à Sèvres, Chaville, Viroflay et une partie de Versailles, grâce aux lignes de bus et aux lignes de Transilien. Quant au périmètre présentant une accessibilité correcte (moins de 45 minutes), il s'étend légèrement, intégrant Versailles, La-Celle-Saint-Cloud, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, à travers les lignes de bus principales. Par ailleurs, ce périmètre intègre également plusieurs communes à l'est des Hauts-de-Seine, via un rabattement en bus vers Pont de Sèvres puis le tramway vers la destination finale.

Le centre-ville de Marnes-la-Coquette se trouve à l'écart de la desserte ferroviaire. La gare la plus proche, Vaucresson (ligne L) est accessible via une ligne de bus, tout comme la gare de Sèvres Ville-d'Avray (lignes L et U). Le centre de Marnes-la-Coquette présente une accessibilité en transports collectifs assez limitée. Globalement, le périmètre présentant une bonne accessibilité (moins de 30 minutes) se limite au périmètre accessible à pied, concernant Marnes-la-Coquette et les communes voisines. Quant au périmètre présentant une accessibilité correcte (moins de 45 minutes), il concerne plusieurs villes desservies par le Transilien, telles que La-Celle-Saint-Cloud, Marly-le-Roi, Saint-Cloud et Puteaux (via Vaucresson), ou bien Versailles, Viroflay et Chaville (via Sèvres Ville-d'Avray). D'autres secteurs, tels que Boulogne-Billancourt et Sèvres, sont accessibles via les lignes de bus principales.

5.4.4. ACCESSIBILITE EN VOITURE

Le territoire de GPSO possède une bonne accessibilité en voiture, grâce à la desserte par de nombreux axes routiers structurants et à la proximité d'autoroutes et autres axes magistraux. Toutefois, cette desserte varie assez fortement selon les secteurs du territoire. La présente analyse s'intéresse à l'accessibilité en voiture vers les centralités urbaines en heure de pointe du matin, afin d'illustrer la situation dans les différentes parties du territoire.

Depuis le centre-ville de Boulogne-Billancourt, il est possible d'accéder à de nombreuses destinations franciliennes en moins de 45 minutes, notamment la partie Ouest de Paris, une grande partie des polarités des Hauts-de-Seine (y compris La Défense), plusieurs polarités des Yvelines (en particulier Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines), quelques polarités de l'Essonne (ex : Orsay), ainsi que quelques communes du Val-de-Marne. L'accessibilité en voiture est plus faible vers le centre de Paris, la Seine-Saint-Denis et une grande partie du Val-de-Marne.

Quant à la place Jules Guesde (Boulogne-Billancourt), elle présente une accessibilité très similaire au centre-ville de cette commune, sauf pour les polarités de Nanterre et de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui se trouvent maintenant en dehors de l'aire des 45 minutes (mais l'écart reste peu significatif).

Le secteur d'Issy-Val-de-Seine présente une meilleure accessibilité vers Paris (l'aire isochrone est décalée vers l'est), mais moins bonne vers le nord des Hauts-de-Seine, l'Essonne et vers le Val-de-Marne. Globalement, aucune polarité économique de l'Essonne ou du Val-de-Marne n'est accessible en 45 minutes en voiture.

Pour le secteur de Mairie d'Issy, l'aire d'accessibilité se réduit fortement sur une grande partie des Hauts-de-Seine, des Yvelines et de l'Essonne. A titre d'exemple, il n'est pas possible d'accéder à Versailles en 45 minutes.

La place de l'Insurrection à Vanves se caractérise par une meilleure accessibilité routière vers le centre de Paris et vers l'Essonne, notamment vers les pôles de Massy et d'Orly. Néanmoins, l'accessibilité se réduit vers le nord des Hauts-de-Seine (ex : Nanterre, rueil-Malmaison).

Le secteur de Meudon-Val-Fleury se caractérise par une accessibilité plus forte vers le sud des Hauts-de-Seine (ex : Châtenay-Malabry) et vers l'Essonne, notamment vers le plateau de Saclay. Toutefois, plusieurs destinations se

trouvent maintenant à plus de 45 minutes de cette centralité, notamment le centre de Paris et Orly et quasiment tout le Val-de-Marne.

Le centre-ville de Sèvres se caractérise par une bonne accessibilité routière. Depuis ce lieu, il est possible d'accéder à Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay et Massy en moins de 45 minutes. Toutefois, une grande partie de Paris, ainsi que plusieurs polarités (ex : La Défense) ne sont pas accessibles en 45 minutes. De plus, le Val-de-Marne est globalement exclu de l'aire d'accessibilité de ce site.

Depuis le centre-ville de Chaville, il est aussi possible d'accéder à plusieurs centralités situées au sud-ouest de l'Ile-de-France (ex : Versailles, Saclay …). Toutefois, Paris se trouve en dehors de l'aire d'accessibilité de 45 minutes en voiture, tout comme une grande partie des communes de Hauts-de-Seine, y compris la polarité de La Défense.

Pour le centre de Ville-d'Avray, l'aire d'accessibilité se déplace vers le nord. Une grande partie des destinations des Hauts-de-Seine bénéficient d'une bonne accessibilité (mais La Défense est en dehors de l'aire de 45 minutes). L'extrémité Ouest de Paris est également accessible en 45 minutes depuis ce site. Toutefois, l'accessibilité se réduit vers l'Essonne et du Val-de-Marne.

Quant au centre de Marnes-la-Coquette, il présente une accessibilité plus forte vers les Yvelines, (Saint-Quentin-en-Yvelines, Poissy…), mais moins bonne vers l'Essonne et le Val-de-Marne.

5.4.5. ACCESSIBILITE A VELO

De manière générale, la forme de l'aire d'accessibilité du vélo est plus régulière que celle de la voiture, car elle dépend moins de la desserte par le réseau routier structurant. En effet, l'accessibilité à vélo est plutôt associée à la densité du maillage viaire et à la présence (ou non) de coupures urbaines. Toutefois, il est important de préciser que l'accessibilité analysée ici est une accessibilité potentielle, s'appuyant sur le réseau viaire existant, mais ne tenant pas compte des éventuelles difficultés rencontrées par les cyclistes sur ces voiries. Dans les faits, la circulation automobile et l'absence d'infrastructures cyclables peuvent être à l'origine d'un sentiment d'insécurité ou de détours cyclables, ce qui réduit le niveau d'accessibilité cyclable dans plusieurs parties du territoire.

De manière globale, l'aire d'accessibilité de 45 minutes reste sur un rayon d'environ 6 km autour de la centralité concernée, avec des rayons concentriques, au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la centralité.

Quelle que soit la centralité de départ, il est important de signaler que tout le territoire de GPSO est accessible en moins de 30 minutes à vélo depuis l'une ou l'autre de ces centralités. Par ailleurs, l'ouest de Paris, ainsi que plusieurs communes des Hauts-de-Seine (ex : Le Plessis-Robinson et Bagneux) et les Yvelines (ex : Vélizy) sont accessibles en moins de 45 minutes depuis les différents points de GPSO.

La couverture de l'aire d'accessibilité de 45 minutes varie assez fortement selon le point de départ du déplacement. A titre d'exemple, il est possible d'accéder en moins de 45 minutes au centre de Paris depuis les centralités d'Issy-les-Moulineaux, mais seulement à l'ouest de la capitale depuis Meudon. En revanche, le centre de la capitale n'est pas accessible en moins de 45 minutes depuis Sèvres ou depuis Ville-d'Avray.

Il est possible d'accéder à Versailles en moins de 45 minutes depuis plusieurs centralités, telles que Chaville ou Ville-d'Avray, mais pas depuis les autres. Par ailleurs, l'accessibilité vers Viroflay est particulièrement forte depuis Sèvres et Chaville, tandis que celle vers Le-Plessis-Robinson est particulièrement forte depuis Meudon.

Globalement, si le vélo présente une aire d'accessibilité plus réduite que celle de la voiture, elle démontre un potentiel important pour l'usage de ce mode pour les déplacements du quotidien. Cela concerne notamment les déplacements à l'intérieur de GPSO, mais aussi ceux vers d'autres destinations proches, en particulier Paris, Versailles, Vélizy, Le-Plessis-Robinson et Bagneux.

5.4.6. COMPARAISON DES TEMPS DE PARCOURS EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET EN VOITURE

Les résultats de cette partie proviennent de l'étude « Analyse des mobilités domicile-travail » menée par l'APUR en septembre 2019. Cette étude a analysé les déplacements domicile-travail des habitants des 78 communes concernées par la ZFE métropolitaine et celle des 20 arrondissements parisiens. Elle présente la part des modes de transports utilisés par les actifs, un regard spécifique sur les modes de déplacements des ouvriers et des employés, ainsi qu'une comparaison des temps de trajet en voiture et en

transports en commun. Il est à noter que le temps de trajet en voiture ne prend pas en compte le temps de recherche d'une place de stationnement.

Les temps de trajet domicile-travail en voiture et en transports en commun ont été comparés à l'aide de l'application Citymapper pour un déplacement à l'heure de pointe, un mardi matin. Seul ce dernier résultat est présenté ici, car les données des déplacements domicile-travail de cette étude datent de 2015. Le présent rapport présente donc des données plus récentes sur les déplacements domicile-travail (voir partie « Les pratiques de mobilité en 2018 », ci-dessus).

L'analyse du temps comparé entre les transports collectifs et la voiture permet d'évaluer la performance de chaque mode, pour chaque commune du territoire. Malgré les écarts entre les différentes communes, le territoire présente quelques caractéristiques communes. En effet, malgré la desserte par plusieurs lignes de métro et de transilien, la voiture représente le mode de transport le plus rapide pour les actifs se déplaçant vers une destination en Ile-de-France, sauf pour se rendre à Paris et quelques communes de proche couronne, où les transports collectifs sont plus efficaces ou proposent un temps de trajet équivalent.

Les communes qui présentent la situation la plus favorable en termes de performance des transports collectifs sont Chaville et Issy-les-Moulineaux. Pour ces communes, les transports collectifs offrent un temps de parcours compétitif vers une grande partie de Paris, ainsi qu'un temps équivalent à la voiture sur une grande partie de la première couronne. Pour Chaville, les communes bénéficiant de liaisons en transports collectifs efficaces sont situées au sud ou à l'ouest de Paris, tandis que pour Issy-les-Moulineaux, elles sont surtout situées au nord et à l'est.

Meudon présente une situation particulière. En effet, Paris est accessible de manière efficace en transports collectifs, tandis que les communes de première couronne se caractérisent par une meilleure accessibilité en voiture.

Les communes de Boulogne-Billancourt, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray présentent une situation assez caractéristique du territoire de GPSO. Les déplacements vers Paris et quelques communes de la première couronne disposent d'un temps de parcours équivalent en transports collectifs et en voiture, tandis que pour la plupart des destinations franciliennes, y compris en première couronne, la voiture est plus efficace.

Enfin, Marnes-la-Coquette, représente une situation particulière. La voiture reste plus efficace pour une très grande partie des déplacements.

Pour résumer, au regard de la desserte actuelle en transports collectifs, organisée notamment de manière radiale vers Paris, les transports collectifs sont plus efficaces uniquement vers Paris et vers quelques communes de première couronne, notamment grâce à la desserte par le métro. Il est toutefois à noter que pour certaines communes, notamment Chaville, les transports collectifs (transilien) représentent une solution efficace pour plusieurs déplacements périphériques, notamment vers La Défense.

Cette situation représente l'un des principaux facteurs explicatifs des pratiques de déplacements. En effet, pour rappel, les habitants utilisent en grande majorité les transports collectifs pour se rendre à Paris, mais ils utilisent davantage la voiture pour les autres destinations, y compris celles desservies par le réseau ferroviaire, en raison de la meilleure performance de la voiture pour ces déplacements. De plus, cela varie selon les communes du territoire. Les communes qui ne sont pas desservies par le réseau de transports collectifs structurant présentent le poids le plus significatif de la voiture pour les déplacements domicile-travail.

5.4.7. ACCES VERS L'EMPLOI METROPOLITAIN

L'outil Modality permet d'évaluer la proportion d'emplois de la Métropole du Grand Paris accessibles en transports collectifs, selon le lieu d'habitation, en un temps donné. Pour cela, l'ensemble du territoire métropolitain a été divisé en parcelles d'environ 200 mètres de côté, chacune représentant le point de départ des déplacements. Les estimations sont effectuées sur les parcelles qui correspondent le mieux aux centralités urbaines étudiées (en général elles couvrent une grande partie de la centralité étudiée). Quant aux emplois à l'échelle de la Métropole, ils correspondent au nombre d'emplois salariés recensés par l'INSEE dans chaque commune en 2018. Cette estimation peut être réalisée pour différents temps de parcours. La durée retenue pour la présente analyse est de 1 heure, correspondant à la tranche haute des déplacements domicile-travail franciliens.

Cette évaluation de l'accessibilité économique fait ressortir plusieurs enseignements intéressants. Les centralités qui présentent la meilleure accessibilité vers l'emploi sont celles situées à Issy-les-Moulineaux (présence du métro et du RER), et à Vanves (proximité de la gare de Vanves-Malakoff, desservie par la ligne N du Transilien et de la ligne 13). Depuis ces centralités, plus de 60% des emplois métropolitains sont accessibles en 1 heure ou moins.

Trois centralités présentent une accessibilité vers l'emploi intermédiaire (entre 50% et 55% des emplois accessibles en 1 heure). Il s'agit du centre-ville de Boulogne-Billancourt (proximité du métro), de Meudon Val Fleury (RER C) et du centre-ville de Sèvres (desserte en bus vers Pont de Sèvres et vers Chaville Rive Droite). Le centre-ville de Chaville présente une accessibilité légèrement inférieure, avec 49% des emplois métropolitains accessibles (proximité de la gare de Chaville Rive Droite).

Par ailleurs, deux centralités présentent une accessibilité moindre. Depuis le centre-ville de Ville-d'Avray, seulement 43% des emplois métropolitains sont accessibles en une heure (liaison en bus vers la gare de Ville-d'Avray et le pôle du Pont de Sèvres). Quant au centre-ville de Marnes-la-Coquette, il se caractérise par une bonne accessibilité vers 37% des emplois métropolitains seulement, du fait de l'absence de desserte structurante.

Centralité urbaine (point de départ)	Part d'emplois métropolitains accessibles en 1 heure (en 2018)
Centre-ville (Boulogne-Billancourt)	55%
Place Jules Guesde (Boulogne-Billancourt)	45%
Issy Val-de-Seine (Issy-les-Moulineaux)	62%
Mairie d'Issy (Issy-les-Moulineaux)	66%
Place de l'Insurrection (Vanves)	63%
Meudon Val Fleury (Meudon)	53%
Centre-ville (Sèvres)	53%
Nouveau centre-ville (Chaville)	49%
Centre-ville (Ville-d'Avray)	43%
Place de la Mairie (Marnes-la-Coquette)	37%

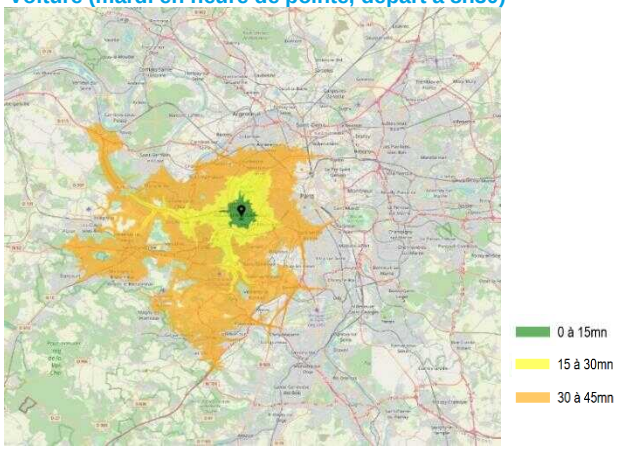
Source : Modality, 2022

La situation est donc globalement très variable sur le territoire. Les communes situées à l'est du territoire (Issy-les-Moulineaux, Vanves) se caractérisent par une très bonne accessibilité vers l'emploi, tandis que celles situées au nord et au centre (Boulogne-Billancourt, Meudon, Sèvres, Chaville) présentent une accessibilité plutôt correcte, grâce à la présence de plusieurs lignes structurantes (train, RER, métro). Enfin, les communes situées à l'ouest (Ville-d'Avray, Marnes-la-Coquette) présentent une accessibilité plus faible, en raison de l'absence de desserte directe des secteurs urbanisés par le réseau structurant francilien.

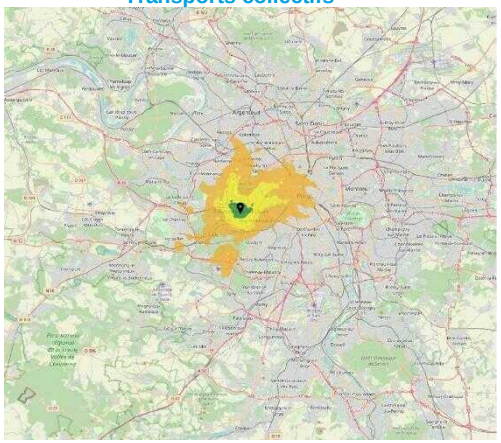
Toutefois, la situation est assez différente selon la destination considérée. En effet, l'accessibilité est beaucoup plus forte pour Paris et les destinations de première couronne que pour les autres destinations périphériques, comme le montre l'analyse comparée transports collectifs / voiture (voir ci-dessus

Accessibilité multimodale au départ du centre-ville de Boulogne-Billancourt

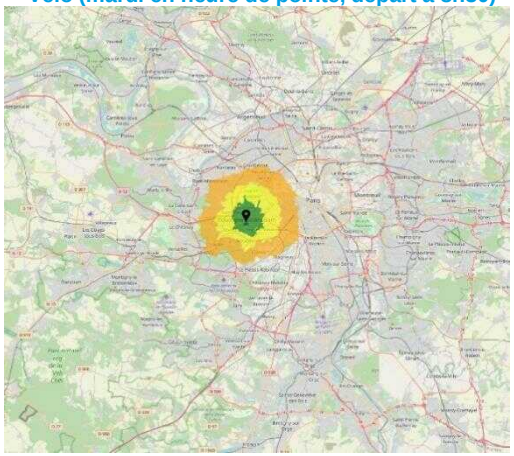
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



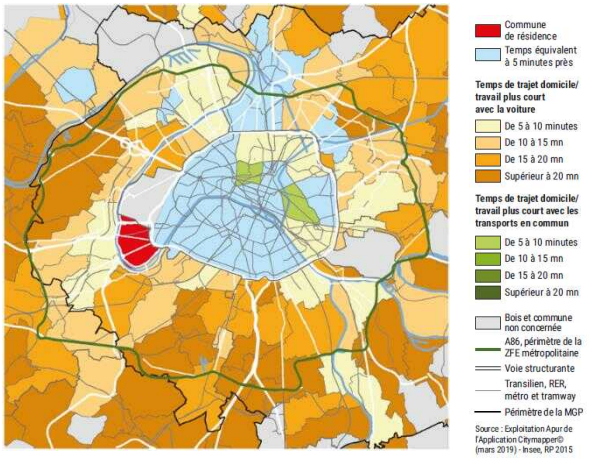
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

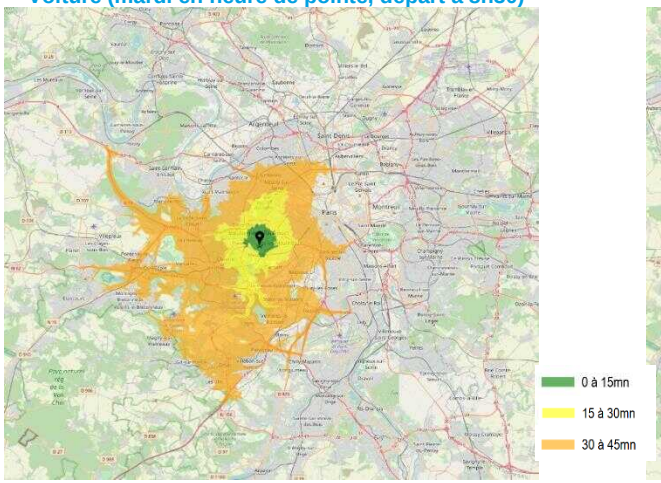


Comparaison Transports collectifs / Voiture

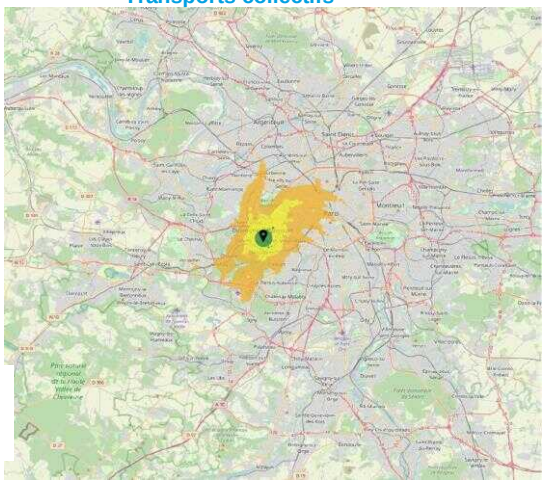


Accessibilité multimodale au départ de la place Jules Guesde (Boulogne-Billancourt)

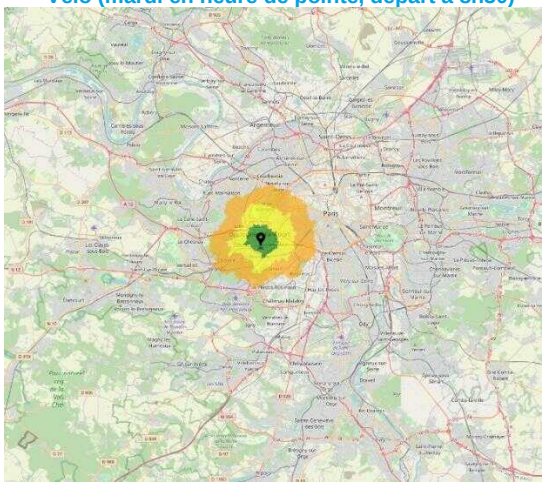
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



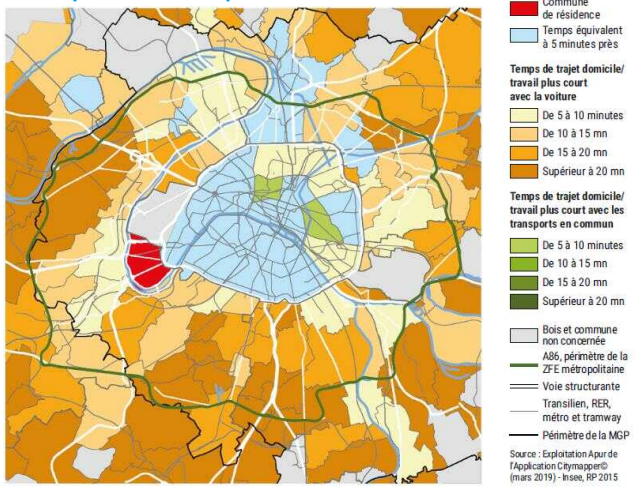
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

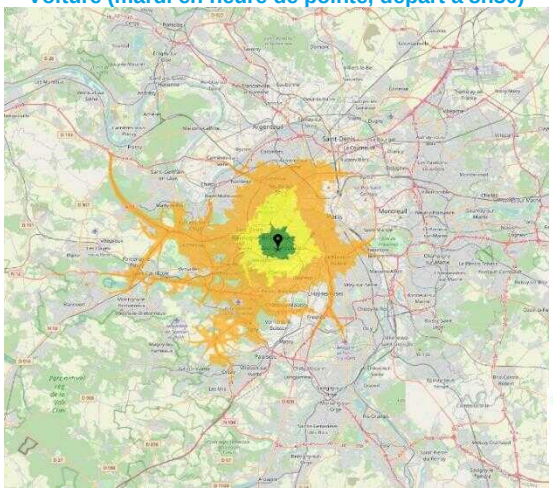


Comparaison Transports collectifs / Voiture

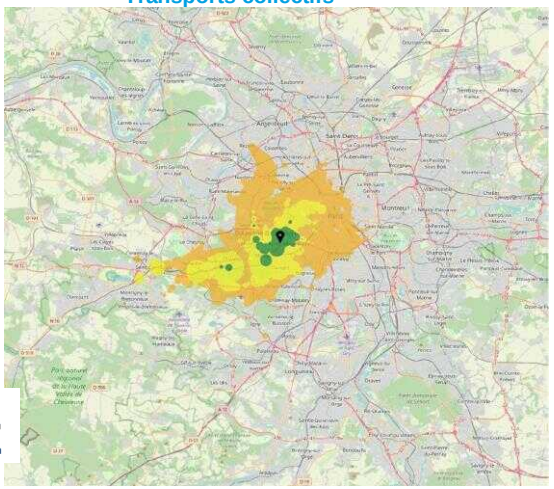


Accessibilité multimodale au départ d'Issy Val-de-Seine (Issy-les-Moulineaux)

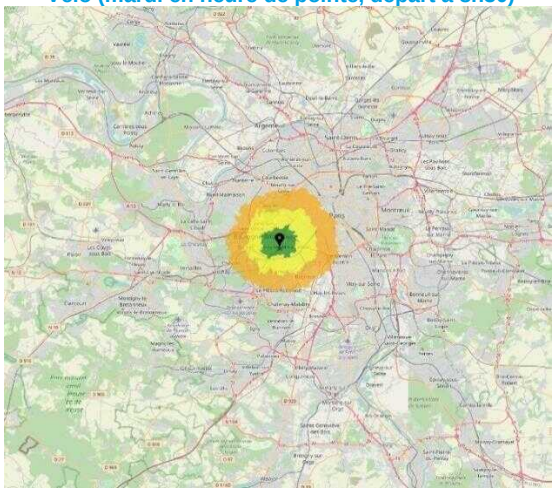
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



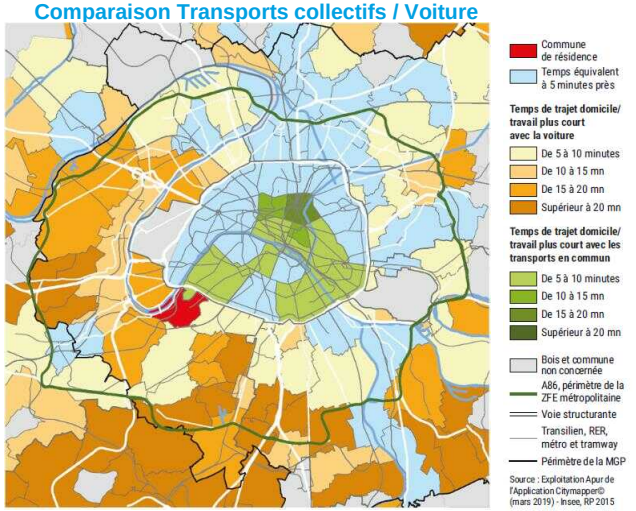
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

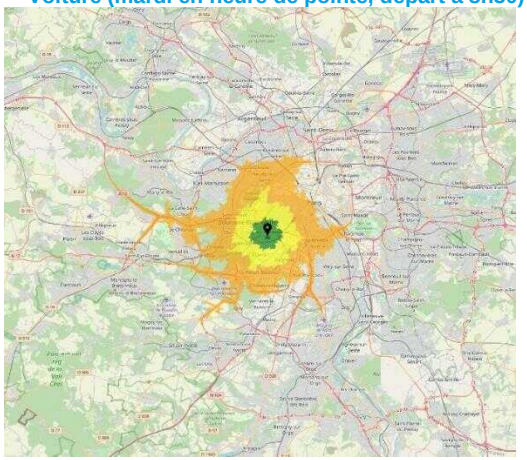


Comparaison Transports collectifs / Voiture

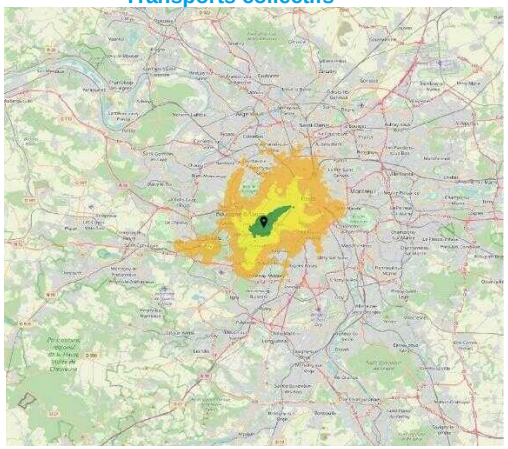


Accessibilité multimodale au départ de la Mairie d'Issy (Issy-les-Moulineaux)

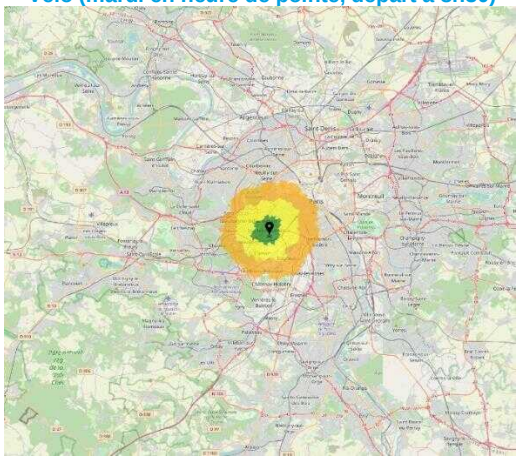
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



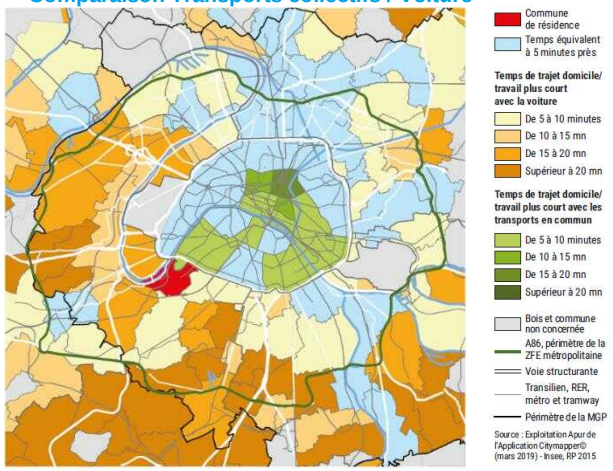
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

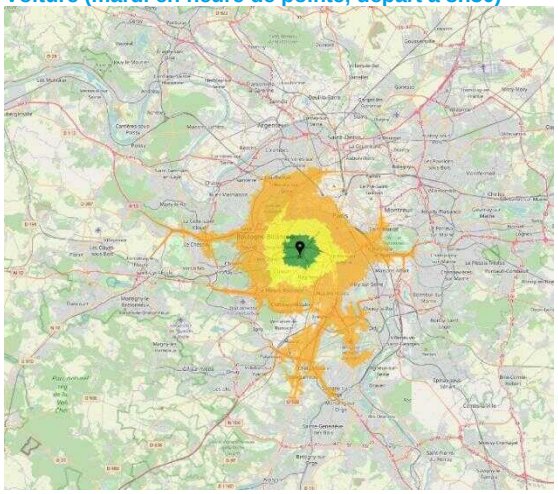


Comparaison Transports collectifs / Voiture

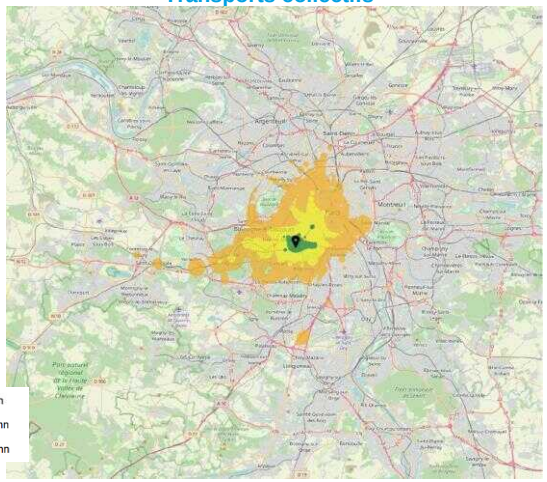


Accessibilité multimodale au départ de la place de l'Insurrection (Vanves)

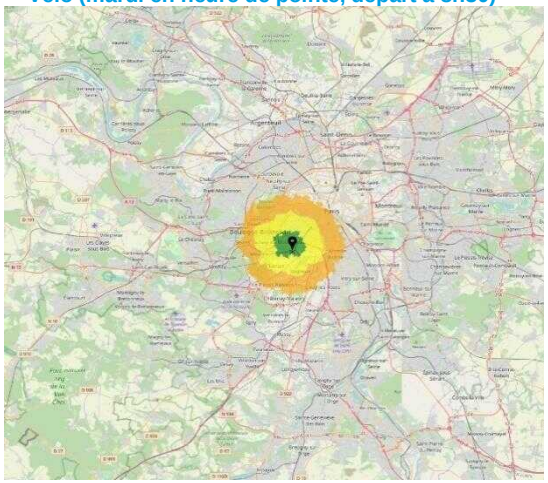
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



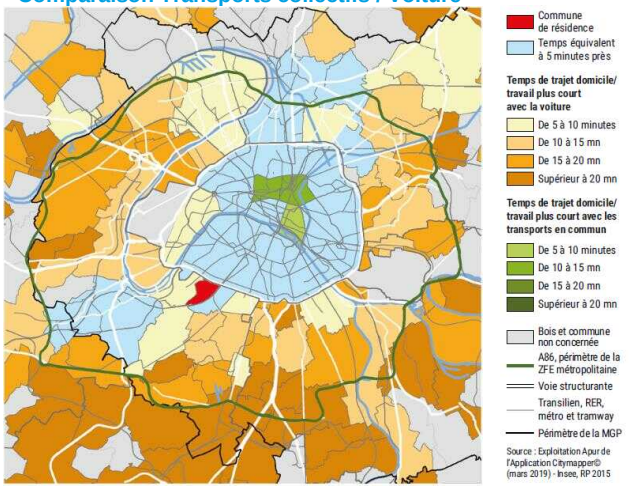
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

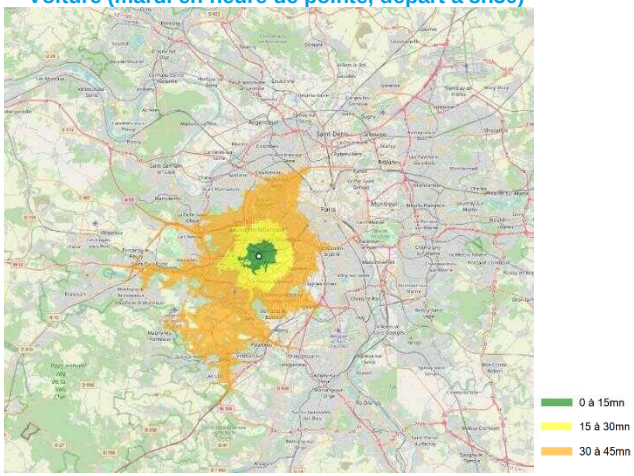


Comparaison Transports collectifs / Voiture

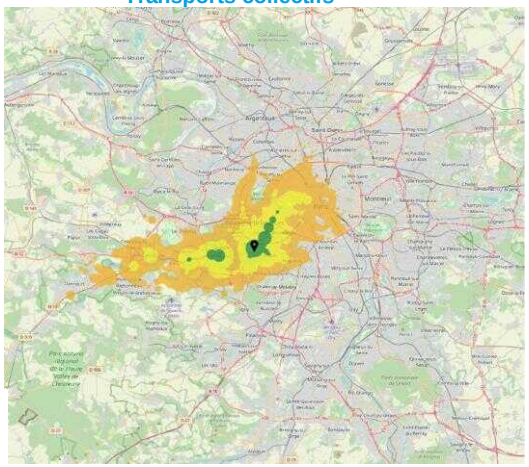


Accessibilité multimodale au départ de Meudon Val Fleury (Meudon)

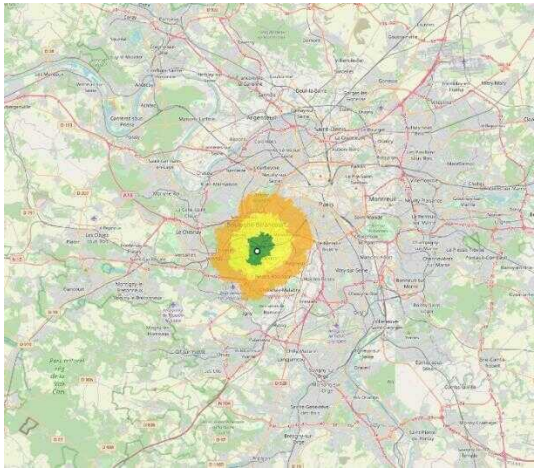
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



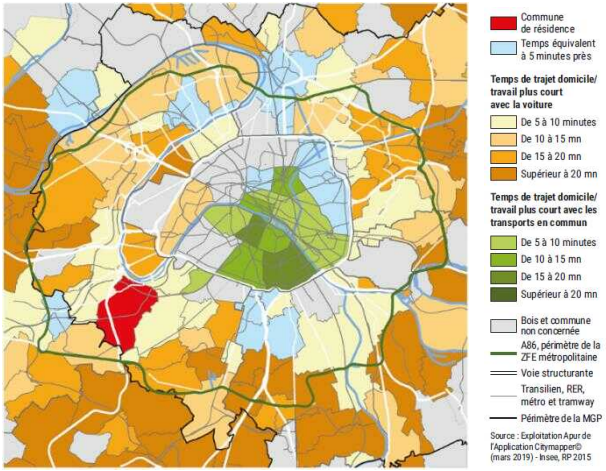
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

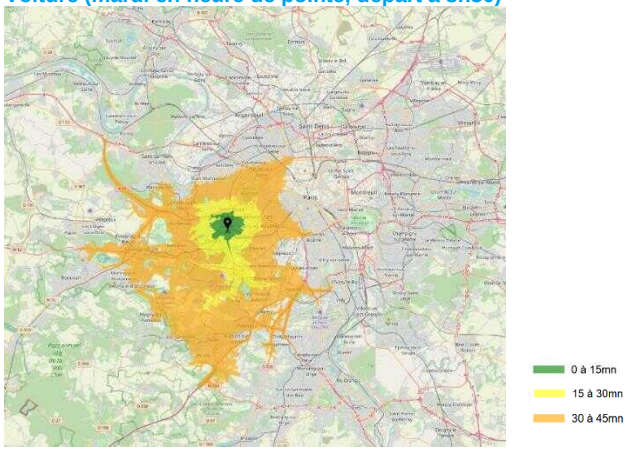


Comparaison Transports collectifs / Voiture

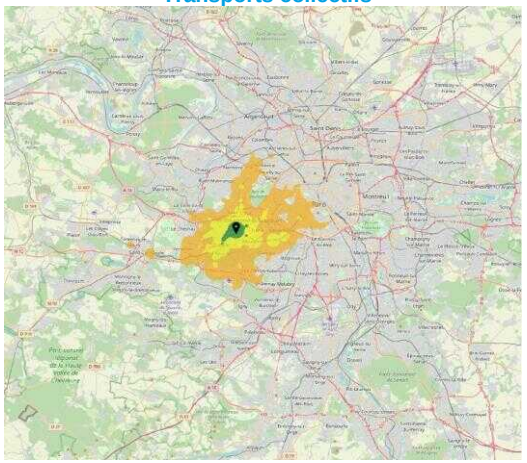


Accessibilité multimodale au départ du centre-ville de Sèvres

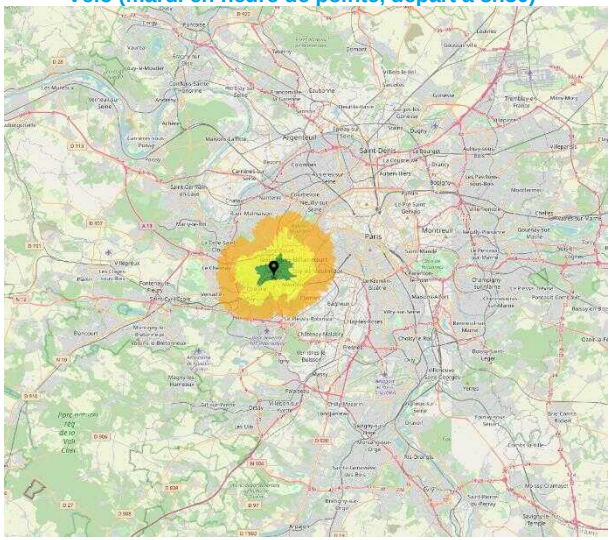
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



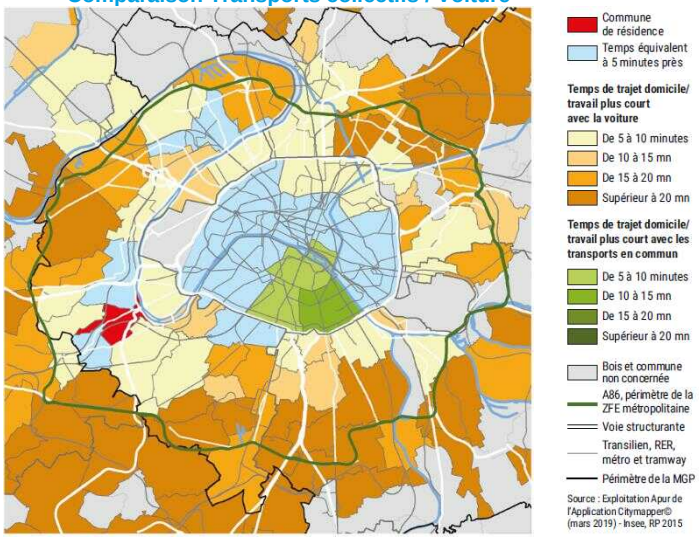
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

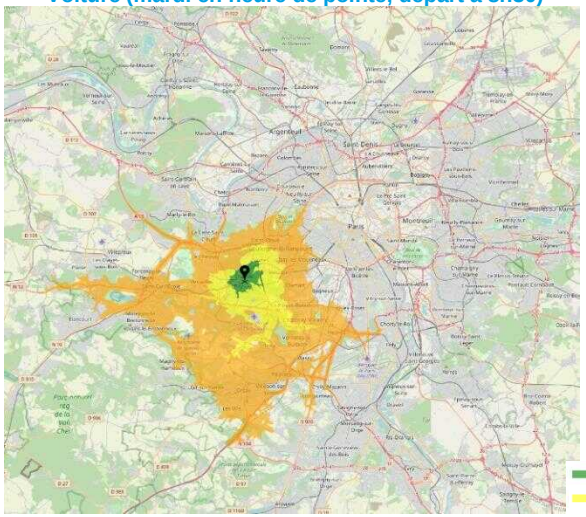


Comparaison Transports collectifs / Voiture

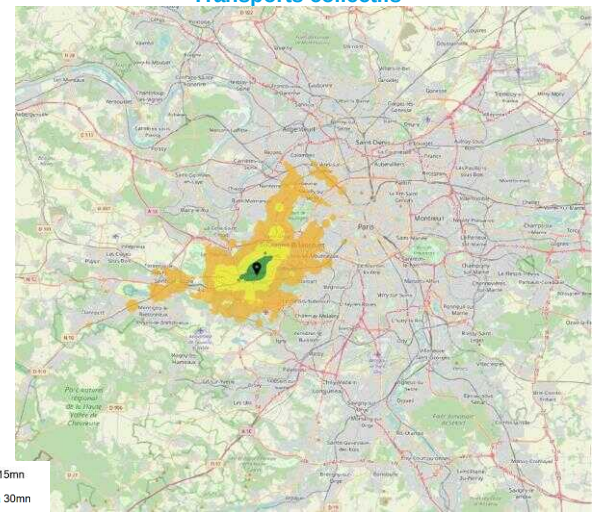


Accessibilité multimodale au départ du nouveau centre-ville de Chaville

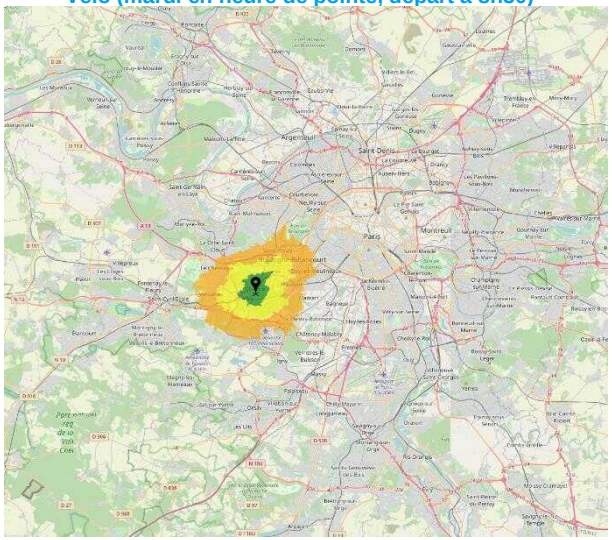
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



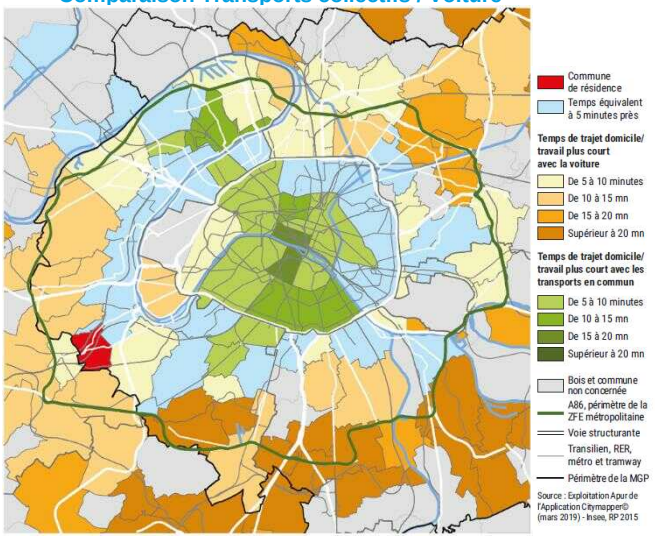
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

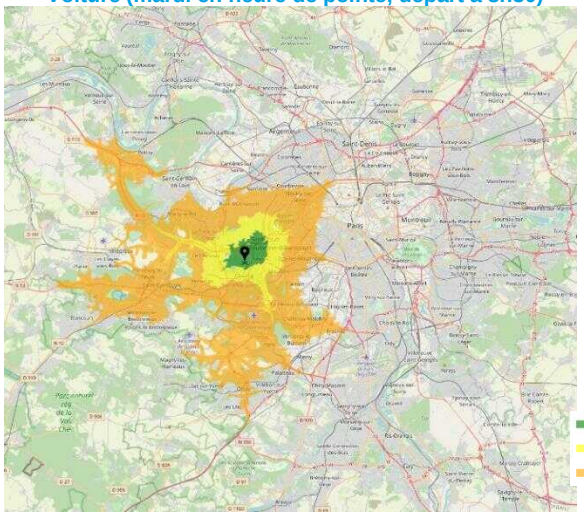


Comparaison Transports collectifs / Voiture

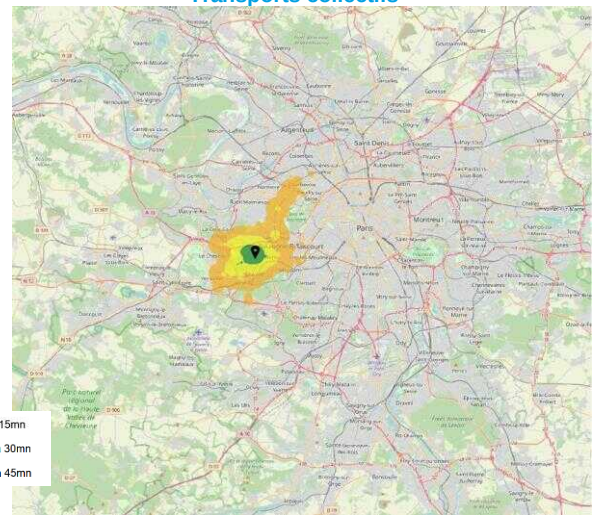


Accessibilité multimodale au départ du centre-ville de Ville-d'Avray

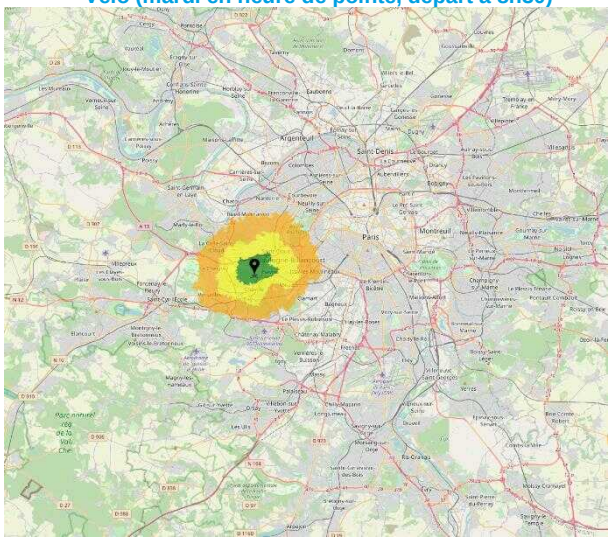
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



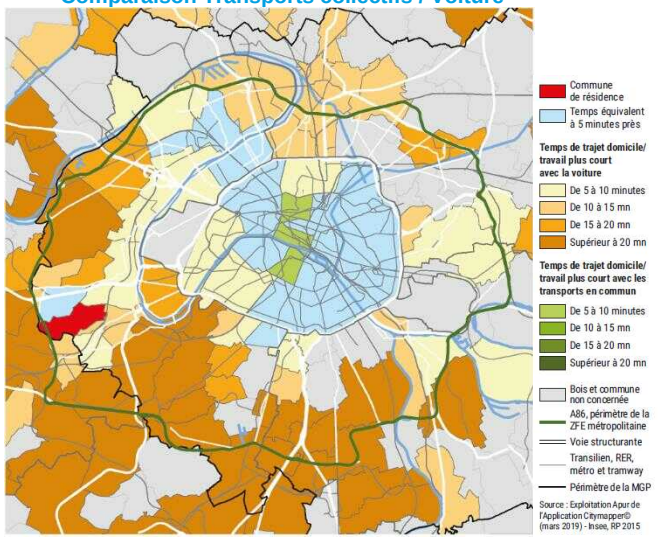
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)

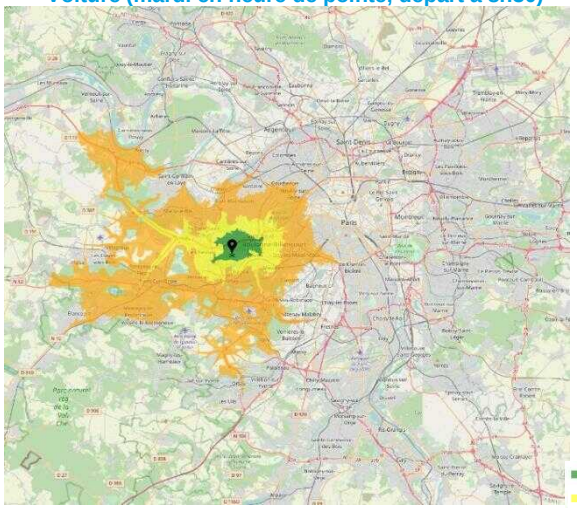


Comparaison Transports collectifs / Voiture

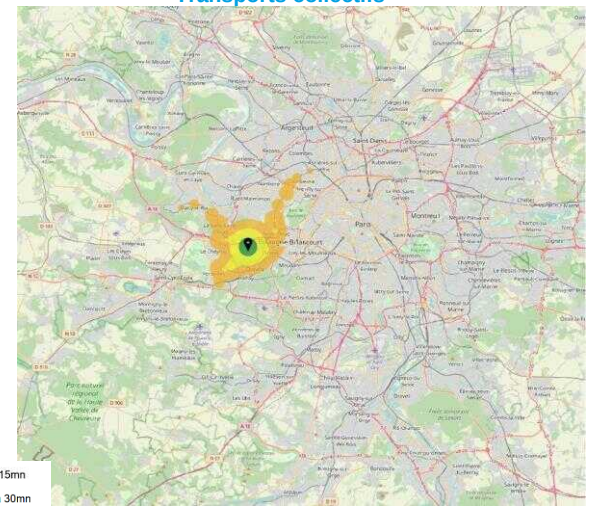


Accessibilité multimodale au départ de la place de la Mairie (Marnes-la-Coquette)

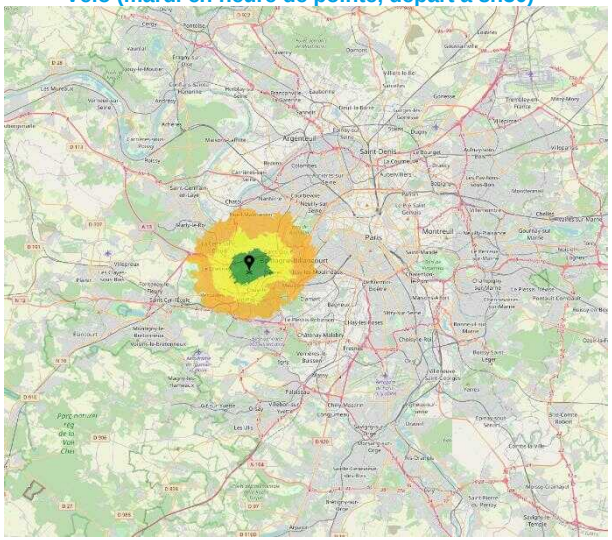
Voiture (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



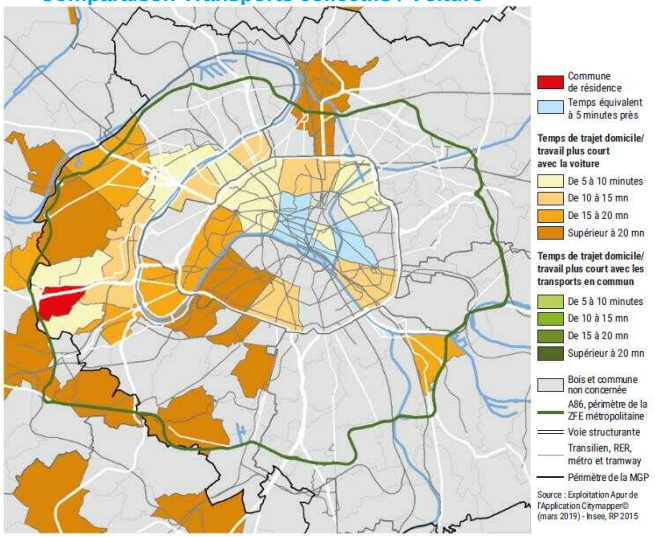
Transports collectifs



Vélo (mardi en heure de pointe, départ à 8h30)



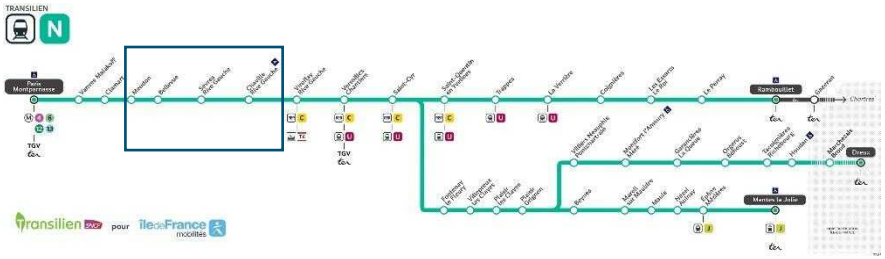
Comparaison Transports collectifs / Voiture



5.4.8. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

5.4.8.1. La desserte par le réseau ferré

La ligne Transilien N

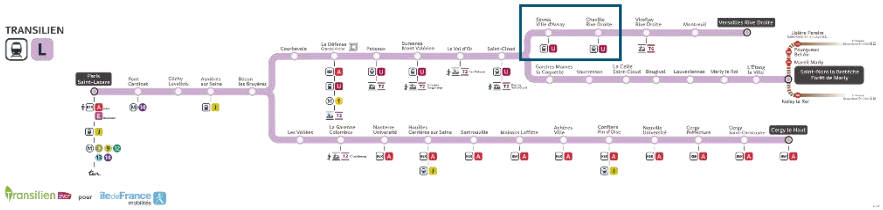


Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

La ligne Transilien N propose une liaison de Paris Montparnasse à Rambouillet ou Dreux / Mantes-la-Jolie (selon les branches). Elle dessert 5 gares sur le territoire, Chaville Rive Gauche, Sèvres Rive Gauche, Bellevue, Meudon et Vanves-Malakoff, ainsi qu'une gare en limite du territoire, Clamart. On compte 70 passages par jour par sens, dont environ la moitié pour chaque branche à l'ouest. L'intervalle entre deux trains est de 15 minutes toute la journée, y compris en heure de pointe.

A l'échelle de GPSO, cette ligne dessert Chaville, Sèvres et le nord de Meudon, à destination de Montparnasse et plusieurs destinations situées à l'ouest de l'Ile-de-France. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Sèvres Rive Gauche et Montparnasse est de 15 minutes, tandis que celui vers Versailles Chantiers est de 11 minutes.

La ligne Transilien L

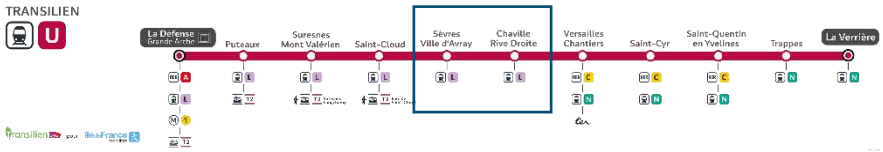


Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

La ligne L de Transilien propose une liaison de Paris Saint-Lazare à Versailles Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche ou Cergy-le-Haut (selon les branches). Elle dessert 2 gares sur le territoire, Chaville Rive Droite et Sèvres Ville-d'Avray. On compte 50 passages par jour par sens, dont environ la moitié pour chaque branche à l'ouest. L'intervalle entre deux trains est de 22 minutes sur la journée et de 11 minutes à l'heure de pointe.

Sur le territoire de GPSO, cette ligne assure une liaison depuis l'ouest de Sèvres et de Chaville vers la gare Saint-Lazare et plusieurs destinations dans l'ouest francilien. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Sèvres Ville-d'Avray et Paris Saint-Lazare est de 26 minutes, tandis que celui vers Versailles Rive Droite est de 10 minutes.

La ligne Transilien U



Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

La ligne U de Transilien propose une liaison de La Défense à La Verrière. Elle dessert 2 gares sur le territoire, Chaville Rive Droite et Sèvres Ville-d'Avray. On compte 50 passages par jour par sens. L'intervalle entre deux trains est de 22 minutes sur la journée et de 12 minutes à l'heure de pointe. A l'échelle de GPSO, cette ligne dessert l'ouest de Sèvres et de Chaville, à destination de La Défense et de l'ouest francilien. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Sèvres Ville-d'Avray et La Défense est de 13 minutes, tandis que celui vers Saint-Quentin-en-Yvelines est de 20 minutes.

Le RER C



Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

La ligne C du RER propose une liaison de Saint-Martin-d'Etampes ou Dourdan-la-Forêt à Pontoise, Versailles Rive Gauche ou Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle dessert le centre de Paris, notamment les gares de Saint-Michel-Notre-Dame et Paris Austerlitz. Elle dessert 3 gares sur le territoire, Meudon Val Fleury, Issy et Issy Val-de-Seine (sur la branche vers Versailles Rive Gauche et Saint-Quentin-en-Yvelines). On compte 108 passages par jour par sens. L'intervalle entre deux trains est de 10 minutes sur la journée et de 6 minutes à l'heure de pointe.

A l'échelle de GPSO, cette ligne dessert l'est de Meudon, ainsi que l'ouest et le nord d'Issy-les-Moulineaux, à destination de Paris, de l'Essonne et des Yvelines. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Meudon Val Fleury et Saint-Michel-Notre-Dame est de 24 minutes, tandis que celui vers Saint-Quentin-en-Yvelines est de 21 minutes.

La ligne 9 du métro

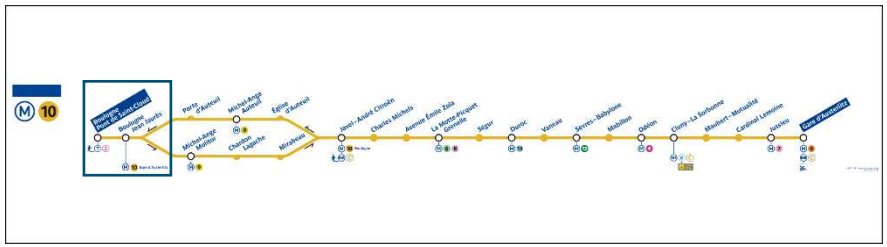


Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

La ligne 9 du métro relie Pont-de-Sèvres à Mairie de Montreuil. Elle est donc en terminus sur le territoire de GPSO, desservant également les stations de Billancourt et Marcel Sembat (toutes deux situées à Boulogne-Billancourt). Elle propose une offre très élevée, avec 400 passages par jour par sens, ce qui correspond à un intervalle entre deux rames de 3 minutes sur la journée et 2 minutes aux heures de pointe.

Cette ligne dessert le sud de Boulogne-Billancourt, y compris le centre-ville de la commune. Elle permet notamment une liaison vers le nord de Paris et vers Montreuil. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Pont-de-Sèvres et République est de 35 minutes.

La ligne 10 du métro

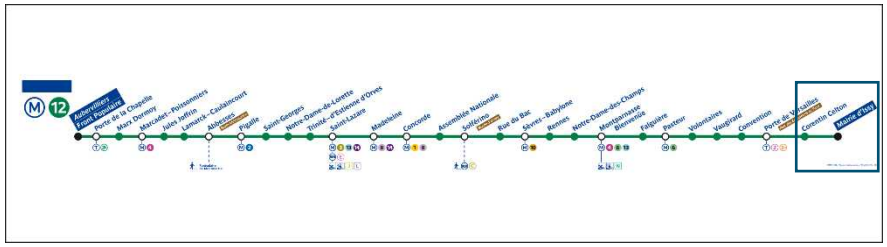


Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

La ligne 10 du métro relie Boulogne Pont de Saint-Cloud à Gare d'Austerlitz. Elle est donc en terminus sur le territoire de GPSO, desservant aussi la station de Boulogne Jean Jaurès, également à Boulogne-Billancourt. Elle propose une offre élevée, avec 260 passages par jours par sens, ce qui correspond à un intervalle entre deux rames de 4 minutes sur la journée et 3 minutes aux heures de pointe.

Cette ligne dessert le nord de Boulogne-Billancourt. Elle permet notamment une liaison vers la rive gauche Paris. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Pont de Saint-Cloud et la Gare d'Austerlitz est de 29 minutes.

La ligne 12 du métro



Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

La ligne 12 du métro relie Mairie d'Issy à Aubervilliers – Front Populaire. Elle est donc en terminus sur le territoire de GPSO, desservant aussi la station de Corentin Celton, également à Issy-les-Moulineaux. Elle propose une offre élevée, avec 300 passages par jour par sens, ce qui correspond à un intervalle entre deux rames de 4 minutes sur la journée et 3 minutes aux heures de pointe.

Cette ligne dessert le centre-ville d'Issy-les-Moulineaux et l'est de la commune. Elle permet notamment une liaison vers Montparnasse, Saint-Lazare et le nord de Paris. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Mairie d'Issy et la Gare Saint-Lazare est de 33 minutes.

La ligne 13 du métro



Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

La ligne 13 du métro relie Châtillon-Montrouge à Saint-Denis Université et Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles. Elle dessert la station de Malakoff Plateau de Vanves, sur la commune de Malakoff, à proximité directe de Vanves. Elle propose une offre très élevée, avec 450 passages par jour par sens, ce qui correspond à un intervalle entre deux rames de 2 minutes sur la journée, ainsi qu'aux heures de pointe.

Cette ligne dessert le secteur de Plateau de Vanves. Même si elle est située en limite du territoire de GPSO, elle apporte une desserte structurante aux habitants de Vanves. Elle permet notamment une liaison vers Montparnasse, Saint-Lazare, le nord de Paris et la banlieue nord. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Plateau de Vanves et la Gare Saint-Lazare est de 29 minutes.

Le tramway T2



Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

Le T2 propose une liaison de Porte de Versailles à Pont de Bezons. Il dessert 6 stations sur le territoire de GPSO : Issy-Val-de-Seine, Jacques-Henri Lartigue, Les Moulineaux, Meudon-sur-Seine, Brimborion et Musée de Sèvres. On compte 186 passages par jour par sens. L'intervalle entre deux rames est de 6 minutes sur la journée et de 4 minutes aux heures de pointe.

A l'échelle de GPSO, cette ligne dessert la rive sud de la Seine, au nord des communes d'Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres. La station Musée de

Sèvres permet une correspondance avec la ligne 9 de métro et les lignes de bus desservant le pôle d'échanges du Pont de Sèvres, mais cela implique de traverser le Pont de Sèvres. Cette ligne offre une liaison vers Porte de Versailles (correspondance avec la ligne 12 de métro et le T3a), vers le pôle de La Défense, ainsi que vers de nombreuses communes des Hauts de Seine (Saint-Cloud, Suresnes, Puteaux…). A titre d'exemple, le temps de parcours entre Issy-Val-de-Seine et Porte de Versailles est de 8 minutes, tandis que celui vers La Défense est de 30 minutes.

Le tramway T 6

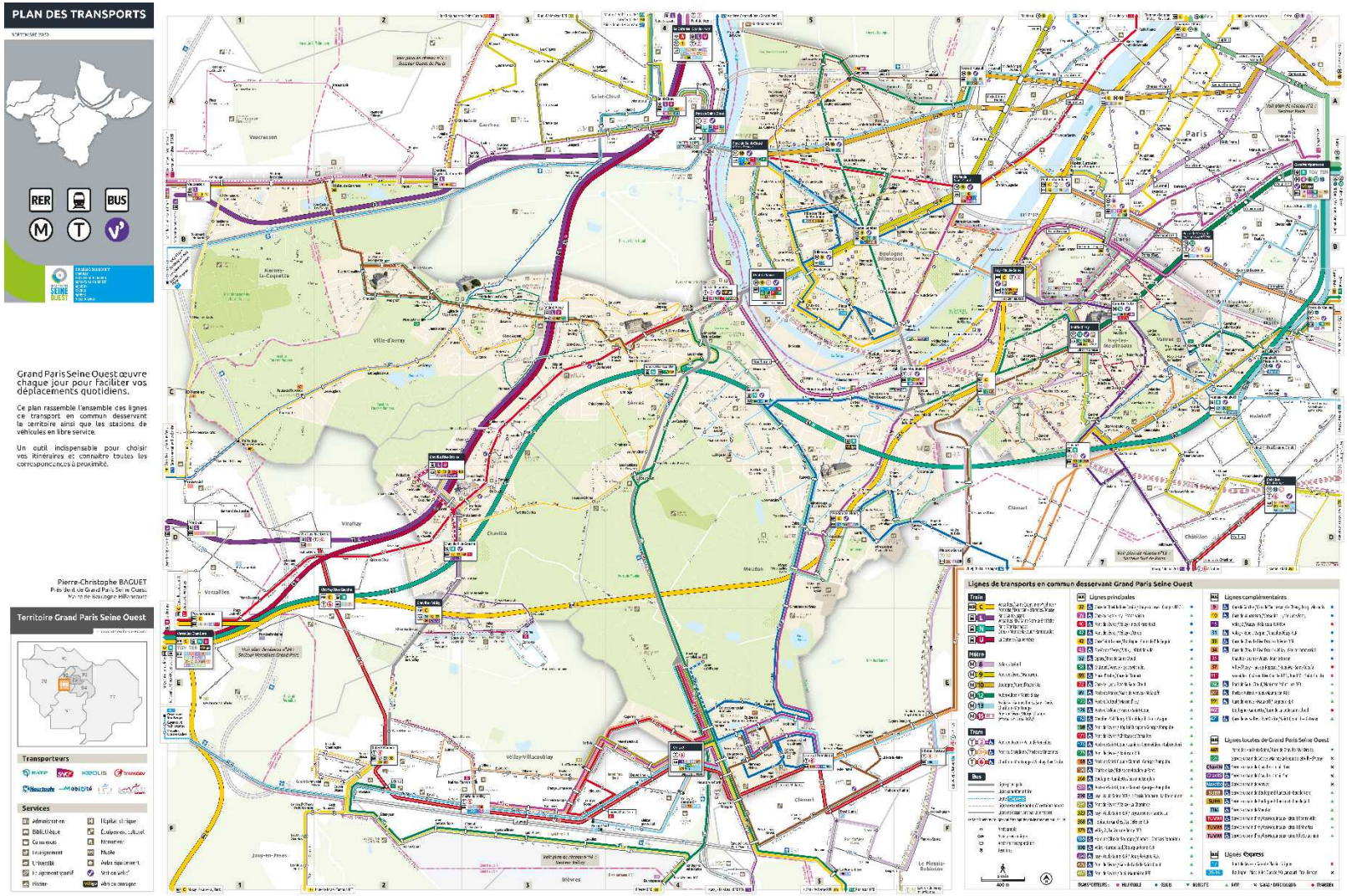


Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

Le T6 propose une liaison de Châtillon Montrouge à Viroflay Rive Droite. Il dessert 2 stations situées en limite Sud de GPSO : Meudon-la-Forêt et Georges Millandy. On compte 166 passages par jour par sens. L'intervalle entre deux rames est de 6 minutes sur la journée et de 4 minutes aux heures de pointe.

A l'échelle de GPSO, cette ligne dessert le sud de Meudon-la-Forêt, offrant une desserte assez ponctuelle pour le territoire, mais structurante pour les habitants de Meudon-la-Forêt. Elle offre une liaison vers Châtillon-Montrouge (correspondance avec le métro 13), ainsi que Viroflay Rive Gauche et Rive Droite (correspondance avec les lignes N et L du Transilien). A titre d'exemple, le temps de parcours entre Meudon-la-Forêt et Châtillon-Montrouge est de 27 minutes, tandis que celui vers Viroflay Rive Droite est de 21 minutes.

Plan des transports collectifs sur le territoire de GPSO



Source : GPSO, 2020

Lignes de transports collectifs desservant le territoire de GPSO



Source : GPSO, 2020

5.4.8.2. La desserte par le réseau de bus

Le territoire de GPSO bénéficie d'une desserte très dense en bus, maillant tous les secteurs du territoire. Au total, le territoire est desservi par **54 lignes de bus**, dont 32 lignes principales, 14 lignes complémentaires, 6 lignes locales et 2 lignes express. La majorité de ces lignes converge vers les pôles d'échanges, permettant un accès au réseau structurant (métro, RER, transilien). Par ailleurs, les lignes principales desservent le centre-ville de toutes les communes, tandis que les lignes complémentaires et les lignes locales desservent plus finement le territoire, en rabattement vers un pôle d'échange.

Les lignes de bus principales

Au total, **32 lignes de bus principales** du réseau francilien (gérées par Ile-de-France Mobilités) desservent le territoire de GPSO. La ligne la plus structurante du territoire est la ligne 171 (187 passages par jour, soit un intervalle moyen entre deux bus de 5 minutes). Cette ligne dessert les pôles d'échanges Pont de Sèvres, Chaville Rive Droite et Chaville Rive Gauche, permettant également le rabattement depuis Boulogne-Billancourt, Sèvres et Chaville vers ces pôles d'échanges.

Les autres lignes très structurantes à l'échelle de GPSO et des Hauts-de-Seine (avec plus de 140 passages par jour) sont les lignes 189 (Porte de St-Cloud - Clamart Georges Pompidou), 126 (Porte d'Orléans - Parc de Saint-Cloud), 72 (Parc de St-Cloud - Gare de Lyon), 179 (Pont de Sèvres - Robinson RER).

Par ailleurs, plusieurs lignes présentent également un rôle important pour le territoire et pour les communes à proximité (avec de 100 à 140 passages par jour). Il s'agit des lignes 291 (Pont de Sèvres - Vélizy 2), 289 (Porte de St-Cloud - Clamart Georges Pompidou), 58 (Châtelet - Vanves Lycée Michelet), 89 (Gare de Vanves Malakoff - Porte de France), 123 (Porte d'Auteuil - Mairie d'Issy), 42 (Cour de l'Ile Seguin- Gare Saint-Lazare), 59 (Gare de Clamart - Place d'Italie), 323 (Issy Val de Seine - Ivry Gambetta).

Les lignes principales présentent des vocations assez marquées, et parfois assez différentes, avec des niveaux d'interaction avec le territoire de GPSO assez variables. La première catégorie à mentionner est celle des lignes qui desservent deux pôles d'échanges (une gare Transilien et une station de métro), permettant ainsi un rabattement depuis les communes de GPSO vers ces pôles d'échanges. A titre d'exemple, la ligne 289 passe par les pôles d'échanges Porte de St-Cloud et Meudon Val Fleury, assurant ainsi un rabattement depuis les communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Meudon vers la gare de Val Fleury. Elle assure aussi une liaison entre les différents secteurs de Meudon, dont la gare Val Fleury.

La deuxième catégorie à mentionner est celle des lignes qui proposent un rabattement depuis les centres-villes ou les quartiers résidentiels vers les pôles d'échanges. Par exemple, la ligne 190 assure un rabattement entre Meudon-la-Forêt et la station de métro Mairie d'Issy, desservant également plusieurs secteurs d'Issy-les-Moulineaux.

La troisième catégorie correspond aux lignes qui permettent un rabattement vers des pôles d'échanges extérieurs, notamment des gares du RER B. A titre d'exemple, la ligne 390 permet une liaison entre Meudon la Forêt et la gare de de Bourg-la-Reine.

Ensuite, on peut identifier des lignes radiales vers Paris, qui n'ont pas d'autres rôles sur le territoire de GPSO que de permettre un accès à la capitale, en complément des dessertes de métro ou RER C. A titre d'exemple, la ligne 58 offre une liaison de Vanves vers Châtelet.

Enfin, le territoire de GPSO se caractérise par la présence de nombreuses lignes de bus principales offrant une liaison entre le pôle d'échanges de Pont de Sèvres et le pôle économique de Vélizy (centre commercial, zone d'activités). Leur rôle principal est d'assurer un lien entre ce pôle économique et le métro 9, permettant donc un lien avec Paris. Il s'agit des lignes 40, 42, 45 et 291. Ensemble, elles offrent un niveau de desserte très élevé (d'environ 300 passages par jour, par sens). Ces lignes empruntent la RN 118 (en traversée de la forêt de Meudon). Malgré leur niveau de desserte, leur rôle pour les habitants de GPSO reste très limité.

Il est également intéressant d'étudier le niveau de desserte par le bus des communes qui ne sont pas directement desservies par le train, à savoir Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette (cette dernière dispose d'une gare en limite du territoire, mais elle se trouve à l'écart de la zone urbanisée). Ces communes sont desservies par la ligne 426, permettant un accès aux pôles d'échanges de Sèvres-Ville-d'Avray et Boulogne-Billancourt. L'intervalle entre deux bus est relativement faible (1 bus toutes les 15 minutes). Le temps de parcours entre Marnes-la-Coquette et Pont de Sèvres est de 20 minutes.

Les lignes de bus complémentaires

Le territoire de GPSO est également desservi par **14 lignes de bus complémentaires** du réseau francilien (gérées par Ile-de-France Mobilités). Ces lignes proposent un niveau de desserte plus faible que les lignes principales (autour de 50 passages par jour, par sens), car elles répondent à une demande moindre.

Ces lignes jouent un rôle très limité sur le territoire de GPSO, car elles répondent surtout aux besoins de résidents de communes voisines ou de personnes en correspondance sur le territoire. A titre d'exemple, la ligne 33 propose une liaison entre Vélizy-Villacoublay et la gare de Chaville Rive Droite, tandis que la ligne 391 relie Vanves-Malakoff à Bagneux, permettant également un rabattement depuis Malakoff et Châtillon sur la gare de Vanves-Malakoff.

Les lignes de bus locales de GPSO

En complément des lignes de bus principales et complémentaires, GPSO organise un réseau de navettes locales qui assurent une desserte fine du territoire, en rabattement vers les pôles d'échanges.

Le réseau local de GPSO est composé de **6 lignes de bus de proximité** :

- **SUBB** (Boulogne-Billancourt) : 2 lignes de bus en boucle, desservant les différents points de la commune, convergeant vers le centre-ville et vers la station de métro Marcel Sembat
- **Chavilbus** (Chaville) : 1 circuit desservant le nord de la ville vers la gare de Chaville Rive Droite et 1 circuit assurant une liaison entre Chaville Rive Droite et Chaville Rive Gauche
- **TUVIM** (Issy-les-Moulineaux) : 3 circuits, desservant tous les secteurs de la commune (centre-ville, Epinettes, Ile Saint-Germain), en rabattement vers le centre-ville et la station de métro Mairie d'Issy
- **TIM** (Meudon) : liaison entre le secteur Bords de Seine, le secteur Bellevue-Hameau et le secteur Val Fleury, desservant les deux gares
- **Ligne 526** (Marnes-la-Coquette, Ville-d'Avray et Sèvres) : desserte fine de Marnes-la-Coquette et Ville-d'Avray, en rabattement vers la gare de Sèvres Ville-d'Avray.
- **Ligne 469** (Sèvres, Chaville et Ville-d'Avray) : desserte de plusieurs secteurs non desservis par le réseau principal (ouest de Ville d'Avray, sud de Sèvres…) vers les pôles d'échanges de Sèvres Rive Droite, Sèvres Rive Gauche et Chaville Rive Droite.

Le niveau de desserte des lignes locales est très variable. La ligne 469 propose un niveau de desserte très élevé, comparable à celui d'une ligne principale du réseau francilien, avec 59 passages par jour, soit un intervalle entre deux bus de 16 minutes à la journée.

Le SUBB propose 38 passages par jour (intervalle de 19 minutes), tandis que le TUVIM propose 37 passages par jour (intervalle de 23 minutes).

Viennent ensuite les lignes 526, avec 28 passages par jour (intervalle de 34 minutes) et le Chavilbus, avec 25 passages par jour (intervalle de 29 minutes).

Enfin, le TIM présente la desserte la plus faible parmi ces lignes, avec seulement 12 passages par jour (soit un intervalle de 60 minutes).

Les lignes de bus locales se caractérisent donc par des rôles assez différents sur le territoire. Si certaines lignes, notamment la ligne 469, viennent apporter un service performant là où le réseau francilien n'apporte pas de réponse à ce jour, d'autres lignes, par exemple le SUBB, apportent une desserte fine des communes, en complément du réseau principal. Par ailleurs, d'autres lignes, par exemple le Chavilbus, proposent un service plus ponctuel, afin de renforcer la desserte existante vers les pôles d'échanges.

Desserte des lignes de bus principales le mardi 23 novembre 2021

Ligne	Terminus 1	Terminus 2	Communes desservies	Vocation principale pour GPSO	Nombre de passages par jour (par sens)	Intervalle moyen entre deux bus (en minutes)
32	Gare de Chaville RD	Gare de Jouy-en-Josas	CH	Liaison entre les deux pôles d'échanges	45	24
39	Gare du Nord	Issy Frères Voisins	ILM	Ligne radiale vers Paris	52	21
40	Pont de Sèvres	Vélizy Inovel Parc Nord	BB, SE, ME	Liaison entre le pôle d'échanges du Pont de Sèvres et le pôle économique de Vélizy	59	18
42	Pont de Sèvres	Vélizy Maison des Arts	BB, SE, ME	Liaison entre le pôle d'échanges du Pont de Sèvres et le pôle économique de Vélizy	56	9
42	Cour de l'Ile Seguin	Gare Saint-Lazare	BB	Ligne radiale vers Paris	115	19
45	Musée de Sèvres	Mairie de Vélizy	BB, SE, ME	Liaison entre le pôle d'échanges du Pont de Sèvres et le pôle économique de Vélizy	58	19
52	Parc de St-Cloud	Opéra	BB	Ligne radiale vers Paris	78	14
58	Châtelet	Vanves - Lycée Michelet	VA	Ligne radiale vers Paris	123	9
59	Gare de Clamart	Place d'Italie	VA	Ligne radiale vers Paris	110	10
72	Parc de St-Cloud	Gare de Lyon	BB	Ligne radiale vers Paris	145	7
89	Gare de Vanves Malakoff	Porte de France	VA	Ligne radiale vers Paris	123	9
123	Porte d'Auteuil	Mairie d'Issy	BB, ILM	Rabattement vers le pôle d'échanges de Mairie d'Issy	119	9
126	Porte d'Orléans	Parc de Saint-Cloud	BB, ILM	Liaison entre les pôles d'échanges Parc de Saint Cloud, Marcel Sembat et Vanves-Malakoff, rabattement vers ces pôles d'échanges	161	7
162	Meudon Val Fleury	Villejuif Louis Aragon	ME	Ligne périphérique vers le Val-de-Marne	74	15
169	Pont de Sèvres	Hôpital Georges Pompidou	BB, SE, ME, ILM	Liaison entre les pôles d'échanges Pont de Sèvres, Meudon Val Fleury et Mairie d'Issy, rabattement vers ces pôles d'échanges	71	15

Ligne	Terminus 1	Terminus 2	Communes desservies	Vocation principale pour GPSO	Nombre de passages par jour (par sens)	Intervalle moyen entre deux bus (en minutes)
171	Pont de Sèvres	Château de Versailles / Gare de Chaville RD/RG	BB, SE, CH	Liaison entre les pôles d'échanges Pont de Sèvres, Chaville Rive Droite et Chaville Rive Gauche, rabattement vers ces pôles d'échanges	187	6
175	Porte de St-Cloud	Asnières - Gennevilliers	BB	Rabattement vers le pôle d'échanges de Marcel Sembat, liaison périphérique vers plusieurs communes des Hauts-de-Seine	66	16
179	Pont de Sèvres	Robinson RER	BB, SE, ME	Liaison entre ces deux pôles d'échanges, desservant aussi le pôle économique de Vélizy	141	8
189	Porte de St-Cloud	Clamart Georges Pompidou	ILM	Rabattement vers le pôle d'échanges Porte de St-Cloud, liaison vers le T6	169	6
190	Mairie d'Issy	Eglise de Meudon-la-Forêt	ILM, ME	Rabattement vers le pôle d'échanges Mairie d'Issy, liaison entre ILM et ME	92	12
260	Suzanne Lenglen	Boulogne - Gambetta	BB, ILM	Rabattement vers le pôle d'échanges d'Issy-Val-de-Seine et vers la station de tram Les Moulineaux	60	18
289	Porte de St-Cloud	Clamart Georges Pompidou	BB, ILM, ME	Liaison entre les pôles d'échanges Porte de St-Cloud et Meudon Val Fleury, rabattement vers Meudon Val Fleury	133	8
290	Issy Val de Seine	Le Plessis Robinson	ILM	Liaison entre les pôles d'échanges Issy Val de Seine et Mairie d'Issy, rabattement vers Mairie d'Issy	64	17
291	Pont de Sèvres	Vélizy 2	BB, SE, ME	Liaison entre le pôle d'échanges du Pont de Sèvres et le pôle économique de Vélizy	139	8
323	Issy Val de Seine	Ivry Gambetta	ILM, VA	Liaison entre les pôles d'échanges Issy Val de Seine et Mairie d'Issy, rabattement vers Mairie d'Issy	103	10
360	Hôpital de Garches	La Défense	MLC	Aucune	62	17
379	Vélizy 2	La Croix de Berny RER	ME	Liaison de Meudon la Forêt vers le pôle d'échanges de La Croix de Berny	63	17

Ligne	Terminus 1	Terminus 2	Communes desservies	Vocation principale pour GPSO	Nombre de passages par jour (par sens)	Intervalle moyen entre deux bus (en minutes)
389	Hôtel de Ville de Boulogne-Billancourt	Clamart Georges Pompidou	BB, ILM, ME	Liaison entre Meudon et Boulogne-Billancourt	57	19
390	Bourg la Reine RER	Vélizy Europe Sud	ME	Liaison de Meudon la Forêt vers le pôle d'échanges de Bourg la Reine	84	13
394	Issy Val de Seine	Bourg la Reine RER	ILM, VA	Liaison entre les pôles d'échanges d'Issy Val de Seine et Clamart, rabattement vers ces pôles d'échanges, liaison vers Bourg la Reine	87	12
426	Pont de Sèvres	La Celle Saint Cloud	BB, SE, VDA, MLC	Liaison entre les pôles d'échanges de Pont de Sèvres, Sèvres Ville d'Avray et Vaucresson, rabattement vers ces pôles	63	17
467	Rueil-Malmaison RER	Pont de Sèvres	BB	Liaison vers le pôle d'échanges de Rueil-Malmaison	85	13

Source : Ile-de-France Mobilités, 2021

Code Commune	Libellé
BB	Boulogne-Billancourt
CH	Chaville
ILM	Issy-les-Moulineaux
MLC	Marnes-la-Coquette
ME	Meudon
SE	Sèvres
VA	Vanves
VDA	Ville-d'Avray

5.4.8.3. Les pôles d'échanges

Le territoire de GPSO dispose de **nombreux pôles d'échanges**, desservis par au moins une ligne du réseau ferré (Transilien, RER ou métro). Ces pôles d'échanges représentent les principaux points d'accès aux offres de mobilité sur le territoire, y compris les offres de bus.

Le PDUIF (2014) classe les pôles d'échanges franciliens en trois grandes catégories. **Les grands pôles de correspondance** sont les nœuds majeurs du réseau de transports collectifs. Ils assurent des correspondances entre le réseau ferré régional et les réseaux de surface structurants qui irriguent les territoires.

Le territoire de GPSO compte **3 grands pôles de correspondance :**

- **Pont de Sèvres :** métro 9 (en terminus), tramway T2 (de l'autre côté de la Seine), 9 lignes de bus, dont 8 lignes principales (toutes en terminus)
- **Issy-Val-de-Seine :** RER C, tramway T2, 5 lignes de bus, toutes principales
- **Mairie d'Issy** : métro 12 (en terminus), 6 lignes de bus, dont 5 lignes principales et TUVIM (en terminus)

Les pôles de desserte des cœurs des territoires sont situés dans des zones denses au cœur des centralités urbaines. Le territoire **compte 8 pôles d'échanges** appartenant à cette catégorie :

- **Pont de Saint Cloud :** métro 10 (en terminus), 8 lignes de bus, dont 5 lignes principales
- **Sèvres - Ville-d'Avray :** Transilien L et U, 2 lignes de bus, dont 1 ligne principale
- **Sèvres - Rive Gauche :** Transilien N, 4 lignes de bus, dont 1 ligne principale et Chavilbus
- **Chaville Rive Droite :** Transilien L et U, 5 lignes de bus, dont 1 ligne structurante et Chavilbus
- **Chaville Rive Gauche :** Transilien N, 4 lignes de bus, dont 2 lignes principales et Chavilbus
- **Bellevue :** Transilien N, 3 lignes de bus, dont 2 lignes principales et TIM
- **Meudon Val Fleury :** RER C, 4 lignes de bus, dont 3 lignes principales et TIM
- **Issy :** RER C, 2 lignes de bus, toutes principales
- **Clamart** (en limite de territoire) : transilien N, 4 lignes de bus, dont 3 lignes principales et Clamibus

Quant aux **pôles d'accès au réseau ferré**, ils permettent l'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie. Situés dans des zones moins denses du territoire ou à la frange des centralités, leur accès se fait donc essentiellement par les modes motorisés (bus, dépose en voiture). Le territoire **compte 2 pôles d'échanges** appartenant à cette catégorie :

- **Meudon :** Transilien N, pas de desserte en bus
- **Vanves-Malakoff** (en limite de territoire) : Transilien N, 3 lignes de bus, l'Hirondelle (navette de Malakoff)

En plus de ces pôles d'échanges, le territoire compte plusieurs points d'accès au réseau ferré, qui ne sont pas identifiés en tant que pôles d'échanges par le PDUIF (2014) mais qui jouent un rôle important au niveau local, à l'échelle des quartiers desservis. Ils sont listés ci-dessus :

- **4 stations de métro :** Jean Jaurès (métro 10), Billancourt, Marcel Sembat (métro 9), Corentin Celton (métro 12)
- **8 stations de tramway**, dont 5 sur la ligne T2 (en plus de celles déjà citées plus haut), 2 sur la ligne T6 (desservant Meudon-la-Forêt) et 1 sur la ligne T3a (desservant le nord d'Issy-les-Moulineaux)

Enfin, il est important de noter la présence du pôle d'échanges de Vaucresson, situé sur la ligne L de Transilien, accessible en bus depuis Marnes-la-Coquette.

Le territoire de GPSO se caractérise donc par un très bon maillage en pôles d'échanges. La carte de l'accessibilité à pied vers les pôles d'échanges (aires isochrones) montre qu'une très grande partie des secteurs urbanisés et de la population sont bien couverts par ces pôles d'échanges. En effet, une majorité du territoire se trouve à moins de 15 minutes à pied d'un pôle d'échanges.

Ce constat mérite toutefois quelques nuances ou précisions. La commune de Boulogne-Billancourt et le centre d'Issy-les-Moulineaux bénéficient d'une bonne couverture, notamment par le réseau de métro, mais le nord de Boulogne-Billancourt (Hôpital Amboise Paré) reste à l'écart des dessertes structurantes. Quant aux secteurs situés au sud d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves, ils se caractérisent par une bonne desserte, grâce à la présence de gares ou stations de métro en limite du territoire. Toutefois, le sud de Vanves reste assez éloigné des stations de métro.

Le nord de Meudon et le secteur de Val Fleury sont bien couverts par le réseau ferré (bonne accessibilité vers la ligne N et le RER C).

Les secteurs urbanisés de Sèvres et de Chaville bénéficient aussi d'une très bonne desserte, avec deux gares sur chaque territoire, dont une gare desservie par la ligne N et une gare desservie par les lignes U et L.

Le secteur de Meudon-la-Forêt est couvert par des stations du T6 uniquement, via les stations situées au sud de Clamart. Ce secteur n'est pas desservi par le réseau ferré structurant.

Le secteur de La Marche (Marnes-la-Coquette) est desservi de manière indirecte par la gare de Vaucresson. En revanche, les centres-villes de Marnes-la-Coquette et de Ville-d'Avray ne sont pas desservis par le réseau de transports collectifs structurant.

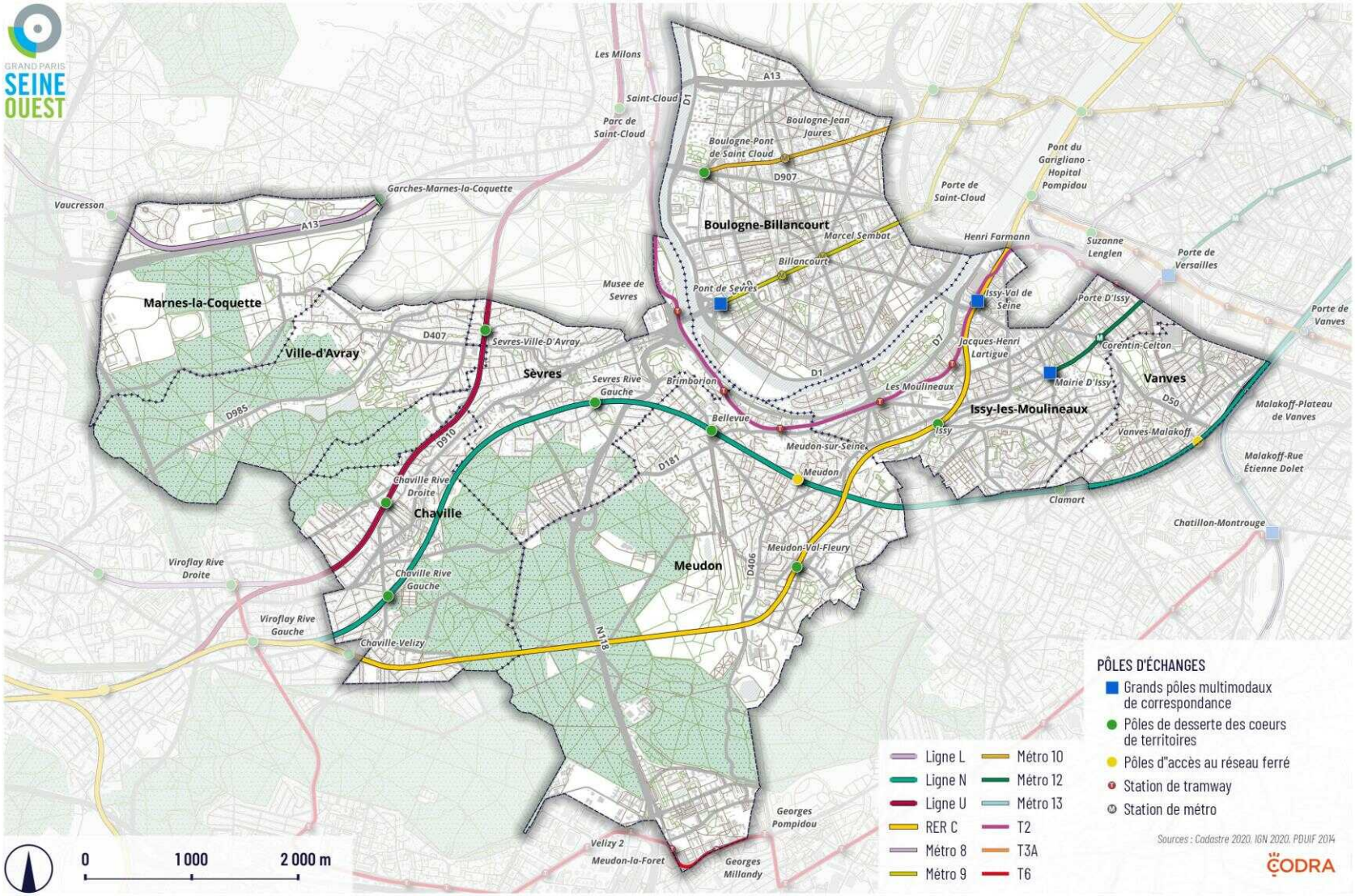
Le niveau de desserte ferrée est particulièrement élevé dans les pôles d'échanges desservis par le métro (environ 200 passages par jour par sens). Cela concerne la commune de Boulogne-Billancourt et le centre-ville d'Issy-les-Moulineaux.

Le niveau de desserte est également très élevé (mais plus faible que le métro) pour les pôles desservis par les lignes L et U du réseau Transilien, à savoir Sèvres Ville-d'Avray et Chaville Rive Droite.

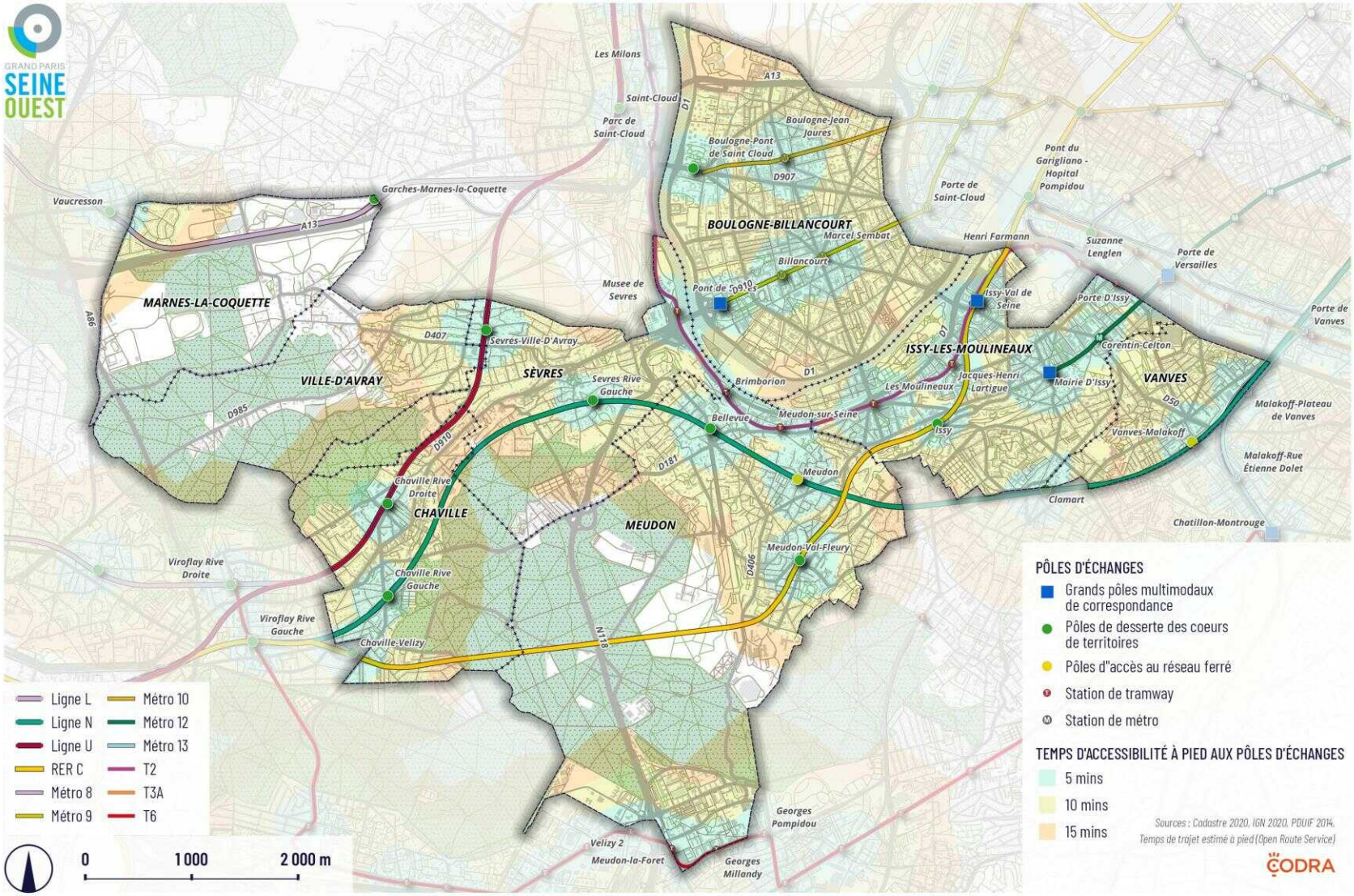
C'est le cas aussi pour les gares desservies par le RER C, avec un niveau de desserte équivalent, à savoir Meudon Val Fleury, Issy et Issy-Val-de-Seine. Chacun de ces pôles d'échanges présente environ 110 passages par jour par sens.

Enfin, les pôles desservis par la ligne N se caractérisent par une desserte un peu moins importante, avec 70 passages par jour par sens. Il s'agit des gares de Chaville Rive Gauche, Bellevue, Meudon, Clamart et Vanves-Malakoff.

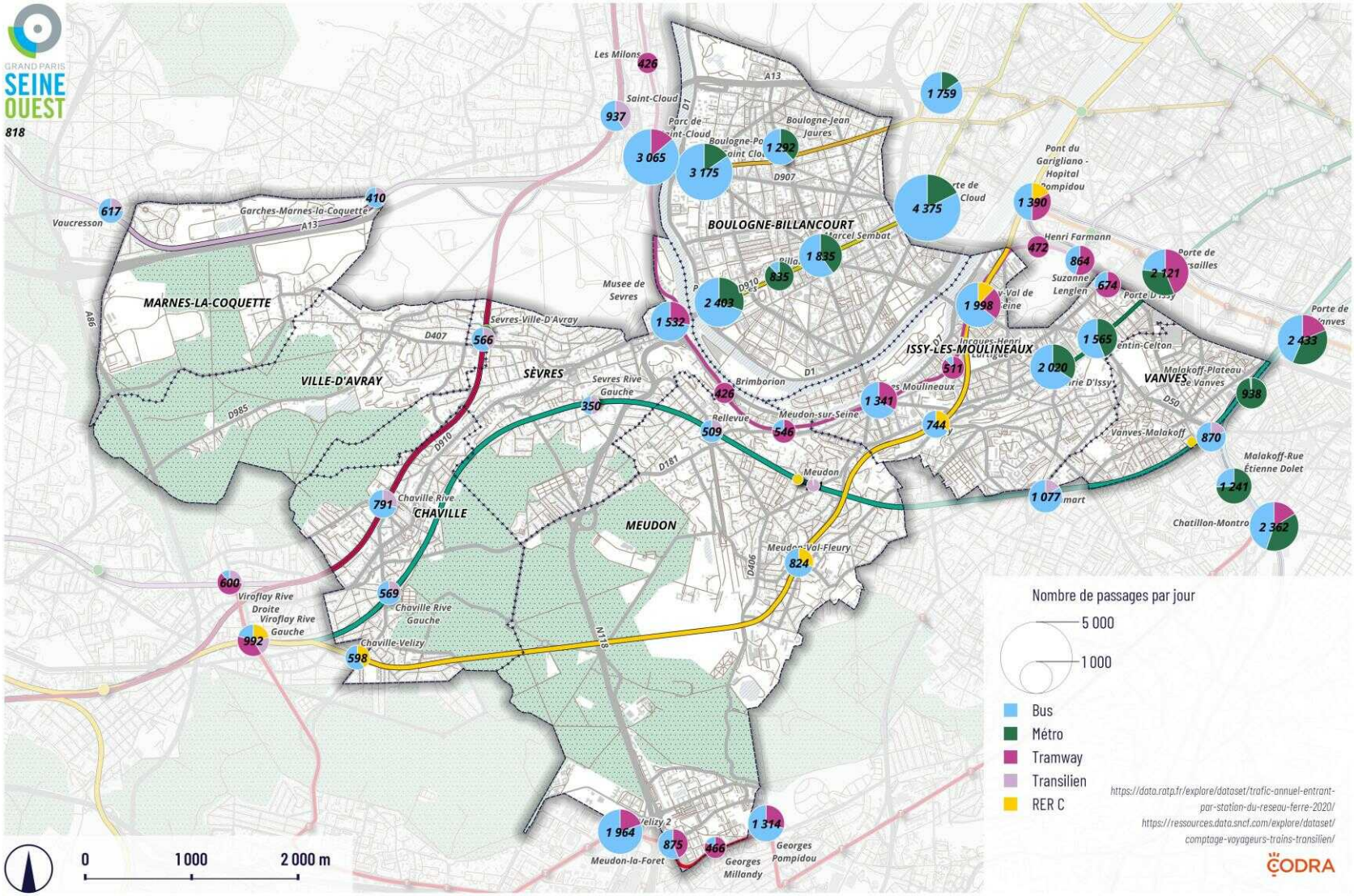
PÔLES D'ÉCHANGES



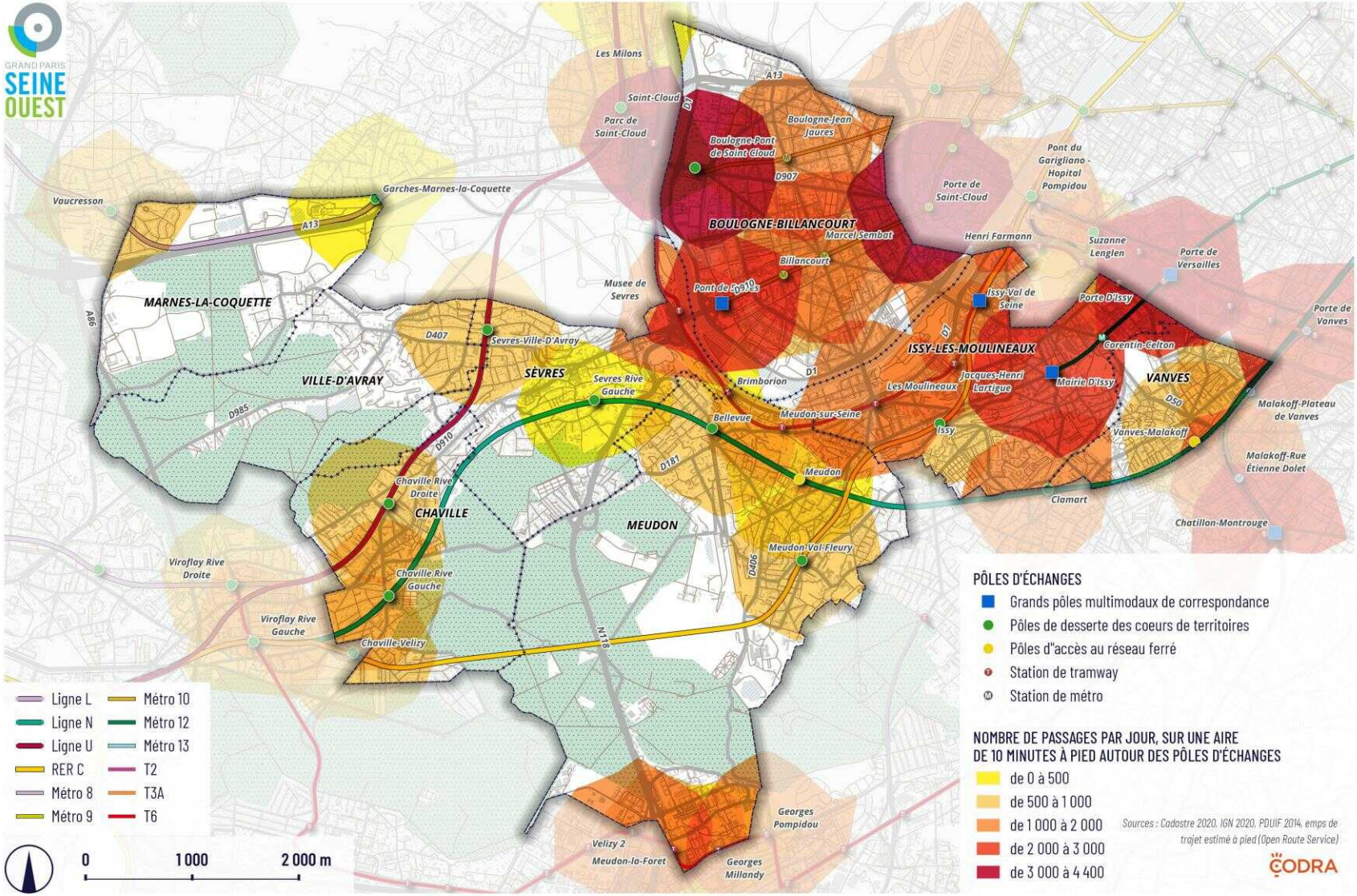
ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE VERS LES PÔLES D'ÉCHANGES



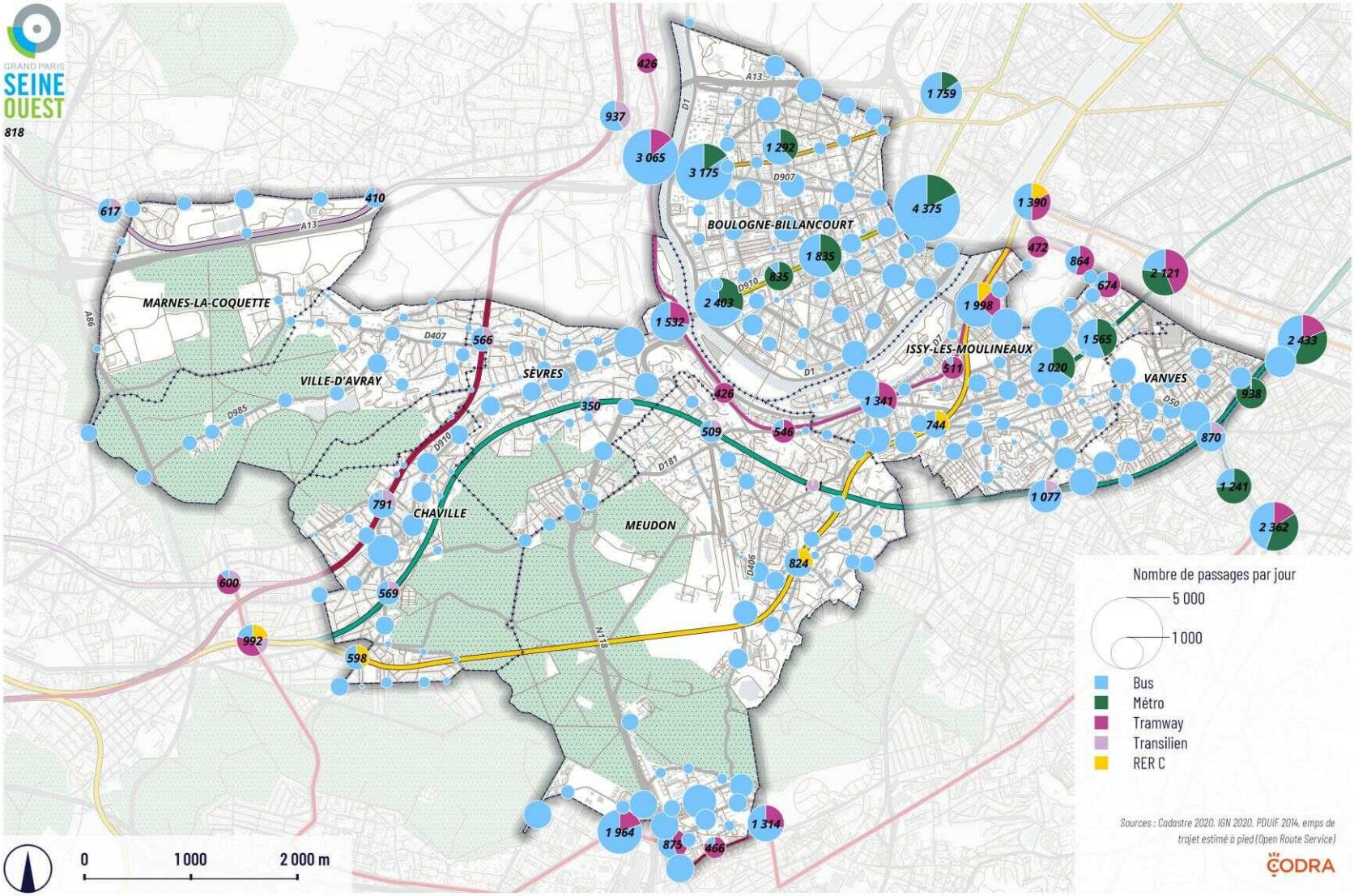
NIVEAU D'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES PÔLES D'ÉCHANGES



ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE ET INTENSITÉ DE DESSERTE DES PÔLES D'ÉCHANGES



NIVEAU D'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE



5.4.8.4. Caractérisation de la desserte selon les secteurs

Le niveau de desserte et les liaisons possibles varient assez fortement d'un secteur à l'autre. **Une typologie de communes peut être établie**, selon leur niveau de desserte en transports collectifs :

- **Boulogne-Billancourt, Vanves** : une bonne desserte vers Paris et vers plusieurs autres destinations en première couronne francilienne, notamment au nord de Paris
- **Issy-les-Moulineaux :** une excellente desserte vers Paris et une très bonne desserte vers de nombreuses communes de première couronne, notamment au nord et à l'est de Paris
- **Sèvres, Ville-d'Avray :** une très bonne desserte vers Paris mais une desserte limitée vers les autres destinations en Ile-de-France (y compris en première couronne)
- **Chaville :** une excellente desserte vers Paris et une très bonne desserte vers la plupart des communes de première couronne situées au sud ou à l'ouest de Paris
- **Meudon :** une très bonne desserte vers Paris et une desserte correcte vers quelques destinations en première couronne
- **Marnes-la-Coquette :** une faible desserte vers la plupart des destinations, y compris Paris et les communes de première couronne

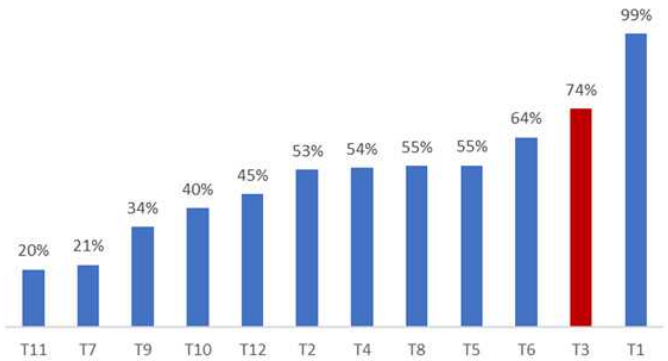
5.4.8.5. Comparaison avec la desserte des autres territoires métropolitains

Sur le territoire de GPSO, 74% des logements sont situés à moins de 500 mètres d'un arrêt de transports collectifs « lourd » (métro, RER, transilien ou tramway). Il s'agit de la plus forte couverture en transports collectifs lourds de la Métropole, après Paris.

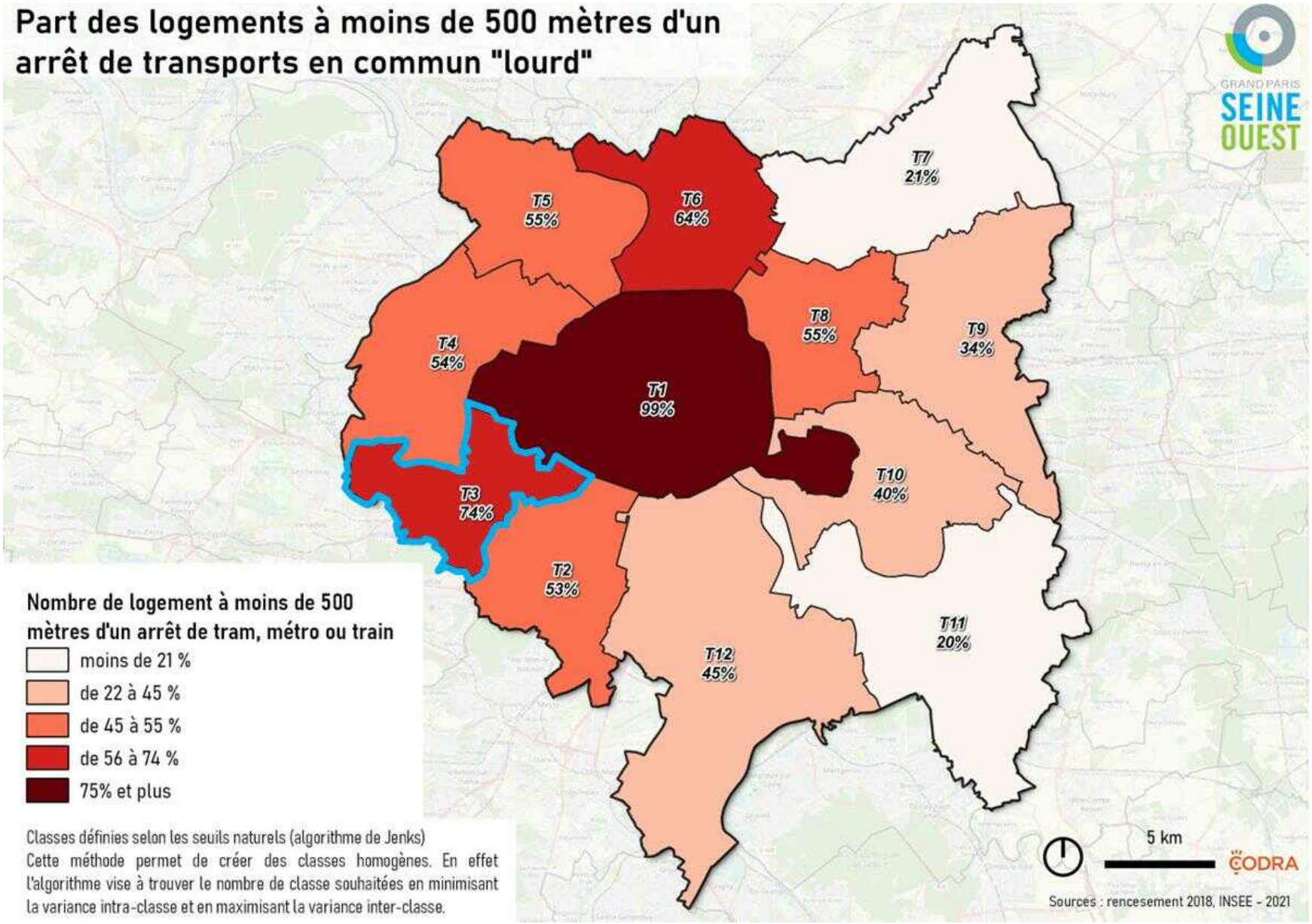
Le taux de couverture moyen de la Métropole, hors Paris, est de 48%. Seule Plaine Commune présente un taux similaire à celui de GPSO, avec 64% des logements desservis. Quant aux autres territoires des Hauts-de-Seine, ils se caractérisent par un taux de couverture autour de 55%, bien inférieur à GPSO.

GPSO bénéficient donc d'une très bonne desserte en transports collectifs, notamment en comparaison aux autres secteurs d'Ile-de-France (hors Paris), s'expliquant notamment par la présence de nombreux pôles d'échanges dans des secteurs à forte densité, notamment à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves et Meudon.

Part de logements à moins de 500 mètres d'un arrêt de transports collectifs lourd dans les EPT de la Métropole du Grand Paris



Source : INSEE, 2018, Ile-de-France Mobilités, 2021


Part des logements à moins de 500 mètres d'un arrêt de transports en commun "lourd"
GRAND PARIS SEINE OUEST
T1 99%
T2 53%
T3 74%
T4 54%
T5 55%
T6 64%
T7 21%
T8 55%
T9 34%
T10 40%
T11 20%
T12 45%
Nombre de logement à moins de 500 mètres d'un arrêt de tram, métro ou train
moins de 21 %
de 22 à 45 %
de 45 à 55 %
de 56 à 74 %
75% et plus
Classes définies selon les seuils naturels (algorithme de Jenks)
Cette méthode permet de créer des classes homogènes. En effet l'algorithme vise à trouver le nombre de classe souhaitées en minimisant la variance intra-classe et en maximisant la variance inter-classe.
5 km
CODRA
Sources : rencesement 2018, INSEE - 2021

5.4.8.6. Les projets de transports collectifs

Ligne 15 du Grand Paris Express

Le Grand Paris Express (GPE) est un projet de quatre nouvelles lignes de métro, qui reliera les principaux lieux de vie et d'activité en banlieue francilienne (sans passer par Paris). Sa réalisation est assurée par la Société du Grand Paris.

Aujourd'hui, métros, trains et RER forment un réseau en étoile dont Paris est le centre. Le Grand Paris Express complète ce dispositif avec la réalisation de quatre nouvelles lignes de métro autour de la capitale (15, 16, 17 et 18), desservant la proche et la grande couronne, notamment le territoire de GPSO. A cela s'ajoute le prolongement de la ligne 14 au nord, de Saint-Ouen-sur-Seine à Saint-Denis, et au sud, entre Paris et l'aéroport d'Orly. Ce futur réseau de transport sera mis progressivement en service entre 2024 et 2030.

Avec 200 km de lignes, soit autant que le métro actuel, et 68 gares, dont 80 % en correspondance, le Grand Paris Express rapprochera les Franciliens de l'emploi, de l'enseignement, des équipements de santé et des lieux culturels et de loisirs. Il soulagera certaines lignes de transport en commun qui, sans lui, seraient saturées. Pour ses voyageurs, les gains de temps quotidiens seront conséquents, dépassant parfois plus de 30 minutes sur un trajet.

La ligne 15 du GPE est une future ligne de métro en rocade, desservant la banlieue francilienne, y compris le territoire de GPSO. Longue de 75 km, elle comportera 36 stations à l'horizon 2030. Cette ligne reliera les trois départements de petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) sans transiter par Paris. Pour les déplacements périphériques (de banlieue à banlieue), cela évitera les besoins de correspondances (via Paris) et réduira fortement les temps de parcours (en comparaison avec les bus actuels ou les itinéraires en correspondance sur le réseau ferré).

La section Sud du GPE, du long de ses 33 km, traversera 22 communes (dont 3 communes de GPSO) et concernera plus d'un million d'habitants. Sa mise en service est prévue fin 2025. Toutes les gares seront en correspondance avec des lignes de RER, métro, tramway et/ou transports en commun en site propre. La ligne 15 Sud contribuera à alléger les autres lignes de transports en commun de la métropole. Elle améliorera également l'accessibilité aux grands équipements régionaux, comme la Seine Musicale à Boulogne-Billancourt ou l'Institut Gustave-Roussy à Villejuif. Sur les trajets de périphérie à périphérie, la ligne 15 Sud offrira des gains de temps importants. Cette ligne devrait accueillir 300 000 voyageurs par jour à sa mise en service.

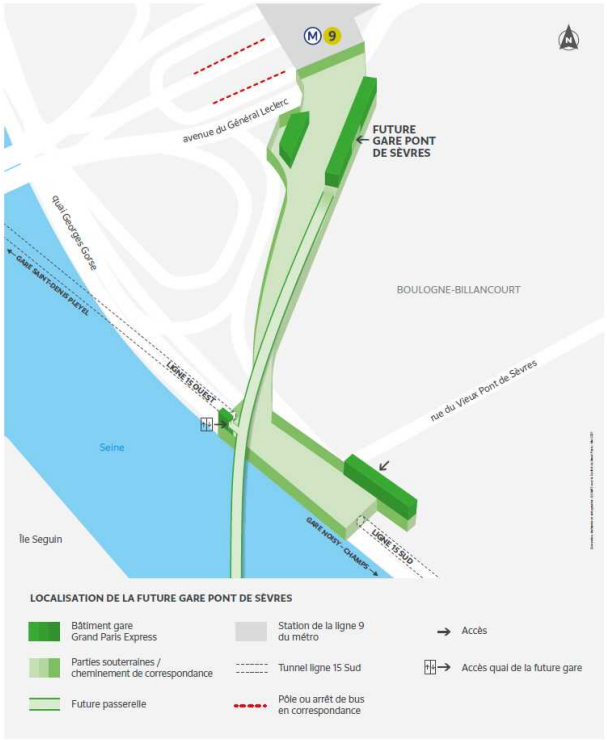
Trois gares de la ligne 15 sont prévues sur le territoire de GPSO : Pont de Sèvres, Issy RER et Fort-d'Issy-Vanves-Clamart. Il s'agit donc de pôles d'échanges déjà existants, desservis par le RER ou le métro, qui demain accueilleront en outre la ligne 15 du GPE. Aucun pôle d'échange nouveau ne sera créé sur le territoire de GPSO avec l'arrivée de la ligne 15, même si celle-ci a vocation à transformer la desserte du territoire.

La gare du Pont de Sèvres est située à Boulogne-Billancourt, en limite de Sèvres. Elle s'insère sous le quai Georges-Gorse, en limite des bretelles de l'échangeur routier de la Tête du Pont de Sèvres. Cet emplacement est compatible avec les nombreux projets urbains dont fait l'objet le secteur, et permet la desserte des quartiers du Vieux Pont de Sèvres, du Trapèze et de l'Île Seguin.

Terminus provisoire de la ligne 15 Sud jusqu'à la mise en service de la ligne 15 Ouest, la gare Pont de Sèvres vient compléter la desserte ferrée locale déjà assurée par la ligne 9 du métro et le tram T2. À terme, les temps de trajets seront significativement réduits : Pont de Sèvres - La Défense parcouru en 13 minutes contre 26 aujourd'hui, Pont de Sèvres - Aéroport d'Orly réalisé en 24 minutes contre 1h03 aujourd'hui. Elle renforce ainsi la fonction de pôle d'échange du site, entre Paris et l'ouest parisien et améliore également l'accessibilité de l'Île Seguin, nouveau centre culturel et artistique, ainsi que celle du musée de Sèvres et du parc nautique de l'Île de Monsieur.

Un couloir souterrain sous le rond-Point du Pont de Sèvres assure la correspondance avec la ligne 9 du métro. Depuis Boulogne-Billancourt, l'accès à la Seine Musicale se fait en 5 minutes grâce à une passerelle piétonne de 268 m de long.

La gare est située à proximité immédiate de 38 000 personnes habitant dans un rayon de 1 km et elle bénéficie à tous les salariés de ce secteur. Jusqu'à 95 000 voyageurs la fréquenteront chaque jour.





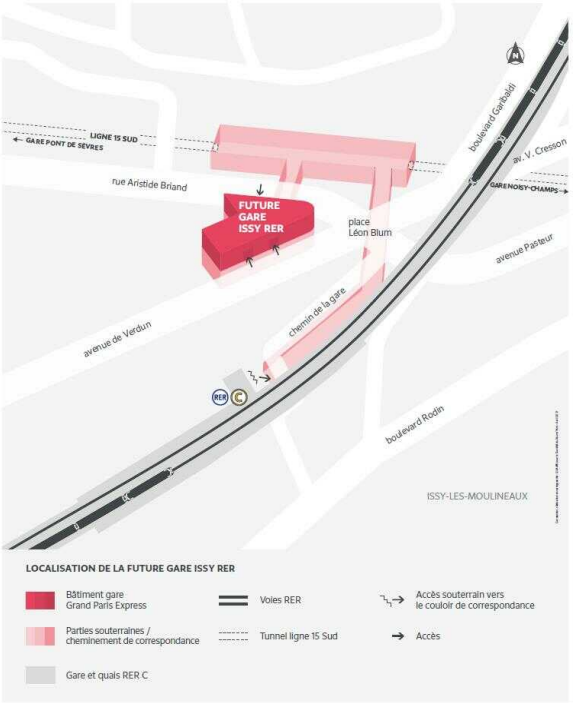
Source : Société du Grand Paris, 2018

La gare Issy RER se situe à l'ouest du centre-ville d'Issy-les-Moulineaux, dans le quartier Léon-Blum, à l'angle des rues de Verdun et Aristide-Briand. Le nouveau métro viendra compléter la desserte existante, assurée par le RER C et le réseau de bus, et plus tard le prolongement envisagé de la ligne 12 du métro.

Cette gare vient transformer la desserte en transports collectifs du centre-ville d'Issy-les-Moulineaux. A titre d'exemple, le déplacement vers La Défense prendra 16 minutes (contre 30 aujourd'hui), tandis que le déplacement vers l'Aéroport d'Orly prendra 21 minutes (contre 52 aujourd'hui).

Un couloir de correspondance permet d'accéder au RER C depuis la gare souterraine de la ligne 15.

La future gare Issy RER s'insèrera dans un quartier en plein renouveau, où plusieurs projets d'aménagement voient le jour. Elle sera accessible aux 45 000 personnes habitant dans un rayon de 1 km, et jusqu'à 150 000 voyageurs la fréquenteront chaque jour.





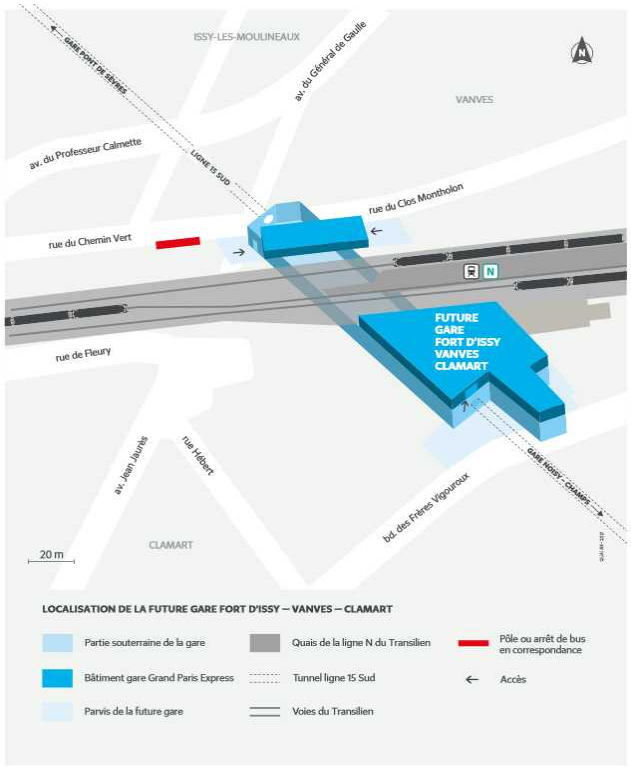
Source : Société du Grand Paris, 2018

La gare de Fort-d'Issy-Vanves-Clamart est située au carrefour des villes de Vanves, Issy-les-Moulineaux, Malakoff et Clamart. Deux entrées permettent d'accéder à la gare : l'une côté rue Clos Montholon (Clamart) et l'autre côté boulevard des Frères Vigouroux (Clamart). Elle bénéficie d'une correspondance directe avec la ligne N du Transilien.

Cette gare vient transformer la desserte en transports collectifs des secteurs au sud d'Issy-les-Moulineaux et Vanves. A titre d'exemple, le déplacement vers La Défense prendra 18 minutes (contre 37 aujourd'hui), tandis que le déplacement vers Bagneux prendra 5 minutes (contre 40 aujourd'hui).

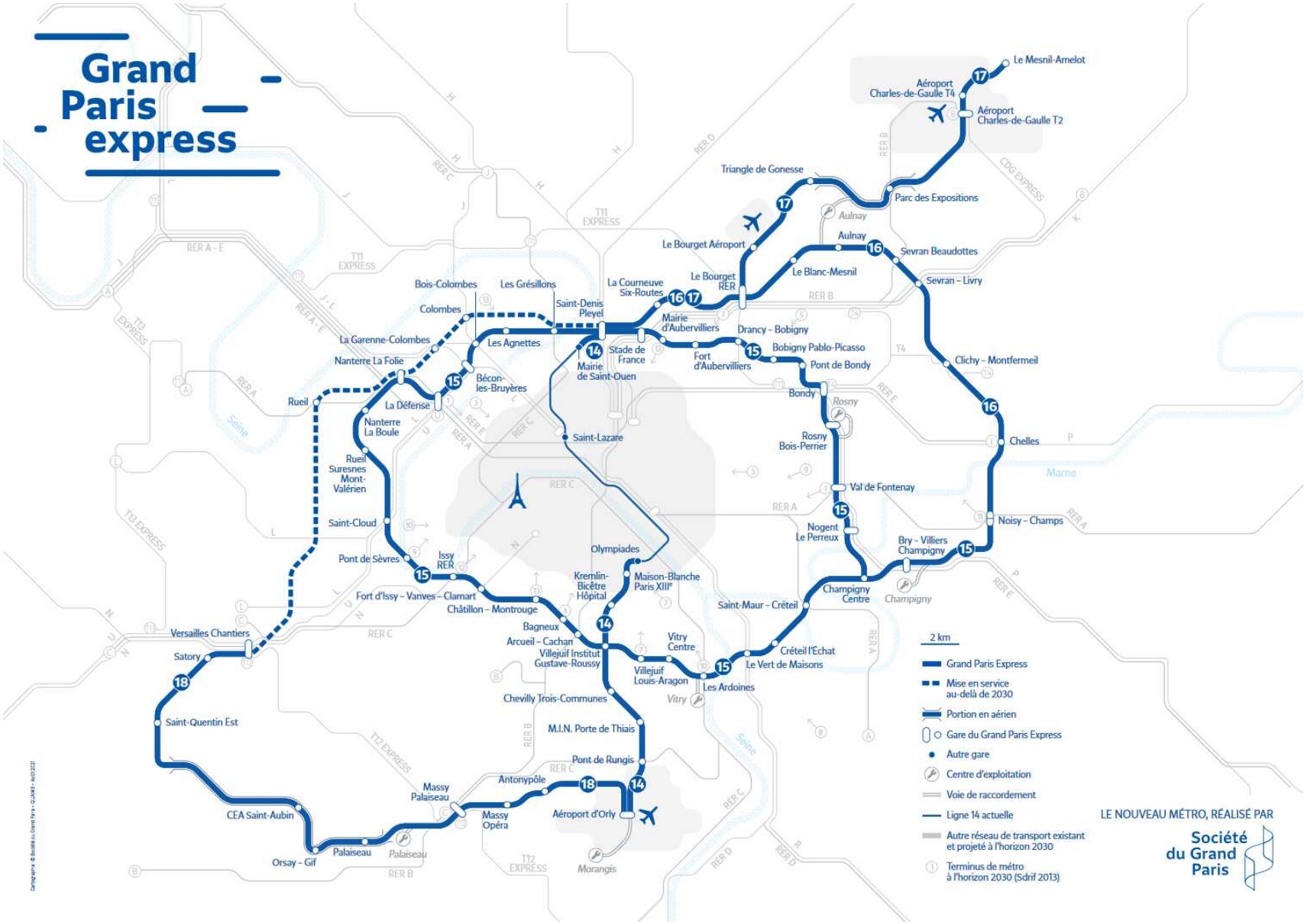
La gare de Fort d'Issy compte quatre niveaux souterrains et occupe un vaste espace en surface. Elle se présente comme un nouvel espace urbain. Côté Clamart, un grand parvis permet d'entrer de plain-pied dans la gare, alors que l'accès du côté d'Issy-les-Moulineaux et Vanves, se fait par une longue verrière. La nouvelle gare offre de vastes espaces de circulation. Sa grande rue intérieure, jalonnée de services et commerces, sera empruntée autant pour rejoindre le métro ou le Transilien que pour passer à pied, en quelques minutes, d'une ville à l'autre.

Cette gare desservira largement les quartiers alentours et leurs 32 000 habitants dans un rayon d'un kilomètre. Elle bénéficiera notamment aux quartiers situés au sud d'Issy-les-Moulineaux et au sud-ouest de Vanves. Elle attend jusqu'à 50 000 voyageurs par jour.





Source : Société du Grand Paris, 201



Source : Société du Grand Paris, 2018

Extension de la ligne 12 de métro

Ayant pour terminus la station Mairie d'Issy depuis 1934, la ligne 12 pourrait longer la Seine et remonter en direction de Meudon et Sèvres dans les années à venir. Depuis plusieurs années, les élus de GPSO, et en particulier les Maires d'Issy-les-Moulineaux et Meudon plaident en faveur d'une extension de la ligne 12 jusqu'à la gare Issy RER, puis Brimborion et Pont de Sèvres (côté Manufacture), d'autant plus qu'elle sera desservie par la future ligne 15 de métro. Ce projet permettrait donc de créer un carrefour de transports collectifs à Issy RER, avec la ligne 12, la 15 et le RER C.

La section de la ligne 12 entre Mairie d'Issy et Issy RER est inscrite au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (2013), qui prévoit sa mise en service en 2030.

Début 2020, les deux villes ont lancé une étude de faisabilité sur le prolongement de la ligne 12 jusqu'au carrefour de la Ferme, à la frontière avec Meudon. Cette étude a évalué également la possibilité de rejoindre le secteur de Meudon-sur-Seine, au niveau de la station Brimborion de tramway. Elle a démontré la possibilité technique et les impacts positifs de cette extension.

GPSO souhaite que les études soient menées pour un prolongement qui rejoindrait le Pont de Sèvres (côté Manufacture). Outre un approfondissement technique des conditions de réalisation du projet par la RATP, Ile-de-France Mobilités sera en mesure de mener des études socio-économiques, incluant des prévisions de fréquentation, et estimer la rentabilité attendue du projet.

Un prolongement de la ligne 12 permettrait de renforcer le pôle Issy RER, qui deviendrait un pôle d'échanges très structurant sur le territoire, desservi par le RER C, la ligne 12 de métro et la future ligne 15 du GPE. Ce projet renforcerait la desserte du secteur de la ZAC Léon Blum, en cours de développement, en lien avec Paris. De plus, il viendrait renforcer le lien avec le secteur de la Porte de Versailles, ainsi qu'entre Meudon et la ligne 15 de métro.

Seul Ile-de-France Mobilités est compétent pour statuer sur la suite du projet et valider ou non sa réalisation. Les conclusions des études pilotées par les villes pourraient néanmoins renforcer la priorité de ce projet auprès des principaux financeurs que sont Ile-de-France Mobilités et Etat (contrat État-Région 2021-2027).

Extension de la ligne 10 de tramway

Le tramway T10, en cours de construction, sera mis en service à l'horizon mi-2023. Il reliera Antony à Clamart, en 20 minutes, en passant par Châtenay-Malabry et Le Plessis-Robinson. Il disposera de 14 stations (espacées de 550 mètres environ). Il fonctionnera tous les jours de 5h30 à 0h30, avec 6 minutes d'intervalle aux heures de pointe.

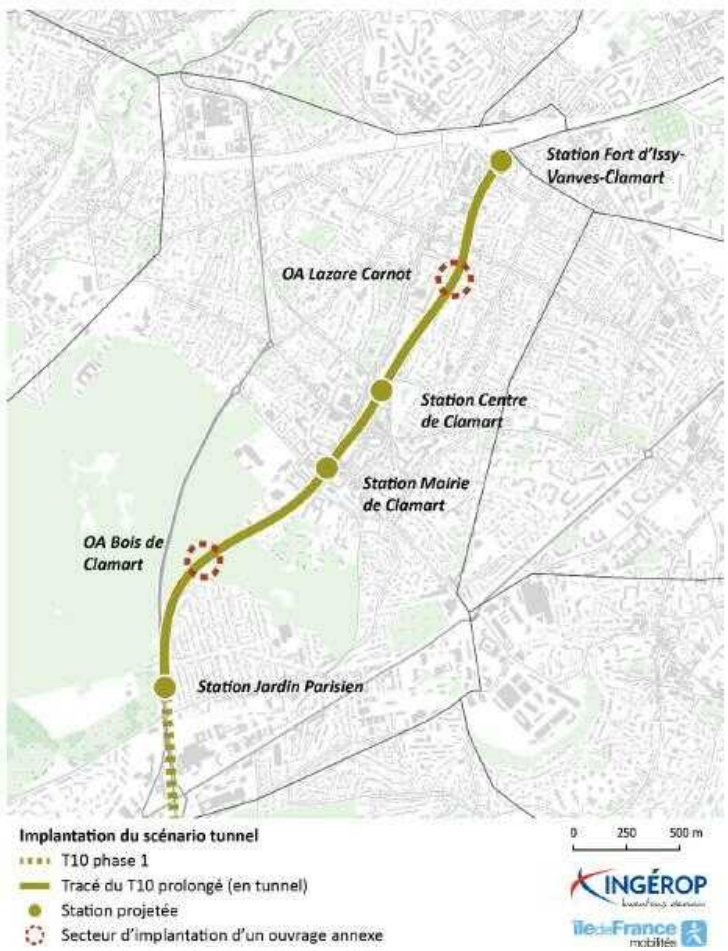
Le T10 offrira des correspondances avec le RER B et le TVM à La Croix de Berny, avec le T6 à l'Hôpital Béclère et avec de nombreuses lignes de bus.

A sa mise en service, le terminus du T10 (à l'ouest) sera situé au niveau du Jardin Parisien, au sud de Clamart. Cette station n'exercera pas une attraction directe sur le territoire de GPSO, au regard de son éloignement. Toutefois, en fonction de la restructuration du réseau de bus, des voyageurs pourraient se rabattre sur la station Jardin Parisien en bus. Ensuite, ils pourraient prendre le tram pour rejoindre les communes de Plessis-Robinson ou Châtenay-Malabry, ou pour se rabattre sur le RER B à La Croix-de-Berny.

En septembre 2020, Ile-de-France Mobilités a lancé les études nécessaires au prolongement du T10 vers une gare de la ligne 15 du Grand Paris Express. Le prolongement à Issy RER a été écarté du fait de la complexité technique, du coût important du projet et de la longueur des correspondances avec la ligne 15. Il a été retenu un prolongement à la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart, où le T10 serait en correspondance avec la ligne 15 et la ligne N du Transilien.

Le prolongement du T10 vers une gare de la ligne 15 du GPE permettra de renforcer l'offre de transport dans le sud des Hauts-de-Seine. Il reliera les communes d'Antony, Le-Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Clamart à la ligne 15, augmentant considérablement les possibilités de déplacement des habitants de ces communes.

A ce stade des études, un scénario en tunnel dans Clamart est privilégié (voir le plan ci-dessous).



Source : Ile-de-France Mobilités, 2022

Ligne de bus 42 (Porte de Saint-Cloud – Brimborion)

La ligne 42 propose une liaison entre le cours de l'Ile Seguin (Boulogne-Billancourt) et la Gare Saint-Lazare (Paris). Sur le territoire de GPSO, elle emprunte actuellement l'avenue Edouard Vaillant (la RD910) la rue des 4 Cheminées, la traverse Jules Guesde et le cours de l'Ile Seguin (avec son terminus).

Demain, le tracé de la ligne 42 évoluera pour desservir l'Île Seguin. Elle empruntera la rue des 4 Cheminées, la rue Victor Griffuelhes, la rue de Meudon, la rue Marcel Bontemps, la traversée Jules Guesde, l'avenue Emile Zola, le pont Daydé, elle traversera l'Île Seguin et rejoindra la rue de la Verrerie à Meudon. Son nouveau terminus se trouvera à Brimborion, en correspondance avec le T2. Les travaux de voirie sont en cours sur les rues de Boulogne-Billancourt pour accueillir ce bus (couloir bus, zone de rencontre, élargissement des trottoirs…).

Ce projet permettra de relier le sud de Boulogne-Billancourt à la station de métro Marcel Sembat (au lieu de rabattre les bus systématiquement vers le Pont de Sèvres. De plus, ce projet améliorera la liaison entre Meudon et la ligne 9 de métro, à travers un tracé beaucoup plus direct, traversant l'Île Seguin. Par ailleurs, cela renforcera la desserte de Meudon vers le 15ème arrondissement de Paris, ainsi que vers la gare Saint-Lazare.

Evolution globale de la desserte

De manière globale, la desserte en transports collectifs se verra totalement transformée à l'horizon 2025, avec l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express, l'extension de la ligne 12 de métro, l'extension du T10 et l'extension de la ligne de bus 42.

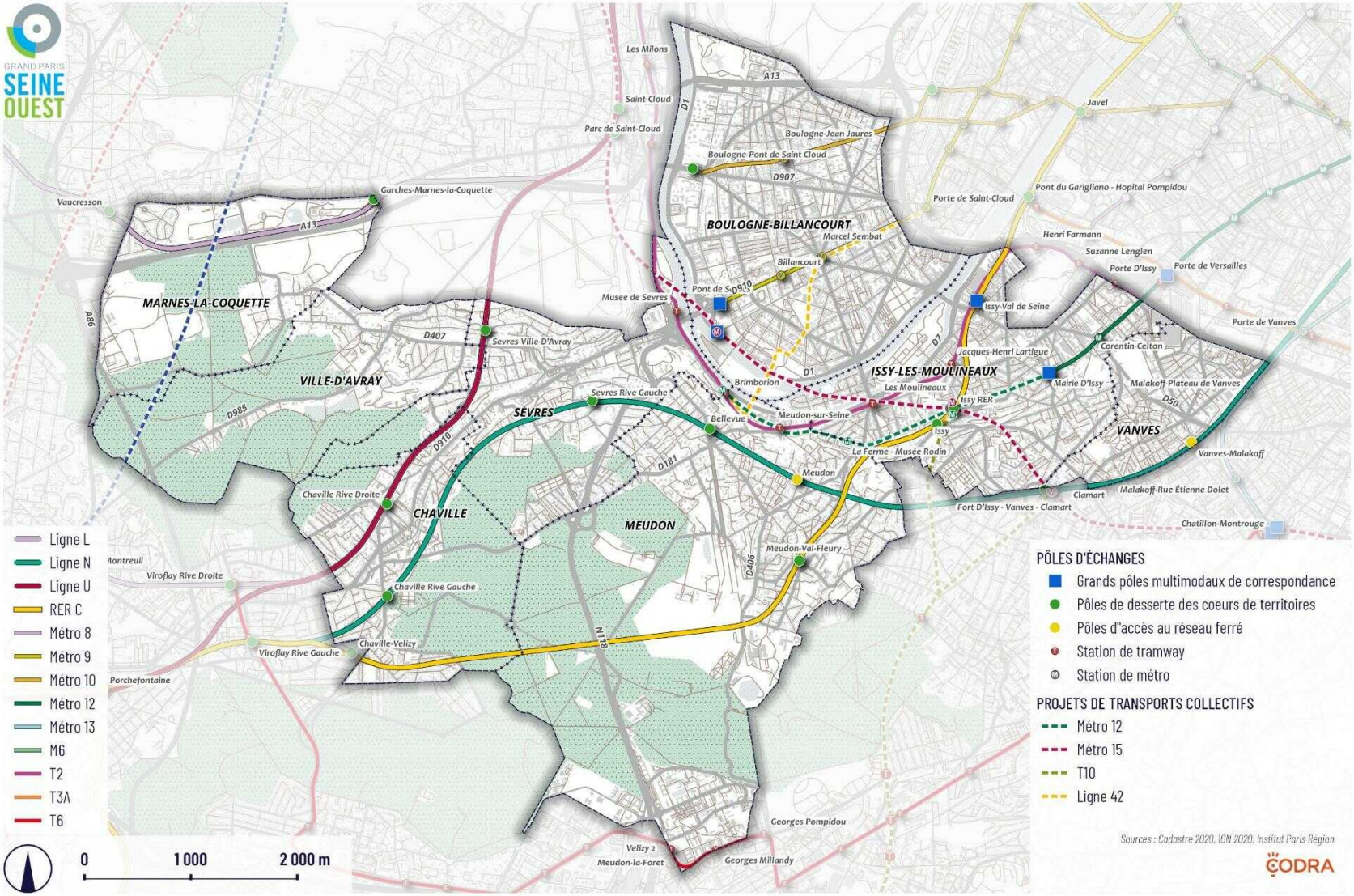
Parmi ces projets, les plus structurants est le Grand Paris Express, qui « rapprochera » de nombreuses destinations franciliennes du territoire de GPSO (ex : La Défense, Orly, Bagneux, Villejuif…). Cette ligne bénéficiera de trois stations sur le territoire, à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves, en correspondance avec le RER, le train et le métro. Un des enjeux dans les années à venir sera donc de favoriser le rabattement en bus et en modes actifs depuis le reste du territoire vers ces gares du GPE. Cela concernera aussi bien les secteurs déjà urbanisés que les secteurs en projet, comme par exemple le secteur Onéra (Meudon).

L'extension du métro 12 renforcera l'accessibilité depuis Issy-les-Moulineaux et Meudon vers Paris, ainsi qu'en rabattement vers le GPE (à Issy RER). Cette ligne desservira notamment le secteur de la ZAC Léon Blum, en plein développement. Elle devrait améliorer fortement les conditions de desserte du nord de Meudon.

Quant à l'extension de la ligne 42, elle assurera une liaison directe depuis Meudon et le sud de Boulogne-Billancourt vers la ligne 9 du métro (sans passer par Pont de Sèvres), ce qui représente une nette amélioration.

Enfin, l'extension du T 10 vers la gare Fort d'Issy – Vanves - Clamart répondra surtout aux besoins de déplacement des habitants des communes situées plus au sud, notamment Antony, Le-Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Clamart.

OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ACTUELLE ET FUTURE



5.4.8.7. Les conditions de desserte des sites de projets urbains

De nombreux projets urbains verront le jour dans les années à venir. Il est intéressant d'évaluer les conditions de desserte en transports collectifs des sites de projets urbains, pour alimenter les réflexions sur l'évolution du réseau de bus dans ces secteurs. De plus, le cas échéant, cela permettra d'identifier des pistes concernant les mesures de mobilité à intégrer dans ces projets (ex : continuités piétonnes, stationnement, autopartage…).

Les principaux résultats de cette évaluation sont présents ci-dessous :

- Abreuvoir, Hôpital Amboise Paré (Boulogne-Billancourt) : site à l'écart des pôles d'échanges (à 800 mètres Pont de Saint Cloud et de Jean Jaurès), une desserte par la ligne 123 de bus (ligne principale), permettant de rejoindre les lignes 9, 10 et 12 de métro
- CTM (Boulogne-Billancourt) : proximité avec le pôle d'échanges de Marcel Sembat (à moins de 300 mètres)
- Tête Pont de Sèvres (Boulogne-Billancourt) : une excellente desserte via le pôle d'échanges du Pont de Sèvres (à proximité immédiate du site), une transformation de la desserte avec l'arrivée de la ligne 15 du GPE
- Derniers îlots de l'écoquartier Rives de Seine (Boulogne-Billancourt) :
  - Ilot V : une très bonne desserte, grâce à la proximité de la station Billancourt et du Pont de Sèvres, desservis par la ligne 9 de métro et par de nombreuses lignes de bus, un renforcement de la desserte avec l'arrivée du GPE
  - Ilot M2 : une desserte par la ligne de bus 123, permettant d'accéder à plusieurs pôles d'échanges (métros 9, 10, 12…)
  - Ilot D5 : une desserte par la ligne de bus 260, assurant une liaison vers Issy Val de Seine (RER C) et Pont de Sèvres (métro 9), une amélioration de la desserte à prévoir avec l'arrivée de la ligne 42 à court terme
- Projets Vivaldi et Emerige (Ile Seguin, Boulogne-Billancourt) : une absence de desserte à ce jour, mais une proximité du T2 (au sud) et de quelques lignes de bus (au nord), une desserte directe à l'avenir grâce au passage de la ligne 42 (vers Marcel Sembat)
- ZAC du Pond d'Issy, Hydroseine (Issy-les-Moulineaux) : une très bonne desserte grâce à la proximité du pôle d'échanges Issy-Val-de-Seine (RER C, tramway, plusieurs lignes de bus)
- ZAC Cœur de Ville (Issy-les-Moulineaux) : site à proximité directe du pôle de Mairie d'Issy (ligne 12 de métro, nombreuses lignes de bus)
- ZAC Léon Blum (Issy-les-Moulineaux) : site à proximité du pôle d'échanges Issy RER, desservi notamment par le RER C et par la ligne 123 (liaison vers Mairie d'Issy), une amélioration de la desserte à envisager, avec le prolongement de la ligne 12 de métro (à l'étude), une partie Ouest plus éloignée du pôle d'Issy (jusqu'à 600 mètres), mais bénéficiant de la desserte du tramway T2 et de la ligne 123 de bus
- Sainte-Lucie (Issy-les-Moulineaux) : site desservi par la station Les Moulineaux du T2, mais relativement à l'écart des pôles d'échanges (à 600 mètres d'Issy RER), site desservi également par plusieurs lignes de bus, notamment la 123 (vers le RER C et les lignes 9, 10 et 12 de métro) et la ligne 289 (vers le RER C et la ligne 9 de métro)
- Clos Montholon (Vanves) : site à proximité directe de la gare de Clamart (desservie la ligne N du Transilien), qui accueillera aussi la ligne 15 du GPE à l'horizon 2025
- Meudon-sur-Seine (Meudon) : desserte directe par la station Meudon-sur-Seine du T2, mais à l'écart des pôles d'échanges (à 1km de Bellevue et de Meudon), une absence de desserte par des lignes de bus principales, une perspective d'amélioration avec l'arrivée éventuelle de la ligne 12 de métro à Brimborion (à long terme)
- Colline Rodin (Meudon) : un relatif éloignement des pôles d'échanges (à 700 mètres de la gare de Meudon et à 1 km de la gare d'Issy), une desserte indirecte par la ligne de bus 289 (vers Les Moulineaux et Porte de Saint-Cloud), une faible desserte globale du site, une perspective d'amélioration avec la création éventuelle d'une station de la ligne 12 de métro à La Ferme
- Campus CNRS (Meudon) : une bonne desserte, grâce à la proximité de la gare de Bellevue (à 200 mètres), mais un détour nécessaire pour rejoindre la station de tram Brimborion (parcours de plus d'1 km), une perspective d'amélioration avec l'arrivée éventuelle de la ligne 12 de métro à Brimborion (à long terme)
- Terrains Onera (Meudon) : une implantation à l'écart des pôles d'échanges, une distance de plus d'1 km entre le centre de l'Onera et le pôle d'échanges le plus proche, Meudon Val Fleury, une desserte de la ligne 289 sur la RD 406 (à proximité du site), assurant un lien vers Meudon Val Fleury (RER C) et vers Porte de Saint-Cloud (ligne 9)
- Zone d'Activités de la Grande Dame Rose (Meudon) : une zone située à l'écart des pôles d'échanges, mais à proximité de la station Vélizy 2

du T6, desservie aussi par plusieurs lignes de bus, en rabattement vers le Pont de Sèvres

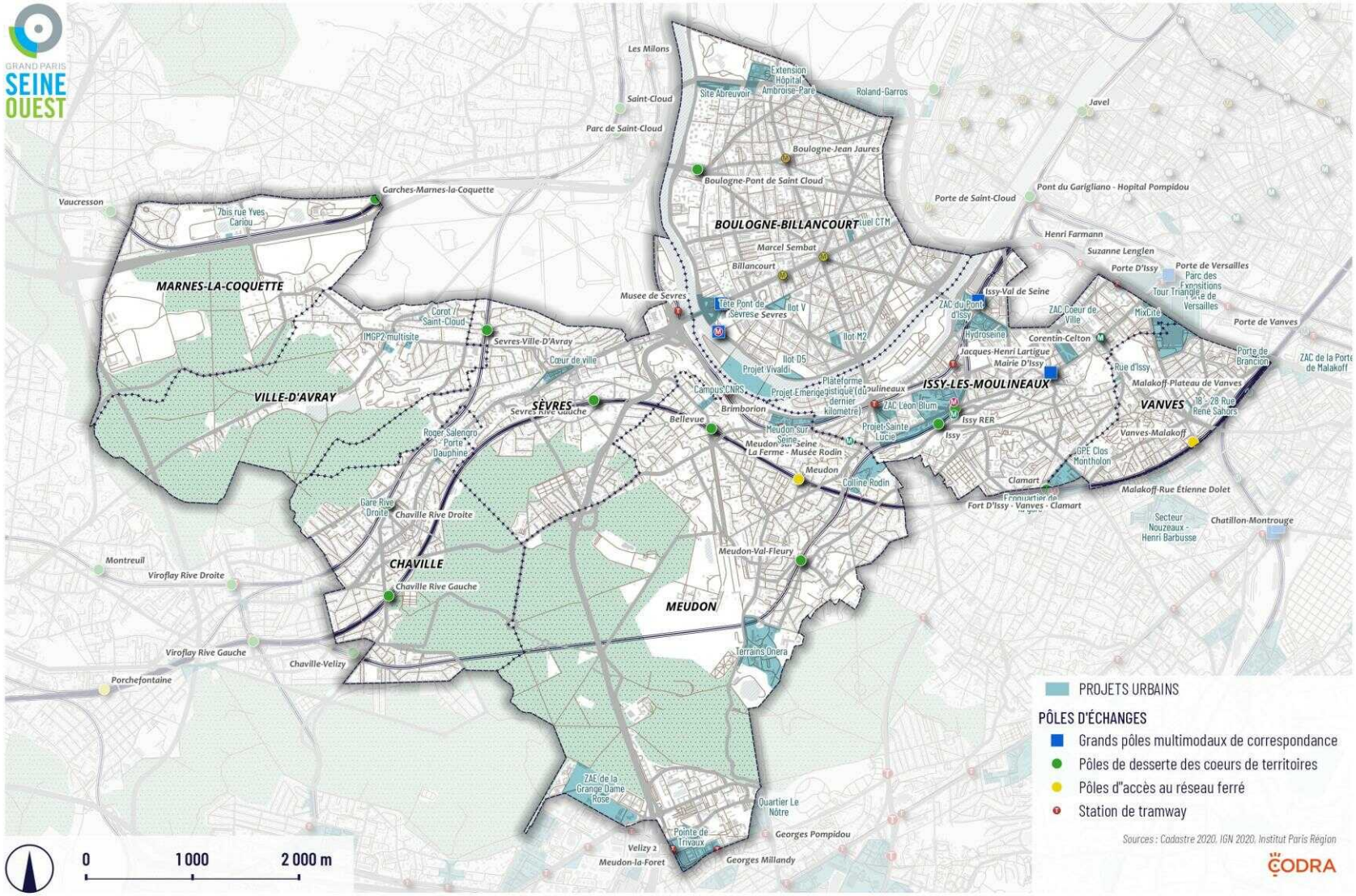
- Pointe de Trivaux (Meudon) : une zone située à l'écart des pôles d'échanges, mais à proximité de la station Meudon-la-Forêt du T6, desservie aussi par quelques lignes de bus, en rabattement vers le Pont de Sèvres et vers Châtenay-Malabry
- Cœur de Ville (Sèvres) : un site un peu éloigné du pôle d'échanges de Sèvres – Rive Gauche (à 600 mètres), une desserte directe par les lignes de bus 171 et 426, assurant notamment un rabattement vers Pont de Sèvres
- Sites du programme « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 » (Ville-d'Avray) : sites à l'écart des pôles d'échanges (à environ 900 mètres de Sèvres - Ville-d'Avray, mais desservis par la ligne 426, assurant une liaison vers Sèvres - Ville-d'Avray et vers Pont-de-Sèvres
- Projet Gare Rive Droite (Chaville) : une proximité directe de la gare de Chaville Rive Droite, desservie par les lignes U et L du Transilien, par la ligne de bus 171 (vers Pont-de-Sèvres) et par des lignes de bus locales (vers le sud de Chaville)

De manière globale, plusieurs sites en projet se trouvent à proximité des pôles d'échanges, notamment à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves et Chaville. Toutefois, les sites situés au sud de Boulogne (derniers îlots du projet Rive de Seine, opérations sur l'Ile Seguin) se trouvent relativement à l'écart des pôles d'échanges, mais ils bénéficient d'une bonne desserte en bus vers ces pôles d'échanges.

Par ailleurs, la commune de Meudon présente des situations assez contrastées. Les projets situés au nord de la commune, à l'écart des pôles d'échanges, sont directement desservis par le tramway T2, mais leur desserte en bus reste limitée. Les conditions de ces projets devraient s'améliorer avec l'extension de la ligne 42 de bus (à court terme) et du métro 12 (à plus long terme). Les projets situés au sud de Meudon sont desservis par le tramway T6 et par des lignes de bus qui permettent de se rabattre vers le Pont de Sèvres. Leur desserte pourrait être améliorée vers d'autres pôles d'échanges du territoire. Enfin, le projet de l'Onera se trouve à l'écart des pôles d'échanges est n'est pas directement desservi par des lignes de bus. A l'avenir, il semble important de proposer une desserte efficace entre ce site et les pôles d'échanges à proximité, en particulier Meudon-Val-Fleury et Meudon. Le rabattement vers une station de métro (ex : Mairie d'Issy) pourrait aussi se révéler très utile pour les habitants et usagers de ce site.

Enfin, le projet IMGP 2 à Ville-d'Avray est éloigné du pôle d'échanges de Sèvres-Ville-d'Avray. Une ligne de bus permet de rejoindre les pôles d'échanges (Sèvres-Ville-d'Avray, Pont-de-Sèvres). Elle pourrait être renforcée à l'avenir.

LOCALISATION DES PRINCIPAUX PROJETS URBAINS



5.4.8.8. La fréquentation des transports collectifs

La fréquentation du réseau ferré

Cette partie présente le nombre d'entrées / sorties de voyageurs sur le réseau ferré dans les pôles d'échanges (stations de métro, gares de RER, gares de Transilien) par jour ouvrable en 2020. Ces données ne permettent pas de connaitre la fréquentation des lignes de bus ou de tramway, même en correspondance avec les lignes ferrées dans ces pôles d'échanges.

Pour les gares SNCF (Transilien, RER C) les données sont obtenues directement de l'open data de la SNCF. Concernant les stations de métro, les données fournies par la RATP concernent l'année entière (et non une journée ouvrable). Le nombre d'entrées / sorties sur une journée a été estimé à partir des chiffres annuels (en divisant la fréquentation totale par le nombre de jours ouvrables sur l'année).

Plusieurs pôles d'échanges du territoire présentent plus de 10 000 entrées / sorties par jour. Il s'agit de la plupart des stations de métro (Pont-de-Sèvres, Marcel Sembat, Jean Jaurès, Mairie d'Issy), ainsi que de la gare de RER C Issy-Val-de-Seine.

De plus, plusieurs pôles d'échanges présentent de 5 000 à 10 000 entrées / sorties par jour : Pont de Saint-Cloud, Billancourt, Corentin Celton et Meudon Val Fleury.

Par ailleurs, plusieurs pôles d'échanges présentent une fréquentation plus faible, avec de 2 500 à 5 000 entrées / sorties par jour : Chaville Rive Droite, Sèvres-Ville-d'Avray et Sèvres Rive Gauche. En limite du territoire, les gares de Clamart et Vaucresson appartiennent aussi à cette catégorie de pôles d'échanges.

Enfin, plusieurs gares présentent une fréquentation relativement faible, avec moins de 2 500 entrées / sorties par jour. Cela concerne uniquement les gares de la ligne N de Transilien : Chaville Rive Gauche, Bellevue, Meudon et Vanves-Malakoff.

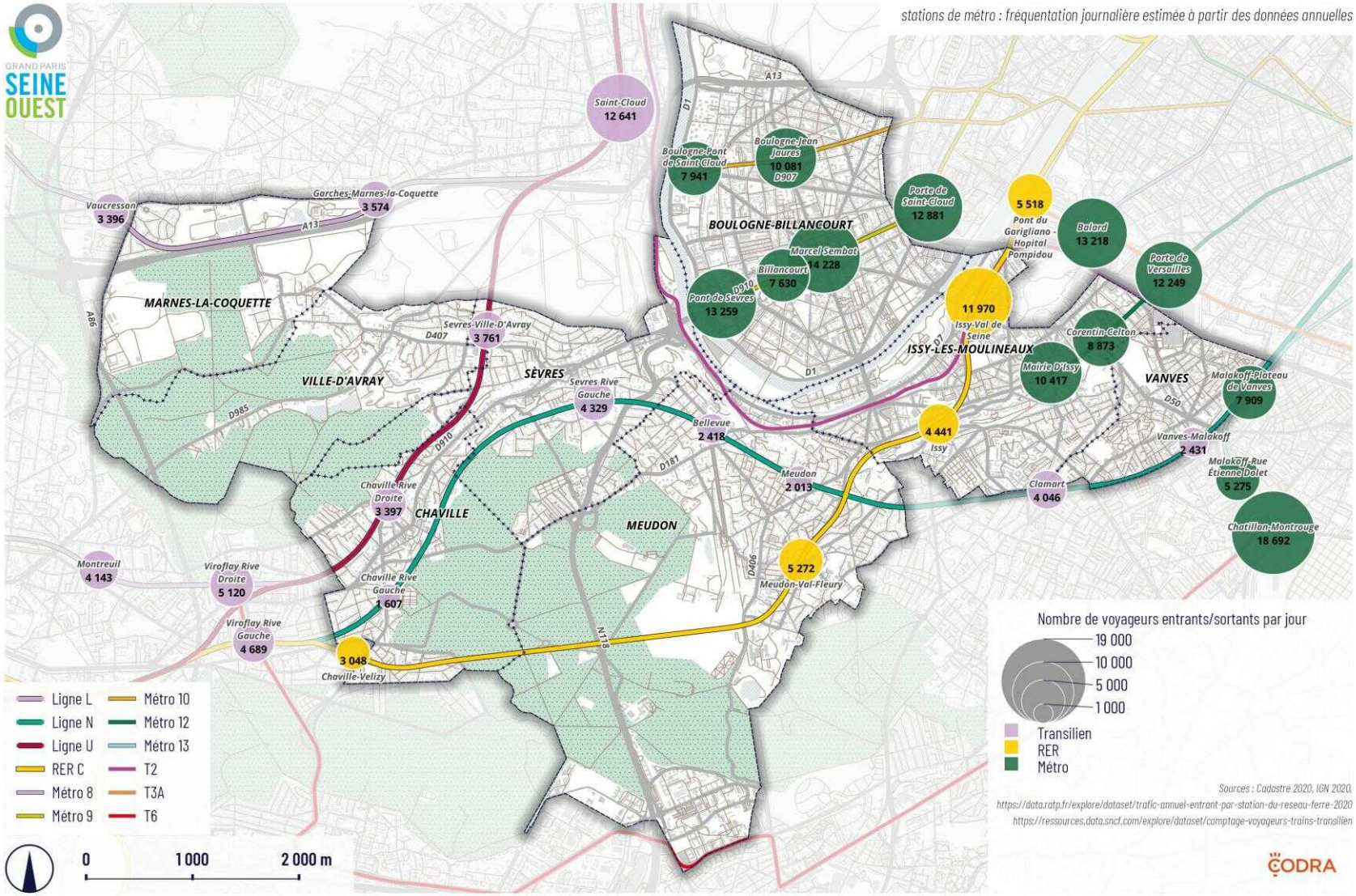
Ces résultats fournissent une bonne image du rôle de ces pôles d'échanges, aussi bien à l'échelle de GPSO qu'à l'échelle des Hauts-de-Seine. Les stations de métro, situées au nord du territoire, représentent des points d'accès majeurs au réseau de transports francilien, permettant notamment de rejoindre Paris. Ces stations rayonnent sur tout le territoire de GPSO. Elles sont accessibles notamment en bus, depuis les autres secteurs du territoire, ainsi qu'à pied, depuis les abords de chaque station. Les lignes de bus sont organisées en rabattement vers les stations de métro, notamment Pont de Sèvres et Mairie d'Issy.

Quant aux gares de RER C, il convient de distinguer la gare d'Issy-Val-de-Seine, rayonnant sur tout le territoire, des autres gares, jouant un rôle plus local. Néanmoins, il est important de noter le statut structurant de la gare de Val Fleury pour la commune de Meudon, au regard de sa fréquentation élevée.

Les gares de Transilien se caractérisent par une fréquentation plus faible, avec toutefois des valeurs en peu plus importantes à Chaville Rive Gauche et Clamart. Ces gares ont notamment un rôle de desserte locale, à l'échelle des quartiers desservis. Elles ne rayonnent pas à l'échelle intercommunale. D'ailleurs, les lignes de bus ne sont pas organisées en rabattement vers ces pôles d'échanges, ce qui accentue leur statut local.

NOMBRES D'ENTRÉES/SORTIES SUR LE RÉSEAU FERRÉ DANS LES PÔLES D'ÉCHANGES

stations de métro : fréquentation journalière estimée à partir des données annuelles



5.5. Voirie et circulation

5.5.1. HIERARCHIE DE LA VOIRIE

La hiérarchie de la voirie présentée dans cette partie est issue des informations du PDUIF (voir axe « Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF »), concernant les voies magistrales et structurantes. Il s'agit des seules catégories de voirie qui ont été définies de manière précise dans le PDUIF. Pour les autres catégories de voirie (voies de liaison intercommunale et communale), il s'agit d'une proposition technique menée dans le cadre de la présente démarche, à partir d'une analyse du fonctionnement et du rôle de chaque voirie, aussi bien en termes de circulation que d'activités riveraines.

La hiérarchie de la voirie contient 5 catégories :

- **Réseau magistral :** il a pour vocation d'assurer les déplacements en voiture de moyenne et de longues distances, ainsi que les déplacements en poids lourds ou véhicules utilitaires légers sur la plus grande partie de leurs trajets. Les déplacements de transit, qu'il s'agisse de poids lourds ou de voitures, doivent emprunter ce réseau. Mais la vocation de ce réseau ne se limite pas aux déplacements individuels ou de marchandises : les lignes de transports collectifs, lignes Express exploitées en bus ou cars, doivent y trouver un support efficace. Les déplacements en modes actifs y sont le plus souvent interdits.
- **Réseau structurant :** il est le support des déplacements automobiles de moyenne distance, notamment des déplacements intercommunaux. Il est le support prioritaire des lignes de transports collectifs de surface structurantes (lignes de tramway, lignes Express, lignes Mobilien…), ainsi que de la circulation des poids lourds pour les maillons terminaux du transport de marchandises. Lorsque ce réseau est situé en zone urbanisée, il est aussi support de nombreux déplacements à pied et en vélo. C'est donc sur ce réseau que l'enjeu de partage de la voirie est le plus fort puisque tous les modes de déplacement sont amenés à l'utiliser.
- **Réseau de liaison intercommunal :** il a pour rôle d'assurer des déplacements en voiture entre les différentes communes d'un département ou d'une intercommunalité, pour des distances courtes ou moyennes, en connexion avec les axes structurants. Il accueille également la plupart des lignes de bus à vocation locale. Ces axes sont très souvent bordés d'équipements et commerces, à caractère structurant ou local. Ils présentent une interaction relativement forte avec ces activités riveraines. Ils accueillent une forte fréquentation piétonne, rendant souvent nécessaire un apaisement de la circulation.
- **Réseau de liaison communale** : ce réseau a vocation à répondre aux trajets en voiture entre les quartiers d'une même commune (ou entre communes voisines). Il distribue le trafic au sein d'une commune, dans le cadre de déplacements plus longs, en connexion avec les voies de rang supérieur. Il n'est pas destiné à supporter le trafic de transit (traversant le territoire). Ces voies desservent souvent des équipements ou commerces d'importance locale. Au regard de leur caractère local, ils donnent la priorité aux déplacements en modes actifs.
- **Réseau de desserte locale** : ce réseau est destiné à accueillir des trajets finaux de déplacements plus longs en voiture, au sein de quartiers résidentiels ou à caractère local. Il n'est pas destiné à accueillir du trafic de transit ou sans lien avec le quartier. Les niveaux de trafic restent en général très faibles, tandis que les flux de modes actifs sont relativement intenses. Sur ces voiries, les modes actifs sont prioritaires par rapport aux véhicules, ce qui se traduit par une réglementation et un aménagement adapté.

5.5.1.1. Le réseau magistral

Le territoire de GPSO compte trois axes routiers de statut magistral. Le principal d'entre eux, avec une influence majeure sur ce territoire, est la RN 118. Cette route nationale assure une liaison entre le sud de l'Ile-de-France et Paris. Elle se connecte à l'A86 à Vélizy, à proximité de GPSO, permettant de se rendre à de nombreuses destinations franciliennes. Elle se connecte aussi à l'A10 au sud de l'Ile-de-France. Sur le territoire de GPSO, elle traverse la forêt de Meudon, ainsi que le nord de Sèvres, pour finir son parcours sur le Pont de Sèvres. Elle se connecte à la route des Gardes (RD 181), la rue Troyon (RD 7), le quai Georges Gorse (RD 1) et l'avenue du Général Leclerc (RD 910), permettant des déplacements vers plusieurs destinations des Hauts-de-Seine. De plus, la RD 910 permet un accès à Paris et se connecte au Boulevard Périphérique (à proximité de GPSO). Cet axe présente la particularité de se connecter uniquement à des axes de rang inférieur dans la hiérarchie de la voirie, traduisant une discontinuité dans le réseau magistral francilien. Cette

configuration de voirie est à l'origine d'un trafic de transit sur la RD 1 et la RD 7, accentuant l'effet de coupure de la Seine. Toutefois, l'impact le plus marquant pour le territoire est la circulation de transit sur la RD 910, qui traverse la zone urbanisée de Boulogne-Billancourt. En quelque sorte, la RD 118 *déverse* un trafic très élevé sur le réseau structurant de GPSO, avec des conséquences négatives sur la qualité de vie sur le territoire.

Le deuxième axe magistral sur le territoire est l'A13, traversant le nord-ouest du territoire, au niveau de Marnes-la-Coquette. Il existe un échangeur complet avec l'A86 et la RD 182 à Vaucresson, à proximité du territoire. Cette dernière route permet un accès au territoire par le nord. On constate également un échangeur partiel à Saint-Cloud (uniquement pour les flux venant de l'ouest), en connexion avec la RD 985, permettant un accès au centre-ville de Ville-d'Avray.

Le troisième axe magistral est l'A86, traversant l'extrémité Ouest de Ville-d'Avray (sur une infrastructure souterraine). L'interaction avec le territoire de GPSO reste donc assez limitée. L'échangeur avec l'A13 permet un lien avec GPSO, à travers la RD 182, mais son rôle est peu significatif pour le fonctionnement du territoire.

5.5.1.2. Le réseau structurant

Le territoire dispose aussi de plusieurs axes structurants à l'échelle du département ou de l'Ile-de-France. Il convient de citer en premier lieu les routes qui sont connectées à la RN 118, au regard de leur rôle très particulier sur le territoire. Dans les faits, ces axes routiers assurent la continuité du réseau magistral francilien, en traversant le territoire de GPSO.

La RD 910, aussi appelée Voie Royale (axe Salengro, Grande Rue, Leclerc, Edouard Vaillant), assure une liaison entre Versailles et Paris (via la RD 10 dans les Yvelines). A l'échelle de GPSO, cette route relie Chaville à Boulogne-Billancourt, représentant l'un des axes principaux pour les déplacements au sein du territoire. Toutefois, le rôle de cet axe varie fortement selon les tronçons considérés. En effet, les sections situées à Chaville et Sèvres ont pour vocation de permettre une liaison entre Versailles, Viroflay et les communes du territoire. Sur ces sections, la route est aménagée en 2x1 voie, avec des pistes ou bandes cyclables discontinues et des trottoirs confortables. Le profil de cette voie a été modifié à l'occasion de la création de « coronapistes » à Chaville et à Sèvres. L'environnement urbain est constitué majoritairement de logements collectifs de densité variable et d'équipements locaux.

L'avenue du Général Leclerc (RD 910), située à Boulogne-Billancourt, se connecte à la RN 118 au sud et au boulevard périphérique au nord. Elle traverse le secteur du pôle d'échanges de Pont de Sèvres et le secteur Marcel Sembat, à forte fréquentation piétonne. Cette route présente donc un rôle hybride sur le territoire. Si elle ne fait pas partie du réseau « magistral » tel que défini dans le PDUIF de 2014, elle connecte deux voies magistrales et représente un point d'accès majeur à la capitale. Elle accueille donc des flux de transit considérables. Sur cette section, la RD 910 est configurée à 2x2 voies voire 2x3 voies sur certains tronçons, disposant donc d'une capacité routière très importante, en accord avec son rôle à l'échelle francilienne. La RD 910 est classée voie à grande circulation, impliquant des contraintes en termes d'aménagement et de gabarits de voies à respecter. Cette route est bordée de nombreuses activités riveraines. A l'avenir, il conviendra probablement de mieux concilier toutes les fonctions et les pratiques de cet axe à l'échelle de GPSO.

Les quais George Gorse, Stalingrad et Point du Jour (RD 1), longent la rive droite de la Seine, desservant de nombreuses communes des Hauts-de-Seine (Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Clichy…). Cette route dessert le nord-ouest et le sud de Boulogne-Billancourt, se connectant à la route de la Reine (RD 907), l'avenue du Général Leclerc (RD 910), le boulevard Jean Jaurès (RD 2) et le boulevard de la République (RD 50). Cet axe permet également un accès à Paris. Il se connecte au boulevard Exelmans (au niveau du pont du Garigliano) et à la voie sur berges le long du bois de Boulogne. Il dispose d'une configuration en 2x1 voie, avec une faible interaction avec les activités à proximité et peu de passages piétons. Les principales intersections avec les routes transversales sont aménagées en trémie, ce qui a pour effet de favoriser la fluidité du trafic. A ce jour, la RD 1 représente une coupure urbaine entre Boulogne-Billancourt et la Seine. Il est important de préciser que cette route est coupée depuis plusieurs années, dans le cadre des travaux du Pont de Sèvres, ce qui en a bouleversé les usages. En effet, elle reste depuis lors peu utilisée pour les flux de transit nord-sud.

L'axe composé de la rue Troyon, la route de Vaugirard, le quai de Stalingrad et le quai du Président Roosevelt (RD 7) longe l'autre rive de la Seine (rive gauche). Elle assure une liaison vers plusieurs communes des Hauts-de-Seine, telles que Saint-Cloud, Puteaux, Courbevoie, Asnières, etc. ainsi que vers Paris, en connexion avec le boulevard périphérique et avec les boulevards de ceinture de Paris. La RD 7 est classée voie à grande circulation, impliquant des contraintes en termes d'aménagement et de gabarits de voies à respecter. Sur le territoire de GPSO, cet axe, auparavant très routier, a récemment fait l'objet

d'un réaménagement complet. Il est configuré en 2x2 voies avec des îlots refuges et des traversées régulières pour les piétons, protégées par des feux. De plus, cet axe bénéficie d'un trottoir et d'une piste cyclable confortables. Cet aménagement favorise la bonne cohabitation entre les différents usagers de cette voie, ainsi que la connexion avec la Seine, avec l'Ile Seguin et avec l'Ile Saint-Germain. Il encourage une diversité d'usages, y compris sportifs et de loisirs, le long de cette route.

La route de la Reine (RD 907) relie un échangeur de l'A13 à un échangeur du boulevard périphérique, via le pont de Saint-Cloud, en traversant la commune de Boulogne-Billancourt. Elle se connecte également à la place de la Porte de Saint-Cloud, représentant l'un des principaux points d'accès à Paris. Sur le territoire de GPSO, cet axe est configuré à 2x2 voies, avec du stationnement latéral et de larges trottoirs. Toutefois, l'une des voies automobiles (dans chaque sens) a été provisoirement affectée à la circulation des vélos, depuis le confinement de 2020. L'environnement urbain de cet axe est très dense, composé de logements collectifs et de nombreux commerces et services.

L'axe rue Schlumberger / rue de Marnes / rue de Sèvres / rue de Ville-d'Avray / Grande Rue (RD 407) propose une liaison entre Vaucresson et Sèvres, via Marnes-la-Coquette et Ville-d'Avray. Elle se connecte au boulevard de la République (RD 907) au nord, à la rue de Saint-Cloud (RD 985) au centre, et à la Grande Rue (RD 910) au sud. Elle dispose donc d'une double vocation, en réponse aussi bien à des déplacements internes qu'à des déplacements de transit, notamment en lien avec la RD 910. De plus, cet axe dessert directement le centre-ville de Marnes-la-Coquette et de Ville-d'Avray, ainsi que des secteurs résidentiels au nord de Sèvres. Il est configuré en 2x1 voie sur tout son linéaire, avec un effort d'apaisement de la circulation dans les centres-villes de Marnes-la-Coquette et de Ville-d'Avray, afin de mieux concilier les différents usages de cet axe.

La rue de Versailles (RD 985) assure une liaison entre Versailles et Suresnes, desservant notamment Ville-d'Avray. Cet axe traverse la forêt de Fausses-Reposes et dessert le centre-ville de Ville-d'Avray, en connexion avec la RD 407 (évoquée précédemment). Il dispose d'une configuration à 2x1 voie sur tout son linéaire, avec une piste cyclable au niveau de la forêt et des bandes cyclables discontinues dans la zone urbanisée de Ville-d'Avray. Dans le centre-ville, cet axe est réglementé en zone 30, afin d'apaiser la circulation dans cette centralité.

La route des Gardes (RD 181) relie Chaville, Meudon et Issy-les-Moulineaux. Cet axe est connecté à l'avenue Roger Salengro (RD 910) à l'ouest, permettant une liaison avec Versailles. Il présente un échangeur avec la RN 118, ce qui lui confère un rôle de voie d'accès au territoire depuis le sud de l'Ile-de-France. Il traverse aussi bien des secteurs urbanisés à Chaville et Meudon, que la forêt de Meudon entre ces deux villes. Il est aménagé en 2x1 voie, sauf sur la section située à l'est de Chaville, disposant de 2 voies dans le sens ouest-est. Cette section dispose aussi d'une piste cyclable dans le sens ouest-est et d'une bande cyclable dans l'autre sens. Au niveau des zones urbanisées, la voirie se rétrécit et la circulation est réglementée en zone 30.

L'axe Allégot / Galliéni / Saint-Julien / Nations Unies / République / Trivaux / Pavé Blanc (RD 406) assure une liaison entre Sèvres et Clamart, traversant Meudon du nord au sud. Cet axe propose notamment une liaison directe entre le centre-ville de Meudon et le secteur de Meudon-la-Forêt (sans passer par la RN 118). Il traverse donc la forêt de Meudon. Il est entièrement aménagé en 2x1 voie. Dans les secteurs urbanisés, notamment dans le centre de Meudon, il s'intègre bien à son environnement, grâce à l'apaisement de la circulation et à la présence de nombreux passages piétons. Toutefois, cet axe ne dispose pas d'aménagements cyclables, hormis quelques bandes cyclables ponctuelles dans le secteur de Meudon-la-Forêt.

L'axe Jean Jaurès / Aristide Briand / Pasteur / Rodin / Henri Barbusse / Trebignaud (RD 2) relie Boulogne-Billancourt à Châtenay-Malabry, en traversant Issy-les-Moulineaux et Clamart. Il se connecte à plusieurs autres axes structurants, en particulier le quai de Stalingrad (RD 1) et le quai de même nom au sud de la Seine (RD 7). La RD 2 traverse la Seine sur le pont de Billancourt. Il accueille donc aussi bien des déplacements à l'échelle élargie, que des déplacements locaux, ou en lien avec des communes voisines (ex : Clamart). Toutefois, seule la section située au sud de la RD 1 est considérée comme « structurante » par le PDUIF. La section située au nord de cet axe est considérée comme une liaison à vocation plus locale, accueillant du trafic en lien avec Boulogne-Billancourt (et non du trafic de transit). Cette section a d'ailleurs été transférée à la Ville de Boulogne-Billancourt récemment (il ne s'agit plus d'une route départementale). Cet axe dessert le centre-ville de Boulogne-Billancourt (logements collectifs, nombreux commerces et services), ainsi que l'ouest d'Issy-les-Moulineaux (logements collectifs, gare Issy Val-de-Seine, collège Victor Hugo). Il est aménagé en 2x1 voie, avec du stationnement latéral à Boulogne-Billancourt et dans certaines sections à Issy-les-Moulineaux. A ce jour, cet axe dispose d'un aménagement cyclable uniquement dans sa partie la plus au sud, juste avant l'entrée à Clamart.

L'axe empruntant l'avenue André Morizet, le boulevard de la République, la rue Rouget de Lisle, le boulevard des Frères Voisins, le boulevard Gambetta, le

boulevard Voltaire, le boulevard du Lycée, le boulevard Antoine Fratacci et la rue Ernest aval (RD 50) assure une liaison entre Boulogne-Billancourt et Montrouge, via Issy-les-Moulineaux et Vanves. Il se connecte à la route de la Reine (RD 907), l'avenue Edouard Vaillant (RD 910), le quai du Point du Jour (RD 1) et le quai du Président Roosevelt (RD 7). Cette route traverse la Seine sur le pont d'Issy-les-Moulineaux. Elle constitue donc une voie d'accès au territoire (notamment vers Issy-les-Moulineaux et Vanves), en liaison avec les communes voisines. Au regard de son tracé, cet axe représente une voie parallèle au boulevard périphérique, traversant le territoire de GPSO, ce qui attire un trafic de transit sur le territoire. Toutefois, seule la section située sur la rive gauche de la Seine est considérée comme une liaison « structurante » (PDUIF, 2014). La section située à Boulogne-Billancourt est considérée commune une « liaison intercommunale », dont le rôle est plutôt d'accueillir le trafic local (à l'échelle de GPSO). La configuration de cet axe varie assez fortement selon les sections. A Boulogne-Billancourt, il est aménagé en 2x1 voie avec du stationnement latéral. A Issy-les-Moulineaux, dans le secteur d'Issy Val de Seine, cet axe est aménagé en 2x2 voies avec couloirs bus et bandes cyclables provisoires. Ensuite, au niveau de Suzanne Lenglen, cet axe est aménagé en 2x2 voies, dont une voie provisoirement dédiée aux vélos, avec du stationnement latéral. Enfin, au niveau de Corentin Celton, il dispose de 2x1 voie de circulation, avec des bandes cyclables et du stationnement latéral. Au regard du statut de cette voie et des contextes urbains desservis, il sera important d'améliorer la cohabitation entre les différents usagers et d'assurer la continuité des aménagements cyclables. A ce jour, cet axe fait l'objet d'un projet ambitieux de requalification porté par la ville d'Issy-les-Moulineaux, avec pour volonté de donner plus de place aux modes actifs.

L'avenue du Général de Gaulle et l'avenue Jean Jaurès (RD 71) relient les communes de Vanves et de Châtillon, en connexion avec le boulevard du Lycée (RD 50), permettant donc des déplacements à une échelle élargie. Il est aménagé en 2x1 voie avec du stationnement latéral (d'un seul côté de la voie). Il dessert des logements collectifs et des maisons individuelles.

5.5.1.3. Le réseau de liaisons intercommunales

Le territoire dispose aussi de plusieurs liaisons intercommunales, dont le rôle principal est d'accueillir des déplacements à l'échelle de GPSO, mais aussi en lien avec les communes voisines.

Boulogne-Billancourt dispose d'un réseau dense de voies de liaison intercommunale, organisées en étoile autour de la place Marcel Sembat (ex : avenue André Morizet, boulevard Jean Jaurès, avenue Victor Hugo…). Le rôle principal de ces voies est d'assurer des déplacements entre les différents secteurs de la commune, en connexion avec le réseau structurant. Concernant les déplacements vers les autres communes de GPSO, il est assuré notamment par des voies magistrales ou structurantes à l'échelle francilienne (décrites ci-dessous), car ces voies franchissent la Seine et se prolongent au-delà du territoire. Le réseau structurant joue donc un rôle important à l'échelle de GPSO, en réponse aux déplacements internes au territoire (et non seulement pour les déplacements vers l'extérieur).

La commune d'Issy-les- Moulineaux dispose aussi d'un réseau dense de liaisons intercommunales, desservant les différents secteurs de la commune, y compris le centre-ville et les gares (ex : rue du Général Eboué, rue Diderot, avenue Victor Cresson, boulevard Gallieni). Les déplacements vers Boulogne-Billancourt et vers Vanves sont assurés par le réseau structurant, notamment le boulevard Gambetta (RD 50) et le boulevard Rodin (RD 2), mais les liaisons intercommunales assurent des déplacements vers d'autres communes de GPSO. A titre d'exemple, l'avenue de Verdun représente le support principal des déplacements vers Meudon.

Quant à la commune de Vanves, elle dispose de plusieurs axes de liaison intercommunale, qui convergent vers la place de l'Insurrection, en connexion avec la rue Antoine Fratacci (RD 50). Il s'agit de la rue Raymond Marcheron, de la rue Jean Bleuzen, de la rue Mary Besseyre et de l'avenue Marcel Martinie. Ces axes assurent des déplacements entre les différents secteurs de la commune, ainsi que vers Paris. En ce qui concerne les déplacements vers les autres communes de GPSO, ils sont notamment assurés par le réseau structurant.

La commune de Meudon dispose également de plusieurs axes intercommunaux. Leur tracé est déterminé par la topographie et par la présence de la forêt. Au nord de la commune, la plupart des axes intercommunaux convergent vers la gare de Meudon Val Fleury (avenue Jean

Jaurès, avenue Louvois, rue Henri Barbusse, rue Charles Infroit…). Ils assurent des déplacements entre les différents quartiers de Meudon, en connexion avec le réseau structurant. Hormis les déplacements vers Issy-les-Moulineaux, les déplacements vers les autres communes de GPSO empruntent en priorité le réseau structurant, notamment la rue Marcel Allégot (RD 406) et la route des Gardes (RD 181). Au sud de la commune, plusieurs axes intercommunaux assurent la desserte de Meudon-la-Forêt, ainsi qu'une liaison vers Vélizy (ex : avenue du Maréchal Leclerc, avenue du Général de Gaulle, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny). Ces axes se connectent aussi à la RN 118, assurant des déplacements de plus longue distance. Il est également important de noter la présence de la route Forestière, assurant une liaison entre le quartier des Capucins (au nord de Meudon) et Meudon-la-Forêt. Cette route, traversant la forêt et longeant partiellement la RN 118, est complémentaire de la RD 406, principal axe de liaison entre Meudon-sur-Seine et Meudon-la-Forêt (appartenant au réseau structurant).

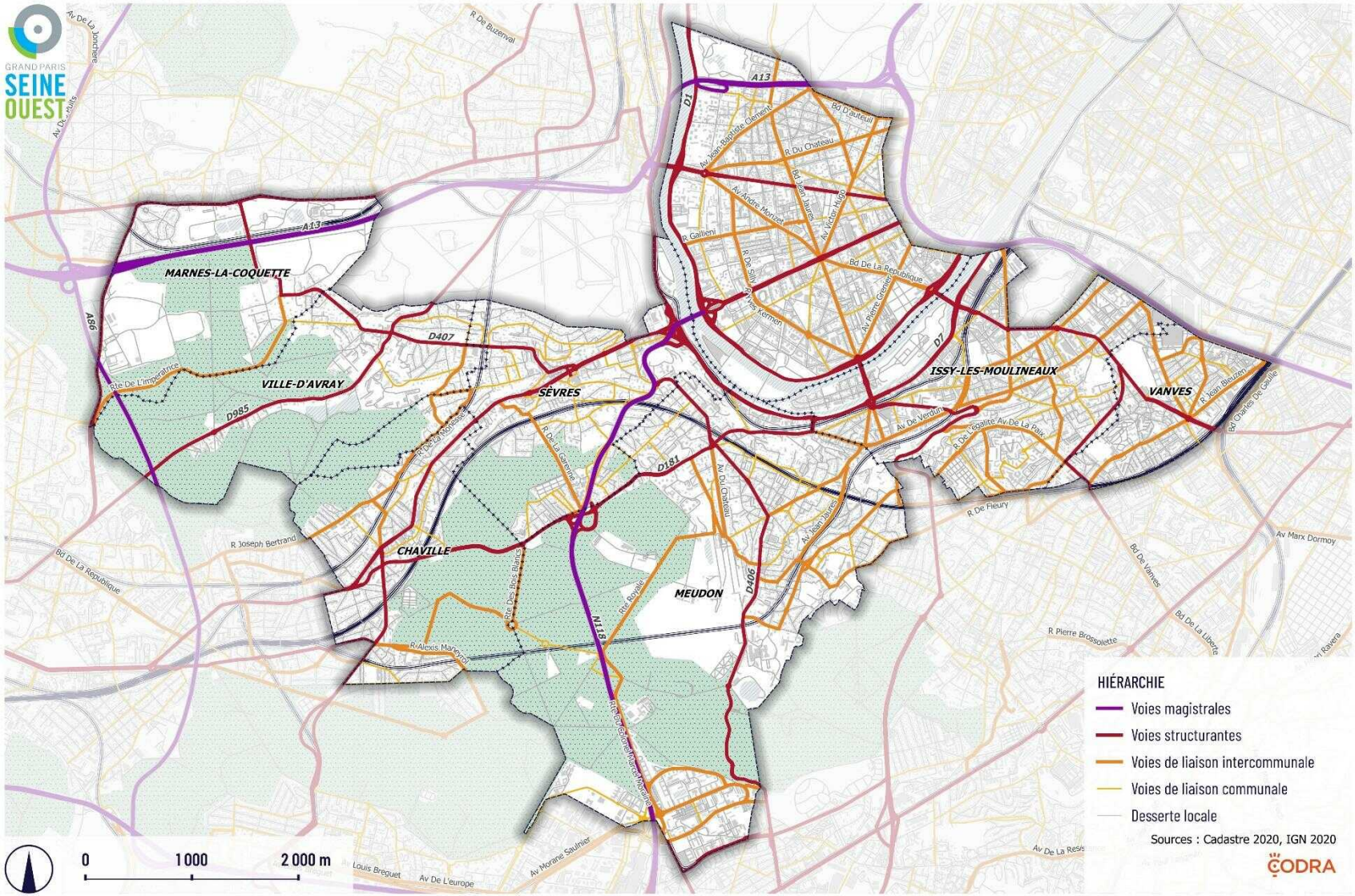
A Sèvres, le seul axe de vocation intercommunale, la rue de la Garenne, permet de connecter la Grande Rue (RD 910) à la RN 118, assurant donc des déplacements entre les différents secteurs de la commune, ainsi qu'en lien avec d'autres destinations franciliennes. Quant aux déplacements vers les autres communes de GPSO, ils empruntent majoritairement le réseau routier structurant, en particulier la RD 910 (vers Chaville et Boulogne-Billancourt) et la RD 407 (vers Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette).

La commune de Chaville est desservie par un axe de liaison intercommunale, empruntant la rue des Petits Bois, la rue du Coteau, la rue de Mortes Fontaines et la rue de la Monesse. Cet axe assure une liaison vers Ville-d'Avray (au nord) et vers Versailles (au sud). Il se connecte à la rue de Sèvres (RD 407), permettant des déplacements vers d'autres communes de GPSO, telles que Sèvres ou Marnes-la-Coquette. Cet axe dessert la gare de Chaville Rive Droite et le collège Jean Moulin.

Quant à Ville-d'Avray, elle est desservie par un seul axe de liaison intercommunale, empruntant le chemin Desvallières et la rue de la Justice, dans la continuité de la rue de la Monesse (à Chaville). Cet axe permet donc une liaison entre le centre-ville de Ville-d'Avray et le centre-ville de Chaville, ainsi que vers la gare de Chaville Rive Droite. En connexion avec la rue de Sèvres (RD 407), il assure des déplacements vers les autres communes de GPSO.

La commune de Marnes-la-Coquette est desservie par un seul axe de liaison intercommunale, la route de l'Impératrice, permettant une liaison vers Versailles (à travers le parc des Haras de Jardy). Cet axe ne joue aucun rôle pour les déplacements vers le reste du territoire de GPSO. En effet, au regard de l'organisation urbaine du territoire, seule la rue de Sèvres (RD 407) remplit ce rôle de liaison intercommunale (en plus de son rôle structurant à l'échelle francilienne).

HIÉRARCHIE DE LA VOIRIE

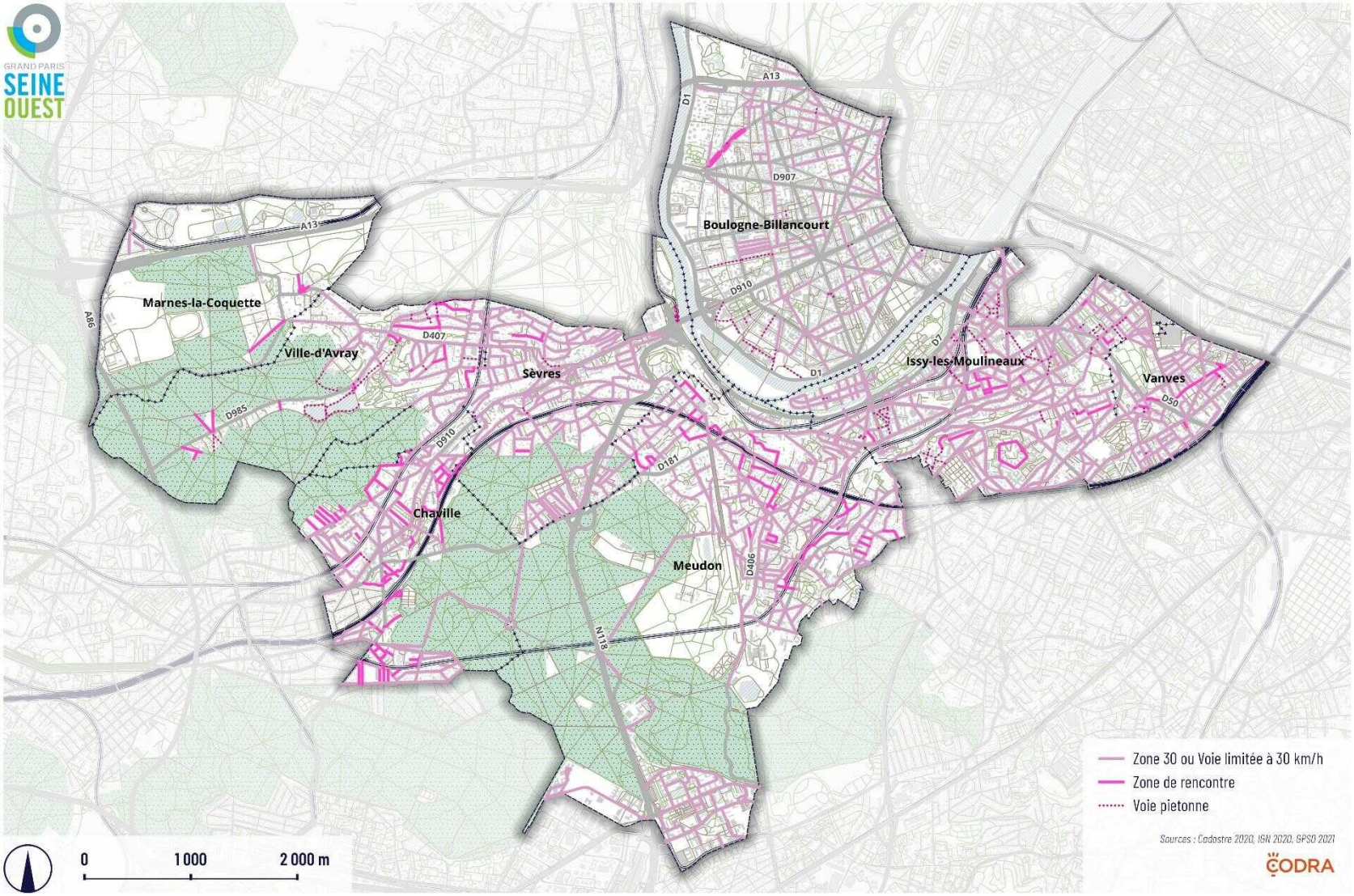


5.5.2. REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

Une grande partie de la voirie des communes de GPSO est déjà en réglementée en zone 30 ou limitée à 30 km /h. Dans les communes situées au sud de la Seine, la majorité des voiries bénéficie de cette réglementation (hors réseau magistral). Cela concerne tous les types de voirie, y compris les voiries structurantes, dès lors qu'elles desservent un secteur urbanisé. A titre d'exemple, la RD 406 est en zone 30 au nord de Meudon, la RD 407 est en zone 30 dans le centre-ville de Ville-d'Avray et la RD 910 est en zone 30 dans le centre-ville de Sèvres… Quelques voiries structurantes restent toutefois réglementées à 50 km/h, en particulier la RD 7 à Meudon et Issy-les-Moulineaux.

La situation est différente à Boulogne-Billancourt, où seules les voies de liaison communale et les voies de desserte locale sont réglementées en zone 30. En effet, les voies structurantes et de liaison intercommunale sont réglementées à 50 km/h, ce qui leur confère un rôle routier dans cette partie du territoire. Cela concerne la RD 1, RD 910, la RD 907, la RD 50, le boulevard Jean Jaurès, l'avenue Victor Hugo… Cela pourrait avoir pour conséquence de favoriser le trafic de transit, malgré la forte intensité des activités riveraines et des flux piétons aux abords de ces voiries. Dans les années à venir, il pourrait être pertinent de réfléchir à un apaisement de la circulation sur les routes structurantes qui présentent des conflits avec ces activités locales.

ZONES DE CIRCULATION APAISÉE



5.5.3. ROUTES A GRANDE CIRCULATION

Définies par l'article 22 de la loi « libertés et responsabilités locales » de 2004 : « les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ».

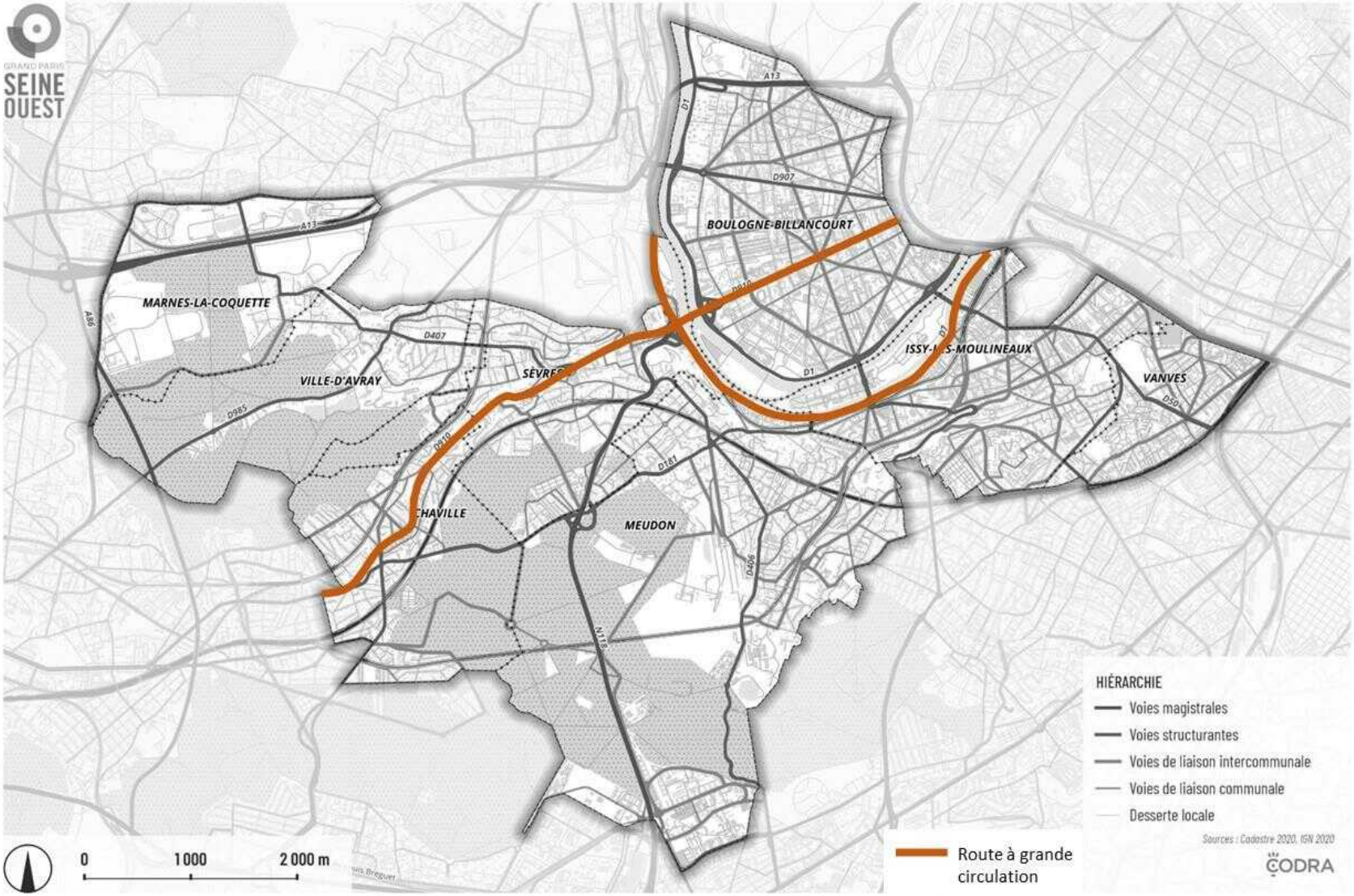
Le réseau des routes à grande circulation a été définie en 2004 et modifié en 2009. La liste des routes à grande circulation a été publiée sous le décret 2009-635 du 03 juin 2009 (modifié en août 2009 et en mai 2010).

Deux routes à grande circulation sont situées sur le territoire de GPSO : la RD 910 et la RD 7. Cela signifie que ces routes devront conserver leur rôle routier et leur capacité routière à l'avenir (sauf modification de la loi).

Tout projet de modification des caractéristiques techniques des routes à grande circulation et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination doivent être communiquées au Préfet. Les projets concernés sont ceux de nature à modifier les caractéristiques de la route classée à grande circulation, en particulier en affectant les profils en travers, les rayons ou le gabarit, ou instaurant des dispositifs empiétant sur la chaussée. Ainsi tout arrêté, même temporaire, conduisant à réduire la capacité de la route doit être soumis pour avis au Préfet, avant signature par le maire. Sur les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, l'arrêté est signé par le Préfet après avis du maire et du conseil général pour les routes départementales.

Le code de l'urbanisme précise que les routes à grande circulation font l'objet d'une bande d'inconstructibilité. En effet, en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation. Cette règle ne s'applique pas sur le territoire de GPSO, car la totalité des espaces aux abords de la RD 910 et la RD 7 sont déjà urbanisés. De plus, le code de l'urbanisme précise que cette interdiction ne s'applique pas à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Le territoire de GPSO n'est donc pas concerné par cette interdiction.

ROUTES A GRANDE CIRCULATION



5.5.4. NIVEAX DE TRAFIC

L'axe routier présentant la plus forte circulation sur le territoire est la RN 118, avec près de 100 000 véhicules par jour, y compris sur le Pont de Sèvres. Ce trafic se dirige vers (ou provient de) la RD 1, la RD 7 ou la RD 910. En effet, la RD 910 présente un trafic très élevé, avec plus de 50 000 véhicules par jour, soit un peu moins de la moitié du trafic observé sur la RN 118.

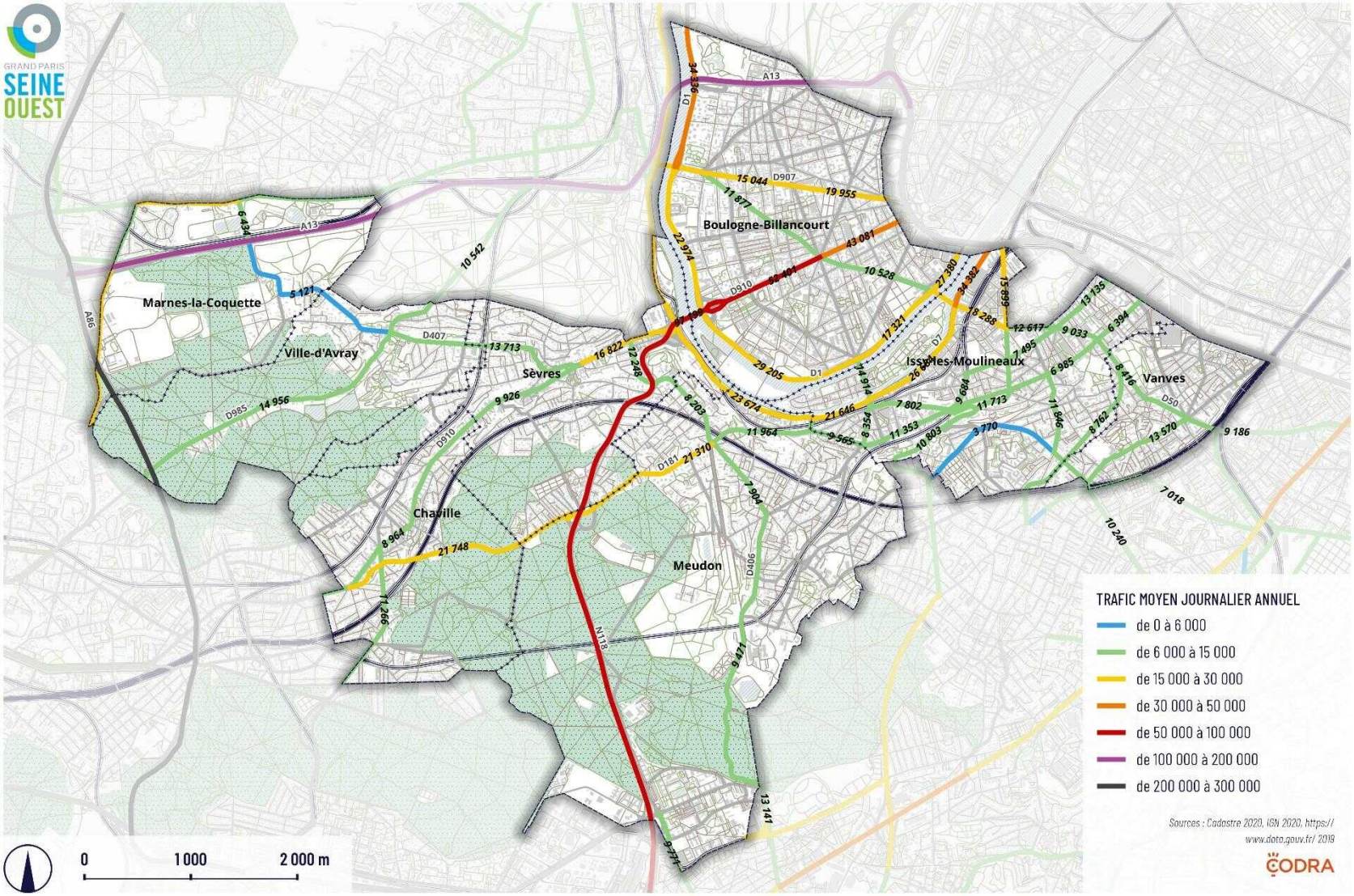
Sur la RD 910, le trafic se réduit légèrement à partir de Marcel Sembat, car le tronçon le plus à l'est supporte un peu plus de 40 000 véhicules par jour. Ce flux peut correspondre au trafic de transit qui traverse Boulogne-Billancourt pour se rendre à Paris ou pour rejoindre le boulevard périphérique. Les autres véhicules circulant sur le tronçon ouest de RD 910 (environ 10 000 véhicules) sont probablement générés par les activités de Boulogne-Billancourt et des communes voisines.

Deux autres axes présentent un trafic élevé (supérieur à 30 000 véhicules par jour) : la RD 1 au nord de Boulogne-Billancourt et la RD 7 au nord-est d'Issy-les-Moulineaux. Les autres tronçons de ces deux routes supportent un trafic d'environ 20 000 véhicules par jour, ce qui reste élevé. Cela contribue à créer un effet de coupure entre le territoire et la Seine, notamment sur la RD 1, qui dispose d'un aménagement très routier et peu intégré à son environnement urbain.

Par ailleurs, deux axes présentent aussi un trafic assez élevé (plus de 15 000 véhicules par jour) : la RD 907 (Boulogne-Billancourt), la RD 407 (Sèvres) et la RD 181 (Meudon, Sèvres, Chaville). Ces niveaux de trafic sont à l'origine de conflits avec les autres usagers de la voirie, notamment au niveau du centre-ville de Sèvres et à Meudon. Le trafic a été apaisé grâce à une zone 30 dans le centre-ville de Sèvres, permettant de résorber partiellement ces difficultés, mais cette mesure n'a pas été mise en place aux abords de la RD 181, à Meudon. Cette route présente un linéaire très long, marqué par des séquences assez différentes (notamment entre les secteurs urbains et interurbains), mais toujours avec un trafic élevé.

Enfin, plusieurs axes présentent un trafic intermédiaire (entre 6 000 et 15 000 véhicules par jour), par exemple la RD 407 (Ville-d'Avray), la RD 406 (Meudon), la RD 50 (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves), ou la RD 989 (Issy-les-Moulineaux). Ces niveaux de trafic restent non négligeables, notamment en milieu urbain, pouvant être à l'origine de nuisances pour la vie locale. Toutefois, la plupart de ces axes ont fait l'objet d'un apaisement de la circulation, à l'exception de la RD 50, qui pourrait être à l'origine de conflits avec les modes actifs, notamment à Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux.

NIVEAU DE TRAFIC SUR LES ROUTES STRUCTURANTES



5.5.5. PROJETS DE VOIRIE

5.5.5.1. Aménagement de la RD 910

Le Département des Hauts-de-Seine a pour projet de requalifier la RD 910 sur les communes de Chaville et Sèvres. Des aménagements paysagers qualitatifs transformeront cette voie de 3,8 km en un boulevard urbain dont les abords seront végétalisés. Aussi, le projet prévoit de donner une meilleure place aux circulations actives (piétons et deux-roues) tout en assurant une circulation fluide en particulier pour les bus. Les travaux débuteront en 2022.

A terme, la RD 910 donnera la priorité aux circulations actives (piétons, cycles…). Les trottoirs seront élargis de 2 à 5 mètres, depuis la commune de Chaville jusqu'à la mairie de Sèvres, et des passages piétons seront ajoutés. Des pistes cyclables d'une largeur de 1,5 à 2,5 mètres, ainsi que des zones de stationnement vélo, seront créées le long du tracé. Plus ponctuellement, les contre-allées seront aménagées en zone de rencontre, pour rendre ces espaces publics plus accueillants.

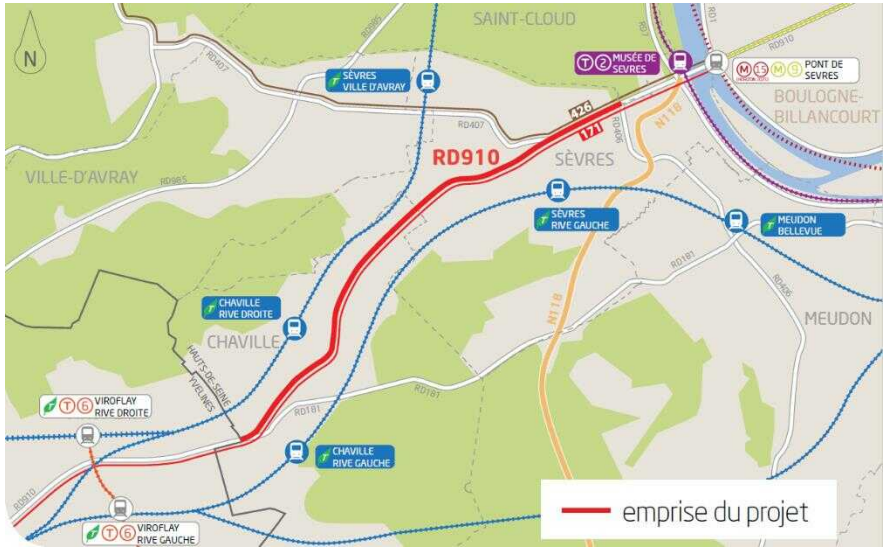
De plus, en améliorant les circulations et en recréant des espaces publics de qualité, le projet de requalification de la RD 910 prévoit de vitaliser l'attractivité du tissu commercial. L'insertion de contre-allées et le réaménagement des stationnements de livraison contribueront aussi à faciliter les circulations piétonnes et l'accessibilité aux commerces.

Le paysage de la RD 910 sera soigné par le remplacement et l'ajout de nouveaux arbres le long de la voie. Ces espaces verts seront installés à bonne distance des façades des immeubles et insérés en harmonie avec le mobilier urbain présent sur les trottoirs. Dans certains secteurs, le revêtement du sol sera remplacé par des matériaux remarquables pour préserver le patrimoine des villes et le cadre de vie.

En priorisant la circulation des bus par l'installation d'arrêts en pleine voie et le déplacement d'une partie du stationnement dans les contre-allées, ce projet contribuera également à améliorer leur circulation et fluidifier ainsi le trafic le long de la RD 910.

Le projet d'aménagement de la RD 910 répond aussi à des enjeux environnementaux. En phase travaux, des matériaux seront utilisés pour permettre la réduction des nuisances sonores. Une étude est également prévue sur l'installation d'un revêtement permettant l'infiltration des eaux de pluies sur la chaussée et les trottoirs, permettant de favoriser le cycle naturel de l'eau infiltrée et sa réutilisation dans l'irrigation des nouveaux espaces verts notamment.

Enfin, ce projet veille à réorganiser le partage de l'espace public pour répondre à l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, automobilistes et usagers des transports en commun. Pour permettre la création de l'ensemble des aménagements, l'offre de stationnement sera rationnalisée.



Source : Département des Hauts-de-Seine, 2020

5.5.5.2. Aménagement de l'échangeur de la Manufacture

Emprunté par plus de 280 000 véhicules par jour, le nœud autoroutier (RD7, RD910 et RN118) manque de lisibilité. Sa configuration est complexe et de nombreux dysfonctionnements sont observés : manque de lisibilité, entrecroisements dangereux pour l'ensemble des usagers, cheminements piétons non accessibles aux personnes à mobilité réduite, absence d'aménagements et de continuités cyclables.

En outre, l'échangeur se trouve au cœur de la Vallée de la Culture, projet culturel phare du Département, ayant vocation à valoriser la boucle de Seine en s'appuyant sur les éléments patrimoniaux majeurs présents sur le site : Domaine National de Saint-Cloud, Domaine Brimborion, Cité de la Céramique, Cité musicale de l'île Seguin.

Dans ce contexte, le Département prévoit de requalifier cet échangeur, afin d'améliorer la lisibilité des échanges, tout en maintenant les itinéraires existants et la capacité routière actuelle. Ce projet vise également à favoriser les modes actifs sur l'échangeur et entre les deux rives de la Seine. De plus, il vise à restituer des espaces verts qualitatifs, notamment devant la Cité de la Céramique et en entrée de ville de Sèvres.

A travers ce projet, la place de la voiture sera largement atténuée au profit d'aménagements qualitatifs, améliorant le cadre de vie des riverains et des usagers, mais aussi d'aménagements fonctionnels à destination des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

Cet échangeur autoroutier sera remplacé par un échangeur urbain, mieux intégré dans son environnement. Le viaduc de sortie de la RN 118 et le passage souterrain seront supprimés. Deux ronds-points, gérés par des feux tricolores, seront eux créés. Le projet intègre également un aménagement paysager de 7 000 m² devant la Cité de la céramique.

Les travaux devraient démarrer en 2022, et la livraison est prévue en 2027.

Les opérations majeures retenues dans le cadre du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture sont les suivantes :

- Suppression du viaduc de sortie de la RN 118 et création d'une nouvelle bretelle de sortie ;
- Suppression du passage souterrain sur la RD 7 ;
- Suppression du giratoire devant la Cité de la Céramique ;
- Création de deux giratoires à feux pour favoriser la lisibilité des échanges ;
- Mise en accessibilité de tous les itinéraires piétons ;
- Elargissement des trottoirs pour la sécurité et le confort des piétons ;
- Création de nouvelles traversées piétonnes sécurisées ;
- Création de pistes cyclables ;
- Mise en place d'ascenseurs pour accéder aux quais du tramway T2 depuis le Pont de Sèvres ;
- Aménagement de vastes espaces paysagers ;
- Création d'une plate-forme intermodale sur le Pont de Sèvres.



Source : Département des Hauts-de-Seine, 2022

5.5.5.3. Promenade des Jardins

Le département des Hauts-de-Seine va aménager la Promenade des jardins le long de la RD 910, sur les communes de Sèvres et de Saint-Cloud. Cette promenade publique offrira 3552 m² d'espaces verts, ainsi qu'une voie verte de 350 mètres pour les piétons et les cyclistes. Ce projet est piloté par le département des Hauts-de-Seine avec le soutien de la ville de Sèvres. Les travaux ont débuté en 2021. La livraison est prévue pour 2023.

Ce projet part d'un double constat : le manque de trottoirs et de pistes cyclables sur le côté nord de la voie départementale, et l'environnement essentiellement routier de la liaison entre le centre-ville de Sèvres et le Pont de Sèvres. Avec ce projet, le centre-ville et le Pont de Sèvres seront mieux desservis, les circulations piétonnes et cyclistes améliorées et la desserte locale sécurisée avec la création d'une voie verte.

La Promenade des Jardins s'inscrit dans un secteur en pleine transformation. Elle desservira plusieurs équipements, dont celui dédié aux métiers d'art et du design, actuellement en travaux. Projet phare du département, ce nouvel équipement prendra place dans les bâtiments de l'ancienne école de céramique, construite dans les années 30 et 50. Cet espace de 3000 m² accueillera des artisans d'art, des designers et sera ouvert au public. La Promenade des Jardins offrira aux visiteurs un accès confortable à l'équipement grâce à un parcours arboré et apaisé.

La Promenade des jardins s'articule et préfigure le projet de reconfiguration de l'échangeur de la manufacture de Sèvres (voir présentation du projet ci-dessus).



Source : Département des Hauts-de-Seine, 2020

5.5.5.4. Requalification de la RD 407

La RD 407 sera requalifiée par le Département des Hauts-de-Seine, sur le segment situé entre la rue Schlumberger et le 7 rue Yves-Cariou, à Marnes-la-Coquette (sur une longueur de 400 mètres). Des cheminements piétons et des pistes cyclables seront créés, dans la continuité de ceux existants. Les trottoirs seront mis aux normes pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, tout comme la traversée piétonne devant l'école. Les travaux démarreront début 2022, avec la rénovation de l'éclairage public et les feux tricolores. Suivront, à partir de l'été 2022, les travaux de voirie.

De plus, le Département prévoit de réaménager les trottoirs et la voirie de la rue RD 407, entre le chemin des Vallières et la Grande Rue, à Ville-d'Avray et à Sèvres. Ce projet vise à apaiser la circulation et améliorer la sécurité routière, sécuriser et mettre aux normes d'accessibilité les stationnements, les arrêts de bus, les cheminements piétons et les traversées piétonnes, sécuriser le carrefour de la rue des Caves du Roi, modifier et adapter l'emplacement de l'éclairage public, et rénover la chaussée et les trottoirs. Les travaux débuteront au deuxième semestre 2022, pour une durée de huit mois.

5.6. Conditions de déplacements des modes actifs

5.6.1. RESEAU CYCLABLE A L'ECHELLE DE GPSO

Le territoire dispose de plusieurs itinéraires cyclables notamment sous la forme de pistes cyclables et de bandes cyclables, le long des axes routiers structurants. Des pistes cyclables ont été aménagées le long de la RD 7 (entièrement requalifiée), de la RD 1, de la RD 907, ainsi que sur plusieurs sections de la RD 985. Quelques pistes plus ponctuelles sont également à noter, en particulier sur la RD 50, le cours de l'Ile Seguin, la rue de Silly, l'avenue Victor Hugo, ainsi que le Pont de Sèvres et le pont d'Issy-les-Moulineaux. Il existe également une piste cyclable sur une voie longeant la RN 118, avec une vocation prioritairement pour les loisirs (à proximité de la forêt). Une partie de ces pistes cyclables ont été réalisées avec des aménagements provisoires, lors du déconfinement en 2020, et nécessiteront d'être pérennisées.

Globalement, le réseau de piste cyclables reste peu dense, marqué par la présence de plusieurs tronçons déconnectés. Il existe un faible nombre de pistes cyclables disposant d'un rôle « utilitaire » sur le territoire : en particulier la RD 7 (Meudon, Issy-les-Moulineaux) et la RD 907 (Boulogne-Billancourt). La RD 7 permet un déplacement au sein de Meudon et d'Issy-les-Moulineaux, entre ces deux communes, ainsi que vers Paris. Quant à la RD 907, elle assure des déplacements entre les secteurs de Boulogne-Billancourt, ainsi que vers Paris et Saint-Cloud (mais pas vers les communes de GPSO). La continuité avec d'autres pistes cyclables à l'échelle du territoire intercommunal reste à mettre en œuvre.

Quant aux bandes cyclables, elles sont aménagées sur quelques tronçons de routes structurantes, telles que la RD 985, la RD 910, la RD 181, la RD 50, la rue de Silly et l'avenue Pierre Grenier. Globalement, il existe un nombre limité de bandes cyclables sur le territoire. Celles-ci ne sont pas toujours adaptées aux environnements desservis. Par exemple, les bandes cyclables existantes sur la RD 985 (Ville-d'Avray) ou sur la RD 910 (Chaville) ne sont pas assez sécurisantes, au regard du trafic constaté sur ces axes routiers. En revanche, les bandes cyclables existantes sur les avenues de Boulogne-Billancourt semblent beaucoup plus qualitatives, même si elles restent à pérenniser ou à prolonger sur le reste de la commune et de GPSO.

On constate donc un effort récent du Département et de GPSO en ce qui concerne le développement des itinéraires cyclables. Toutefois, à ce jour, ces itinéraires n'offrent qu'une réponse très partielle aux déplacements à l'échelle intercommunale. Ils restent fragmentés et discontinus à cette échelle. Ils ne constituent pas encore un véritable réseau cyclable, maillant les différents secteurs du territoire.

De plus, les typologies d'aménagement varient (et parfois s'interrompent) plusieurs fois sur un même parcours cyclable, rendant le déplacement à vélo peu performant et peu confortable. La lisibilité de ces liaisons cyclables à l'échelle intercommunale fait défaut. A titre d'exemple, les aménagements de la RD 985, la RD 910 et la RD 181 varient à plusieurs reprises entre pistes cyclables, bandes cyclables, zones 30, et parfois couloirs bus ouverts aux vélos. Malgré les aménagements existants, ces axes restent peu accueillants et peu lisibles pour les cyclistes.

Le Département des Hauts-de-Seine a mis en place quelques aménagements cyclables lors du confinement du printemps 2020, sous forme de pistes cyclables provisoires (« coronapistes »). La plupart d'entre eux ont été pérennisés, à travers des pistes cyclables matérialisées. Par exemple, sur la RD 907 (Boulogne-Billancourt), deux des voies de circulation ont été remplacées par une piste cyclable d'environ 3 mètres, de chaque côté de la chaussée, assurant de bonnes conditions de déplacements pour les vélos.

Malgré ces difficultés, il est important de rappeler GPSO a engagé un travail important d'apaisement de la circulation avec les communes, à travers la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre. Globalement, une grande partie de la voirie du territoire, y compris les voies structurantes en zone urbaine, sont limitées à 30 km / h. Cet apaisement apporte un avantage indéniable aux cyclistes, car il leur permet de circuler dans de meilleures conditions de sécurité. Néanmoins, cela ne signifie pas que toutes les voies apaisées sont parfaitement « cyclables », car elles supportent toujours des niveaux importants de trafic, sur des emprises parfois étroites, notamment au niveau des centres-villes. L'apaisement de la circulation a permis d'améliorer les conditions pour les vélos, mais elle ne suffit pas toujours pour développer fortement cette pratique sur le territoire.

Afin de répondre à ces difficultés, GPSO a adopté un Plan Vélo en juin 2022, définissant un réseau cyclable hiérarchisé à l'échelle intercommunale, en réponse aux principaux besoins identifiés. Cette démarche s'articule avec le Plan Vélo des Hauts-de-Seine (approuvé en février 2022), visant à définir un réseau cyclable structurant sur le territoire, empruntant plusieurs routes départementales.

5.6.2. STATIONNEMENT VELO

Le territoire de GPSO dispose de nombreuses places de stationnement vélo. On décompte 856 emplacements de stationnement, offrant 5 475 places au total. La répartition des places par commune est présentée ci-dessous :

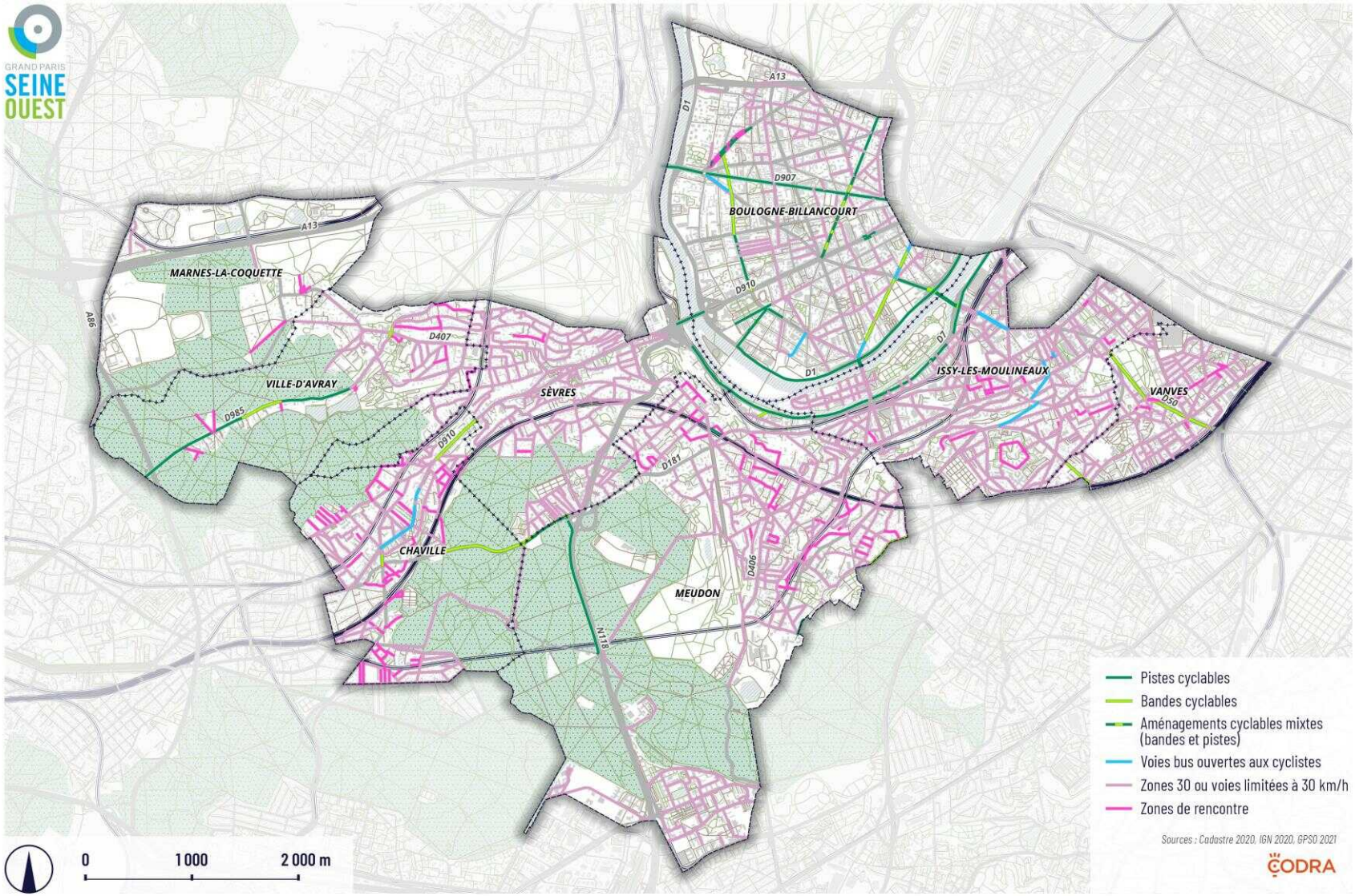
Commune	Nombre d'emplacements	Nombre de places
Boulogne-Billancourt	423	2 566
Chaville	36	227
Issy-les-Moulineaux	219	1513
Meudon	45	287
Sèvres	29	256
Vanves	93	586
Ville-d'Avray	11	40
Total général	**856**	**5 475**

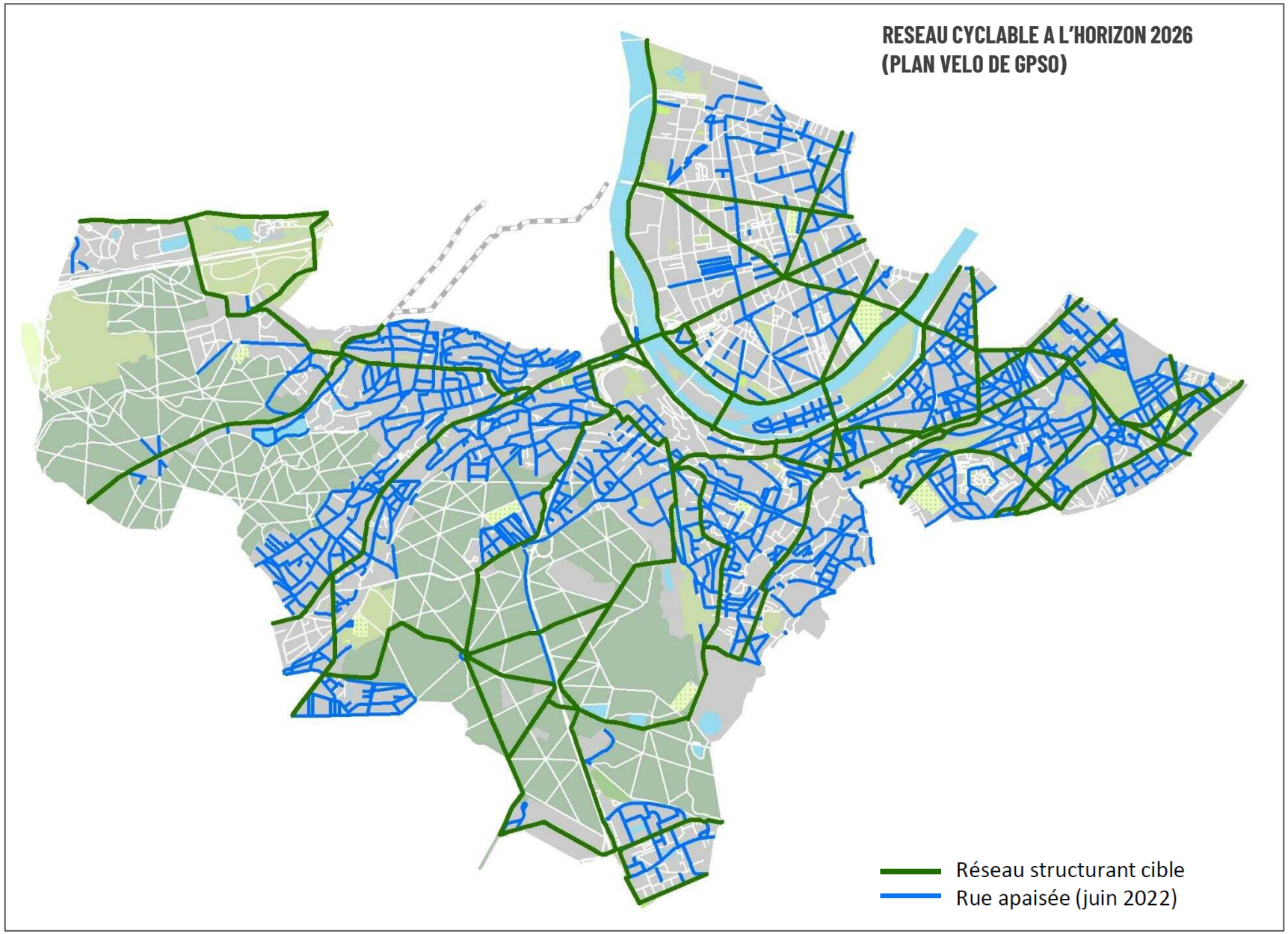
Parmi cette offre, on constate 4 015 arceaux (soit 73% du total), 272 épingles (5%), 270 anneaux (5%), 246 range-vélos (4%) et 213 barrières (4%). La grande majorité de ces places sont donc des arceaux, répartis dans les espaces publics des communes. Le nombre de places sécurisées reste très faible, malgré l'abondance de l'offre sur l'espace public.

De plus, l'analyse de l'offre en stationnement vélo montre un déficit de places sécurisées à proximité des pôles d'échanges. A titre d'exemple, la gare d'Issy-Val-de-Seine ne dispose que de 20 arceaux non sécurisés à proximité, tandis que la station Pont-de-Sèvres dispose d'une cinquantaine d'arceaux non sécurisées à proximité. Le développement de cette offre représente l'un des grands enjeux pour les années à venir, qui se heurte toutefois à la disponibilité d'emprises dans l'espace public et aux possibilités d'insertion urbaine d'abris sécurisés.

Consciente de ces difficultés, GPSO a programmé un doublement des places de stationnement vélo dans l'espace public. Cette politique prévoit un déploiement d'arceaux sur l'espace public, de boxes vélo dans les secteurs résidentiels et d'abris sécurisés aux abords de toutes les gares du territoire. GPSO prévoit également d'accompagner les bailleurs, les copropriétés et les entreprises pour créer du stationnement vélo dans leurs espaces privés. Par ailleurs, GPSO souhaite aussi que des emplacements vélo en dimension suffisante soient intégrés dans les constructions neuves. Le PLUI pourra définir des normes de stationnement vélo dans ces constructions, tout en respectant les prescriptions établies dans le PDUIF (2014).

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS




RESEAU CYCLABLE A L'HORIZON 2026
(PLAN VELO DE GPSO)
Réseau structurant cible
Rue apaisée (juin 2022)

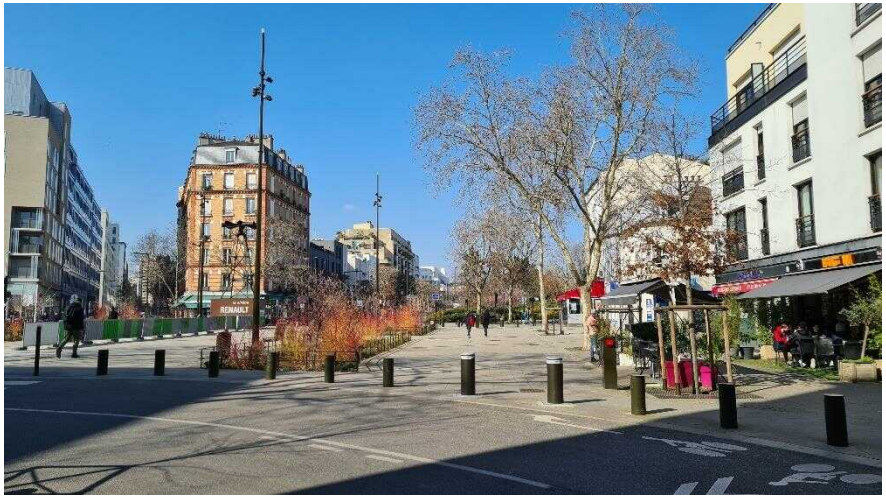
5.6.3. RESEAU PIETON DANS LES CENTRALITES URBAINES

Cette partie présente les conditions de déplacements pour les piétons dans les centralités urbaines :

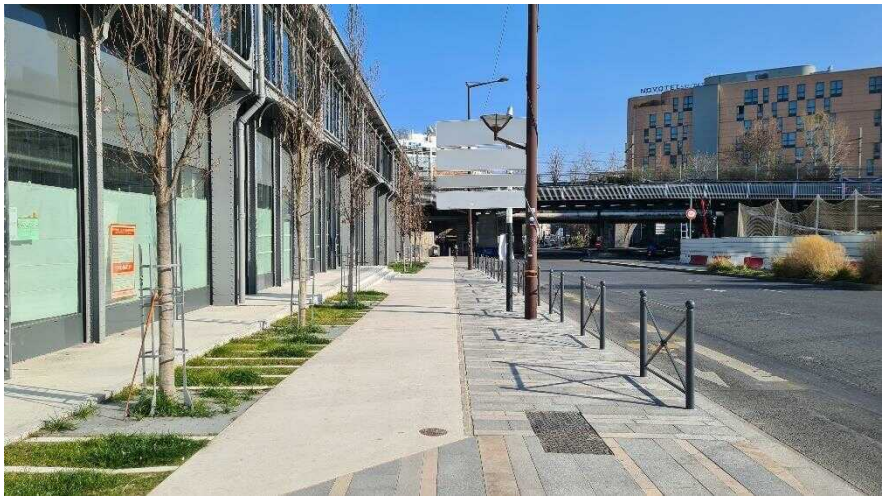
- **1. Centre-ville (Boulogne-Billancourt) :** des trottoirs larges et confortables, une circulation apaisée, une forte animation piétonne
- **2. Place Jules Guesde (Boulogne-Billancourt) :** un espace récemment apaisé en faveur des piétons, une réduction de la place de la voiture en faveur des piétons, un lieu d'animation locale
- **2. Issy Val-de-Seine (Issy-les-Moulineaux) :** un espace très routier et peu lisible pour les piétons, des cheminements et des traversées difficiles, malgré la présence du pôle d'échanges et la fréquentation de nombreux piétons, une transformation est en cours
- **4. Mairie d'Issy (Issy-les-Moulineaux) :** un lieu très fréquenté par les piétons, une forte animation commerciale, des trottoirs larges mais parfois encombrés, des carrefours qui restent trop routiers, donnant peu de place aux piétons
- **5. Place de l'Insurrection (Vanves) :** un carrefour giratoire à feux, présentant une dimension très importante, une circulation élevée, un espace globalement peu accueillant pour les piétons
- **6. Meudon Val Fleury (Meudon) :** un pôle d'échanges entouré d'axes routiers et de mobiliers donnant la priorité à la voiture (ex : barrières sur les trottoirs), des parcours peu lisibles pour les piétons, un parking devant la gare qui pourrait être mieux valorisé
- **7. Centre-ville (Sèvres) :** des trottoirs relativement larges, mais un secteur qui souffre de la coupure de la RD 910
- **8. Nouveau centre-ville (Chaville) :** des trottoirs confortables, mais un espace qui reste routier et peu accueillant pour les piétons, une amélioration attendue avec la requalification de la RD 910
- **9. Centre-ville (Ville-d'Avray) :** des espaces publics qualitatifs, une circulation apaisée, mais des trottoirs étroits et une intersection RD 407 / RD 985 très large, au regard de son rôle en tant que polarité locale
- **10. Place de la Mairie (Marnes-la-Coquette) :** des trottoirs larges, des espaces publics qualitatifs, une circulation apaisée (zone 30, plateaux surélevés), une amélioration attendue avec la requalification de la RD 407



1. Centre-ville (Boulogne-Billancourt) - Trottoir sur le boulevard Jean Jaurès



2. Place Jules Guesde (Boulogne-Billancourt)



2. Issy Val-de-Seine (Issy-les-Moulineaux) – Trottoir sur la rue Rouget de Lisle (RD 50)



4. Mairie d'Issy (Issy-les-Moulineaux) – rue du Général Leclerc



5. Place de l'Insurrection (Vanves)



6. Meudon Val Fleury (Meudon)



7. Centre-ville (Sèvres) – Avenue de l'Europe (RD 910)



8. Nouveau centre-ville (Chaville)



9. Centre-ville (Ville-d'Avray)



10. Place de la Mairie (Marnes-la-Coquette)

5.7. Offre et demande de stationnement

5.7.1. OFFRE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

GPSO a mené une étude sur l'état de stationnement sur voirie et sur son utilisation par les usagers en 2019, permettant de disposer d'une connaissance précise des conditions de stationnement actuelles sur le territoire, ainsi que dans chaque commune. Les résultats présentés ici sont issues de cette étude.

Au total, le territoire compte plus de 50 000 places de stationnement sur voirie, dont près de 47% payantes et environ 25% gratuites non réglementées. Par ailleurs, une très faible part de ces places sont réglementées en zone bleue (environ 1%). Si l'on exclut les places dédiées aux livraisons, plus de 60% des places sont payantes et environ 30% sont gratuites et non réglementées.

Le tableau ci-dessous recense l'offre en stationnement à GPSO :

Types d'offre	Nombre de places (valeurs)	Parts relatives (%)
Offre gratuite	12724	25,3%
Offre en stationnement réservé, mais gratuite (yc places PMR)	1526	3,0%
Offre Zone Bleue 15 Min (ou zone verte Chaville)	625	1,2%
Offre Livraison	11876	23,6%
Offre payante	23605	46,9%
Offre totale	50356	100,0%

Source : Etude sur l'état de stationnement sur voirie et sur son utilisation par les usagers, GPSO, 2019

Au sein de cette offre globale, une très grande partie des places sur voirie sont situées dans les communes au nord du territoire, à savoir Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves et Meudon (secteur Meudon-sur-Seine). En effet, Boulogne-Billancourt compte 12 423 places (25% du total), Issy-les-Moulineaux en compte 6 223 (12%), Vanves 2557 (5%) et Meudon 8335 (17%). Ensemble, les autres communes du territoire pèsent pour 40% des places de stationnement.

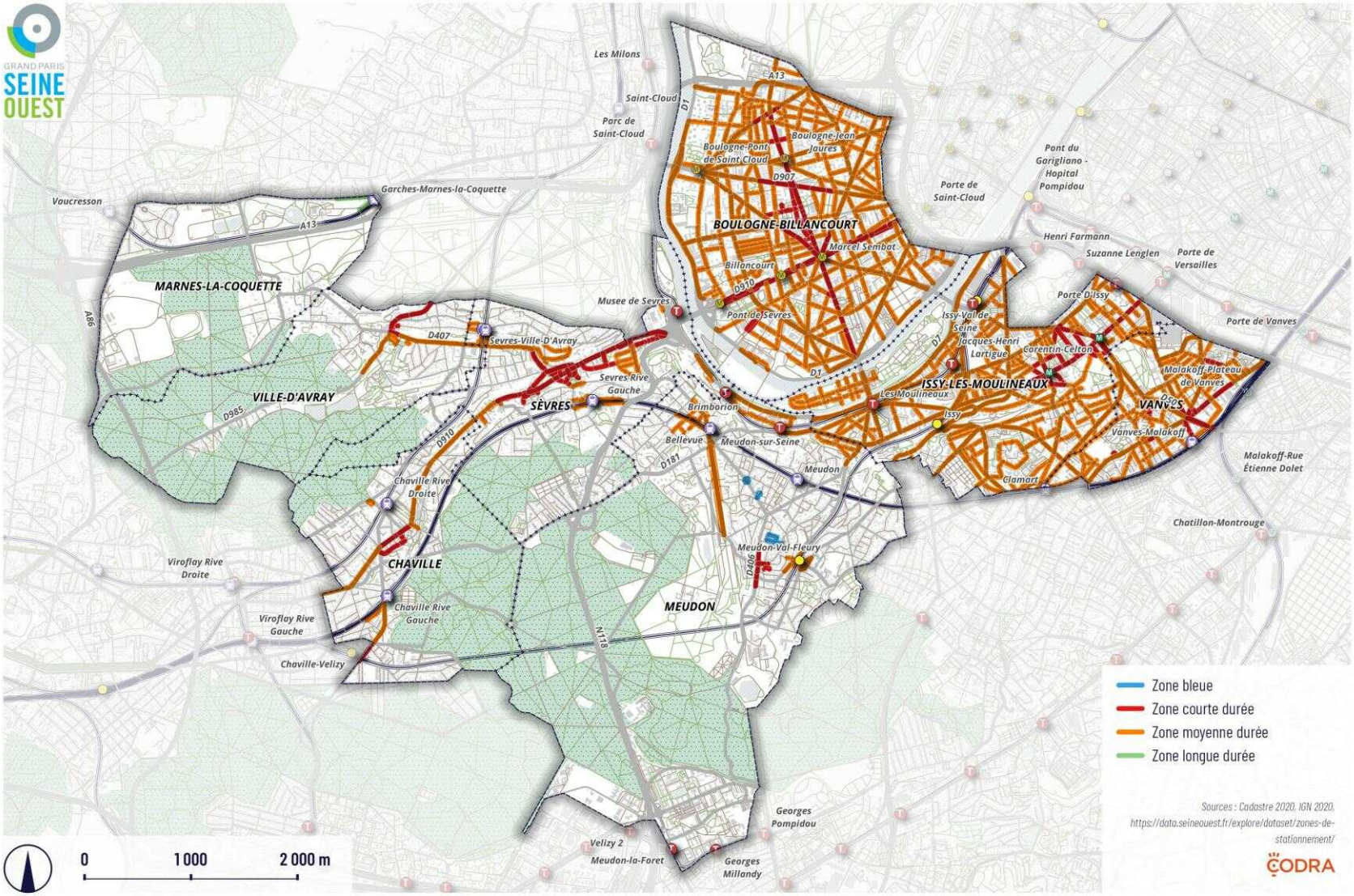
Au nord du territoire, une grande majorité des places sont payantes. En effet, la part de places payantes atteint 93% à Boulogne-Billancourt, 92% à Issy-les-Moulineaux et 91% à Vanves. Cette situation s'explique par la forte demande de stationnement dans ce secteur, par la présence de pôles d'échanges structurants, à l'origine de nombreux flux pendulaires (ex : Pont de Sèvres, Issy-Val-de-Seine, Mairie d'Issy…), ainsi que par la proximité de Paris. De plus, cela correspond aux recommandations établies dans le PDUIF (2014).

Toutefois, le stationnement reste majoritairement gratuit et non réglementé à Meudon (8% des places payantes, contre 86% gratuites non réglementées). Les abords des gares et les quartiers commerçants de Meudon présentent du stationnement payant, afin d'éviter le stationnement pendulaire. Mais la présence d'une offre gratuite et non réglementée à proximité des pôles d'échanges pourrait encourager le stationnement de longue durée dans ces secteurs, ainsi qu'à proximité des entreprises et des équipements publics. Ces pratiques ne sont pas souhaitables. De plus, cette politique ne correspond pas aux recommandations établies dans le PDUIF (2014).

Sur le reste du territoire, l'offre de stationnement reste majoritairement gratuite et non réglementée. En effet, la part de places payantes est de 25% à Chaville, 44% à Marnes-la-Coquette, 31% à Sèvres et 24% à Ville-d'Avray. Dans ces communes, le stationnement payant concerne surtout les centres-villes, dans le but de favoriser les pratiques commerciales et d'éviter le stationnement de longue durée. Toutefois, on constate l'existence de places gratuites et non réglementées à proximité des pôles d'échanges, ce qui pourrait être à l'origine de pratiques de stationnement pendulaire dans ces secteurs (y compris sur les rues résidentielles).

Il est à noter que cette situation est en cours de résolution. En effet, le stationnement a été rendu payant aux abords de la gare de Sèvres, tandis qu'il le sera aux abords des gares de Meudon à partir de novembre 2022. De plus, une extension du stationnement payant est prévue aux abords de Sèvres - Ville-d'Avray en 2023.

RÉGLEMENTATION DU STATIONNEMENT SUR VOIRIE



5.7.2. OFFRE DE STATIONNEMENT DANS DES PARKINGS

GPSO compte 50 parkings, totalisant près de 7 900 places. Ce décompte intègre l'ensemble des parkings ouverts au public, aussi bien les parcs de stationnement fermés (en ouvrage ou en surface, gérés par les collectivités ou par une société privée), que les aires de stationnement en surface (payants avec horodateurs ou gratuits).

Une grande partie de l'offre de stationnement en parking se situe à Boulogne-Billancourt (près de 60% des places), ainsi qu'à Issy-les-Moulineaux (14%) et Sèvres (12%). Les autres communes comptent un nombre plus faible de places (entre 3% et 5% du total).

Cette offre se répartit en 29 parkings en ouvrage (7 010 places) et 21 parkings en surface (879 places). Une grande majorité des places sont proposées en ouvrage, notamment en souterrain, au niveau des centralités urbaines du territoire.

Les parkings sont concentrés dans le centre-ville de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Sèvres, dans les secteurs regroupant des bureaux, aux abords des pôles d'échanges et le long de la Seine (côté Boulogne-Billancourt). Ils ont pour but de répondre à la demande quotidienne dans ces secteurs, en complément des places sur voirie.

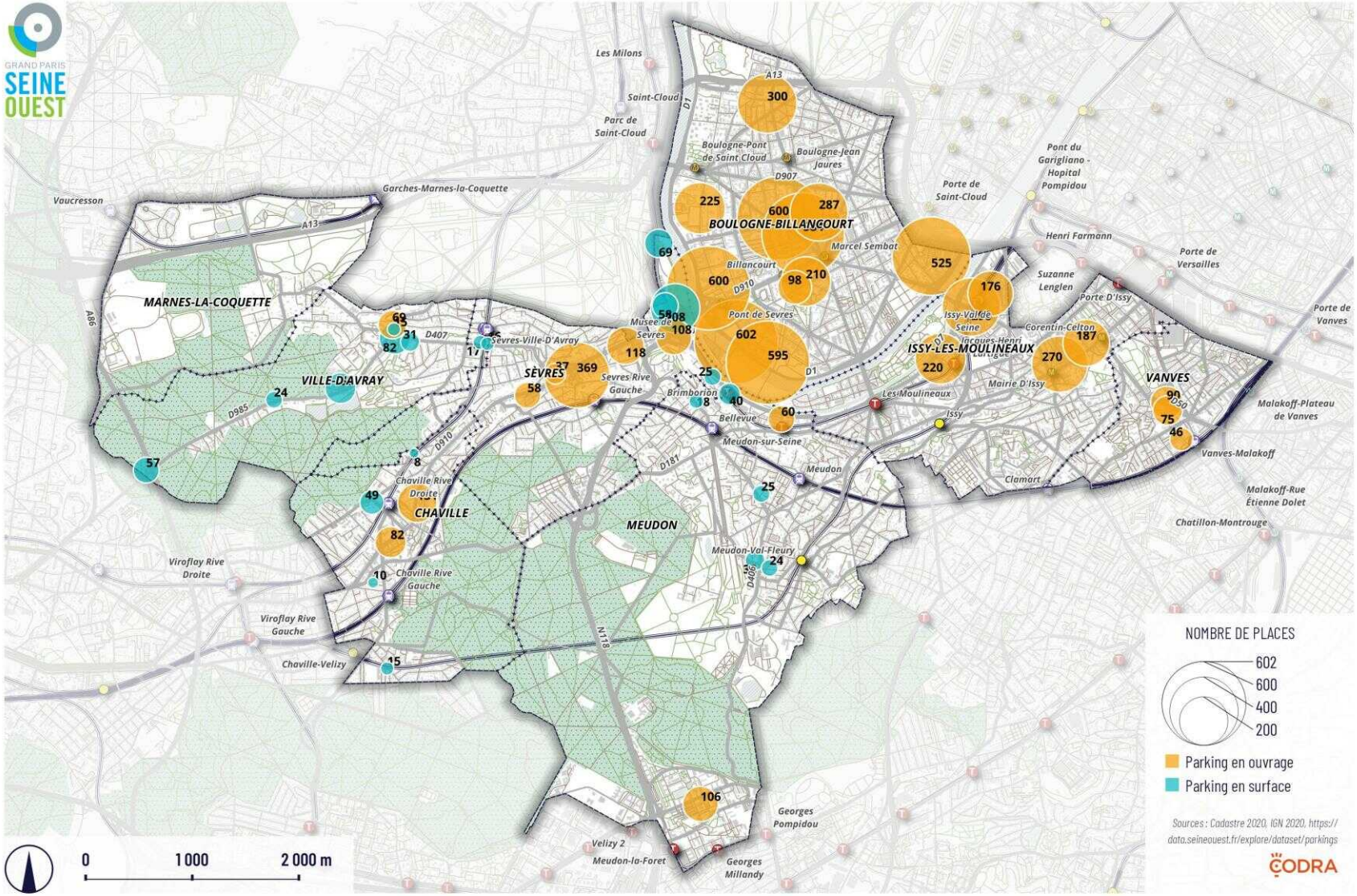
Une grande partie de l'offre de stationnement en parking est payante. En effet, 44 parkings sont payants (7 695 places), tandis que 6 parkings sont gratuits (194 places).

La plupart des parkings sont exploités par des sociétés privées (33 parkings, soit 6 337 places), tandis que 8 parkings sont exploités par Seine Ouest Aménagement (709 places), 5 par GPSO (82 places) et 4 par les Communes (761 places). Parmi les parkings gérés par des sociétés privées, 20 le sont par Indigo et 3 par Q-Park, dans le cadre de DSP ou de concessions.

Commune	Nombre de parkings	Nombre de places
Boulogne-Billancourt	11	4 626
Sèvres	11	975
Ville-d'Avray	7	358
Meudon	6	281
Chaville	6	295
Issy-les-Moulineaux	5	1 143
Vanves	4	211
Total général	50	7 889

Source : Etude sur l'état de stationnement sur voirie et sur son utilisation par les usagers, GPSO, 2020

LOCALISATION ET CAPACITÉ DES PARKINGS PUBLICS



5.7.2.1. Utilisation du stationnement sur voirie

Les résultats présentés dans cette partie sont issus d'une enquête de stationnement menée sur toutes les voiries disposant d'un stationnement payant le jeudi 3 décembre 2019, dans le cadre de l'étude sur l'état de stationnement sur voirie et sur son utilisation par les usagers.

Sur une journée type, en milieu de journée, 20 335 places sont occupées, soit 83% du total. De manière globale, l'offre de stationnement payante sur voirie est donc très bien occupée sur GPSO, notamment en ce qui concerne les places payantes.

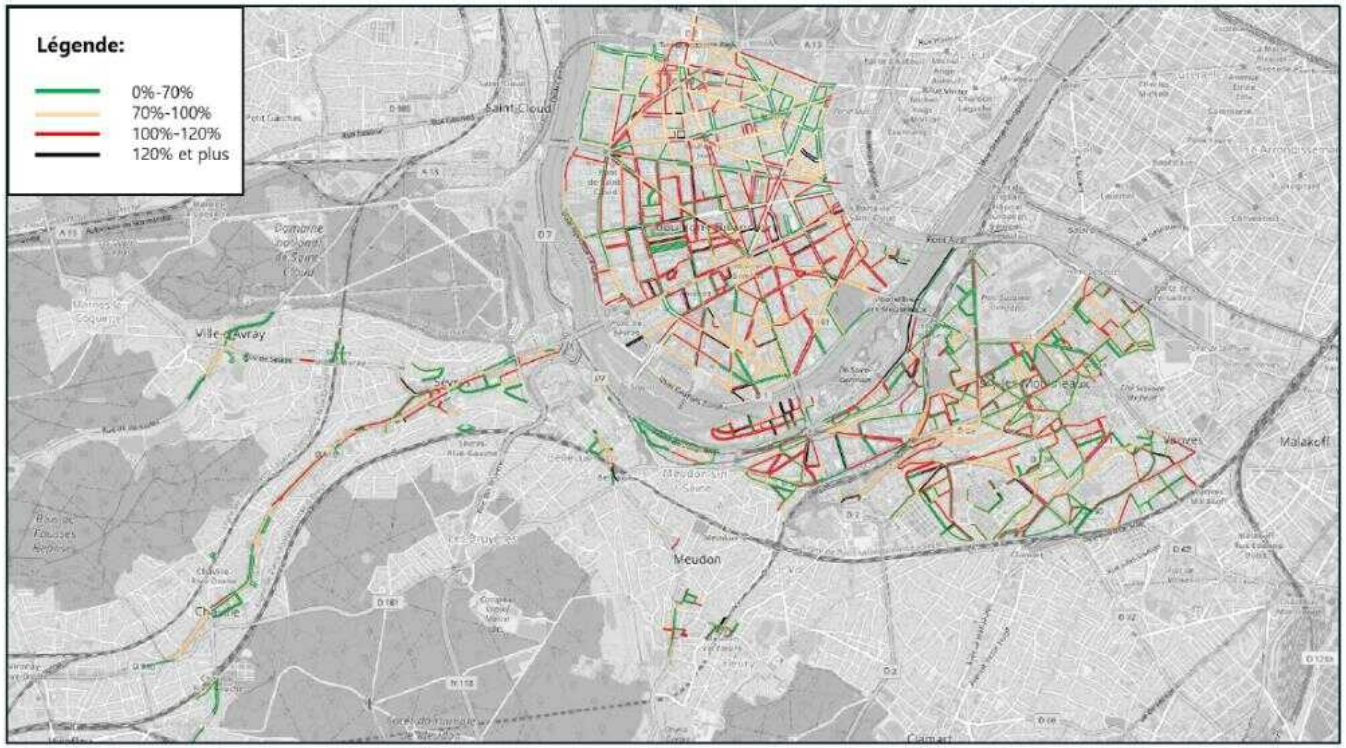
Le taux de rotation moyen observé sur les zones rouges enquêtées durant la plage horaire 09h00-19h00 est de 2,3. Ce taux pourrait être plus élevé sur les zones rouges, du fait de la présence de nombreux usagers faisant baisser ce taux (riverains du soir, usagers visiteurs à stationnement longe durée, ou encore les véhicules ventouses).

Au regard des différences importantes en termes de stationnement sur voirie à l'échelle du territoire, il est intéressant d'étudier la demande dans deux secteurs contrastés du territoire. Les deux secteurs retenus sont Boulogne-Billancourt, avec une densité de population et d'emploi très élevée et une offre de stationnement considérable, ainsi que Ville-d'Avray, avec une densité plus faible et une offre de stationnement concentrée au niveau du centre-ville.

A Boulogne-Billancourt, les taux d'occupation des places de stationnement à 14h00 et 20h00 sont respectivement de 87% et 90%, qui sont des valeurs élevées. Cependant, compte-tenu de l'environnement ultra-urbain du secteur, ces données sont en phase avec les valeurs attendues. Environ 40% des usagers se garent sur des courtes durées (< 2h00). Environ 70% des usagers visiteurs ont des durées de stationnement inférieures à la durée maximale des 2h30. De par son caractère zone rouge, ce taux se devrait d'être légèrement plus élevé. La réglementation en vigueur n'est donc pas tout à fait respectée. Le taux de rotation sur la plage horaire 09h00-19h00 est de 1,7, ce qui est relativement faible (en d'autres termes, il y 1,7 véhicules différents par place de stationnement entre 09h00 et 19h00). Les tronçons à proximité du secteur Marcel Sembat sont davantage en phase avec les observations attendues pour une zone rouge.

A Ville-d'Avray, les taux d'occupation des places de stationnement à 14h00 et 20h00 sont respectivement de 70% et 53%. La disparité entre le matin et le soir est marquée. Le stationnement semble être plus contraint en période diurne qu'en période nocturne. Environ 45% des usagers se garent sur des courtes durées (< 2h00). Ces proportions sont en phase avec la typologie de zone étudiée. Environ 75% des usagers visiteurs ont des durées de stationnement inférieures à la durée maximale des 2h30. En conséquence, seulement 25% des visiteurs stationnent plus longtemps que la durée continue maximale autorisée. Les durées de stationnement sont relativement bien respectées et en adéquation avec les besoins de la demande. En moyenne, le taux de rotation par tronçons sur la plage horaire 09h00-19h00 est de 2,3.

Types de places	Nombre de places disponibles (valeurs)	Nombre de places occupées licitement à 14h00	(Taux d'occupation associé par type)	Nombre de places occupées illicitement à 14h00 (taux de congestion associé)
Places gratuites	91	74	81%	787
Places de stationnement réservées mais gratuites (yc places PMR)	1263	536	42%	
Places en zone bleue	257	193	75%	
Places Livraison	503	257	51%	
Places payantes	22 394	19 275	86%	
Totaux	**24508**	**20335**	83%	**86%**



Source : Etude sur l'état de stationnement sur voirie et sur son utilisation par les usagers, GPSO, 2019

5.8. Solutions de mobilité innovantes

5.8.1. VELO EN LIBRE-SERVICE

Vélib' est un système de vélos en libre-service disponible à Paris et dans les villes membres du syndicat Vélib' Métropole. Ce service a été lancé en juillet 2017 par la Ville de Paris. Il était géré par un opérateur privé dans le cadre d'une délégation de service public. Il fut exploité dans cette première période entre 2007 et 2017 par le groupe JCDecaux. Disponible dans un premier temps uniquement dans Paris intra-muros, le système a été déployé à partir du début de 2009 dans trente communes de la petite couronne pour atteindre progressivement le chiffre d'environ 20 000 vélos en circulation et 300 000 abonnés à l'année. Cette première extension du système a permis de desservir les communes voisines de Paris, notamment Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves.

En 2017, l'exploitation du réseau fait l'objet d'un nouvel appel d'offres, gagné par le consortium Smovengo, nouveau gestionnaire du service Vélib' devenu « Vélib' Métropole » depuis le 1er janvier 2018. Le système s'étend désormais à 58 communes, adhérentes au syndicat Vélib' Métropole. Cette extension comprend notamment les communes de Meudon, Sèvres, Chaville et Ville-d'Avray. La commune de Marnes-la-Coquette n'a pas mis en place de stations Vélib' (même si elle est bien adhérente au syndicat Vélib'). De plus, le service a élargi son offre en 2017, avec le déploiement de vélos à assistance électrique (VAE), aux côtés des vélos mécaniques traditionnels

Le déploiement du nouveau système fut lent et fastidieux, et a connu des dysfonctionnements, le système n'ayant retrouvé totalement sa fréquentation d'avant 2017 qu'à partir de l'automne 2019.

En 2020, le système Vélib' comptait 420 000 abonnés et 150 000 locations journalières à l'échelle métropolitaine.

Dans le territoire de GPSO, en mars 2022, le service Vélib' Métropole compte 63 stations, proposant près de 1 900 bornes.

Commune	Nombre de stations	Nombre de bornes
Boulogne-Billancourt	29	848
Issy-les-Moulineaux	16	526
Vanves	7	234
Meudon	4	107
Sèvres	3	90
Chaville	3	62
Ville-d'Avray	1	24
Total général	**63**	**1 891**

Source : Vélib' Métropole, GPSO, 2022

La densité de stations est particulièrement importante à Boulogne-Billancourt, ainsi qu'à Issy-les-Moulineaux et à Vanves. En effet, Boulogne-Billancourt se caractérise par une densité similaire à celle observée à Paris (1 station tous les 300 mètres), tandis qu'Issy-les-Moulineaux et Vanves présentent une densité un peu plus faible (1 stations tous les 500 mètres). L'offre est donc très élevée à Boulogne-Billancourt, mais un peu moins importante dans les deux autres communes voisines de la capitale.

Concernant les autres communes du territoire, la desserte est plus limitée. Les stations sont localisées au niveau des gares et des centres-villes, mais ne viennent pas mailler tout le territoire communal. On compte au moins une station dans chaque centralité communale. Par exemple, Meudon compte 4 stations, situées dans le secteur de Meudon sur-Seine (à proximité de la gare de Bellevue), dans le secteur des Montalets, aux abords de la gare Val Fleury, ainsi que dans le secteur de Meudon-la-Forêt.

En 2021, 11 299 habitants de GPSO étaient abonnés au système Vélib', soit 3,5 % de la population du territoire. Le nombre d'abonnés est particulièrement important à Boulogne-Billancourt et à Issy-les-Moulineaux, et, dans un deuxième temps, à Vanves. Il est intéressant de souligner que le nombre d'abonnés à Meudon est non négligeable, malgré le nombre relativement faible de stations. Il est plus faible à Sèvres et Chaville.

2021	Abonnements (Longue Durée)			
	V-Libre	V-Plus	V-Max	Total
Boulogne-Billancourt	2 509	1 680	1 315	5 504
Issy-les-Moulineaux	1 460	908	707	3 075
Vanves	470	420	434	1 324
Meudon	375	208	117	700
Sèvres	217	120	72	409
Chaville	173	65	49	287
Total	5 204	3 401	2 694	11 299

Source : Vélib' Métropole, GPSO, 2021

Les locations de courte durée s'effectuent en très grande majorité à Boulogne-Billancourt et à Issy-les-Moulineaux. A elles seules, ces communes représentent 92% des locations de courte durée, ce qui s'explique par la densité des stations et par la proximité de Paris, permettant de réaliser des déplacements dans un périmètre de proximité. La commune de Boulogne-Billancourt est très majoritaire, avec 62% des locations de courte durée, soit plus du double de celles d'Issy-les-Moulineaux. Dans les autres communes, le nombre de locations de courte durée reste négligeable.

2021	Location 1 / 7 j (Courte Durée)				
	Ticket-V (1 trajet)	24h classique (1 journée)	24h électrique (1 journée)	V-Séjour (1 semaine)	Total
Boulogne-Billancourt	56	1 134	1	69	1 260
Issy-les-Moulineaux	18	553	2	22	595
Vanves	2	58	0	6	66
Meudon	1	30	0	1	32
Sèvres	0	62	0	3	65
Chaville	0	0	0	0	0
Total	77	1 837	3	101	2 018

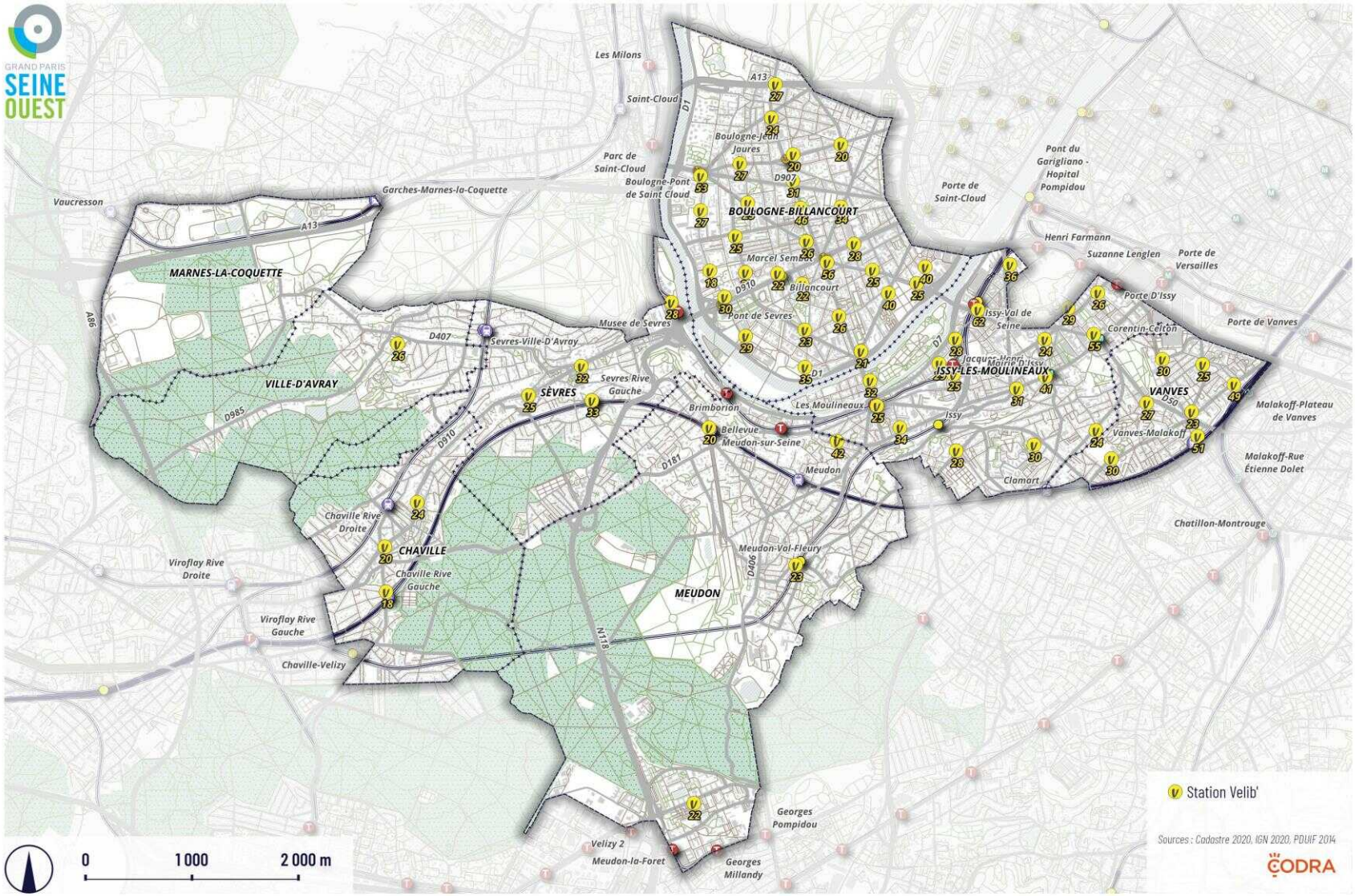
Source : Vélib' Métropole, GPSO, 2021

En septembre 2021, le territoire de GPSO a enregistré près de 119 000 départs dans des stations vélib', dont 56% à Boulogne-Billancourt, 28% à Issy-les-Moulineaux et 12% à Vanves. Quant aux communes de Meudon, Sèvres et Chaville, elles représentent entre 1 et 2% des départs chacune. Enfin, Ville-d'Avray n'a pas enregistré de départs sur ce mois-ci (même si elle dispose de 400 abonnés). Sur d'autres moins de l'année 2021, Ville-d'Avray a enregistré quelques départs, mais le nombre reste très faible (quelques dizaines seulement).

Commune	Nombre de départs (septembre 2021)
Boulogne-Billancourt	66 470
Issy-les-Moulineaux	33 440
Vanves	14 116
Meudon	2 900
Sèvres	1 386
Chaville	524
Ville-d'Avray	
Total général	118 836

Source : Vélib' Métropole, GPSO, 2020

STATIONS VÉLIB'



5.8.2. AUTOPARTAGE

Trois opérateurs de mobilité partagée (en free-floating) sont présents sur le territoire de GPSO :

- L'opérateur Free2Move est présent depuis 2018
- L'opérateur Zity est présent depuis 2020
- L'opérateur CityScoot est présent depuis 2017

Depuis le 1er septembre 2021, les 3 opérateurs desservent la même zone, à savoir Meudon (certains quartiers), Boulogne Billancourt, Issy les Moulineaux, Sèvres (certains quartiers), Vanves (sauf CityScoot) et Paris. Ces services desservent aussi d'autres communes de petite couronne (mais pas les mêmes selon l'opérateur).

Ce zonage commun permet un niveau de service équivalent sur les secteurs de GPSO identifiés. Un usager peut emprunter un véhicule de l'opérateur sur une de ces communes, et arrêter la course dans toute la zone de service de l'opérateur. Un véhicule peut être stationné temporairement en dehors de la zone de service, pendant la location, lui permettant de faire des trajets plus longs. La zone de service autorisée par GPSO peut être modifiée pour l'ensemble des opérateurs.

Les trois opérateurs sont encadrés par une convention suite à un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI). Les opérateurs payent une redevance trimestrielle pour le nombre de véhicules présents sur le territoire.

Le système proposé est du freefloating : les véhicules sont loués par les usagers, et redéposés dans la zone de service, sur une place de stationnement classique. Si une trop forte concentration de véhicules est observée, l'opérateur peut déplacer ces véhicules, mais le fonctionnement standard et économique du système se fait à travers une régulation « naturelle » par les usagers. En cas de batterie déchargée, l'opérateur vient reprendre les véhicules pour ensuite les redéposer. Pour Cityscoot, en fonctionnement standard, les scooters ne sont pas déplacés par l'opérateur, seule la batterie est changée.

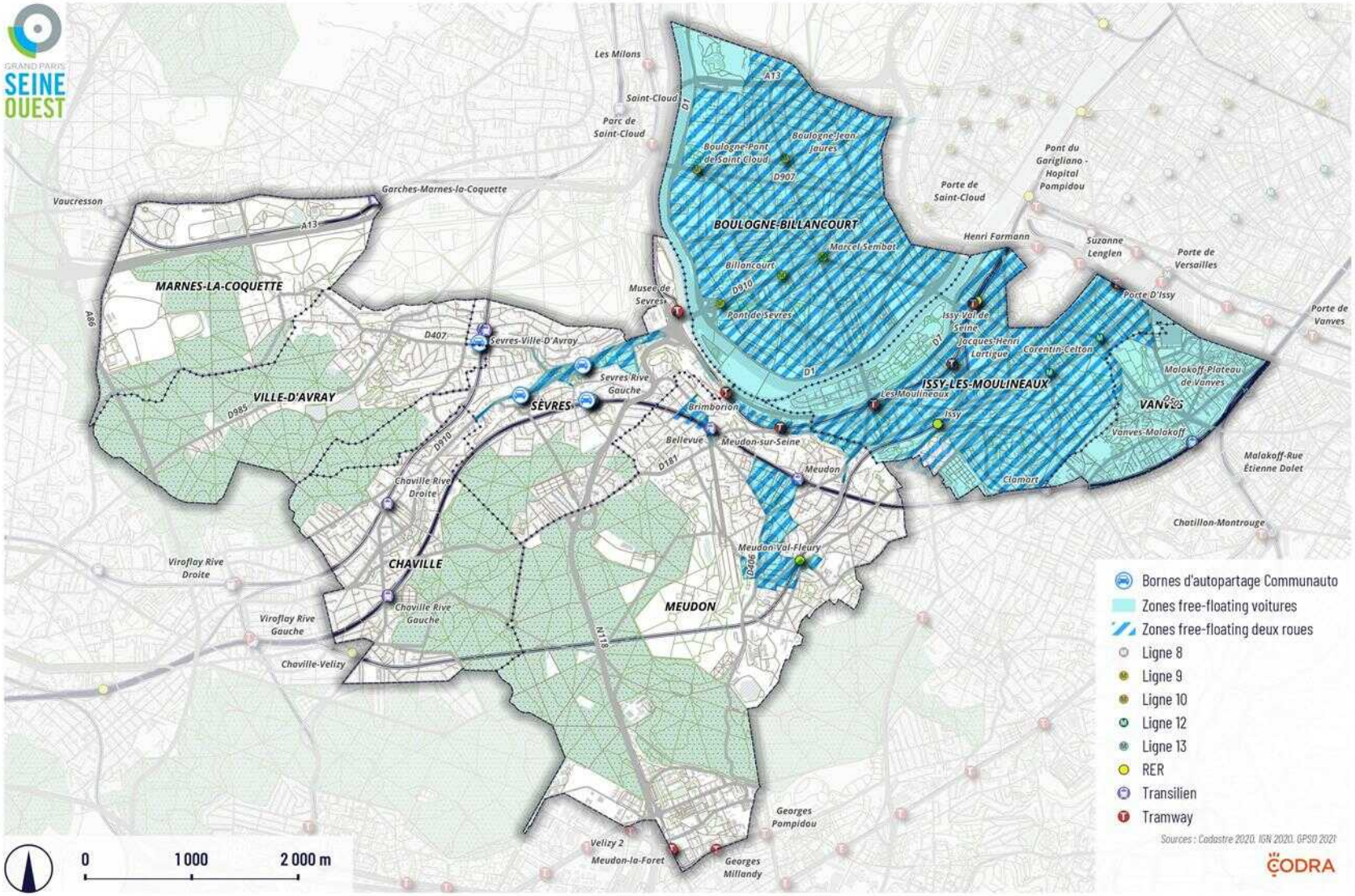
Les opérateurs peuvent mettre en place une méthode de tarification incitative. En 2022, Pour Free2Move, la location est réduite de 20% sur les véhicules stationnés plus de 24h ou déchargés. Pour Zity, une remise sur la location suivante est faite après location d'une voiture stationnée depuis plus de 24 ou 48 h. Cette méthode est en phase de test sur Paris pour CityScoot.

Par ailleurs, depuis septembre 2017, la ville de Sèvres et GPSO proposent un service en autopartage en boucle (les véhicules doivent être loués et rendus à la même station). Ce service compte 4 stations de 2 véhicules chacune, soit 8 véhicules au total.

Les stations, gérées par la société Communauto, sont situées aux abords de la gare Sèvres Ville-d'Avray, aux abords de la gare de Sèvres Rive Droite, sur la Grande Rue (centre-ville) et sur la rue Victor Hugo (au niveau du collège de Sèvres). Accessibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, les véhicules de Communauto peuvent être réservés pour une heure ou plusieurs jours à partir de 1,75€ par heure et 0,28€ par kilomètre (carburant et assurance inclus).

Une carte d'accès permet de prendre possession du véhicule. L'usager demeure autonome de la prise en main à la restitution du véhicule. La place de stationnement réservée permet de se garer après utilisation.

OFFRE D'AUTOPARTAGE



5.8.3. BORNES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES

Bilan des infrastructures de recharge

GPSO a transféré sa compétence pour l'installation et l'exploitation de bornes de recharge pour véhicules électriques sur voirie au SIGEIF en 2019. Le SIGEIF a défini un programme de déploiement de bornes de recharge, se traduisant par deux conventions avec GPSO (phase 1 en 2020 et phase 2 en 2021). D'autres opérateurs sont présents sur le territoire, comme E55C ou Metropolis.

En juin 2022, on compte **60 stations** de recharge de véhicules électriques (IRVE) en voirie au total sur le territoire, soit **212 points de charge**. Ce déploiement sur 2 ans a été permis notamment par la rénovation ou l'adaptation d'environ 45 anciennes stations Autolib'.

	Nombre de stations	Nombre de points de charge
Boulogne-Billancourt	11	46
Chaville	3	6
Issy-les-Moulineaux	15	73
Marne-la-Coquette	1	2
Meudon	11	34
Sèvres	6	16
Vanves	5	16
Ville d'Avray	8	19
Total	60	212

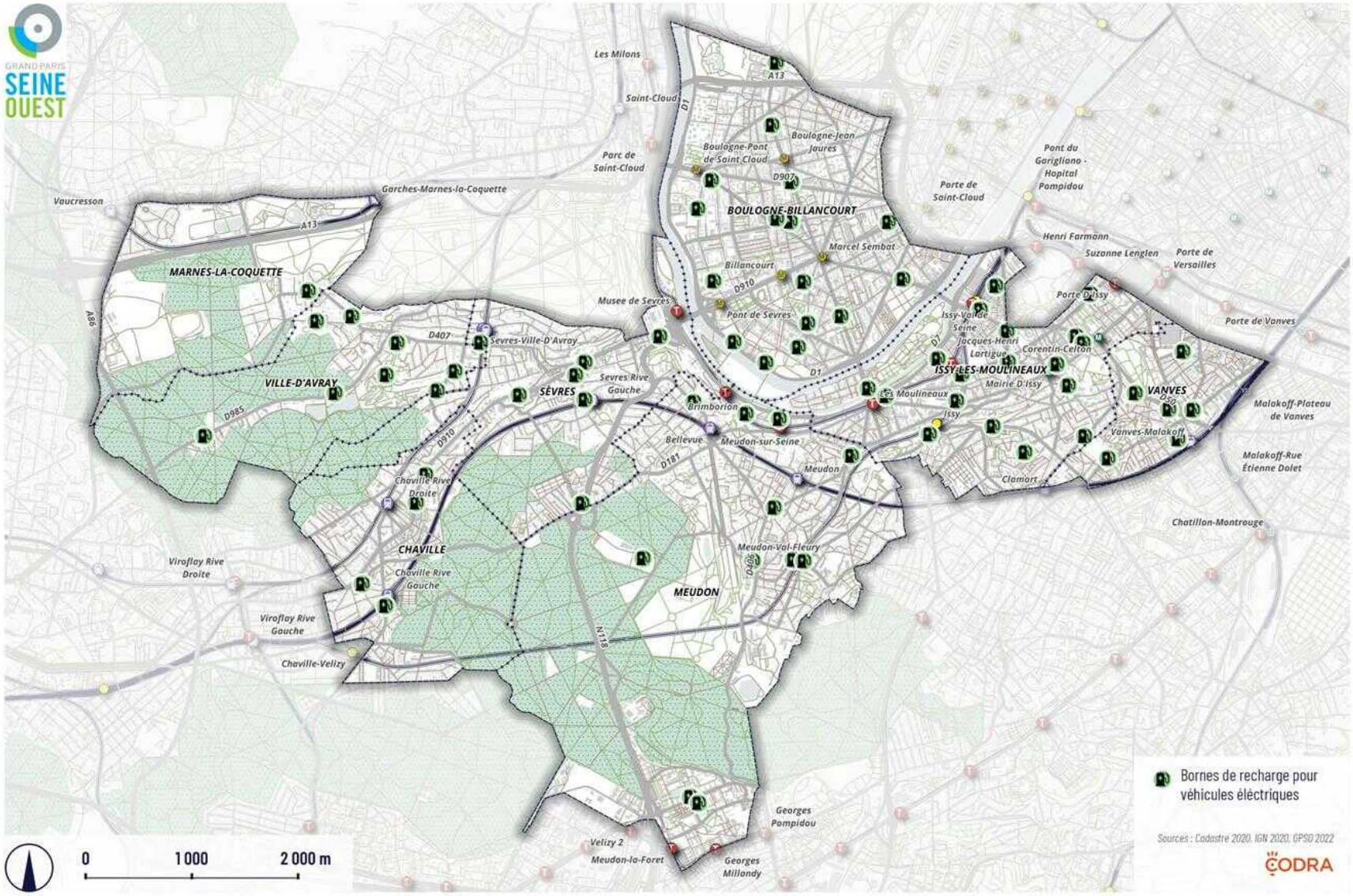
Source : GPSO, 2022

De janvier 2021 à septembre 2021, près de 12 000 recharges ont été effectuées et 190 000 kWh ont été distribués.

Besoin à long terme en points de charge

L'ADEME et Enedis ont réalisé une étude prospective sur le besoin en points de charge sur la voirie et dans les espaces privés en fonction de l'évolution du parc, de l'équipement des ménages et de l'évolution des pratiques de mobilité

BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES



5.9. Evolutions récentes

Le présent diagnostic du PLUi de GPSO est basé sur les dernières données connues au moment de sa réalisation en 2022. Compte-tenu du délai inhérent à la procédure d'élaboration d'un PLUi, des données plus récentes ont été publiées avant l'approbation de celui-ci.

Le présent chapitre prend en compte les données principales les plus récentes, connues en 2024, afin de faire état des évolutions constatées.

5.9.1. DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

En 2021, le territoire de GPSO compte 159 984 actifs ayant un emploi, soit une hausse de 2% depuis 2018, démontrant le dynamisme du territoire et la hausse du nombre d'actifs (parmi la population de GPSO relativement stable par ailleurs).

Parmi ces actifs occupés, 31,5% travaillent au sein-même de GPSO, soit une proportion très similaire à celle constatée en 2018 (pour rappel : 31,6% en 2018). Par ailleurs, la proportion d'actifs travaillant dans la Métropole du Grand Paris s'est renforcée (+ 0,4 point), tandis que celle se rendant au-delà de la Métropole a diminué, notamment pour Saint-Quentin-en-Yvelines (-0,3 point).

Au sein de la Métropole, la part de personnes travaillant à Paris s'est renforcée (+0,6 point), alors que les autres flux sont restés très similaires à ceux constatés en 2018.

De manière globale, la répartition des flux a peu évolué au cours des dernières années, notamment au sein de GPSO, mais on constate une hausse de l'attractivité de Paris.

DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DE GPSO	2018		2021	
Destination	**Nombre**	**Pourcentage**	**Nombre**	**Pourcentage**
Métropole du Grand Paris	**138 867**	**88,3%**	**141 860**	**88,7%**
Ville de Paris	*51 657*	*32,8%*	*53 400*	*33,4%*
Grand Paris Seine Ouest	*49 658*	*31,6%*	*50 466*	*31,5%*
Paris Ouest La Défense	*18 051*	*11,5%*	*18 357*	*11,5%*
Vallée Sud Grand Paris	*7 302*	*4,6%*	*7 626*	*4,8%*
Grand-Orly Seine Bièvre	*3 498*	*2,2%*	*3 377*	*2,1%*
Boucle Nord de Seine	*2 847*	*1,8%*	*2 973*	*1,9%*
Plaine Commune	*2 476*	*1,6%*	*2 245*	*1,4%*
Est Ensemble	*1 208*	*0,8%*	*1 144*	*0,7%*
Paris-Est-Marne et Bois	*1 060*	*0,7%*	*1 081*	*0,7%*
Grand Paris Sud Est Avenir	*411*	*0,3%*	*367*	*0,2%*
Paris Terres d'Envol	*404*	*0,3%*	*498*	*0,3%*
Grand Paris - Grand Est	*294*	*0,2%*	*325*	*0,2%*
CA Versailles Grand Parc	6 134	3,9%	6 043	3,8%
CA de Saint-Quentin-en-Yvelines	3 786	2,4%	3 433	2,1%
CA Communauté Paris-Saclay	2 277	1,4%	2 270	1,4%
CA Saint-Germain Boucles de Seine	958	0,6%	970	0,6%
CA Roissy Pays de France	678	0,4%	605	0,4%
CU Grand Paris Seine et Oise	516	0,3%	574	0,4%
Autres en Ile-de-France	2 051	1,3%	2 043	1,3%
Autres hors Ile-de-France	2 048	1,3%	2 185	1,4%
Total général	**157 316**	**100%**	**159 984**	**100%**

Source : INSEE, 2021

Quant aux flux internes aux communes, ils représentent 35 156 déplacements en 2021 (soit 22,3% du total), contre 35 463 en 2018 (soit 22,2%). Là aussi, les évolutions sont très faibles.

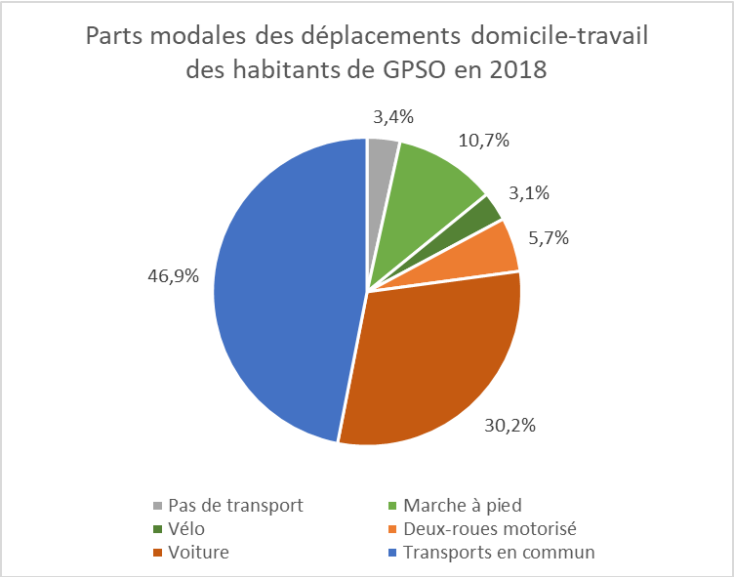
FLUX INTERNES DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DES COMMUNES DE GPSO

Flux internes aux communes	2018		2021	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Commune de résidence				
Boulogne-Billancourt	17 246	28,2%	17 182	28,0%
Chaville	1 406	13,8%	1 455	13,9%
Issy-les-Moulineaux	7 295	20,6%	7 535	20,9%
Marnes-la-Coquette	169	21,9%	180	23,8%
Meudon	4 179	20,1%	4 450	20,5%
Sèvres	1 895	17,6%	1 766	15,9%
Vanves	2 007	15,2%	2 004	14,6%
Ville-d'Avray	961	18,8%	890	17,9%
Total général	**35 156**	**22,3%**	**35 463**	**22,2%**

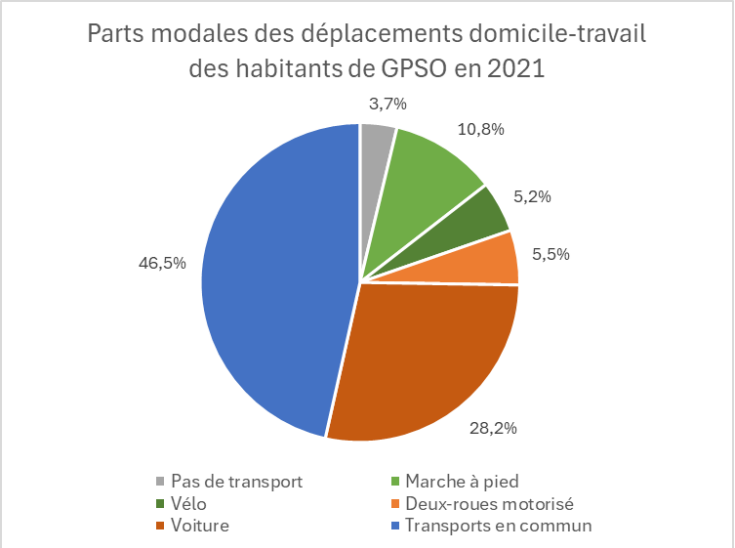
Source : INSEE, 2021

En ce qui concerne la répartition modale des déplacements domicile-travail, la principale évolution concerne la baisse signifivative de l'utilisation de la voiture (-2pt en 3 ans), compensée par une hausse équivalente du vélo (+2,1pts sur la même période). Le vélo continue donc sa progression sur le territoire, en accord avec les orientations du Plan Vélo et du PLUI de GPSO. En valeur absolue, les habitants de GPSO réalisent 3 515 déplacements domicile-travail supplémentaires à vélo chaque jour, soit une hausse de plus de 73% en seulement 3 ans.

En dehors de ces grandes évolutions, on constate une légère réduction de la part des transports collectifs (-0,4 point en 3 ans) et des deux-roues motorisés (-0,1 point). Certains de ces déplacements se sont probablement reportés sur le vélo. Ces évolutions restent néanmoins à nuancer par le fait que les déplacements en transports en commun demeurent largement majoritaires et toujours suivis de loin par ceux en voiture.



Source : INSEE, 2018



Source : INSEE, 2021

5.9.2. TAUX DE MOTORISATION

Rappel : Le taux de motorisation représente la part de ménages disposant d'au moins une voiture, tandis que le taux d'équipement des ménages en voiture représente une estimation du nombre moyen de véhicules par ménage. Ce chiffre n'étant pas fourni par l'INSEE, il est estimé à partir des données sur le taux de motorisation, en utilisant la méthode de calcul proposée par Ile-de-France Mobilités dans son guide de réalisation des PLD.

Le taux de motorisation a poursuivi sa tendance à la baisse sur la période 2018 - 2021. La part de ménages avec une voiture s'est maintenue stable, mais la part de ménages multi-motorisés a poursuivi sa baisse (-1 point en 3 ans). De cette manière, le taux d'équipement en voiture à GPSO s'est encore réduit, en passant de 0,81 voiture par ménage en 2018 à 0,79 en 2021 (soit une réduction de 0,02 voiture par ménage en 3 ans). Cela confirme la pertinence des orientations du PLUI en ce qui concerne l'accompagnement à la démotorisation des ménages.

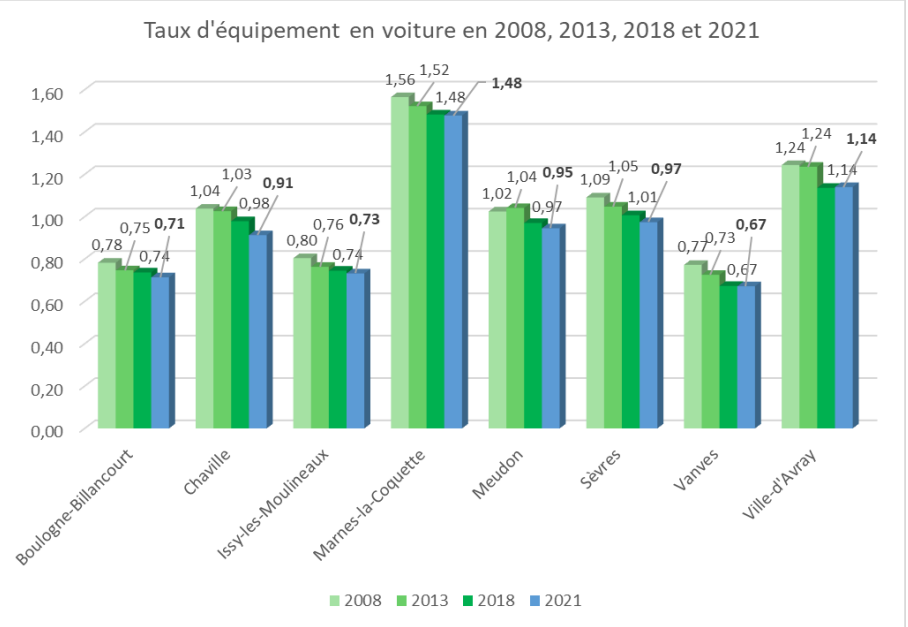
EVOLUTION DU TAUX D'EQUIPEMENT EN VOITURE DES MENAGES

GPSO	2008	2013	2018	2021
Ménages	138 749	143 392	148 376	150 006
Au moins une voiture	69,0%	67,0%	65,0%	63,9%
1 voiture	52,2%	51,1%	50,1%	50,0%
2 voitures ou plus	16,7%	15,9%	14,8%	13,9%
Taux d'équipement en voiture	0,87	0,84	0,81	0,79

Source : INSEE, 2021

On peut néanmoins constater des différences entre les communes pour le taux d'équipement en voiture en 2021. La commune de Chaville se caractérise par une baisse notable de l'équipement en voiture (-0,07 voiture par ménage en 3 ans). Par ailleurs, les communes de Boulogne-Billancourt, Meudon et Sèvres présentent également une baisse, mais moindre que Chaville (-0,03 voiture par ménage). Les autres communes, à savoir Issy-les-Moulineaux, Marnes-la-Coquette, Vanves et Ville-d'Avray, se caractérisent par une stabilisation du taux d'équipement en voiture.

A titre de comparaison, le taux d'équipement s'est aussi réduit à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, les Hauts-de-Seine et la Ville de Paris, dans des proportions similaires à celles constatées à GPSO (-0,02 voiture par ménage en 3 ans).



Source : INSEE, 2018

5.10. Synthèse et enjeux

5.10.1. LA MATRICE ATOUTS / FAIBLESSES / OPPORTUNITES / MENACES

Avantages

- **Une configuration urbaine compacte**, dense et mixte, favorisant la proximité des destinations et la pratique des modes actifs
- **Une forte pratique de la marche** pour les déplacements internes et **une pratique du vélo qui se développe fortement**
- **Une majorité de déplacements domicile-travail qui restent sur le territoire ou se rendent dans des destinations proches** (Paris, La Défense, Vallée Sud Grand Paris…)
- **Une utilisation majoritaire des transports collectifs** pour les déplacements domicile-travail, notamment vers Paris et La Défense
- En moyenne, **un taux de motorisation faible** (inférieur à la moyenne d'Ile-de-France, similaire à la moyenne des Hauts-de-Seine), et qui se réduit de manière significative (tendance confirmée pour la période 2018 – 2021).
- La mobilité représente **une priorité pour les habitants**, avec une forte attente envers l'amélioration des transports collectifs et l'adaptation de la voirie aux modes actifs (enquête PLUI)
- **Une bonne accessibilité routière** vers Paris et de nombreuses destinations franciliennes structurantes
- **En transports collectifs, une accessibilité très élevée** vers Paris et vers la banlieue de la capitale
- **Une excellente desserte en transports collectifs**, avec 14 pôles d'échanges, assurant des dessertes en métro ou en train vers Paris et vers les Yvelines
- **Un réseau de bus organisé en rabattement vers les pôles d'échanges**, assurant aussi des liaisons aux sein du territoire
- **Une bonne desserte routière (ex : RN 118)**, permettant des liaisons rapides vers plusieurs destinations franciliennes
- **Un effort d'apaisement de la circulation** dans toutes les communes
- **Un premier réseau cyclable structurant sur le territoire**, développé en partie lors du confinement de printemps 2020
- **Une politique de stationnement cohérente à l'échelle intercommunale**, favorisant la rotation dans les secteurs à forte sollicitation
- **Une offre de mobilité partagée** (autopartage, vélopartage) qui se déploie sur le territoire, représentant une alternative à la voiture individuelle

Faiblesses

- **De nombreuses coupures urbaines** (axes routiers, voies ferrées…) **et naturelles** (Seine, relief, forêts…), impliquant des allongements de parcours, y compris au sein de GPSO
- **Un usage de la voiture important**, y compris pour les déplacements internes, mais qui se réduit progressivement
- **Une part non négligeable de déplacements domicile-travail vers les Yvelines** (Versailles, Saint-Quentin), surtout en voiture
- **Un poids de la voiture qui reste important pour les déplacements domicile-travail** vers la plupart des destinations franciliennes (hors Paris et La Défense), mais que se réduit depuis 2018
- **Un taux de motorisation qui reste élevé** pour les communes à l'ouest de GPSO et qui s'est stabilisé depuis 2018
- **Un niveau de satisfaction limité des habitants quant aux conditions de déplacements actuelles** (enquête PLUI)
- **En heure de pointe, une accessibilité routière limitée**, notamment vers Paris et les destinations de première couronne
- **Une faible accessibilité en transports collectifs vers des destinations proches**, par exemples le nord du Val-de-Marne
- **Des secteurs du territoire présentant une desserte plus faible**, ou orientée vers des destinations spécifiques (ex : Meudon-la-Forêt, Marnes-la-Coquette)
- **Plusieurs liaisons assurées en bus uniquement** (y compris vers des communes voisines), avec une faible compétitivité
- **Des axes routiers supportant une circulation très élevée**, en traversée de secteurs urbains, avec des conséquences négatives sur la qualité de vie
- **Des limitations de vitesse qui ne suffisent pas** pour garantir une bonne cohabitation entre les véhicules et les modes actifs
- **Un réseau cyclable qui reste fragmenté** et qui ne répond pas aux déplacements du quotidien
- **Quelques places de stationnement non réglementées à proximité des gares** (en cours de résolution)

- **Une offre de mobilité partagée encore trop concentrée à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves**

Opportunités

- **Une transformation des pratiques et des attentes des franciliens en termes de mobilité**, observé dans les enquêtes menées par Ile-de-France Mobilités et GPSO, ainsi que dans les données de l'INSEE sur les déplacements domicile-travail
- **Une forte réduction du taux de motorisation**, permettant de libérer des espaces privés et publics pour d'autres usages
- **Des projets urbains** qui pourraient intégrer de nouvelles approches en termes de mobilité (autopartage, mutualisation du stationnement, petite logistique…)
- **Arrivée du Grand Paris Express** et autres projets structurants (ex : extension du métro 12, du T10…), représentant une opportunité pour développer des projets urbains à proximité
- **Des projets de transformation de plusieurs axes routiers**, permettant d'apaiser la circulation et de libérer l'espace pour les modes actifs, une bonne occasion pour transformer le regard sur l'usage de la voirie sur le territoire
- Un déploiement d'un panel de solutions de mobilité en Ile-de-France (VLS, autopartage), favorisant également une réduction de l'usage de la voiture
- **RER V, plans vélos du Département et de GPSO**, permettant d'anticiper un développement important du réseau cyclable
- **Une poursuite et un renforcement de la ZFE métropolitaine**, permettant de réduire la pollution et la circulation sur le territoire
- **Une réduction de la circulation en Ile-de-France** (changement de comportements, développement du vélo…), permettant de transformer plusieurs axes routiers de GPSO en boulevard urbains
- **Un développement de la mobilité électrique**, permettant de réduire les nuisances de la voiture
- Quelques emprises disponibles (aujourd'hui ou demain), permettant d'implanter **un maillage de sites de logistique urbaine**

Menaces

- **Une diminution de l'usage des transports collectifs et une stabilisation de l'usage de la voiture** suite au covid-19, à anticiper et à éviter
- Le cas échéant, selon les normes du futur PLUI, **des offres de stationnement surestimées dans les projets urbains,** ce qui pourrait entraîner des conséquences négatives sur les coûts des opérations et l'optimisation des espaces urbains
- **Des projets urbains qui pourraient contribuer à saturer les réseaux de transport**, si rien n'est mis en place pour maîtriser la demande (management de la mobilité)
- **Une saturation des réseaux de transports ou une pression sur le marché des logements** avec l'arrivée du Grand Paris Express
- Suite à la requalification des axes routiers structurants, **un risque de report du trafic de transit sur des axes plus locaux**, non adaptés à ce gendre de trafic
- **De nombreux modes différents** à accueillir sur l'espace public
- **Avec le développement du vélo, des conflits potentiels entre les différents usagers de la voirie** (piétons, cyclistes, voitures)
- **Des changements politiques** conduisant à remettre en question l'existence ou le fonctionnement de la ZFE
- **Une hausse éventuelle du trafic en Ile-de-France** (ex : voitures autonomes, livraisons en lien avec le e-commerce…), qui pourrait avoir des impacts très défavorables sur le territoire, par exemple aux abords de la RD 910 (Boulogne-Billancourt)
- **Une généralisation de la mobilité électrique,** contribuant à un maintien ou une croissance de l'usage de la voiture
- **Des nuisances à éviter pour la logistique urbaine,** notamment en termes de pollution et d'occupation de l'espace public, **des difficultés pour mobiliser le foncier** nécessaire à la logistique urbaine

5.10.2. LES ENJEUX PROBLEMATISES

GPE, M12, L42 : des opportunités pour l'émergence de nouveaux projets et faire profiter l'ensemble de GPSO des effets positifs de l'accessibilité métropolitaine

- L'arrivée de la ligne 15 du GPE comme opportunité d'amélioration de la desserte de GPSO par une évolution de l'offre bus vers les futures gares GPE
- Étudier les potentiels, les périmètres et les capacités d'évolution urbaine autour des futures gares du GPE (en complément des projets déjà lancés)
- Étudier le potentiel de mutation aux abords des autres projets de transports collectif (M12, T1, bus 42)
- Renforcer la desserte en bus entre les communes du territoire et les centralités

La mobilité comme enjeu principal des futurs projets urbains

- Garantir la desserte des projets urbains à l'écart des pôles d'échanges par des rabattements multimodaux
- Réduction des besoins de mobilité au sein des projets urbains : mixité, proximité, modes actifs
- Dans les opérations d'aménagement, prévoir une offre de stationnement adaptée aux besoins actuels et futurs
- Étudier les potentiels de mutualisation du stationnement entre différentes opérations ou bâtiments
- Intégration de la mobilité partagée dans les projets urbains (autopartage, vélopartage)
- Intégration de mesures visant à maîtriser le trafic automobile dès la conception de projets urbains – logique de management de la mobilité

La montée en puissance des modes actifs nécessaire pour un meilleur fonctionnement du territoire

- Amélioration des conditions de cohabitation entre les différents modes sur l'espace public à forte circulation (RD 910, RD907…)
- Évolution de l'usage multimodal des axes routiers des secteurs urbains qui voient leur trafic se réduire progressivement (RD 50, boulevard Jean Jaurès)
- S'appuyer sur les plans vélo et sur les projets de requalification routière pour conforter la place des modes actifs dans l'espace public
- Le vélo comme mode prioritaire pour les déplacements internes au territoire : entre les communes et en rabattement vers les pôles d'échange

PLUi Plan Local d'Urbanisme intercommunal



6. Les équipements et services

GRAND PARIS SEINE OUEST

6. Équipements et services

6.1. Les équipements et services, un générateur de rayonnement, de lien social et d'équilibre

Les équipements et les services sont des composantes indispensables du territoire, de sa structuration et de ses équilibres. Ils sont un vecteur d'attractivité, mais aussi de solidarité entre les différentes communes de Grand Paris Seine Ouest et les territoires voisins. Leur localisation doit contribuer à un niveau de service optimisé et équitable auprès des populations dans une logique de proximité. Aussi, outre la qualité de vie et le sentiment de bien-être qu'ils procurent, certains d'entre eux participent au rayonnement de GPSO à l'échelle métropolitaine, voire nationale. Ces aménités ont pour fonction principale de répondre aux besoins des populations, mais également de les attirer et les fidéliser sur le territoire. D'où l'importance de poser les bases d'une réflexion stratégique et prospective dans le cadre de l'élaboration du PLUi sur cette thématique.

L'INSEE définit les équipements comme des services, marchands ou non, accessible à la population. Cette notion considère entre autres les aménagements de transport[15], des équipements comme les établissements scolaires, de santé ou sportifs, et les services qu'ils hébergent (éducation, culture, justice, sécurité, etc.). Ils peuvent avoir des rayonnements variés allant de l'équipement de proximité à l'équipement d'ampleur métropolitaine. Les équipements de proximité correspondent à des petits équipements qui répondent aux besoins des habitants à l'échelle d'un quartier. Les équipements d'ampleur métropolitaine attirent quant à eux des populations à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, notamment en accueillant des évènements de grande ampleur dans le cas d'équipement de culture, sport ou loisir. L'INSEE comptabilise 7 domaines d'équipements :

- L'enseignement et l'éducation
- La santé et le social
- La culture, les sports et les loisirs
- Le tourisme
- Les services aux particuliers
- Les commerces, les transports et les déplacements, sont traités dans des parties spécifiques du diagnostic

6.1.1. DES EQUIPEMENTS QUI ALIMENTENT LE RAYONNEMENT AU-DELA DES LIMITES DE GRAND PARIS SEINE OUEST

Les chiffres clés des équipements rayonnants :

- 6 800 places dans la grande salle de concert de la Seine Musicale et 450 000 spectateurs annuels
- 43 000 visiteurs par an au musée Albert Kahn
- 1 700 places dans le Palais des Sports
- 886 lits en cumulé pour les CHU Ambroise Paré et Corentin Celton

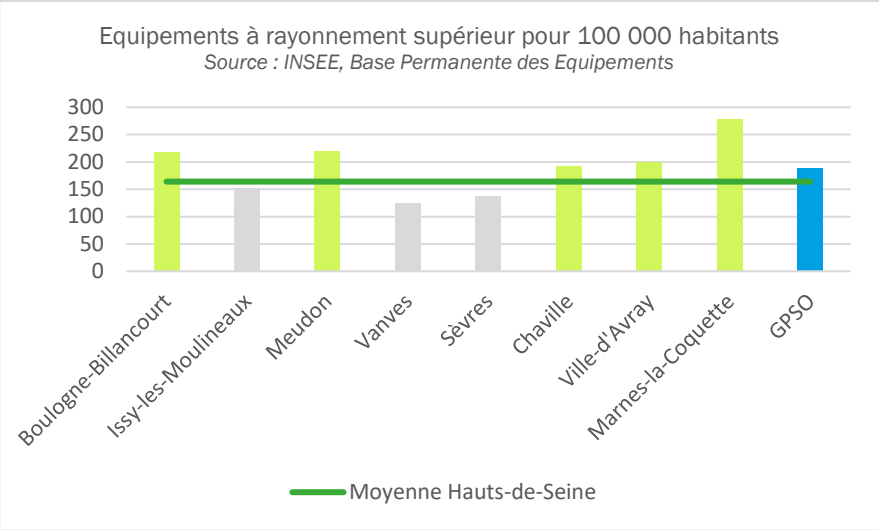
Grand Paris Seine Ouest recense certains équipements, services et institutions qui du fait de leur ampleur, de leur aura ou de leur singularité possèdent à la fois un rôle auprès des populations locales, mais aussi une attractivité auprès des populations extérieures. Ces équipements marquent la spécificité et l'identité de communes les unes par rapport aux autres, mais également du territoire vis-à-vis des autres territoires de la métropole.

Pour Grand Paris Seine Ouest, cela passe notamment par la présence de nombreux parcs et forêts de grande envergure, par un tissu d'équipements culturels rayonnants ou encore par le développement de certaines filières d'enseignements spécifiques relatives à l'ingénierie automobile ou à l'Astrophysique avec l'implantation de l'Université Paris Science et Lettre à l'observatoire de Meudon.

En matière d'équipement à rayonnement supérieur, GPSO est le second EPT du département avec 187 équipements de ce type en moyenne pour 100 000 habitants. Il se situe derrière Paris Ouest La Défense. Cependant, lorsque tous

[15] *Ils sont traités dans une autre partie du diagnostic territorial.*

les niveaux d'équipements sont confondus, ou que seuls sont comptabilisés les niveaux intermédiaires ou de proximité, GPSO possède un maillage plus important d'équipement que tous les autres EPT des Hauts-de-Seine.



Au sein de GPSO trois communes souffrent d'un déficit d'équipements à rayonnement supérieur, il s'agit d'Issy-les-Moulineaux, de Vanves et de Sèvres. Si sont décomptés l'ensemble des niveaux de rayonnement, quatre communes présentent un déficit par rapport à la moyenne départementale. Il s'agit là encore de Vanves et de Sèvres, mais aussi de Ville-d'Avray et de Marnes-la-Coquette. Boulogne-Billancourt et Meudon sont les deux seules communes à bénéficier d'un taux supérieur à la moyenne départementale pour l'ensemble des niveaux de rayonnement. A noter que le déficit de Vanves est provoqué par un manque à la fois dans les équipements à rayonnement supérieur et intermédiaire.

La Seine Musicale, fleuron culturel de GPSO[16]



Parmi les équipements culturels emblématiques et porteurs du rayonnement du territoire de GPSO, la Seine Musicale, par son apport à la redynamisation et la recomposition de l'Île Seguin, sa programmation d'artistes internationaux, sa capacité et le nombre de visiteurs qu'elle accueille chaque année, demeure le fleuron du territoire. La salle principale, avec ces 6 800 places en configuration mixte (assis/debout), se classe d'ailleurs sixième plus grande salle de spectacle d'Île-de-France. Avec ses 1 500 places, la seconde salle de l'édifice se situe au vingt-troisième rang de ce classement. Inaugurée en 2017, la Seine Musicale a, dans ses premières années d'exploitation, produit près de 300 concerts par an et reçu 450 000 spectateurs17. La Seine Musicale, en plus d'héberger de manière permanente trois institutions musicales, comprend un Espace Entreprises, un pôle de répétition et d'enregistrement, ainsi que quelques commerces, cafés et restaurants[18].

Des collections et des savoir-faire qui participent de l'attractivité muséale de GPSO

Sur le plan culturel, le territoire recense aussi deux musées qui par leurs collections et les thématiques qu'ils abordent, rayonnent au-delà des limites de GPSO. Il s'agit du Musée départemental Albert Kahn et de ses jardins, ainsi que de la Manufacture et du Musée national de la Céramique de Sèvres.

[16] *Source photographie : Le projet de La Seine Musicale, site internet de La Seine Musicale, 2017.*

[17] *La Seine Musicale à Boulogne : une bougie et 450 000 spectateurs, Anthony Lieures et Elia Dahan, Le Parisien, 20 avril 2018.*

[18] *Le projet de La Seine Musicale, site internet de La Seine Musicale, 2017.*

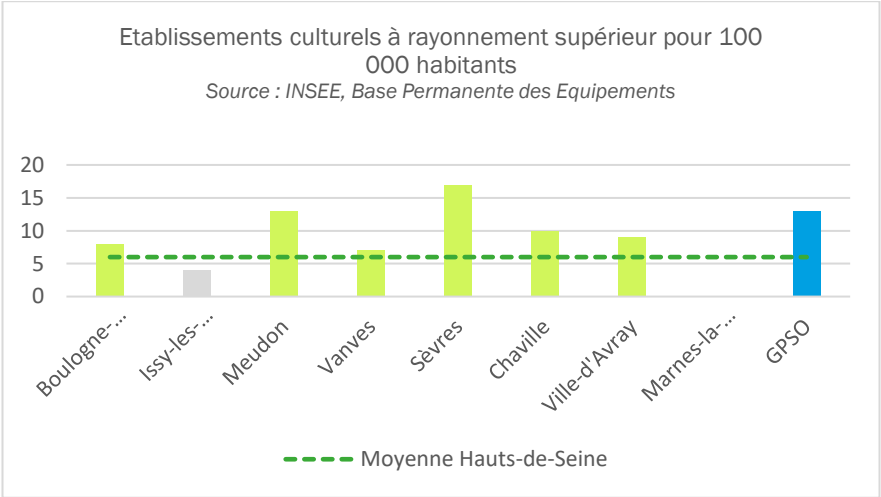


Après six années de travaux, le musée Albert Kahn[19] de Boulogne-Billancourt a rouvert l'intégralité de son site en 2022. La rénovation du musée et la réalisation d'un nouveau bâtiment vise à amplifier l'attractivité du musée et sa fréquentation dans le cadre du projet de Vallée de la Culture portée par le département des Hauts-de-Seine. En 2019, il était par sa fréquentation (42 981 visiteurs) le 216ème musée de France sur les 1 141 enregistrés, ainsi que le deuxième musée des Hauts-de-Seine après celui des Châteaux de Malmaison et de Bois-Préau et le premier sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest[20].

Le second constitue un lieu de conservation et de transmission d'un savoir-faire rare créé en 1756 pour la manufacture et en 1824 pour le musée. En 2019, avec 40 086 visiteurs, le musée se situait au 230ème rang national par sa fréquentation[21], au troisième rang des musées du département. L'hébergement de nombreux artistes lui confère une stature d'ordre nationale et internationale.

D'autres musées prennent aussi part à ce rayonnement notamment le Musée Français de la Carte à Jouer d'Issy-les-Moulineaux avec près de 30 000 visites par an (294ème rang national) et le Musée des Années Trente de Boulogne-Billancourt et ses 25 000 visiteurs (332ème rang national). Le Musée – Atelier Rodin (annexe du Musée Parisien), par les œuvres qu'il abrite contribue à la renommée du territoire bien que sa fréquentation ne le classe qu'au 379ème rang national avec 20 000 visiteurs en 2019. Avec 8 musées comptabilisés, GPSO est l'EPT le mieux doté du département des Hauts-de-Seine, devant Paris Ouest La Défense qui en recense 5.

Au regard des éléments renseignés dans la base permanente des équipements de l'INSEE, GPSO apparaît comme le territoire possédant le plus d'équipements rayonnement supérieur dans les Hauts-de-Seine avec 13 équipements pour 100 000 habitants contre 10 en moyenne à l'échelle du département. Comparativement aux autres EPT, le territoire bénéficie également d'un bon taux d'équipements culturels de proximité. Au sein de GPSO, seul Marnes-la-Coquette et Issy-les-Moulineaux possèdent un taux inférieur à la moyenne départementale.



Une attractivité territoriale portée par la présence d'un patrimoine naturel dense et d'équipements sportifs d'ampleur

GPSO se démarque d'autres collectivités de la proche banlieue parisienne par une densité exceptionnelle d'espaces forestiers et naturels en son sein et à proximité. Plusieurs de ces espaces confèrent au territoire un cadre de vie exceptionnel et des espaces de respirations prisés par les populations de l'ensemble du quart sud-ouest de l'aire urbaine parisienne.

Parmi ce patrimoine naturel, nous pouvons citer la forêt domaniale de Meudon qui s'étend sur 1 086 hectares et 5 communes[22] (Meudon, Chaville, Clamart, Vélizy et Viroflay). Elle intègre aussi le parc de la Terrasse de l'Observatoire qui

[19] *Source photographie : Le nouveau Musée Albert Kahn prend forme, Jérôme Bernatas, Le Parisien, 8 juin 2017*

20 Fréquentation des Musées de France, *Ministère de la Culture, data.culture.gouv.fr, janvier 2022.*

[21] *Idem.*

[22] *Forêt domaniale de Meudon, site internet de la Mairie de Meudon, 20 janvier 2022.*

surplombe la vallée de la Seine en regardant vers le nord et la capitale, offrant un panorama exceptionnel.



Également, la forêt domaniale de Fausses-Reposes d'une superficie de 616 hectares, s'étire sur 9 communes notamment Marnes-la-Coquette, Ville-d'Avray, Sèvres et Chaville pour GPSO. Cette dernière intègre le Haras de Jardy et ses 75 hectares qui accueillent des évènements d'ampleur nationale au sein de 3 carrières éclairées dont l'une des plus grandes d'Europe, 3 manèges couverts parmi lesquels l'un est aux normes olympiques, ainsi qu'un poney club.

Malgré une taille plus modeste, le parc de l'Île-Saint-Germain à Issy-les-Moulineaux demeure un parc urbain majeur au sud de Paris en raison de son positionnement entre deux bras de Seine à quelques encablures du XVème arrondissement, mais aussi en raison des équipements qu'il propose (jardin botanique, équipements sportifs et hall du poney club, grande aire de jeux) et de la présence de la Tour aux Figures de Jean Dubuffet[23].

GPSO se trouve à proximité de 2 parcs emblématiques : le domaine national de Saint-Cloud et ses 460 hectares[24], et le bois de Boulogne et ses 846 hectares. Ce dernier recense un nombre important d'équipements au rayonnement métropolitain, national et international comme les hippodromes de Longchamp et d'Auteuil ou encore le jardin d'acclimatation. L'accès aux espaces naturels est renforcé par la présence sur la commune de Sèvres d'un parc nautique départemental en lien direct avec la Seine.

Concernant les équipements sportifs majeurs, Issy-les-Moulineaux accueille depuis 2005 le palais des Sports Robert-Charpentier qui représente l'une des plus grandes surfaces sportives d'Europe et dont la salle principale peut contenir 1 700 personnes.

En lisière immédiate de GPSO se concentrent également un nombre important d'équipements sportifs à la renommée internationale : Roland Garros, le Parc des Princes, le Stade Jean Bouin, la piscine Molitor, la salle omnisport Pierre de Coubertin, le Dôme – palais des sports de Paris qui est implanté sur l'emprise du parc des expositions de la porte de Versailles, lui-même implanté sur les communes de Paris, Issy-les-Moulineaux et Vanves.

Une offre de soins dynamisée par les locomotives Corentin Celton et Ambroise Paré

Le territoire de GPSO accueille deux hôpitaux gérés par l'Assistance Publique – Hôpitaux de Paris (AP-HP) et dont le rayonnement, du fait de leur taille et des spécialités qu'ils exercent, irradient sur l'ouest parisien. Corentin Celton appartient au groupement hospitalier universitaire Paris Centre et Ambroise Paré à celui de l'Université Paris Saclay.

En 2016, le premier comptabilisait 486 lits et 72 places d'accueil de jour, avec notamment une unité de 148 lits destinée aux soins de suite et à la réadaptation[25]. Il possède un panel complet d'offre de soins, notamment une unité de planning familial, ainsi qu'une unité de psychiatrie de l'adulte et d'accompagnement des addictologies reconnues. Cette dernière est d'ailleurs adossée à un laboratoire de recherche et à une unité d'enseignement en lien avec l'unité Paris-Descartes[26].

L'hôpital Ambroise Paré recensait en 2019 400 lits et 50 places d'accueil de jour. Il est considéré comme l'un des plus importants centres d'urgence des Hauts-de-Seine avec près de 62 000 passages par an en cumulant urgences pédiatriques et adultes. L'hôpital possède une offre de soin complète et se distingue par son expertise en chirurgie lourde orthopédique, viscérale, vasculaire et ophtalmologique. De plus, il possède la particularité d'intégrer une équipe mobile de soins palliatifs et d'héberger un centre gratuit de

[23] *Le parc de l'Île-Saint-Germain, site internet du Département des Hauts-de-Seine, janvier 2022. Source photographie : Tour aux figures, crédit Centre National des Arts Plastiques, site de la fondation Jean Dubuffet.*

[24] *Le domaine national de Saint-Cloud, site internet du Département des Hauts-de-Seine, janvier 2022.*

[25] *Votre séjour à l'hôpital Corentin Celton, Livret d'accueil 2016, Assistance Publique – Hôpitaux de Paris, 2016.*

[26] *Les services de l'hôpital Corentin Celton, site internet Assistance Publique – Hôpitaux de Paris, janvier 2022. Source photographie : votre séjour à l'hôpital Corentin Celton, livret d'accueil 2017 des hôpitaux universitaires de Paris Ouest, AP-HP.*

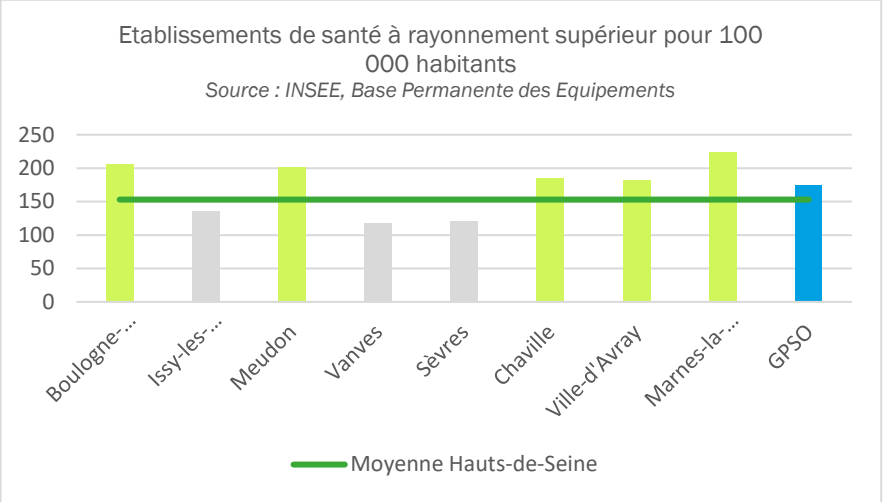
dépistage et de diagnostic, ainsi que le comité de coordination régionale de la lutte contre les infections sexuellement transmissibles et le VIH[27]. Un projet de regroupement de l'hôpital Ambroise Paré avec l'hôpital de Garches est en cours depuis 2019.

L'hôpital de Sèvres, Centre hospitalier des quatre villes, rayonne lui sur les communes de Saint-Cloud, Sèvres, Chaville et ville d'Avray depuis la fusion de deux centres en 2006.

De nombreux hôpitaux importants sont aussi recensés sur les communes limitrophes de GPSO et apportent une offre de soins complémentaire aux habitants du territoire : les hôpitaux parisiens Georges Pompidou, Vaugirard et Sainte-Périne – Rossini, Chardon - Lagache, l'hôpital Raymond Poincaré de Garche, les hôpitaux Antoine Béclère et d'instruction des armées de Clamart.

L'offre de santé présente une partition nord-est / sud-ouest. Bien que celle-ci soit présente sur l'ensemble du territoire, les équipements et services de santé à fort rayonnement sont concentrés majoritairement sur les communes de Boulogne-Billancourt, d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves malgré une zone moins densément équipée aux abords du Fort d'Issy sur les deux dernières communes. A Meudon la concentration des équipements de santé à rayonnement supérieur est perceptible entre les gares de Meudon et Meudon-Val-Fleury. Pour Chaville et Sèvres, cette concentration se fait le long de la départementale 910 avec une baisse de densité des services de santé structurants à l'interface entre les deux communes. La répartition est plus éparse pour Marnes-la-Coquette et Ville-d'Avray.

GPSO possède en moyenne 174 équipements de santé à rayonnement supérieur pour 100 000 habitants quand la moyenne du département des Hauts-de-Seine ne s'élève qu'à 153. L'EPT se classe deuxième en la matière derrière Paris Ouest La Défense. Le territoire demeure premier en matière d'équipements de santé à rayonnement intermédiaire et de proximité. Au total, il possède 735 équipements de santé (dont le niveau de rayonnement a été renseigné) pour 100 000 habitants. Au sein de l'EPT Boulogne-Billancourt et Meudon sont les villes dont les taux d'équipements de santé pour 100 000 habitants est toujours supérieur à la moyenne départementale peu importe le niveau de rayonnement. En revanche, Marnes-la-Coquette, Ville-d'Avray et Sèvres observent un déficit des équipements de santé tous niveaux de rayonnement confondus. Issy-les-Moulineaux, Vanves et Sèvres souffrent d'un manque d'équipements de santé de rayonnement supérieur.



Des filières d'enseignement d'excellence présentes sur le territoire

GPSO accueille l'un des observatoires astronomiques de Paris sur la commune de Meudon. Il est affilié à l'université de Paris Sciences et Lettres qui dispense des formations d'enseignement supérieur dans les domaines de l'astronomie, l'astrophysique et les technologies spatiales. L'observatoire accueille des chercheurs et des technologies de pointes, notamment pour la recherche sur les nano-satellites. La commune meudonnaise héberge aussi un site du Centre National de Recherche Scientifique, siège de la délégation d'Île-de-France qui regroupe 77 structures de recherche et de service, réuni 474 chercheurs permanents, 587 ingénieurs et techniciens et 1 438 agents du CNRS[28].

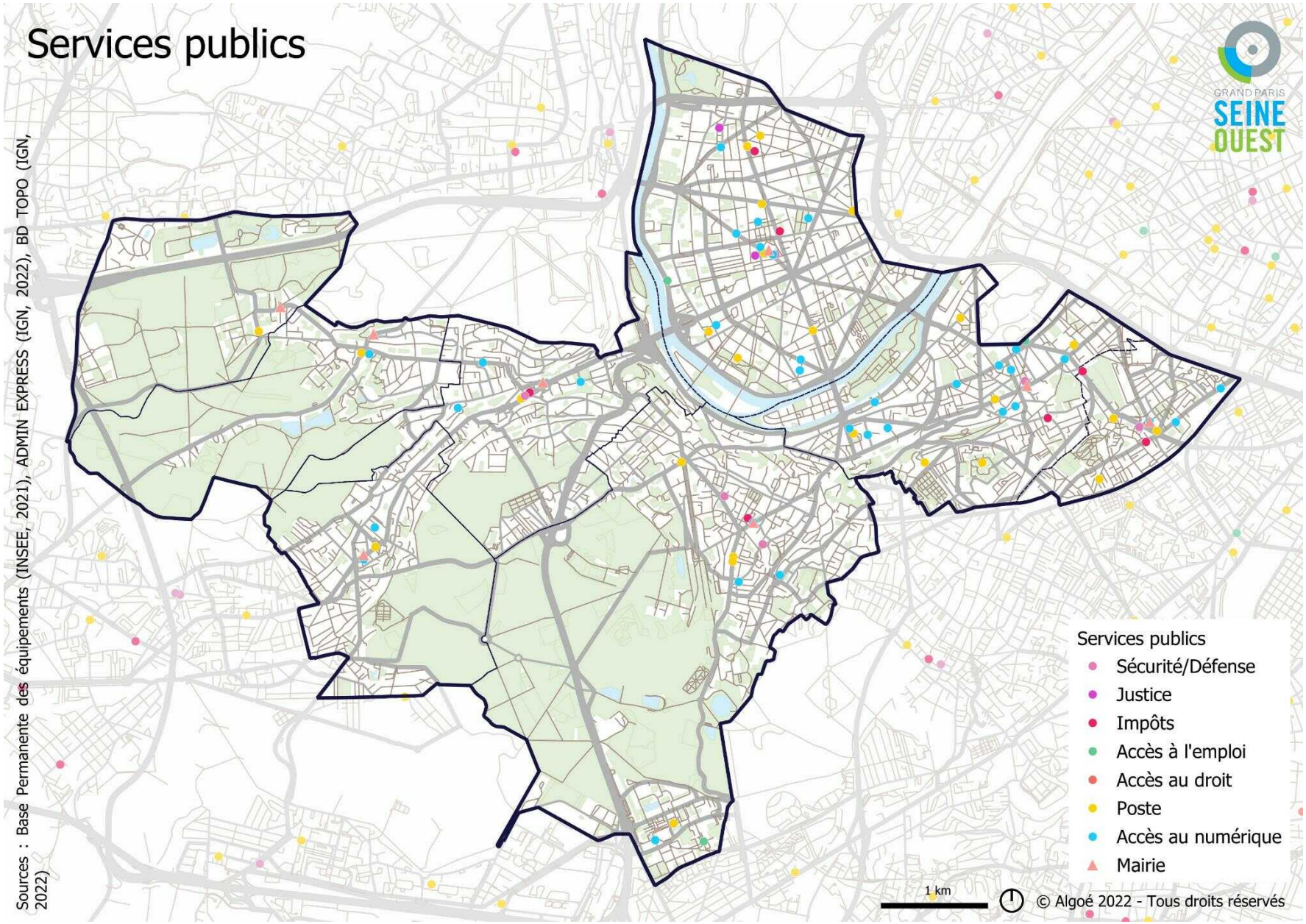
[27] *L'hôpital Ambroise Paré AP-HP célèbre ses 50 ans, site internet Assistance Publique – Hôpitaux de Paris, 4 octobre 2019.*

[28] *La délégation, site internet du CNRS de Meudon – Île-de-France, janvier 2022. Source photographie : La tête dans les étoiles, site de la Mairie de Meudon, crédit bambax.*

Issy-les-Moulineaux abrite l'école de formation professionnelle des Barreaux EFB – EDA qui accueille 1 900 élèves. A l'échelle nationale la moitié du quorum des avocats qui obtiennent chaque année le droit d'exercer y est formée. Le territoire de GPSO recense également l'IUT de Ville-d'Avray et l'école de Design de Sèvres qui apparaissent comme des locomotives intéressantes pour le rayonnement du territoire.

En dépit de ces formations supérieures d'excellence, le territoire de GPSO ne constitue pas un pôle estudiantin majeur au sein de la métropole parisienne concurrencé par la capitale au nord et par le plateau de Saclay au sud et ses 70 000 étudiants et 10 000 chercheurs et professeurs29. Comparativement aux établissements publics territoriaux voisins, GPSO comptabilise 11 136 étudiants, soit 3,5 pour 100 personnes vivant sur le territoire soit beaucoup moins que sur le territoire de Paris Ouest La Défense qui en dénombre 9,1 pour 100 personnes.

[29] *Chiffres-clés Paris-Saclay, IAU Île-de-France, 2018.*


Services publics
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Services publics
Sécurité/Défense
Justice
Impôts
Accès à l'emploi
Accès au droit
Poste
Accès au numérique
Mairie
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

6.1.2. UNE OFFRE QUALITATIVE D'EQUIPEMENT ET DE SERVICES DE PROXIMITE SUR LE TERRITOIRE

Globalement, GPSO présente une offre d'équipements et de services de qualité avec parfois quelques manques et déséquilibres perceptibles. Ainsi, les communes les plus proches de la centralité parisienne jouissent généralement d'un taux plus important d'équipements et de services, c'est notamment le cas en matière de santé et de tourisme. Cette proximité de la capitale peut aussi avoir des effets négatifs avec une plus forte densité de population qui tend à saturer l'usage de certains équipements et à souligner les manques, comme pour les piscines ou les jardins et parcs.

Sur GPSO, à l'exception de Marnes-la-Coquette, les communes semblent toutes bien pourvues bien que quelques indicateurs marquent des manques ponctuels. Ce décalage en matière d'équipement pour Marnes-la-Coquette s'explique avant tout par son faible poids démographique, mais il doit être nuancé par les coopérations mises en place avec les autres communes, y compris dans les EPT voisins.

La population de GPSO exprime une grande satisfaction en ce qui concerne la proximité des équipements et services sur le territoire, puisque 82 % des personnes interrogées lors de l'enquête menée par les services de GPSO fin 2021 l'estiment satisfaisante, voire très satisfaisante (40 %). Environ un quart des participants envisagent que l'amélioration de la qualité de vie passera sur le territoire par la complétion de l'offre d'équipements et de services, notamment de santé.

Quatre centralités d'équipements et de services de proximité peuvent être observées sur le territoire. Deux sont recensées à Boulogne-Billancourt, à proximité de la mairie qui constitue aussi un lieu de centralité pour de nombreux autres équipements notamment culturels et sur le boulevard Jean Jaurès et de la rue des Tilleuls, dans le prolongement de la centralité d'équipements culturels du carrefour Jean-Baptiste Clément / De Gaulle. Une autre est perceptible à Vanves au carrefour de l'insurrection et sur la rue Antoine Fratacci toujours complétée par une offre d'équipement plus large. Enfin, une dernière est établie à Sèvres à l'endroit de l'avenue de l'Europe et de la rue Pierre Midrin. Une certaine concentration d'équipements publics est perceptible entre les gares de Meudon et Meudon – Val-Fleury.

Un accès équilibré aux services publics fondamentaux

La qualité de vie d'un territoire peut s'analyser par les éléments structurants qu'il propose à la fois en matière de paysage, d'emploi, de qualité de vie, d'accès au logement, etc. mais aussi par la densité, la proximité et l'accessibilité de ses équipements et services publics à destination des populations. Un certain nombre d'entre eux constituent des éléments indispensables à la vitalité de la collectivité, c'est notamment le cas des services et équipements sociaux, d'accès à l'emploi, de justice ou de sécurité.

Avec trois antennes de Pôle Emploi implantées à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Meudon, GPSO est le territoire des Hauts-de-Seine qui possède le plus de ces services, près d'une structure pour 100 000 habitants. La composition de l'emploi sur le territoire, majoritairement orientée vers l'emploi productif dans les sièges sociaux et la faible part d'emplois industriels, implique un besoin limité d'emplois intérimaires sur GPSO vis-à-vis d'autres EPT comme Paris Ouest La Défense. Cet aspect se répercute dans la proportion d'agences de travail temporaire sur le territoire, 19 à GPSO contre 78 pour le second EPT.

En matière d'accès au droit et aux services sociaux le territoire compte deux antennes de la caisse primaire d'assurance maladie localisées à Boulogne-Billancourt et à Meudon permettant de rayonner sur l'ensemble du territoire. Chaque commune dispose d'un CCAS et de permanences sociales, parfois à travers des lieux spécifiques comme le centre Flora Tristan à Issy-les-Moulineaux, la maison des Familles de Boulogne-Billancourt, le pôle social de Meudon, etc. offrant ainsi un accès de proximité relativement dense aux populations les plus fragiles et les moins mobiles.

Dans le domaine de la sécurité et des secours, le territoire recense cinq commissariats de la Police Nationale répartis sur les communes les plus importantes en termes de population. Chaville, Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette en sont donc dépourvues. La première des trois communes est malgré tout dotée d'une police municipale, au même titre que Boulogne-Billancourt et Vanves. Issy-les-Moulineaux accueille aussi la Direction générale de la Gendarmerie Nationale. Ces dispositifs de sécurité sont complétés par les structures des villes limitrophes à Clamart, Saint-Cloud, Le Chesnay ou encore Versailles. Trois casernes de pompiers sont aussi présentes sur le territoire à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Meudon. Ce réseau est augmenté par les casernes de Clamart pour le sud-est du territoire, Vélizy et Versailles pour le sud-ouest, Saint-Cloud, La Celle-Saint-Cloud et Paris XVIème

pour le nord. Le territoire est donc largement quadrillé dans le registre de la sécurité et des secours.

Bien que la majeure partie des institutions judiciaires des Hauts-de-Seine soient implantées à Nanterre sur l'EPT de Paris Ouest La Défense, deux tribunaux d'instances sont installés à Boulogne-Billancourt et Vanves. La cité boulonnaise accueille aussi la représentation locale de l'Etat avec les locaux de la sous-préfecture, ainsi qu'un conseil des prud'hommes. Ces dispositifs sont enrichis au nord-est pour les habitants de Vanves et d'Issy-les-Moulineaux par la présence dans le XVème arrondissement de Paris d'un point d'accès au droit.

En outre, sont assurés sur le territoire un nombre important de services financiers indispensables à la vie des populations. Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Meudon et Vanves sont dotées d'un centre des finances publiques. La première des communes citées intègre aussi une trésorerie municipale tandis que Vanves héberge un service de publicité foncière et Sèvres le service de préparation des déclarations fiscales annuelles. Avec 15 Directions départementales des finances publiques, le territoire de GPSO est le mieux doté des 4 EPT du département. Chaville accueille une Maison France Service regroupant les prestations des Ministères de l'Intérieur, de la Justice et des Finances, de La Poste, de Pôle Emploi, de la Caisse nationale des allocations familiales, de l'assurance maladie, de l'assurance retraite et de la mutualité sociale agricole.

Les banques constituent aussi un service indispensable afin de permettre la circulation des flux d'argent physique et le stockage des revenus et épargnes des populations. Le territoire enregistre la présence de 156 établissements bancaires. Seule Marnes-la-Coquette du fait de sa taille n'en comptabilise aucun. Avec respectivement seulement 9 et 4 établissements, Vanves et Ville-d'Avray sont les deux seules communes à posséder un taux d'établissements bancaires pour 100 000 habitants inférieurs à la moyenne des Hauts-de-Seine. La proximité à Issy-les-Moulineaux et à Paris permet d'atténuer ce discours en ce qui concerne la commune de Vanves. L'accès aux établissements bancaires reste donc relativement satisfaisant sur le territoire à l'exception de la partie nord-ouest.

Les services postaux sont très présents sur le territoire. Avec 25 équipements dont 8 relais de poste, le territoire possède près de 8 équipements pour 100 000 habitants en faisant le deuxième EPT le mieux pourvu des Hauts-de-Seine après Vallée Sud Grand Paris. Toutes les communes possèdent au moins un établissement, y compris Marnes-la-Coquette qui bénéficie de la présence d'un relais postal. Avec seulement 6,6, 4,3 et 4,8 infrastructures pour 100 000 habitants, Boulogne-Billancourt, Sèvres et Chaville possèdent malgré tout trop peu d'équipements postaux pour répondre aux besoins de leur population communale.

Une bonne couverture numérique et le développement de la démarche « *smart territoire* »

Dans la continuité de la communication physique, le territoire possède une excellente couverture avec un accès à la 5G et à la 4G sur l'intégralité des communes dans des proportions identiques à celles de la capitale. Toutes les communes ont un taux de raccordement des locaux à la fibre optique (FTTH) extrêmement important, allant de 80,7 % des locaux de Marnes-la-Coquette à 94,5 % à Issy-les-Moulineaux où le taux est dopé par la présence des sièges sociaux de grandes entreprises sur le territoire[30]. Cette bonne couverture numérique est d'ailleurs reconnue par les personnes interrogées lors de l'enquête de janvier 2022, puisque 76 % d'entre-elles ont estimé cette couverture satisfaisante, dont 33 % très satisfaisante.

De surcroît, dans le cadre de la démarche « territoire intelligent », GPSO propose de nombreux services d'accès au numérique pour les populations résidentes en s'appuyant sur un large réseau de points d'accueil dont 6 sont recensés à Boulogne-Billancourt, 9 à Issy-les-Moulineaux, 3 à Meudon, 3 à Sèvres, 1 à Chaville et à Ville-d'Avray, toutefois Vanves et Marnes-la-Coquette en sont dépourvues.

Cette démarche intègre un guichet unique pour l'accès aux aides pour la rénovation énergétique des bâtiments (Seine Ouest Rénov'), l'inscription ou encore le règlement des factures en lien avec les conservatoires de musique (iMuse), le fléchage des subventions pour l'acquisition des vélos à assistance électrique, ou encore de composteurs, la réservation de créneaux pour les équipements sportifs. Cette démarche a permis aussi l'édification d'une donnée territoriale solide accessible en open data, ainsi que d'une application citoyenne (SO Net) et d'un widget d'information permettant de se renseigner sur la collecte locale des déchets.

[30] *Part des locaux raccordables FTTH en 2021, Observatoire des territoires, ANCT, 2021*

Le CUBE à Issy-les-Moulineaux est l'équipement qui symbolise le plus l'intégration du territoire dans une démarche innovante de développement numérique. Le lieu est à la croisée des chemins entre innovation technologique, apprentissage et démarche artistique.

Les projets d'équipements et de services publics fondamentaux, et développement du numérique

La commune de Meudon accueillera prochainement le Datacenter de Bouygues Immobilier. Celui-ci s'implantera avenue du Maréchal Juin à proximité de l'emprise actuelle de Sopra Steria. Cet édifice implique un classement en installation classée pour la protection de l'environnement et en installation, ouvrage, travaux et activités au titre de la loi sur l'eau. Suite à une enquête publique en avril et mai 2019, le projet est entériné avec pour objectifs de limiter la production de gaz à effet de serre et d'optimiser le réemploi de la chaleur fatale.

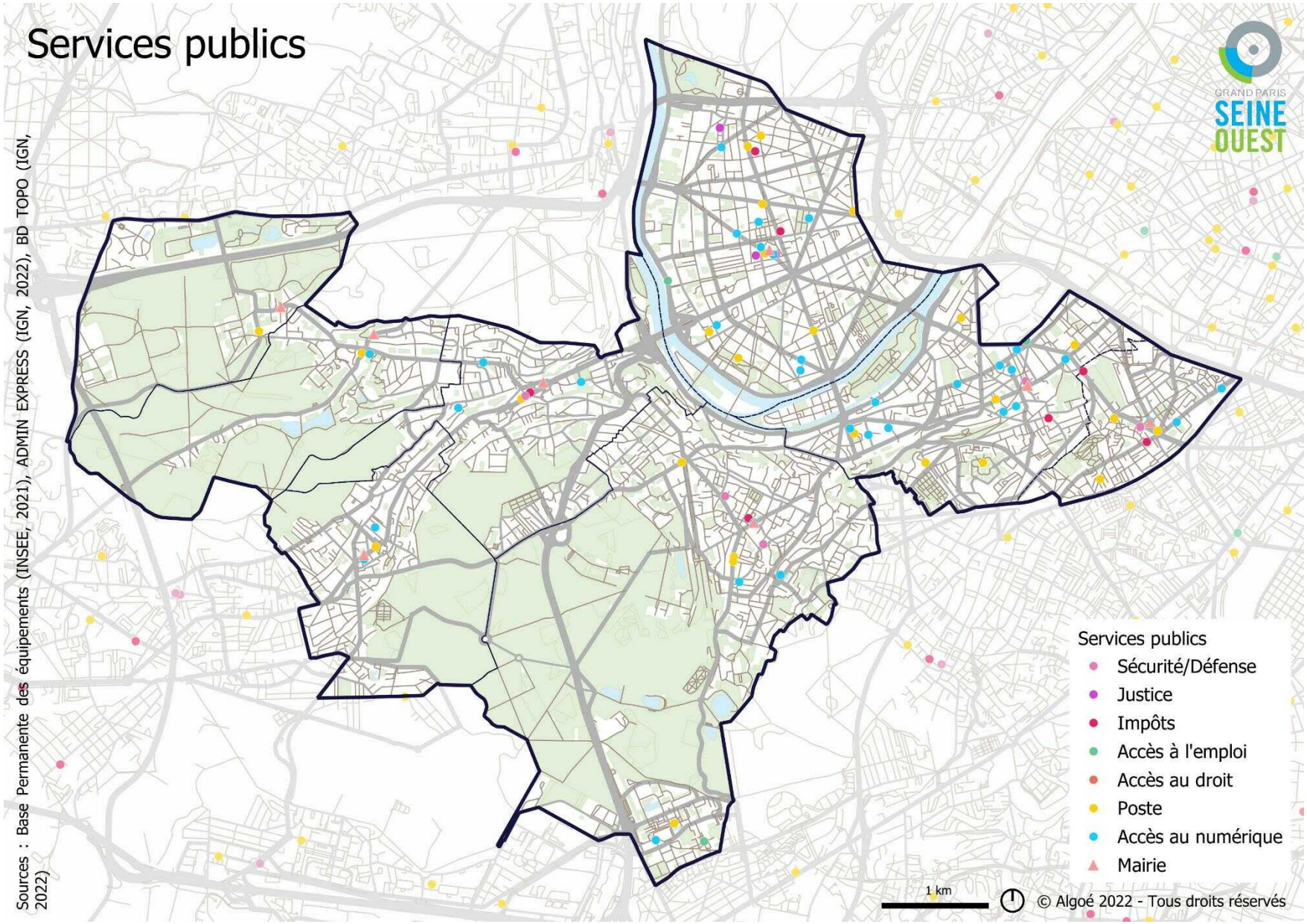
La commune de Vanves accompagne la réfection du site accueillant le marché hebdomadaire.

6.1.3. UN TAUX D'EQUIPEMENTS SCOLAIRES, EDUCATIFS ET DE PETITE ENFANCE ELEVE, MAIS UNE SOLLICITATION QUI RESTE FORTE A L'ECHELLE DE GPSO

La prise en charge des enfants en bas-âges, l'accès à l'éducation et à un parcours scolaire complet pour l'ensemble des jeunes populations de GPSO demeurent des objectifs fondamentaux pour la collectivité. Ils nécessitent le déploiement d'une offre d'équipement adaptée de la prise en charge de la petite enfance jusqu'à l'accès à l'enseignement supérieur. Dans un contexte démographique où près d'un quart de la population a moins de 24 ans, cet enjeu est d'autant plus prégnant. Ainsi, GPSO propose sur son territoire, en s'appuyant également sur les acteurs privés, un ensemble important de structures de la crèche au lycée permettant de constituer une offre aux dimensions adaptées aux exigences démographiques du territoire.

Les chiffres clés des équipements de petite enfance et du parcours scolaire :

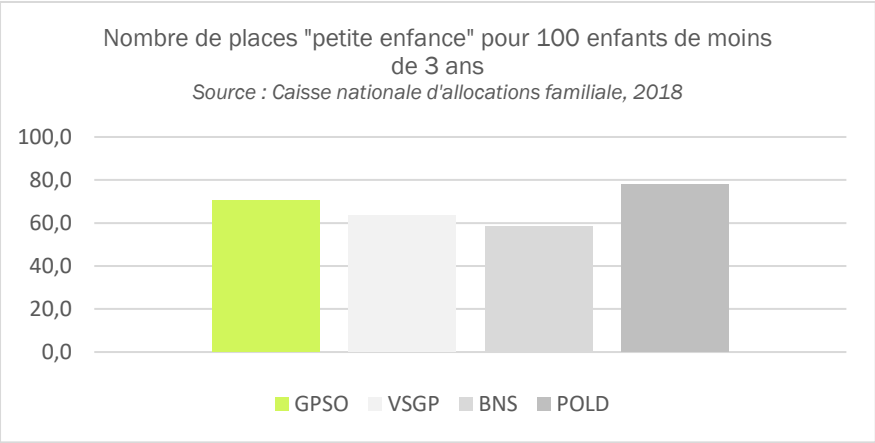
- 138 crèches et 70 places pour 100 enfants de moins de trois ans
- 148 écoles dont 80 maternelles et 68 élémentaires pour 28 117 élèves
- 25 collèges pour 14 040 élèves
- 18 lycées pour 12 026 élèves


Services publics
GRAND PARIS SEINE OUEST
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Services publics
Sécurité/Défense
Justice
Impôts
Accès à l'emploi
Accès au droit
Poste
Accès au numérique
Mairie
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

Un tissu dense de structures d'accueil pour la petite enfance, mais une commune en carence à accompagner

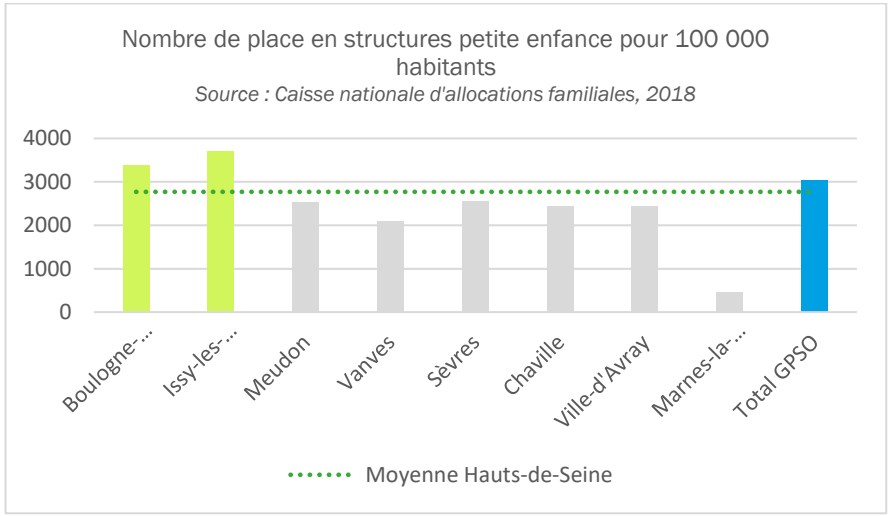
En 2020, GPSO recensait 138 crèches sur son territoire, soit un peu plus de quatre crèches pour 10 000 habitants en faisant le territoire le mieux doté du département en la matière[31].

En 2018, ce taux d'équipement se traduisait par un total de 9 720 places tous modes d'accueil confondus, soit 3 041 places pour 100 000 habitants. Il s'agit ici encore du meilleur ratio départemental juste devant l'établissement public territorial de Paris Ouest La Défense qui dénombrait 3 040 places pour 100 000 habitants sur son territoire. Cette analyse met en exergue une offre diversifiée et équilibrée sur le territoire de GPSO et note d'un haut niveau de service en matière de petite enfance à l'échelle du département.



En termes de capacité théorique d'accueil au sens de la caisse nationale d'allocations familiales,[32] GPSO possède en moyenne 70,3 places pour 100 enfants de moins de trois ans en intégrant également les écoles maternelles dans le calcul. Ce chiffre place l'EPT au niveau de la moyenne départementale et largement au-dessus des moyennes de la Métropole du Grand Paris (54,4 places) et nationale (59,8 places). GPSO n'est devancé dans le département que part l'EPT Paris Ouest La Défense qui possède un ratio très élevé de 77,8 places pour 100 enfants de moins de trois ans.

Dans le détail des différents modes d'accueil, GPSO ne se classe cependant jamais premier des EPT en termes de place pour 100 000 habitants. Il est le troisième pour les places chez les assistantes maternelles, ainsi que deuxième pour les places en crèches avec 6 091 possibilités d'accueil recensées et pour les autres modes d'accueil avec 1 820 places.



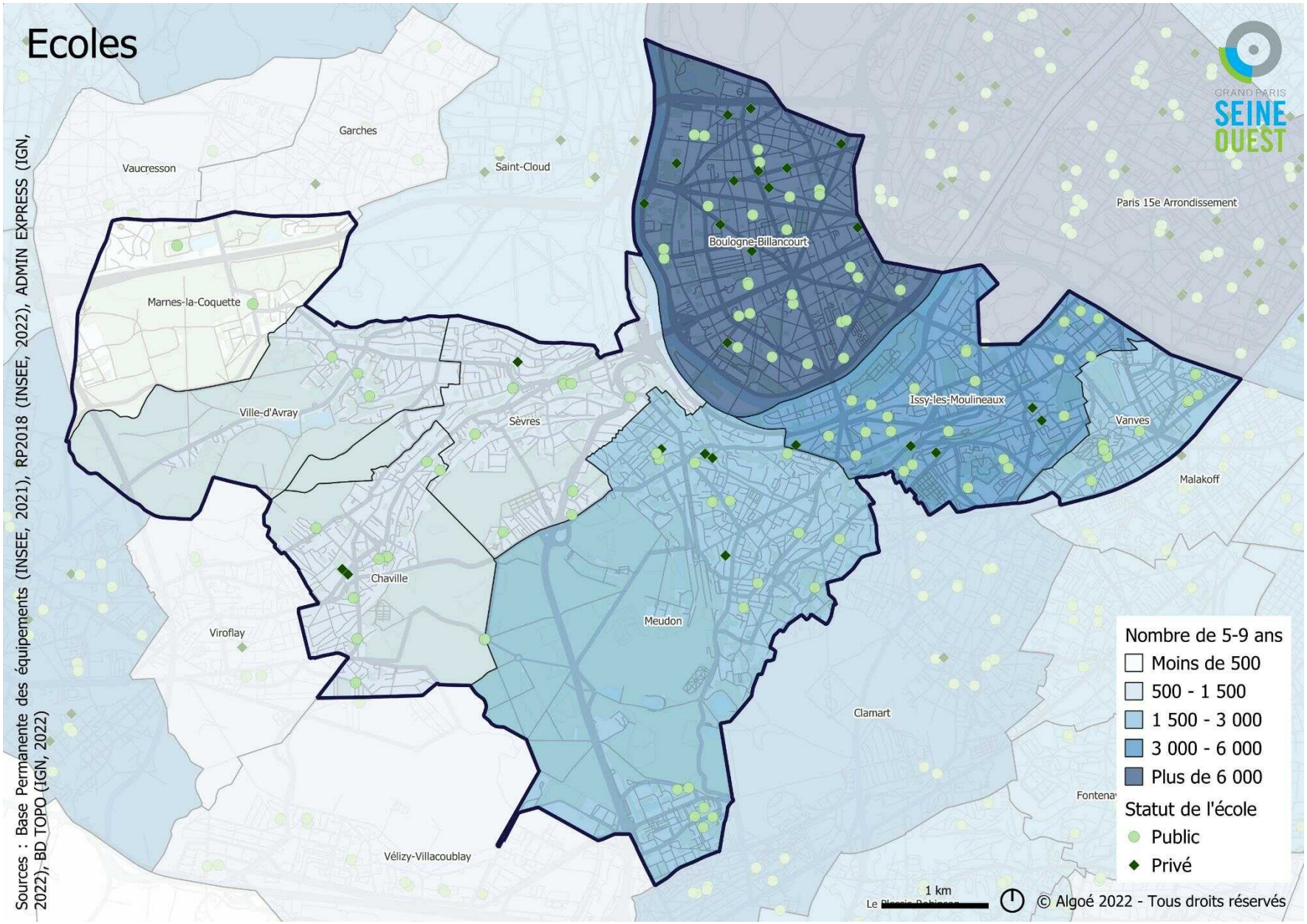
Au sein même de GPSO la situation révèle des inégalités entre les communes qui composent la collectivité. Avec plus 3 500 places pour 100 000 habitants, Issy-les-Moulineaux possède un tissu dense et diversifié de places d'accueil pour la petite enfance. Boulogne-Billancourt se situe également au-dessus de la moyenne départementale. En revanche, toutes les autres communes possèdent un nombre de places inférieur à la moyenne du département. Avec seulement 29,3 places pour 100 enfants de moins trois ans, Marnes-la-Coquette apparaît sous-équipée dans les trois catégories de places d'accueil pour la petite enfance. Cependant, la commune n'est pas carencée dans ce

[31] *Chiffres issus de la base des équipements 2020.*

[32] *La capacité théorique d'accueil correspond à l'ensemble des places offertes aux enfants de moins de 3 ans à un instant donné sur le territoire observé (ratio sur 100 enfants de moins de trois ans), caisse nationale d'allocations familiales, 2018.*

domaine car elle a fait le choix, pour des raisons économiques, de nouer des partenariats avec les communes voisines pour l'attribution de places en crèche.

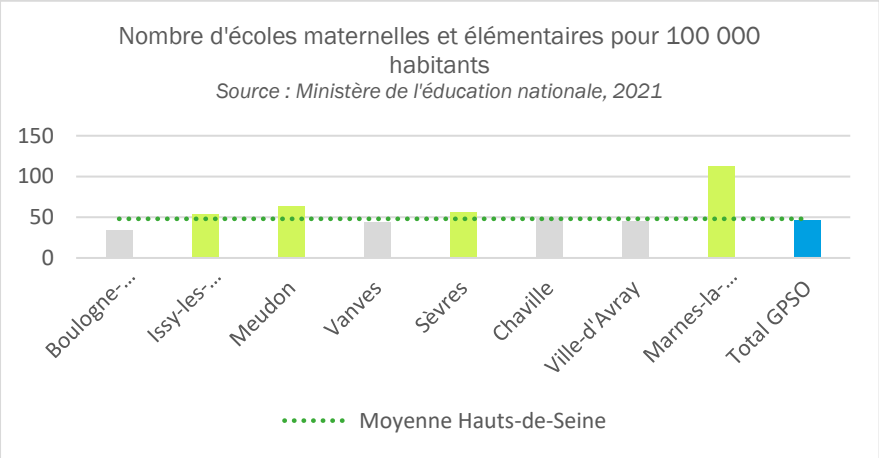
L'offre d'équipement pour la petite enfance apparaît complémentaire sur le territoire tant sur les modalités d'accueil que sur les typologies de structures. Elle intègre majoritairement des crèches collectives publiques ou en délégation, mais aussi des micro-crèches, des crèches associatives, des haltes-garderies ou des crèches privées.


Ecoles
Garches
Vaucresson
Saint-Cloud
Paris 15e Arrondissement
Boulogne-Billancourt
Marnes-la-Coquette
Issy-les-Moulineaux
Vanves
Ville-d'Avray
Sèvres
Malakoff
Chaville
Meudon
Viroflay
Clamart
Vélizy-Villacoublay
Nombre de 5-9 ans
Moins de 500
500 - 1 500
1 500 - 3 000
3 000 - 6 000
Plus de 6 000
Statut de l'école
Public
Privé
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), RP2018 (INSEE, 2022), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)

Une démographie qui tend à diminuer, mais un nombre moyen d'élèves par classe élevé dans le cycle primaire

A la rentrée 2021, GPSO recense 80 écoles maternelles (dont 13 privées) et 68 écoles élémentaires (dont 13 privées). Les structures privées viennent compléter le maillage des écoles publiques du territoire avec une présence plus importantes de ce type d'établissements sur la commune de Boulogne-Billancourt.

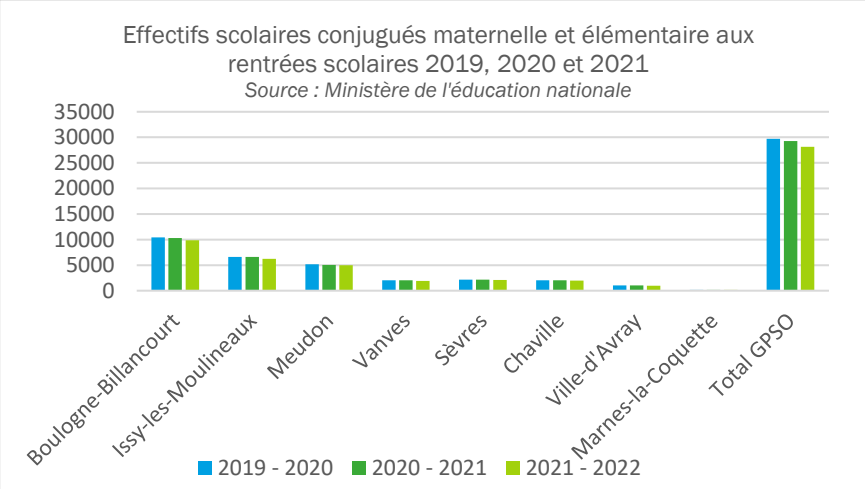
35 structures proposent un parcours complet de la petite section de maternelle au CM2, dont les 13 écoles privées. Les écoles du territoire regroupent 28 117 élèves dont 10 416 en maternelle pour 17 701 dans les écoles élémentaires. Au total, 1 140 classes sont ouvertes pour l'année scolaire 2021 – 2022 et il y a en moyenne 130 élèves par école maternelle et de 257 élèves par école élémentaire.



Au regard de la démographie locale et de la comparaison avec les autres établissements publics territoriaux du département des Hauts-de-Seine[33] le territoire présente un portrait contrasté en matière d'accès à l'éducation dans le cycle primaire.

Ainsi, avec 148 écoles recensées GPSO ne possède que 46 écoles pour 100 000 habitants quand la moyenne sur le département est de 48. Globalement les communes de GPSO possèdent un nombre d'infrastructures scolaires adaptées au regard de la moyenne départementale. Avec seulement 34 écoles pour 100 000 habitants, Boulogne-Billancourt peut apparaître sous-équipées quand Marnes-la-Coquette avec son école primaire est largement équipée. Pour la cité boulonnaise, cette carence de structure ne signifie pas nécessairement un manque dans le maillage des écoles sur le territoire. En effet, les densités importantes observées sur la commune et la superficie réduite nécessite avant tout des capacités importantes dans les établissements scolaires existant davantage qu'une multiplicité de ces équipements sur le territoire. En effet il y a en moyenne 12 classes par école à Boulogne-Billancourt contre 10 classes par école à l'échelle de GPSO.

GSPO compte en moyenne 25 élèves par classe contre 23 sur le département. Ce décalage peut s'expliquer en partie par l'absence d'école classée en REP ou en REP+ sur le territoire, mais aussi par un nombre moindre d'écoles. Les classes REP et REP+ font l'objet d'un dédoublement en CP et en CE1. A titre d'exemple l'EPT Boucle Nord de Seine en comptabilise 109 sur son périmètre, dont 17 en REP+. Cet état des lieux marque aussi une partition sociale forte

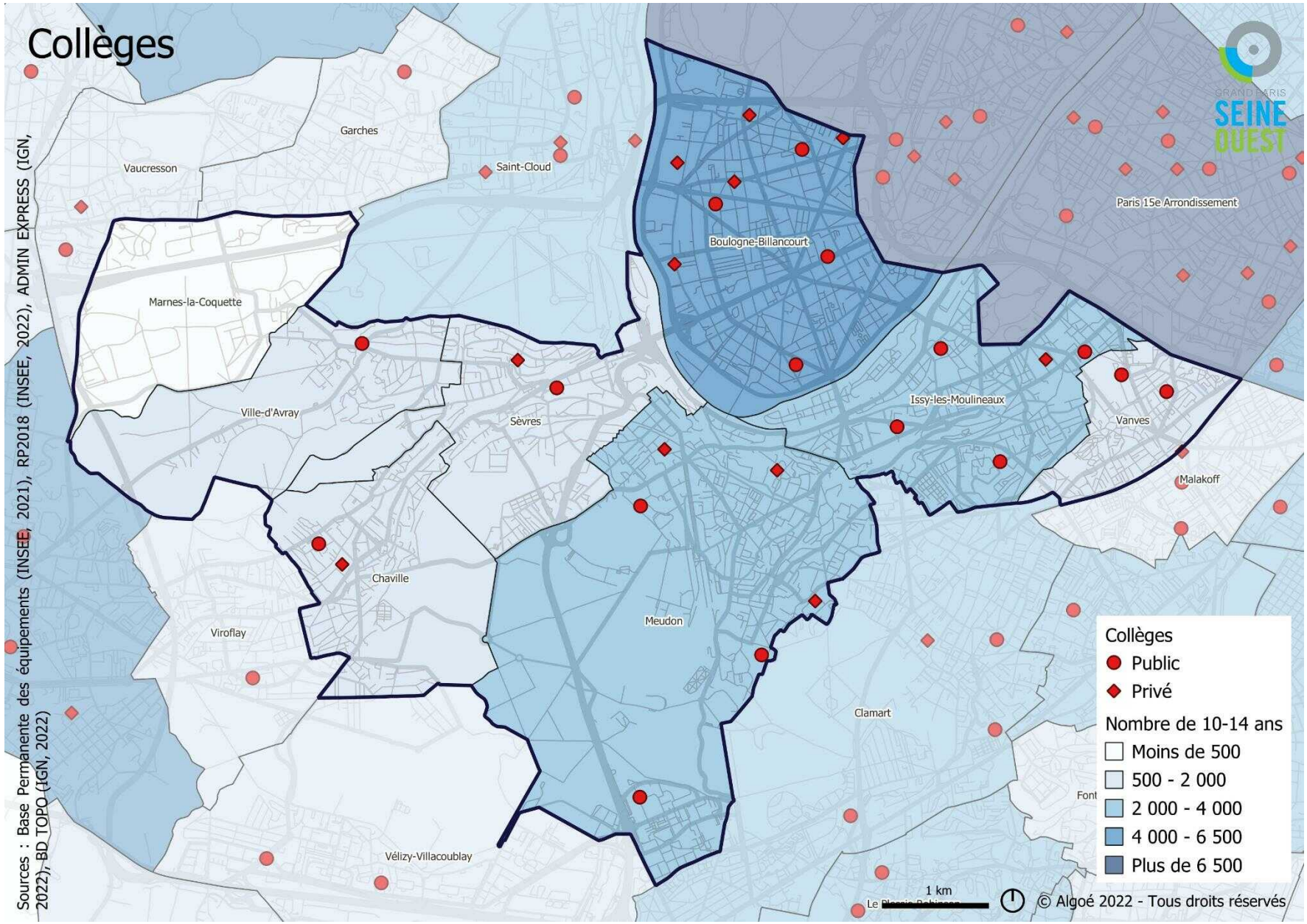


[33] *Cette comptabilisation implique l'intégration de la commune d'Argenteuil située dans le département du Val-d'Oise mais appartenant à l'EPT Boucle Nord de Seine. C'est le cas pour l'ensemble des chiffres du diagnostic faisant références aux EPT des Hauts-de-Seine.*

entre l'EPT de GPSO et les EPT du département notamment celui de Boucle Nord de Seine.

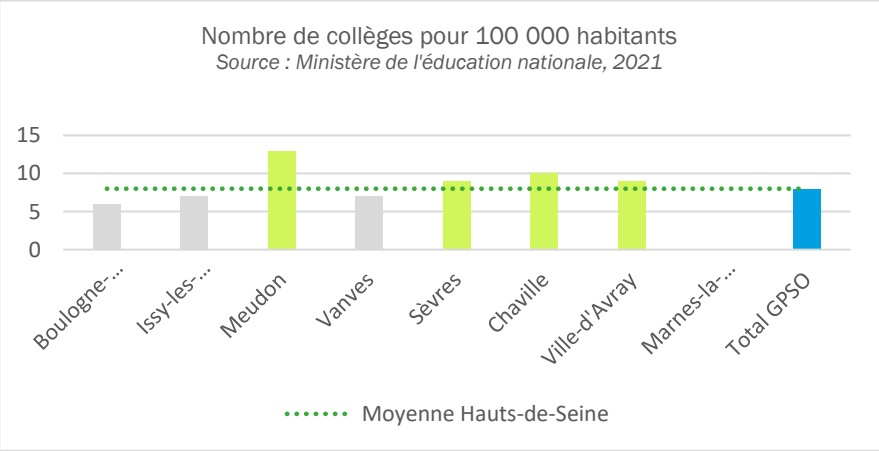
En revanche, en croisant cette information au nombre d'élèves par établissement scolaire, l'observation portée sur le territoire ne permet pas de constater une saturation. Avec 130 élèves par école maternelle et 257 élèves par école élémentaire, GPSO atteint la moyenne départementale de 248 élèves par établissement. Avec respectivement 308 et 322 élèves par établissement Boulogne-Billancourt et Ville-d'Avray sont les communes dont les établissements accueillent en moyenne le plus d'élèves.

Entre la rentrée 2019 et celle de 2021, le territoire de GPSO a observé une baisse conséquente des effectifs de ces écoles. Pour la maternelle ce sont 824 élèves de moins qui ont été comptabilisés en deux ans et 751 pour les écoles élémentaires, soit 1 575 élèves de moins. Il s'agit d'une baisse de 5 % des effectifs, par rapport aux 29 962 élèves enregistrés en 2019. En termes numéraire, cette baisse ne s'est pas traduite sur le nombre d'écoles sur le territoire (148 dont 80 maternelles). Toutes les communes ont observé des baisses de leurs effectifs ces trois dernières années allant de -3 % pour Sèvres à -25 % pour Marnes-la-Coquette. Cette baisse marque une diminution de la pression sur les établissements scolaires et invite à la prudence quant à la production de nouveaux équipements de ce type.


Collèges
Garches
Vaucresson
Saint-Cloud
Paris 15e Arrondissement
Boulogne-Billancourt
Marnes-la-Coquette
Issy-les-Moulineaux
Vanves
Ville-d'Avray
Sèvres
Malakoff
Chaville
Meudon
Viroflay
Clamart
Vélizy-Villacoublay
Collèges
Public
Privé
Nombre de 10-14 ans
Moins de 500
500 - 2 000
2 000 - 4 000
4 000 - 6 500
Plus de 6 500
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), RP2018 (INSEE, 2022), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)

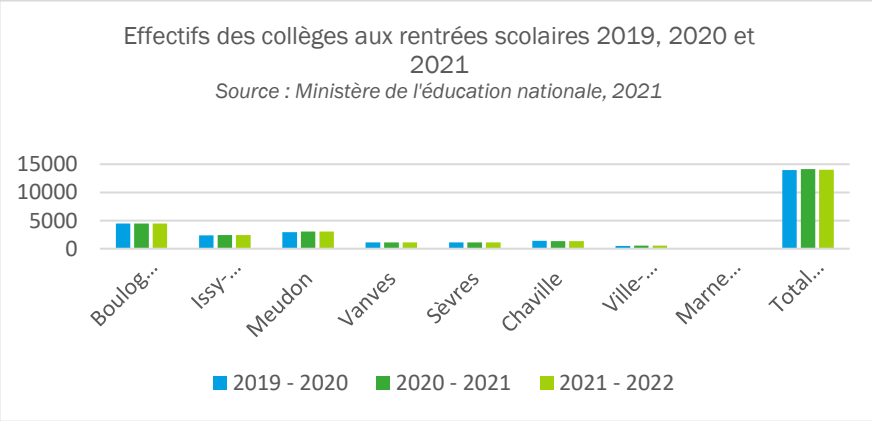
Des effectifs en augmentation dans les collèges et un taux d'équipement relativement plus faible que sur le département

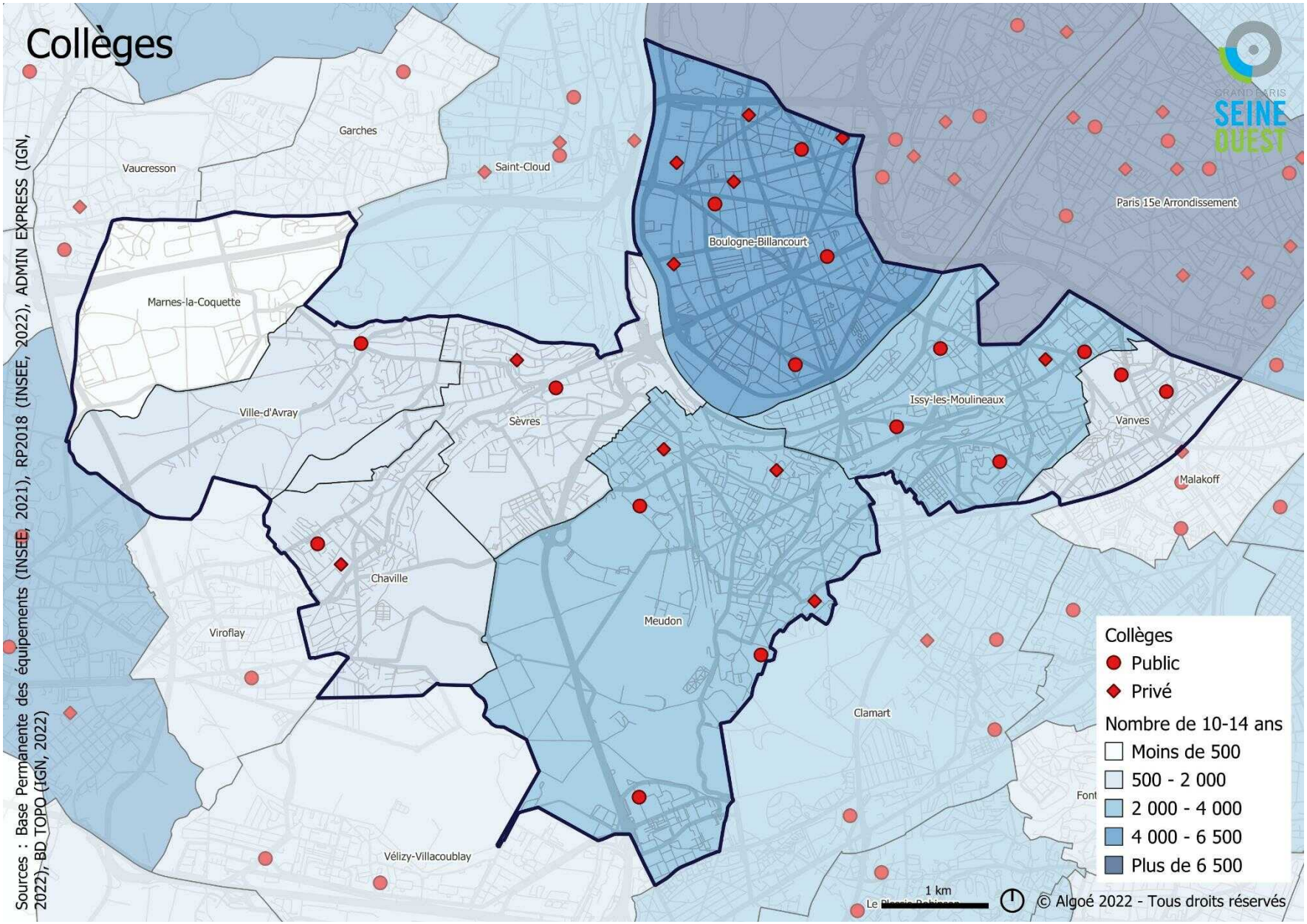
Grand Paris Seine Ouest comptabilise 25 collèges dont 9 privés sur 7 de ses communes, puisque Marnes-La-Coquette, et ses 1 792 habitants, ne possède pas la taille critique pour détenir ce type d'établissement. Avec en moyenne 8 établissements pour 100 000 habitants, GPSO est, avec l'EPT Boucle Nord de Seine, celui qui recense le moins d'établissements dans le département. Ces 25 établissements accueillent 14 040 élèves dont 9 771 dans le secteur public, soit 70 % des effectifs, cette proportion est en augmentation de 1 point par rapport à 2019 mais reste inférieure à la moyenne départementale (75 %). Les collèges publics sont moins nombreux sur GPSO que sur les Hauts-de-Seine, avec seulement 5 établissements pour 100 000 habitants contre 6 en moyenne. En revanche avec 3 établissements privés pour 100 000 habitants, GPSO possède le ratio le plus élevé du département. L'offre privée vient largement compléter l'offre publique sur le territoire.



Avec 13 établissements pour 100 000 habitants, Meudon possède un nombre de collège supérieur à la moyenne départementale. C'est aussi le cas pour Chaville, Ville-d'Avray et Sèvres. En revanche, avec moins de 6 établissements pour 100 000 habitants Boulogne-Billancourt possède peu de structures de ce type.

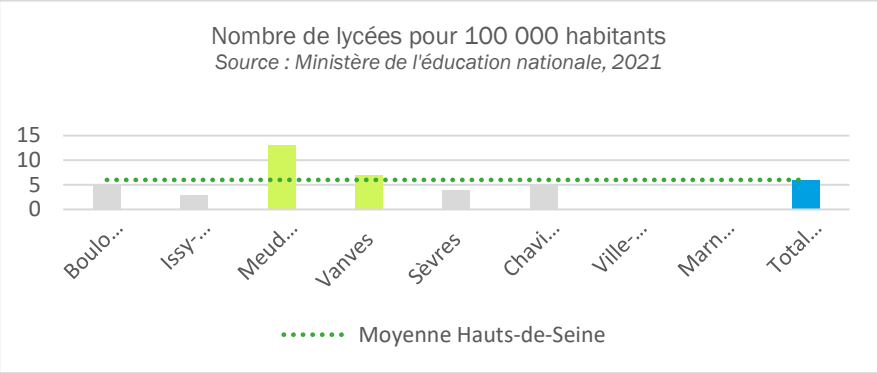
En matière d'effectifs, les dynamiques sur GPSO ne ressemblent pas à l'analyse faite des écoles primaires. Globalement, le nombre d'élèves a augmenté de 0,4 % ces trois dernières années sur l'EPT, avec tout de même des réalités disparates à l'échelle infracommunautaire. Ce gain de 56 élèves en trois ans sur le territoire est dû à une augmentation de 1% des effectifs dans le public, tandis que le privé a perdu 1 % de ses effectifs. La rentrée 2021 marque cependant un ressac du nombre d'élèves sur le territoire par rapport à l'année 2020. Trois communes ont observé une baisse de leurs effectifs Chaville (-3 %), Sèvres (-3 %) et Boulogne-Billancourt (-1 %). Pour les deux premières communes, cette baisse s'explique par une diminution des effectifs dans les établissements publics. En revanche pour Boulogne-Billancourt, cette baisse s'affirme dans les deux types de collège. Cette diminution des effectifs vient potentiellement atténuer la pression sur les établissements scolaires de Boulogne-Billancourt qui en possède peu au regard de la moyenne des Hauts-de-Seine. Les quatre autres communes ont vu leurs effectifs augmenter avec notamment +5 % pour Ville-d'Avray et +3 % pour Meudon.




Collèges
Garches
Vaucresson
Saint-Cloud
Paris 15e Arrondissement
Boulogne-Billancourt
Marnes-la-Coquette
Issy-les-Moulineaux
Vanves
Ville-d'Avray
Sèvres
Malakoff
Chaville
Meudon
Viroflay
Clamart
Vélizy-Villacoublay
Font
Le Plessis-Robinson
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), RP2018 (INSEE, 2022), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Collèges
Public
Privé
Nombre de 10-14 ans
Moins de 500
500 - 2 000
2 000 - 4 000
4 000 - 6 500
Plus de 6 500
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

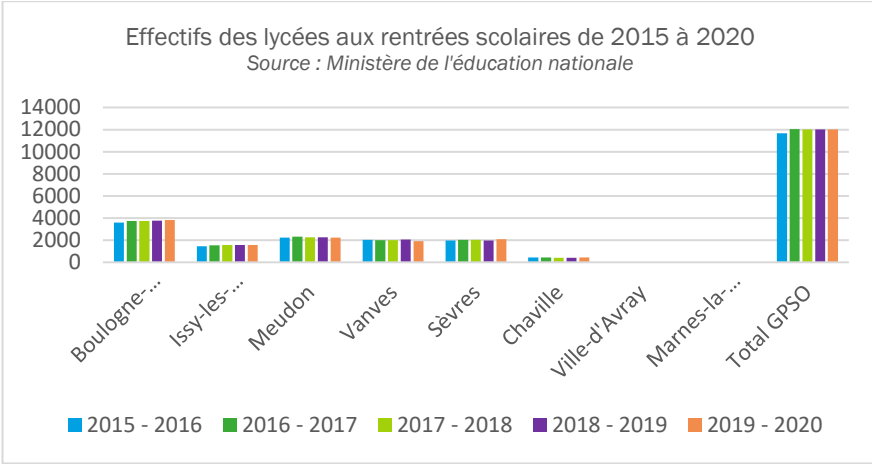
Des lycées capables d'amortir l'augmentation des effectifs, mais une situation contrastée à l'échelle des communes

En 2020, GPSO recense 18 lycées au sein de son périmètre répartis également entre les structures publiques et les structures privées, soit **6 lycées pour 100 000 habitants** à hauteur de la moyenne des Hauts-de-Seine. Ces établissements accueillent 18 % des lycéens du département[34], ce qui représente **12 026 élèves**. Les lycées publics comptabilisent 8 427 élèves correspondant à 70 % des lycéens du territoire et identique au ratio observé dans les collèges. En revanche celui-ci est bien différent de ce qui a pu être mesuré dans les 96 lycées du département (77 % d'élèves dans le public). Ici encore, l'enseignement privé conventionné ou non conventionné vient compléter l'offre publique pour apporter des places supplémentaires aux élèves du territoire.



A l'échelle infracommunautaire, il est d'abord nécessaire de rappeler qu'en raison de leur faible poids démographique, Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette ne possèdent pas de lycée sur leur territoire. Meudon avec 6 lycées observe un taux d'équipements très fort de 13 lycées dont 9 privés pour 100 000 habitants. Ces deux taux conjugués sont bien supérieurs à la moyenne des Hauts-de-Seine. Vanves et ses deux lycées publics jouit aussi d'un taux d'équipements important de 7 établissements pour 100 000 habitants.

Les quatre autres communes possèdent au global un taux d'équipement inférieur à cette moyenne. Ainsi, Sèvres et son lycée public possède un taux d'équipement de 4 lycées pour 100 000 habitants, celui de Chaville et de Boulogne-Billancourt est de 5. Issy-les-Moulineaux ne possède que 3 lycées pour 100 000 habitants mais ces derniers accueillent en moyenne 767 lycéens contre 627 à l'échelle de GPSO.

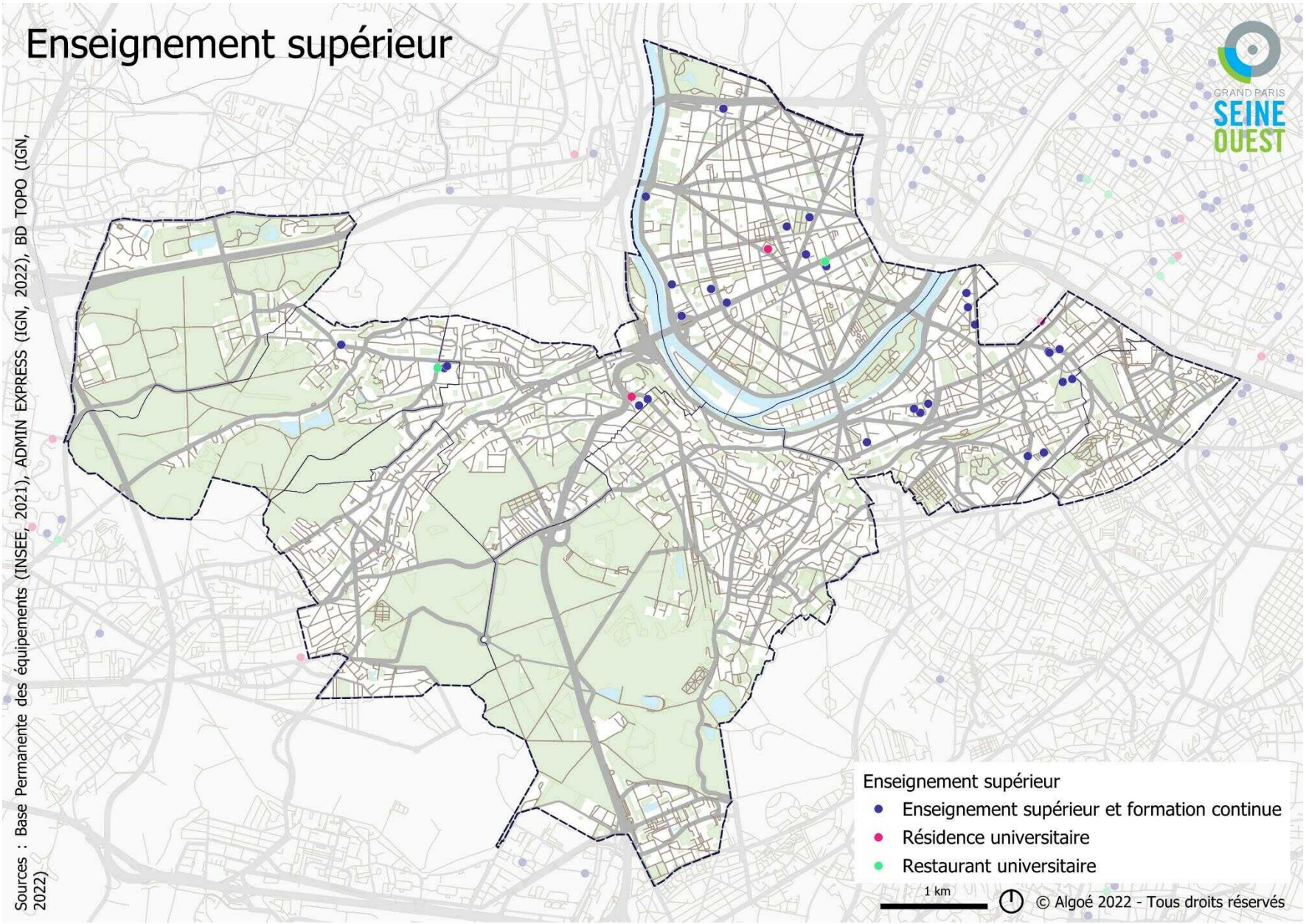


A l'échelle de GPSO, **les effectifs scolarisés en lycée ont cru de 357 élèves** en 5 rentrées, soit une augmentation de +3 %. Et seule l'année 2017 a été synonyme de ressac des effectifs en cumulant le public et le privé. Après une chute entre 2016 et 2017, les effectifs des établissements privés sont en augmentation et ont permis une évolution de +9 % des effectifs par rapport à ceux de 2015, soit 297 élèves supplémentaires. Pour les lycées publics en revanche, la tendance était à la diminution des effectifs en 2018 et en 2019 après une hausse en 2016 et 2017. Cependant, sur les 5 rentrées, les effectifs du publics ont eux aussi évolués positivement avec +1 % d'élèves.

Au sein du territoire ces évolutions ont été disparates. Ainsi, Issy-les-Moulineaux, portée par de nombreux recrutements dans son établissement privé (+32 % d'élèves), possède le plus fort taux d'évolution du nombre de lycéens dans ses établissements avec +9 % d'élèves. A Boulogne-Billancourt et à Sèvres cette augmentation est de +6 % des effectifs. En collaboration avec la région, il est nécessaire de **s'assurer que les établissements de ces communes soient calibrés pour accueillir les élèves supplémentaires**.

[34] *Le terme département inclus la ville d'Argenteuil qui appartient à l'EPT Boucle Nord de Seine.*

En revanche, est observée une diminution des effectifs totaux à Vanves (-5 %), Chaville (-1 %) et Meudon (-0,3 %). Afin de limiter ces diminutions d'effectifs sur GPSO, il faudra **faciliter l'accessibilité des lycées et favoriser leur développement et leur attractivité**, ainsi que proposer des spécialités distinctives des territoires voisins. Au regard des dires d'acteurs, la forte sélection à l'entrée des lycées est aussi un vecteur de migration d'une partie de la population estudiantine vers les établissements publics territoriaux voisins. Afin de préserver le dynamisme d'accueil du territoire et de favoriser des études accessibles à toutes et tous, il sera nécessaire de travailler avec les établissements pour favoriser l'accueil des jeunes du territoire. En raison du vieillissement de la population et de la baisse des effectifs constatée dans les écoles, il est aussi nécessaire **d'anticiper des évolutions de certains lycées afin de fournir d'autres usages éducatifs** auprès des habitants de GPSO.


Enseignement supérieur
GRAND PARIS SEINE OUEST
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Enseignement supérieur
Enseignement supérieur et formation continue
Résidence universitaire
Restaurant universitaire
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

6.1.4. UN ENSEIGNEMENT SUPERIEUR QUI POURSUIT SON DEVELOPPEMENT, MAJORITAIREMENT EN PROXIMITE DE PARIS

Les chiffres clés des équipements de l'enseignement supérieur :

- 11 136 étudiants en 2020
- 2 résidences universitaires, 317 logements et 2,8 logements pour 100 étudiants
- 65 % des étudiants à Boulogne-Billancourt
- 37,6 % des effectifs estudiantins dans le secteur public

En 2021, le Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation recense **11 136 étudiants** sur le territoire de GPSO[35]. Ce chiffre reste cependant à modérer car il n'intègre pas les effectifs notamment de l'école des avocats d'Issy-les-Moulineaux qui accueille environ 1 900 élèves chaque année. Avec ce nombre d'étudiants, **GPSO se situe à la troisième place des EPT du département en matière d'accueil d'effectifs en études supérieures**, loin derrière Paris Ouest La Défense, EPT de résidence de l'Université de Nanterre qui reçoit 51 145 étudiants, soit 9,1 étudiants pour 100 habitants. D'après l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoire, GPSO bénéficie cependant d'une dynamique positive en matière de création de formations d'études supérieures sur ces dix dernières années ;

Le domaine universitaire public reste le principal pourvoyeur d'étudiants sur le territoire et propose deux sites d'études, l'Institut Universitaire de Technologie de Ville-d'Avray avec 572 étudiants en 2022 et l'Institut de Psychologie de Boulogne qui regroupe quant à lui 3 425 étudiants sur cette même année.

Boulogne-Billancourt avec 7 278 personnes en études supérieures recensées sur son territoire **demeure la locomotive de GPSO en la matière**. Elle comptabilise 65 % des effectifs. La ville est aussi dynamisée par la présence de deux écoles de commerces comptabilisant 2 655 élèves scolarisés en 2020, soit 23 % des étudiants de l'EPT. **La ville développe une dynamique autour des formations de santé** avec un institut public de formation en soins infirmiers intégré à l'hôpital Ambroise Paré, ainsi que deux établissements privés. Il s'agit d'un institut supérieur de rééducation psychomotrice et un centre de formation d'apprentis autour des métiers de la santé, pharmaceutique, du médicament, de la biologie analytique et du paramédical. La commune accueille, en autres formations, des classes préparatoires, ainsi que des BTS notamment en audiovisuel, en art et en design.

Issy-les-Moulineaux est le second pôle d'études supérieures du territoire avec 1 145 étudiants recensés en 2020 sans compter les 1 900 étudiants de l'école des avocats. Au total, elle accueille 10 % des élèves de l'enseignement supérieur de GPSO dont plus de 70 % au sein d'un campus universitaire privé orienté vers les métiers du droit. La ville ne possède qu'un établissement public fournissant des formations de rang supérieur avec le centre national de formation de la fonction publique territoriale (CFA – CNFPT). Les établissements privés sont nombreux sur la commune et tournés majoritairement vers les métiers de l'innovation et de l'ingénierie. A cela s'ajoute notamment des écoles de commerces et de management. Enfin, elle a la spécificité d'accueillir un campus privé spécifiquement dédié aux métiers du sport et de la santé.

Meudon ne possède que très peu d'étudiants malgré son statut de troisième ville la plus peuplée de GSPO. Cependant, la ville peut s'appuyer sur **un secteur de formation unique en France autour des métiers de l'astrophysique, de l'astronomie et de la découverte de l'univers** en lien direct avec l'Observatoire de Paris – Meudon, l'université de Paris Sciences et Lettres et le CNRS. Elle possède également un centre privé de formations polyvalentes. Récemment, la ville a accueilli la nouvelle école privée de cuisine Alain Ducasse.

Vanves possède la particularité de ne compter sur son territoire qu'un établissement d'enseignement supérieur avec le lycée public Michelet. Celui-ci représente **un fleuron en matière de formation car il compte un grand nombre de classes préparatoires aux grandes écoles** et 458 étudiants en 2020. Les domaines traités sont variés avec des filières économie, littérature, sciences (notamment mathématiques, physiques et sciences de l'ingénieur).

Les enseignements supérieurs au sein de la ville de **Sèvres** possèdent une forte coloration artistique et artisanale. Elles se basent sur la présence de la

[35] *Sauf mention contraire l'ensemble des chiffres est issu des données de l'observatoire des territoires de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires sur l'enseignement supérieur, ainsi que du tableau Effectifs d'étudiants inscrits dans les établissements d'enseignement supérieur et de formation du Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.*

manufacture nationale de Céramique et son école, mais aussi sur le secteur privé qui compte une école de design et une école de fonderie et de forge. En outre, la commune accueille une formation également privée pour les métiers de l'automobile et le lycée public Jean-Pierre Vernant propose des classes préparatoires aux grandes écoles filière littéraire. Avec 1 247 étudiants enregistrés en 2020, Sèvres accueille 11 % des élèves de l'enseignement supérieur sur GPSO.

Ville-d'Avray est l'ultime commune qui héberge des établissements d'enseignement supérieur sur son sol. Avec l'implantation historique d'un IUT orienté vers des métiers de l'industrie, de l'innovation technologique et de l'ingénierie, ainsi qu'une unité de formation et de recherche systèmes industriels et techniques de communication autour des métiers de l'industrie, de l'électronique et du livre, Ville-d'Avray est portée par l'enseignement public. Avec 984 étudiants, la commune recense environ 9 % des étudiants de GPSO.

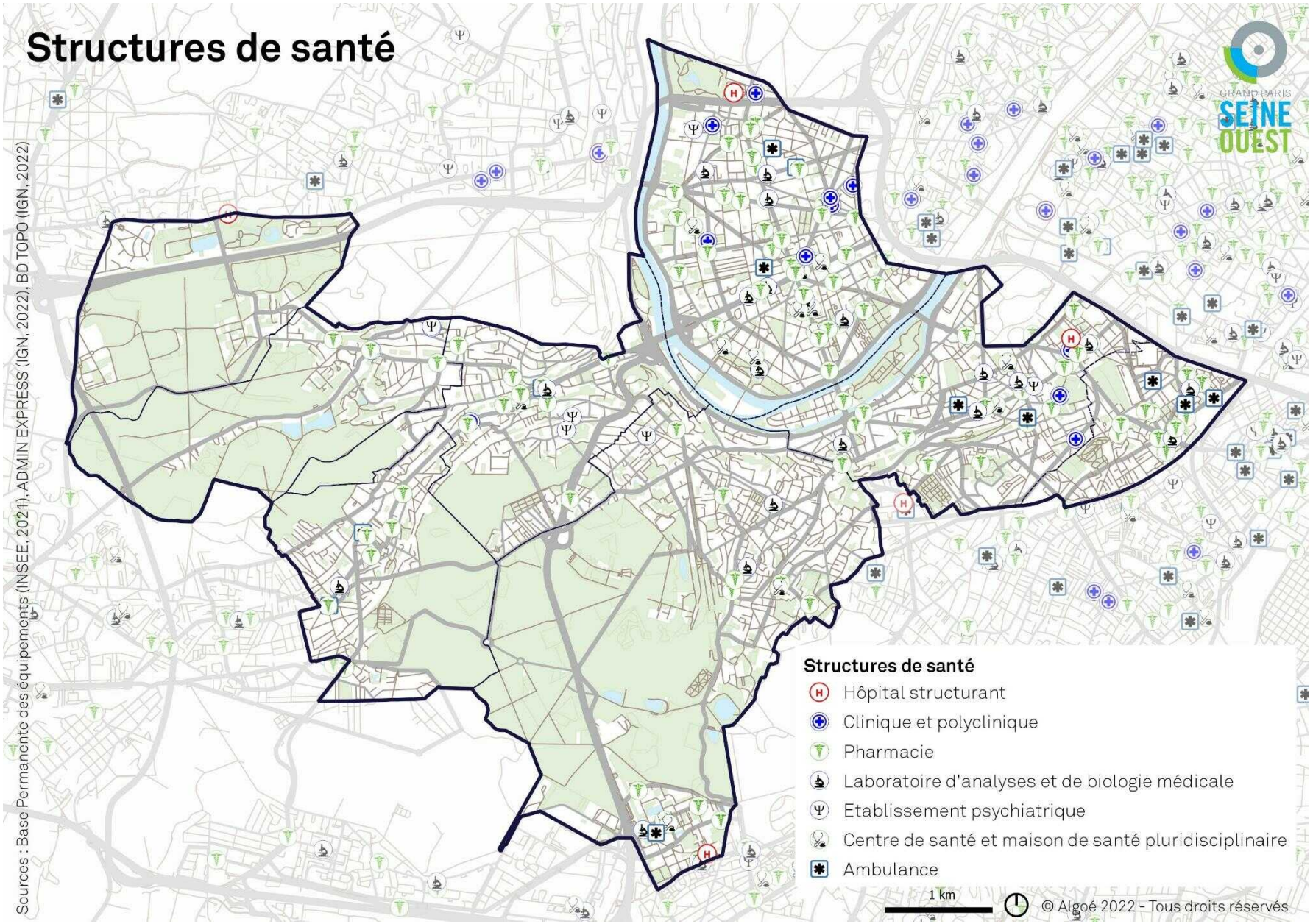
Au global, la formation privée tend à se développer sur le territoire de GPSO permettant de trouver un interstice d'attractivité entre Paris Ouest La Défense (université de Nanterre et écoles présentes dans le quartier d'affaire), Paris et Paris Saclay (universités, grandes écoles et formations privées).

Pour répondre aux besoins en équipements à destination de ce public, GPSO accueille deux restaurants universitaires sur les communes de Boulogne-Billancourt et de Ville-d'Avray. Par ailleurs, en plus des résidences et hébergements privés, le territoire compte deux cités universitaires : la résidence Avia d'Issy-les-Moulineaux et la résidence Simone Weil de Boulogne-Billancourt. **Ces deux solutions d'accueil des étudiants permettent de fournir 317 logements**. Cela représente **2,8 logements pour 100 étudiants**. Ce chiffre est supérieur de 0,2 points par rapport au territoire de Paris Ouest La Défense. Avec 1 353 logements universitaires pour 51 145 étudiants, ce dernier reste lui aussi en déficit. Le taux de GPSO reste très faible en comparaison aux 7,1 logements pour 100 étudiants observés sur le territoire de Vallée Sud Grand Paris, 1 543 logements répartis en 7 cités universitaires pour 21 605 étudiants. Il est aussi inférieur à celui de Boucle Nord de Seine qui comptabilise 3,8 logements pour 100 étudiants, soit 158 logements pour les 4 137 étudiants recensés en 2020. Cette situation met en exergue le faible nombre de logements étudiants publics.

Comme dans les autres domaines d'équipements Marcel Sembat et ses pourtours constituent une centralité pour l'enseignement supérieur à Boulogne-Billancourt. Issy-les-Moulineaux possède plusieurs centralités regroupant trois à quatre écoles sur le boulevard Gallieni en bordure de la capitale, à Corentin Celton à proximité du métro et sur la rue Jean-Jacques Rousseau à proximité de la future gare d'Issy-les-Moulineaux sur la ligne 15. Enfin Sèvres détient également une concentration d'école aux abords de l'avenue de la Division Leclerc.

Les projets d'équipements d'enseignement supérieur

Actuellement, un projet de résidence étudiante est recensé sur la commune de Meudon, celle-ci devrait accueillir 112 logements au sein de l'éco-quartier de Meudon-la-Forêt.


Structures de santé
GRAND PARIS SEINE OUEST
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Structures de santé
Hôpital structurant
Clinique et polyclinique
Pharmacie
Laboratoire d'analyses et de biologie médicale
Etablissement psychiatrique
Centre de santé et maison de santé pluridisciplinaire
Ambulance
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

6.1.5. UN TERRITOIRE LARGEMENT DOTE EN EQUIPEMENTS DE SANTE

Actuellement, 73 % de la population de GPSO estime la couverture en services et en équipements de santé satisfaisante. Cependant, cette perception est contrastée au sein des communes. Si la couverture Boulonnaise est jugée satisfaisante avec 80 % de personnes satisfaites, elle n'est en revanche perçue comme satisfaisante que par 60 % des Chavillois, ainsi que 64 % des Marnois et des Sèvriens. La thématique de l'accès au soin reste prioritaire pour 23 % des personnes interrogées lors de l'enquête qualitative réalisée par la collectivité[36].

A l'échelle de GPSO ce fort taux de satisfaction paraît justifié car avec 2 549 établissements de santé repérés, l'EPT est, au global, **le mieux doté des 4 EPT des Hauts-de-Seine**. Avec 798 équipements pour 100 000 habitants, il devance Paris Ouest La Défense (760) et Vallée Sud Grand Paris (681). Boucle Nord de Seine reste largement en retrait avec uniquement 410 établissements de santé pour 100 000 habitants. 33 indicateurs sur 54 sont au-dessus de la moyenne départementale, **GPSO possède un maillage consolidé et diversifié d'offre de soins. Malgré tout, certains secteurs plus en retrait méritent une intervention notamment en ce qui concerne le vieillissement de la population**.

Les chiffres clés des équipements et établissements de santé :

- 2 CHU et 886 lits
- 553 spécialistes pour 100 000 habitants (moyenne Hauts-de-Seine : 242)
- 88 généralistes pour 100 000 habitants (moyenne Île-de-France : 75 ; moyenne Métropole du Grand Paris : 80)
- 2 323 lits en EHPAD et apparenté, soit 1 lit pour 10 habitants de 75 ans et plus

Une couverture hospitalière importante, renforcée par la présence de plusieurs centres dans les communes limitrophes de l'EPT

En plus des centres hospitaliers à rayonnement extracommunautaire Corentin Celton à Issy-les-Moulineaux et Ambroise Paré à Boulogne-Billancourt, **GPSO recense de nombreuses infrastructures hospitalières qui complètent le maillage de l'offre de soin** sur le territoire.

Boulogne-Billancourt est la ville la mieux dotée avec la présence d'un établissement public affilié au centre hospitalier des Quatre Villes (CH4V) aussi présent à Saint-Cloud et Sèvres. Ce centre propose de nombreuses spécialités chirurgicales, ainsi qu'une offre spécifique en addictologie et en procréation médicalement assistée. **A ce centre s'ajoutent cinq cliniques** privées : le centre chirurgical des Princes, les cliniques Marcel Sembat, Montevideo, de la Porte de Saint-Cloud et du Pont de Sèvres.

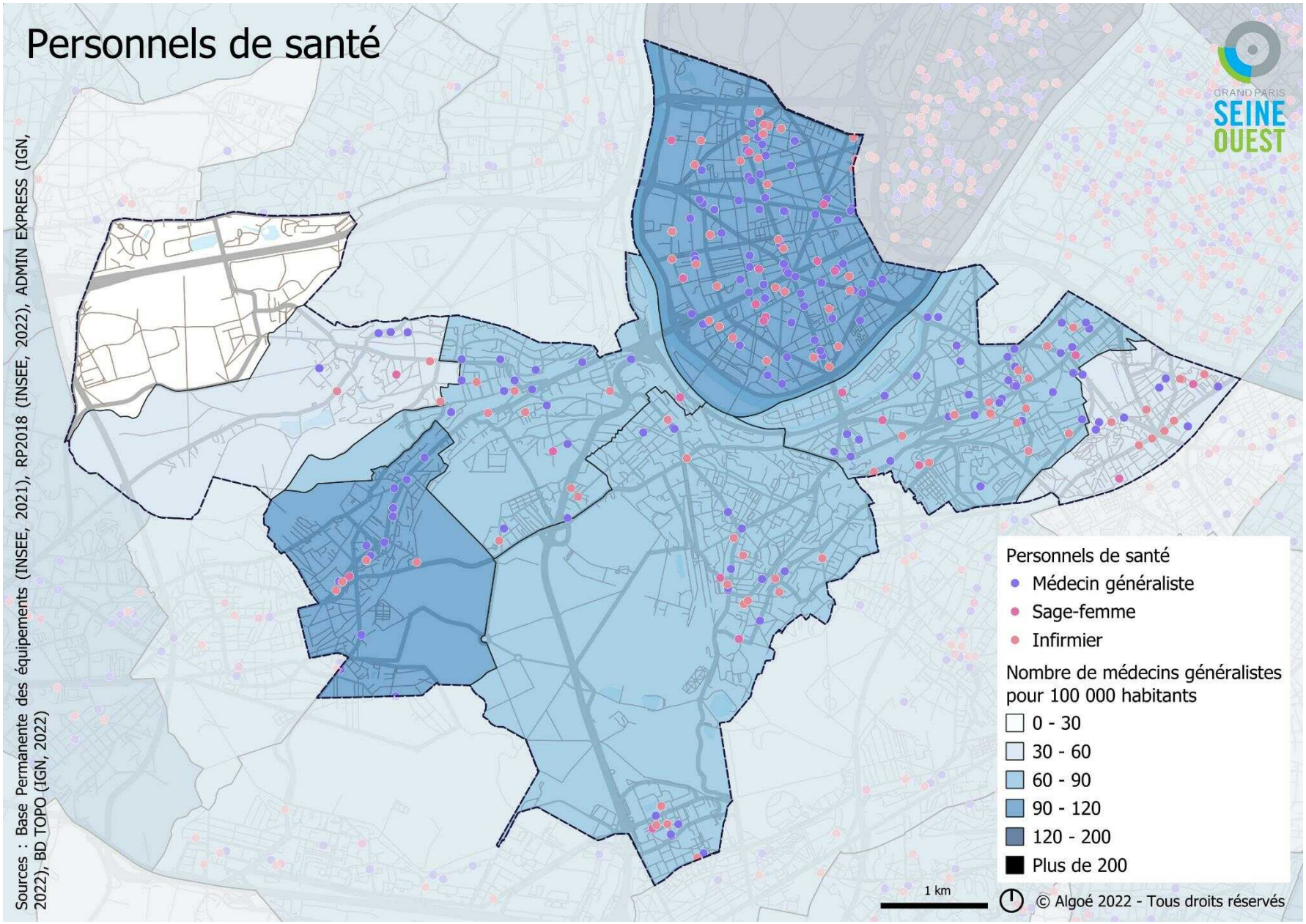
Issy-les-Moulineaux recense un nombre très satisfaisant de structures avec 2 établissements de court séjour, 3 de moyen séjour et 1 de long séjour. Parmi ceux-ci, en plus de Corentin Celton il est utile de mentionner l'Hôpital Suisse de Paris et ses 119 lits[37]. Avec le centre hospitalier des Quatre Villes et l'hôpital de jour destiné à la psychiatrie des enfants, **Sèvres apparaît bien équipée également**. Enfin Meudon et sa clinique possède un établissement hospitalier polyvalent et une offre complète de soin. La commune de Ville-d'Avray compte dans ses structures médicales une clinique spécialisée pour le suivi des maladies mentales, intégrant un service d'urgences psychiatriques et centre de désintoxication.

Les autres communes ne possèdent pas d'établissement de santé d'ampleur, mais **la proximité des centres hospitaliers des communes limitrophes de l'EPT permet de maintenir un bon niveau de service**. Ainsi, sont recensés à proximité l'hôpital d'instruction des armées de Percy et l'hôpital Antoine Béclère à Clamart, le site du centre hospitalier des Quatre Villes de Saint-Cloud, l'hôpital André Mignot du Chesnay, l'hôpital Foch de Suresnes et l'hôpital Raymond Poincaré de Garches. Pour la santé comme pour l'éducation, l'offre de santé publique est largement soutenue par un tissu dense d'établissements privés qui permet de compléter l'offre de soins.

[36] *Consultation citoyenne menée par OpinionWay pour le compte de Grand Paris Seine Ouest en janvier 2022.*

[37] *Donnée issue du site internet de l'Hôpital Suisse de Paris, janvier 2022.*

Le territoire souffre en revanche d'**un manque de services d'urgences**, avec seulement 2 établissements hospitaliers proposant ce service, Ambroise Paré à Boulogne-Billancourt et la clinique de Meudon. Chaville et Issy-les-Moulineaux proposent via des maisons médicales de garde des soins d'urgence ne couvrant pas l'intégralité des demandes des patients. **Le territoire ne possède pas non plus de service de maternité** quand Paris Ouest La Défense en comptabilise 7. **GPSO possède une bonne couverture hospitalière**, mais la restructuration récente de certains centres hospitaliers, notamment celui de Sèvres a contribué à limiter l'offre de soin d'urgence sur le territoire.


Personnels de santé
GRAND PARIS SEINE OUEST
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), RP2018 (INSEE, 2022), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Personnels de santé
Médecin généraliste
Sage-femme
Infirmier
Nombre de médecins généralistes pour 100 000 habitants
0 - 30
30 - 60
60 - 90
90 - 120
120 - 200
Plus de 200
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

Un territoire où l'accès à la médecine générale et spécialisée est facilité

La médecine générale

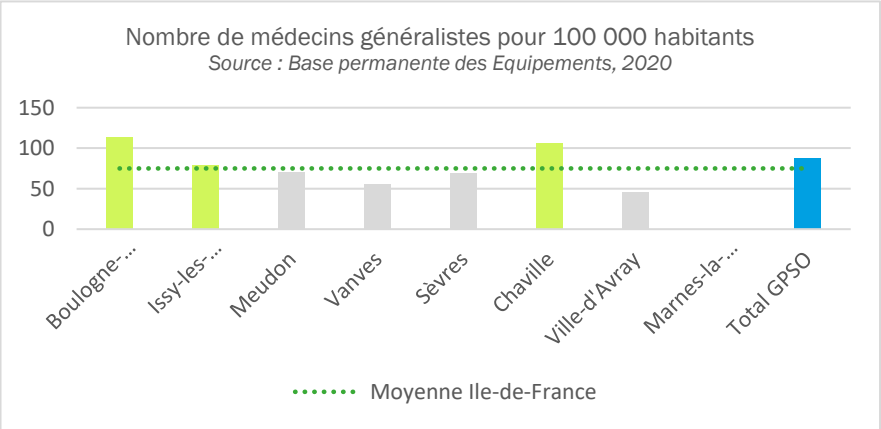
La proximité et la facilité d'accès à un médecin généraliste demeurent un indicateur fondamental pour déterminer la qualité du niveau d'équipement et de services de santé sur le territoire. Comme pour tous les territoires d'Île-de-France, aucun des habitants de GPSO n'est situé à plus de 20 minutes d'un service médical de proximité[38].

GPSO jouit d'une situation particulière et privilégiée avec 282 médecins généralistes, soit 88,2 pour 100 000 habitants en 2020. Cette densité de médecins dépasse largement la moyenne départementale (68,1 pour 100 000 habitants) et place l'EPT en première position dans ce domaine. Ce taux de médecins généralistes est largement supérieur à la moyenne régionale enregistrée par l'observatoire des territoires de l'ANCT de 75,3 pour 100 000 habitants et au-dessus de la moyenne de la Métropole du Grand Paris de 80,3 pour 100 000 habitants en 2021.

A une échelle plus fine, la répartition des praticiens n'est pas homogène. Ainsi, avec 138 médecins généralistes **Boulogne-Billancourt est une commune extrêmement bien dotée** avec un taux de 113,7 pour 100 000 habitants, soit de 25,5 points au-dessus de la moyenne de l'EPT. Elle est d'ailleurs la seule avec Chaville et ses 22 médecins généralistes (106,3 pour 100 000 habitants) à dépasser la moyenne de la Métropole du Grand Paris. Issy-les-Moulineaux et ses 54 praticiens s'en approche, avec un taux de 79,1 pour 100 000 habitants.

A contrario, **Marnes-la-Coquette ne possède aucun médecin généraliste**, tandis que Ville-d'Avray, avec 5 praticiens, n'obtient qu'un taux de 45,2 médecins généralistes pour 100 000 habitants. A Vanves, ce taux est aussi assez faible avec 54,6 pour 100 000 habitants, soit 15 médecins. Enfin Meudon et Sèvres, avec chacune 32 et 16 praticiens, possèdent des taux similaires de 69,9 et 68,8 médecins pour 100 000 habitants. Cette répartition spatiale invite **GPSO à développer des outils pour favoriser l'attractivité des communes en déficit pour ces professionnels**. Le PLU pourra apporter une palette d'outil importante pour y parvenir (création de locaux, réserves foncières, sanctuarisation des locaux médicaux existants, etc.).

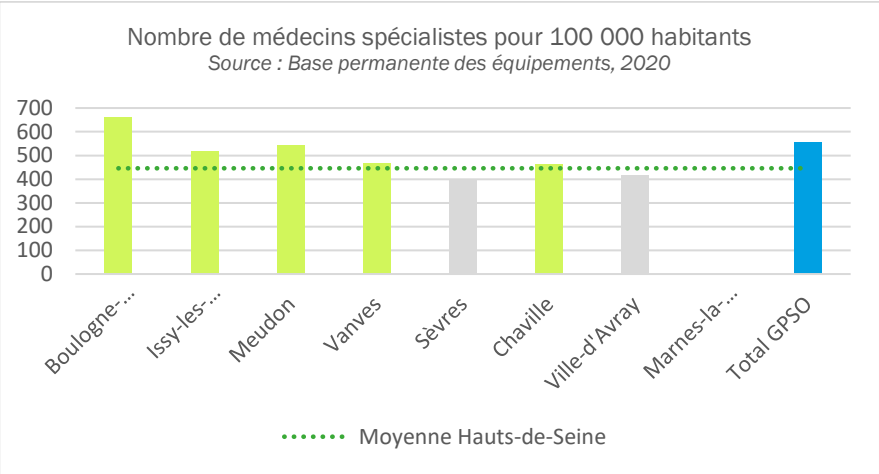
Avec seulement 13 centres de santé et 1 maison de santé pluridisciplinaire, le territoire de GSPO est l'EPT le moins bien pourvu du département. Le taux de ces équipements est de 4,1 pour 100 000 habitants sur le territoire quand il s'élève à 5 sur le département et 5,7 sur Paris Ouest La Défense. Il pourra être nécessaire d'**envisager la création de ce type d'équipement, notamment sur les communes en déficit de médecins généralistes.**



[38] *Donnée de l'observatoire des territoires de l'ANCT datant de 2019.*

La médecine spécialisée

En matière de médecine spécialisée, GPSO et ses 1 768 spécialistes et autres professionnels de médecine (hors ambulanciers et pharmaciens) bénéficie là encore d'un fort niveau de service **avec un taux de 553,2 médecins spécialisés pour 100 000 habitants.**



En outre le territoire se classe premier parmi les autres EPT limitrophes (Vallée Sud Grand Paris, Boucle Nord de Seine, Paris Ouest la Défense) en nombre de psychiatres (14,7 praticiens pour 100 000 habitants), de psychologues (83,2 pour 100 000 habitants) ou encore de pédiatres (65 17,2 pour 100 000 habitants). Il est premier également pour les orthophonistes, les psychomotriciens, les masseurs-kinésithérapeutes, les orthophonistes, orthoptistes, pédicures-podologues, les ergothérapeutes et les diététiciens. L'EPT se situe au-dessus de la moyenne pour les ORL, les dermatologues, les gastro-entérologues, les gynécologues, les sage-femmes, les chirurgiens-dentistes et les audioprothésistes.

En revanche il est en dessous de la moyenne départementale pour les cardiologues, les pneumologues, les ophtalmologues et les stomatologues.

Le territoire souffre d'un manque de professionnels pour prodiguer des soins infirmiers avec 167 personnes recensées, soit un taux de 52,3 pour 100 000 habitants quand la moyenne départementale est de 53. Il ne possède aucun service de transfusion sanguine quand Vallée Sud Grand Paris en accueille 3.

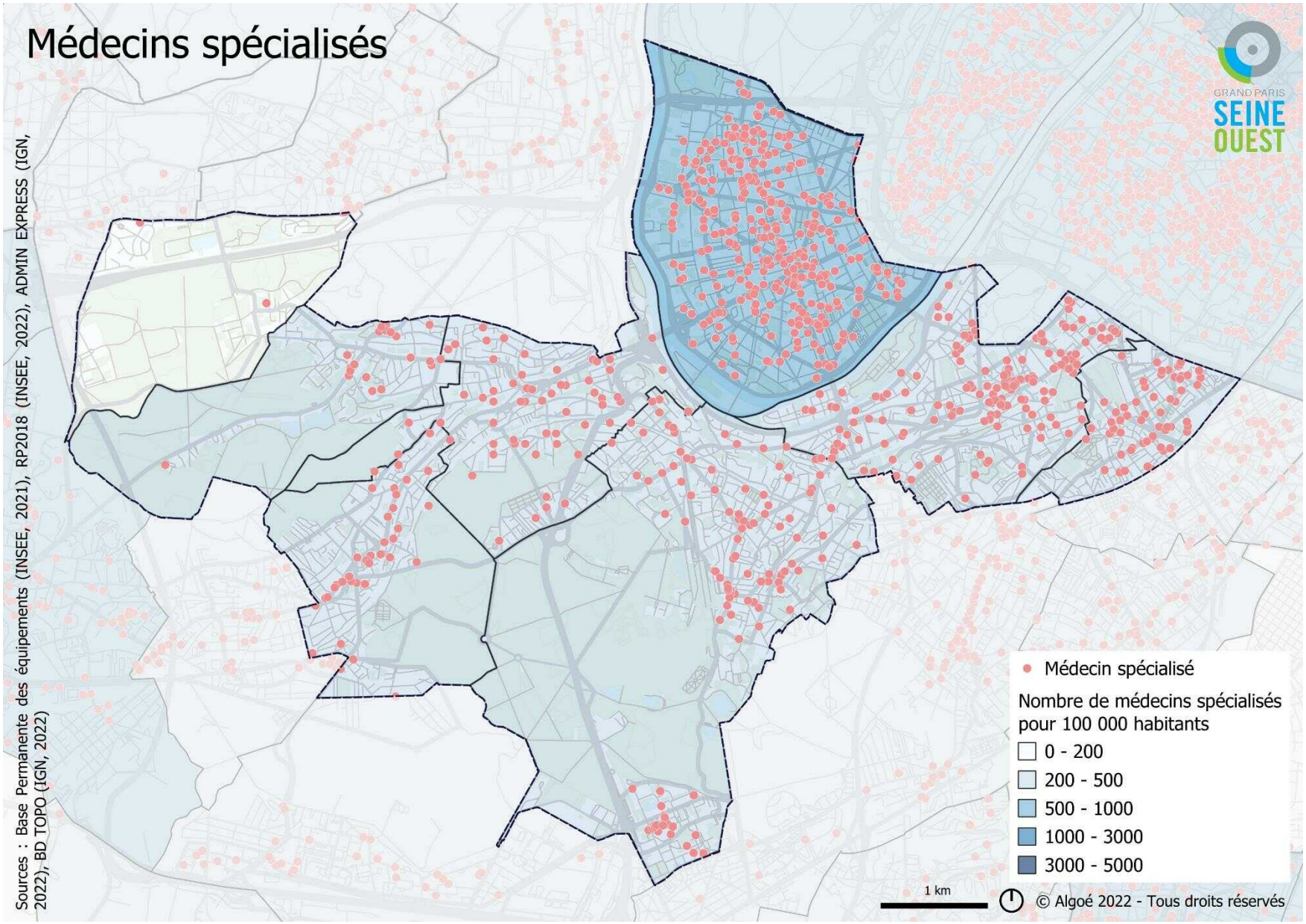
Enfin, le nombre de structures ambulancières n'est que de 15 sur GPSO, soit 4,7 pour 100 000 habitants quand en moyenne il est possible d'en compter 6,9 sur le département.

En revanche, GPSO occupe la première place du classement départemental pour les laboratoires d'analyses médicales ainsi que pour les établissements d'imagerie médicale. Avec 2 centres de dialyse il se hisse au niveau de la moyenne départementale, soit 0,6 centre pour 100 000 habitants. **Avec 95 pharmacies** réparties sur 8 communes le territoire est aussi richement fourni en officines et possède **le taux le plus élevé du département 29,7 établissements pour 100 000** habitants contre 28 en moyenne.

A l'échelle infracommunautaire, **Boulogne-Billancourt bénéficie du plus grand nombre de médecins spécialisés et de professionnels spécifiques** avec 801 professionnels enregistrés. Ce chiffre représente 45% des spécialistes et professionnels de santé du territoire et 660 professionnels pour 100 000 habitants, soit de 200 points supérieurs à la moyenne départementale. Elle est la seule commune à proposer l'intégralité des spécialités identifiées par la base des équipements de l'INSEE.

A l'exception de l'absence d'ergothérapeute, **Meudon propose elle aussi une offre complète de soin**. Avec un taux de 542 professionnels de santé spécialisés pour 100 000 habitants elle approche de la moyenne de l'EPT (552,6) largement portée par Boulogne-Billancourt. Issy-les-Moulineaux n'en est pas loin non plus avec les absences de seulement deux spécialités l'ergothérapie et la pneumologie. La commune accueille 354 professionnels pour un taux de 518,6 pour 100 000 habitants, largement au-dessus de la moyenne du département. Vanves et Chaville avec respectivement 128 et 96 professionnels de santé spécialisés, dépassent légèrement la moyenne des EPT du département avec 466 et 463,7 professionnels recensés pour 100 000 habitants.

Trois communes sont en dessous de cette moyenne sur les Hauts-de-Seine. **Marnes-la-Coquette, exception faite de la présence de deux psychologues, n'héberge aucun professionnel de santé** sur son sol. Sèvres avec 93 praticiens spécialisés et professionnels de santé ne possède un ratio que de 400 pour 100 000 habitants, tandis que celui de Ville-d'Avray et de ses 46 professionnels recensés n'est guère plus élevé avec 416,3 pour 100 000 habitants.


Médecins spécialisés
GRAND PARIS SEINE OUEST
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), RP2018 (INSEE, 2022), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Médecin spécialisé
Nombre de médecins spécialisés pour 100 000 habitants
0 - 200
200 - 500
500 - 1000
1000 - 3000
3000 - 5000
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

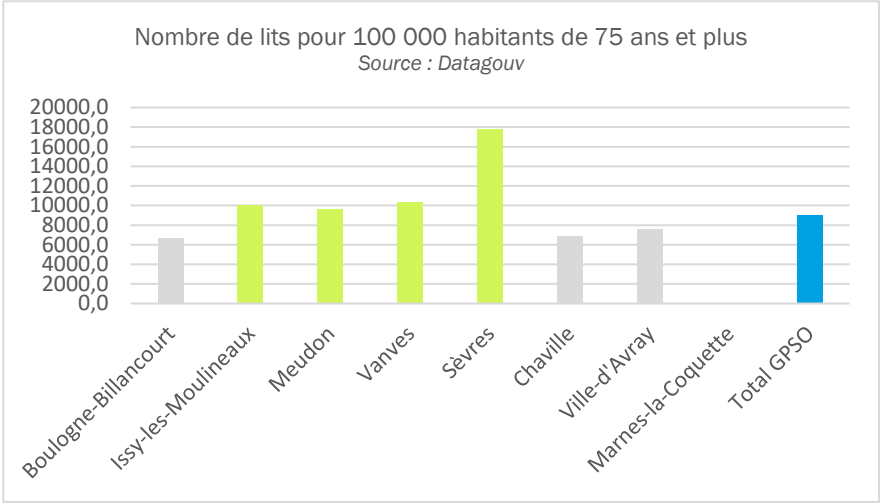
Un manque perceptible d'équipement pour le grand âge et des améliorations à apporter pour l'accompagnement du handicap des enfants

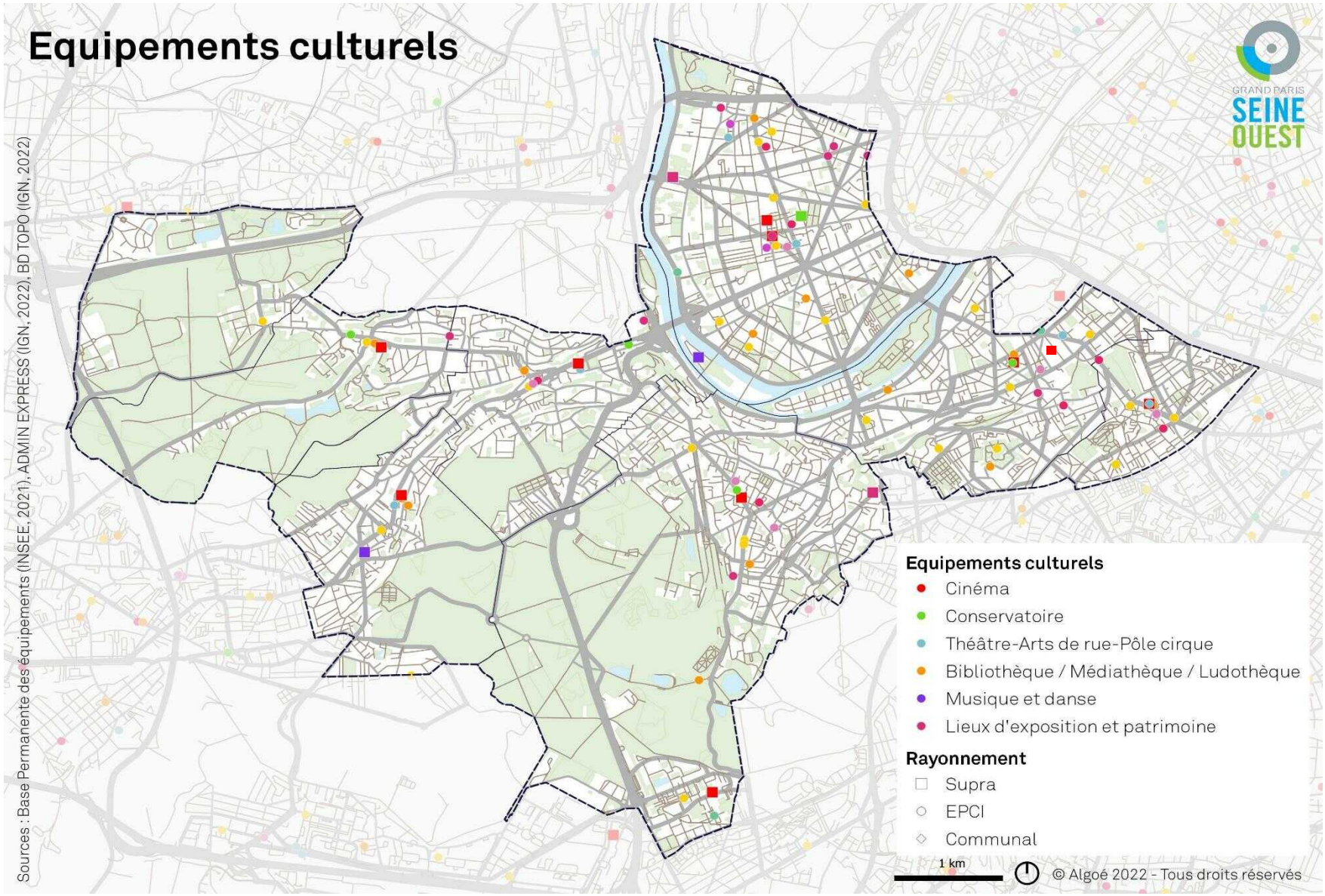
Le phénomène de vieillissement implique une augmentation des dépendances, des pathologies complexes à traiter et des formes de handicap. La perte d'autonomie et le traitement des pathologies implique une adaptation à la fois du parc de logements, mais aussi du tissu des équipements de santé et le développement d'établissements d'accueil, de retraite et d'accompagnement vers la fin de vie. Avec 20 établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) et 10 résidences et foyers-logements, GPSO se situe en dessous de la moyenne du département pour ce type d'équipement avec 8,8 contre 9,3 EHPAD ou résidences pour personnes âgées pour 100 000 habitants. En revanche la collectivité possède 7 services de soins à domicile pour personnes âgées, soit 2,2 pour 100 000 habitants quand la moyenne des 4 EPT est de 2. Enfin, avec 37 services d'aide à la personne âgée, GPSO est l'EPT le mieux doté en la matière. Cela représente 11,6 services pour 100 000 habitants quand la moyenne et de 9,1 dans les Hauts-de-Seine. Sur les 28 établissements recensés 9 sont publics pour 730 lits, 10 privés à but non lucratif pour 752 lits et 9 privés à but lucratif pour 841 lits. Sur 2 323 lits comptabilisés, le public représente donc 31 % des lits quand le privé à but lucratif en représente 36 %.

En matière d'EHPAD, **seule Marnes-la-Coquette ne possède pas d'établissement de ce type sur le territoire**. En moyenne sur GPSO, 727 lits sont comptabilisés pour 100 000 habitants dans ces établissements. **Sèvres semble très bien équipée pour faire face au vieillissement** de sa population, avec un lit pour 6 personnes de plus de 75 ans. Issy-les-Moulineaux, Meudon et Vanves avec 1 lit pour 10 habitants de cette tranche d'âge, possèdent un nombre de places relativement confortable. En revanche, avec seulement 1 lit pour 13 habitants pour Ville-d'Avray et 1 lit pour 15 habitants de cette tranche d'âge à Boulogne-Billancourt et Chaville, les trois communes semblent trop peu équipées pour faire face à l'accentuation à prévoir du phénomène de vieillissement dans les décennies à venir.

En matière de handicap, le territoire possède 8 établissements d'hébergements pour enfants en situation de handicap soit 2,5 pour 100 000 habitants. Ce taux est en dessous de la moyenne départementale qui s'élève à 2,6. C'est également le cas pour les services ambulatoires à domicile pour ces enfants, avec seulement 6 services recensés soit 1,9 pour 100 000 habitants contre 2,4 en moyenne sur les Hauts-de-Seine. La collectivité aura pour objectif d'améliorer la couverture pour l'accès aux soins et le suivi des enfants handicapés sur le territoire, en favorisant l'accueil de nouveaux services et en s'appuyant sur le PLUi pour produire des établissements supplémentaires là où les manques sont perçus.

L'accompagnement des adultes en situation de handicap est plus présent sur GPSO avec 20 accueils-hébergements, soit 6,3 pour 100 000 habitants, faisant du territoire le mieux doté des Hauts-de-Seine dans ce domaine. Avec 33 services d'aide pour ces adultes, l'EPT possède le second taux départemental pour 100 000 habitants, 10,3 quand la moyenne départementale est de 8,7 services pour 100 000 habitants.




Equipements culturels
GRAND PARIS SEINE OUEST
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Equipements culturels
Cinéma
Conservatoire
Théâtre-Arts de rue-Pôle cirque
Bibliothèque / Médiathèque / Ludothèque
Musique et danse
Lieux d'exposition et patrimoine
Rayonnement
Supra
EPCI
Communal
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

6.1.6. UNE OFFRE CULTURELLE RICHE ET DIVERSIFIEE QUI IRRIGUE LE TERRITOIRE DE GPSO

Les chiffres clés des équipements culturels :

- 15 bibliothèques et médiathèques municipales
- 9 cinémas et 15 écrans
- 11 lieux d'exposition et un réseau de galeries d'art
- 7 conservatoires et 5 500 élèves inscrits en 2021

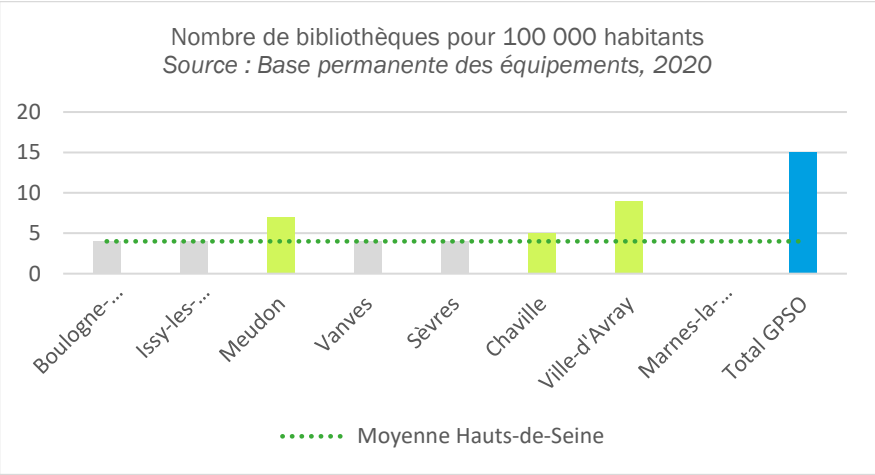
Au-delà des équipements emblématiques comme la Seine Musicale, le Musée Albert Kahn ou encore la Cité de la Céramique à Sèvres, l'offre culturelle de proximité revêt un caractère indispensable dans la qualité de vie proposée par le territoire. En complément du système éducatif ces structures viennent accompagner les aspirations des populations dans le développement des savoir-faire et des connaissances tout au long de la vie. Avec 48 équipements recensés par la base permanente des équipements de l'INSEE, **le territoire de GPSO apparaît comme le mieux doté des Hauts-de-Seine** avec 1,5 équipements de ce type pour 100 000 habitants quand la moyenne est de 1,2 sur le département. Globalement, la population concertée lors de l'enquête réalisée fin 2021 estime que l'offre culturelle est satisfaisante sur le territoire bien que seulement 25 % de la population juge l'offre très satisfaisante. Cette satisfaction est d'ailleurs de seulement 61 % pour les lieux d'animation et de sortie, ce taux diminue encore chez les populations les plus jeunes (57 %).

Le territoire recense un certain nombre de centralités spécifiques accueillant de nombreux équipements culturels. La plus importante est observable à Boulogne-Billancourt dans le secteur formé au nord de l'arrêt de métro Marcel Sembat par les avenues Victor Hugo, André Morizet, la route de la Reine et la rue d'Aguesseau. Il s'agit d'une centralité dont l'influence porte au-delà de l'EPCI avec la présence d'un multiplex, du conservatoire à rayonnement régional ou encore du musée des années 30. Sur le territoire de GSPO, six autres centralités d'équipements au rayonnement à l'échelle de l'EPT peuvent être observées. Une seconde est recensée sur la commune de Boulogne-Billancourt aux abords du carrefour formé par l'avenue Jean-Baptiste Clément et l'avenue Charles De Gaulle. Viennent ensuite une centralité à Mairie d'Issy, une au carrefour de l'Insurrection à Vanves, prolongée par la rue Antoine Fratacci, une à Meudon entre la départementale 406 et l'avenue le Corbeiller qui s'étire jusqu'à la gare de Meudon Val Fleury, une à Sèvre le long de l'avenue de l'Europe et à proximité de la rue de Ville-d'Avray, et enfin une à Ville-d'Avray au croisement des départementales 407 et 985.

L'offre d'équipements culturels publics est largement renforcée par le développement de structures associatives et privées. Certains lieux emblématiques sont d'ailleurs entièrement sous gestion privée comme la Seine Musicale ou quelques cinémas (Issy-les-Moulineaux, Pathé Boulogne, etc.).

Un maillage important de bibliothèques et l'émergence de nouvelles formes de lieux

Avec 15 équipements recensés sur son territoire, GPSO possède 4,7 bibliothèques pour 100 000 habitants tandis que la moyenne départementale est de 4,3. Le territoire n'est devancé dans ce domaine que par l'EPT de Paris Ouest La Défense. Proportionnellement à la population qui est la sienne, Ville-d'Avray est la ville la plus fournie pour ce type de structure avec la médiathèque Boris Vian. Meudon est également mieux dotée que les autres communes de l'EPT, mais aussi du département, avec une médiathèque dans la centralité de Meudon-la-Forêt et ses 125 000 documents, une autre à Meudon Centre, ainsi qu'une ludothèque. L'offre est complétée sur cette commune par la présence de deux espaces numériques (potager du Dauphin et Meudon-la-Forêt). Quant à Chaville, sa médiathèque municipale comportant 60 000 documents atteint la moyenne du département.



Malgré la présence de 5 médiathèques sur son territoire (Paul Landowski, Le Trapèze, Billancourt, Point-du-Jour et Parchamp) **Boulogne-Billancourt, comme les 4 autres communes non citées précédemment, paraît moins bien équipée** que l'ensemble des EPT du département. A noter qu'**au regard de sa taille Marnes-la-Coquette ne possède pas de bibliothèque**. Cependant, ces communes possèdent des équipements qui peuvent s'avérer complémentaires et participer à la densification du tissu présent sur le territoire. Ainsi Boulogne-Billancourt possède, en plus de ses médiathèques, un centre ludique (Le CLuBB) et une bibliothèque pour tous et Issy-les-Moulineaux compte une ludothèque et un espace ludique (Marcel Aymé) en sus des 3 médiathèques municipales.

En plus de ces nombreux équipements, il est important de noter la présence de 4 bibliothèques universitaires qui malgré des conditions d'accès parfois restreintes permettent d'accéder sur le territoire à des ouvrages spécifiques. Celles-ci se trouvent à l'IUT de Ville-d'Avray, au CNRS de Meudon, à l'Institut de psychologie de Boulogne-Billancourt et à l'Université Catholique de Lille à Issy-les-Moulineaux. Le réseau est complété par 7 bibliothèques en lien avec les collections des musées et des institutions du territoire.

Une culture plurielle accessible via des lieux de médiation nombreux et protéiformes

Les cinémas

Avec 10 cinémas répertoriés et au moins une salle dans sept des huit communes de l'EPT, GPSO bénéficie d'**un maillage très équilibré facilitant l'accès au septième art** aux habitants du territoire. En comptabilisant 22 salles et 4 242 fauteuils soit 6,9 salles et 1716 fauteuils pour 100 000 habitants, le territoire se situe dans la moyenne du département, qui compte 7,3 et 1 573 places pour 100 000 habitants en moyenne. Le territoire est devancé par l'EPT de Paris Ouest La Défense avec 10,7 salles pour 100 000 habitants et 2 145 places.

Boulogne-Billancourt malgré son multiplexe et le cinéma Henri Alekan intégré au centre Paul Landowski n'atteint pas les 7 salles pour 100 000 habitants. Le nord-ouest de GPSO (Vanves, Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt) est irrigué par le rayonnement du multiplexe de l'Aqua boulevard au sud de la capitale. Celui-ci, avec ses 2 400 places et 14 écrans vient compléter largement l'offre de projection. Au sud l'offre est complétée par le multiplexe de Vélizy qui avec 18 salles et 3 800 places est l'un des dix plus grands cinémas de France. Il convient de souligner qu'un nouveau cinéma de 7 salles a été inauguré en 2022 à Issy-les-Moulineaux. Ce cinéma vient compléter quantitativement l'offre sur le territoire de GPSO. Il existe par ailleurs un projet de multiplex sur l'île Seguin.

Les lieux d'exposition



Avec la renommée du Musée de la céramique de Sèvres et du Musée Albert Kahn à Boulogne-Billancourt, GPSO est capable d'attirer sur son territoire des personnes venues d'ailleurs spécifiquement pour leur visite. En plus de cela, le territoire bénéficie d'**un nombre important de musées et de structures d'exposition**. Avec 11 lieux recensés, soit 3,4 lieux d'exposition et de patrimoine pour 100 000 habitants,

GPSO est de loin le territoire le mieux doté du département. Cependant, concurrencé par le territoire parisien, ses nombreux musées d'envergure internationale (Orsay, Le Louvres, Centre Pompidou, etc.) et ses monuments (Notre-Dame, Tour Eiffel, Arc de Triomphe, etc.), ainsi que par Versailles et son château, le territoire peine à trouver une attractivité dans ce domaine.

L'enjeu est donc pour le territoire de développer une mise en réseau des lieux et une valorisation des collections hors les murs, notamment par l'évènementiel, la connexion en transport ou encore une billettique commune. Dès lors, la proximité parisienne peut s'affirmer comme une opportunité intéressante notamment pour Boulogne-Billancourt et ses 4 musées en considérant que la visite de certains d'entre-eux est le prolongement de la découverte de la capitale. En outre, ces musées également présents à Issy-les-Moulineaux (carte à jouer)[39] et à Meudon (Rodin, Art et Histoire, Observatoire) peuvent développer une attractivité infracommunautaire en favorisant l'accès aux habitants, notamment les scolaires. Cela peut passer par une mise en accessibilité facilité (transport, espace public, etc.), le développement d'une tarification préférentielle, etc. Le territoire peut aussi s'appuyer sur la mise en valeur de son réseau de galeries d'art et ses lieux d'expositions temporaires publics comme l'espace Robert Doisneau à Meudon ou la Mezzanine à Sèvres.

Théâtre, salles de concerts et de spectacles

Dans le domaine du spectacle vivant, GPSO est aussi équipée de manière très satisfaisante puisqu'**à l'exception de Marnes-la-Coquette, toutes les communes possèdent à minima un lieu de représentation**. Avec 8 structures inventoriées dans la base permanente des équipements, **le territoire détient le ratio le plus élevé de salles de ce type** pour 100 000 habitants du département, soit 2,5 contre 2,1 en moyenne dans les Hauts-de-Seine.

Cependant, l'INSEE ne relate que partiellement l'étendue et la richesse de ce réseau. Ainsi, au-delà du fleuron que représente la Seine musicale, Boulogne-Billancourt compte le Carré Belle Feuille, sa salle de 600 places et une programmation éclectique mêlant musique, danse et théâtre, ainsi que deux salles de théâtre. D'autres lieux peuvent aussi servir pour alimenter l'offre culturelle via une mutualisation comme l'auditorium du Musée Albert Kahn.

Issy-les-Moulineaux propose aussi un nombre important de structures avec l'auditorium du palais des arts et des congrès qui comptabilise 1 000 places, l'atelier Janusz Korczak et Le Réacteur qui promeuvent les musiques actuelles, Le CUBE centre de création numérique de compétence communautaire, ainsi que le théâtre des Marionnettes.

Meudon apparaît aussi relativement bien équipée avec deux espaces culturels Les Sablons et Robert Doisneau. Ce dernier contient une salle de 276 places assises et pouvant passer à 500 dans une configuration « debout ». La ville compte aussi un centre d'art et de culture avec une salle importante de 495 places.



Sèvres propose un équipement culturel polyvalent, s'appuyant sur des vecteurs diversifiés d'accès à la culture. Le Sel[40] propose une programmation de spectacle vivant, mais fait également office de cinéma et de lieu d'exposition. Chaville détient aussi un lieu multifonctionnel avec l'espace Atrium et sa salle de 695 places pouvant servir de lieu de spectacle et de cinéma. Le principe est le même pour la salle de 300 places du centre culturel du Colombier à Ville-d'Avray. Le théâtre de Vanves et ses deux salles permet d'accueillir 260 personnes. Marnes-la-Coquette ne possède pas à proprement parler de lieu de cet acabit bien que la Maison des Hirondelles et sa polyvalence soit propice à accueillir un certain nombre d'évènements culturels.

Quelques-uns de ces lieux accompagnent l'éducation culturelle des populations en proposant des formations professionnalisantes ou de loisirs. C'est notamment le cas de l'espace Paul Landowski et ses ateliers d'arts plastiques, de l'école d'art des Arcades d'Issy-les-Moulineaux ou de l'atelier d'arts plastiques et de gravure de Chaville. De surcroît le territoire possède quelques atouts artistiques de poids permettant d'offrir un accès à la culture et à la création élargi avec notamment des studios de musique dans l'espace Robert Doisneau de Meudon ou encore l'atelier des Arches d'Issy-les-Moulineaux qui accueille 28 artistes internationaux. Enfin des formations supérieures spécifiques sont également présentes l'Ecole Nationale Supérieure de Céramique de Sèvres et l'école de radio isséenne.

[39] *Source photographique : Musée Français de la Carte à Jouer, site de la Mairie d'Issy-les-Moulineaux, 27 mai 2021*

[40] *Source photographie : Bienvenu au Sel, site internet du Sel, 10 février 2022*

De nombreux évènements sont organisés sur le territoire en partenariat avec ces lieux. Parfois hors les murs et parfois gratuits, ces évènements élargissent l'offre culturelle à destination des habitants de GPSO et des populations environnantes. Au total, pas moins de 15 festivals sont comptabilisés sur la collectivité notamment le Cube Festival, l'Afropunk Paris, l'Electrochic, etc.

A l'exception de Marnes-la-Coquette, toutes les communes disposent d'un conservatoire artistique de compétence communautaire. En tout, 5 515 élèves y étaient inscrits en 2021, 352 enseignants et 231 temps pleins de professorat pour accompagner l'éducation musicale des habitants du territoire[41]. En plus de cela, 65 personnes travaillent à temps plein pour faire fonctionner ces équipements. Le conservatoire de Boulogne-Billancourt possède la particularité d'être catégorisé dans les conservatoires à rayonnement régional, soit le plus haut niveau de classification des conservatoires en France[42]. Ce statut lui confère une visibilité à l'échelle nationale et internationale notamment dynamisé par la présence de la Seine Musicale. Il comptabilise 1 295 élèves, quand le conservatoire Niedermeyer à rayonnement départemental d'Issy-les-Moulineaux en enregistre 1 162, celui de Vanves 708, celui Marcel Dupré de Meudon 692, celui de Sèvres 583, celui de Chaville 600 et celui de Ville-d'Avray 477.

Au regard de son rayonnement, le conservatoire de Boulogne-Billancourt est celui qui draine le plus d'élèves issus d'autres communes du département, Île-de-France ou encore d'autres régions. Ainsi, 6 % des élèves accueillis ne résident pas dans la région francilienne et 21 % des élèves viennent d'autres départements de la région parisienne. Pour l'établissement boulonnais qui accueille de manière permanente 190 étudiants en classe préparatoire d'enseignement supérieur (musique, danse et théâtre) et 60 élèves au sein du pôle d'enseignement supérieur, est constaté un manque quant à l'accès aux équipements de restauration scolaire, mais aussi à des hébergements spécifiques et abordables.

Avant la crise sanitaire, lors de la saison 2018 - 2019, les conservatoires avaient produit 290 spectacles accueillant environ 48 500 spectateurs et réalisés 270 auditions pour 10 900 candidats. Au total, ce sont 82 disciplines musicales qui sont enseignées sur le territoire de GPSO. Pas moins de 75 d'entre-elles sont représentées au sein du conservatoire de Boulogne-Billancourt et 53 à Issy-les-Moulineaux, les autres conservatoires oscillants entre 30 et 40 disciplines enseignées.

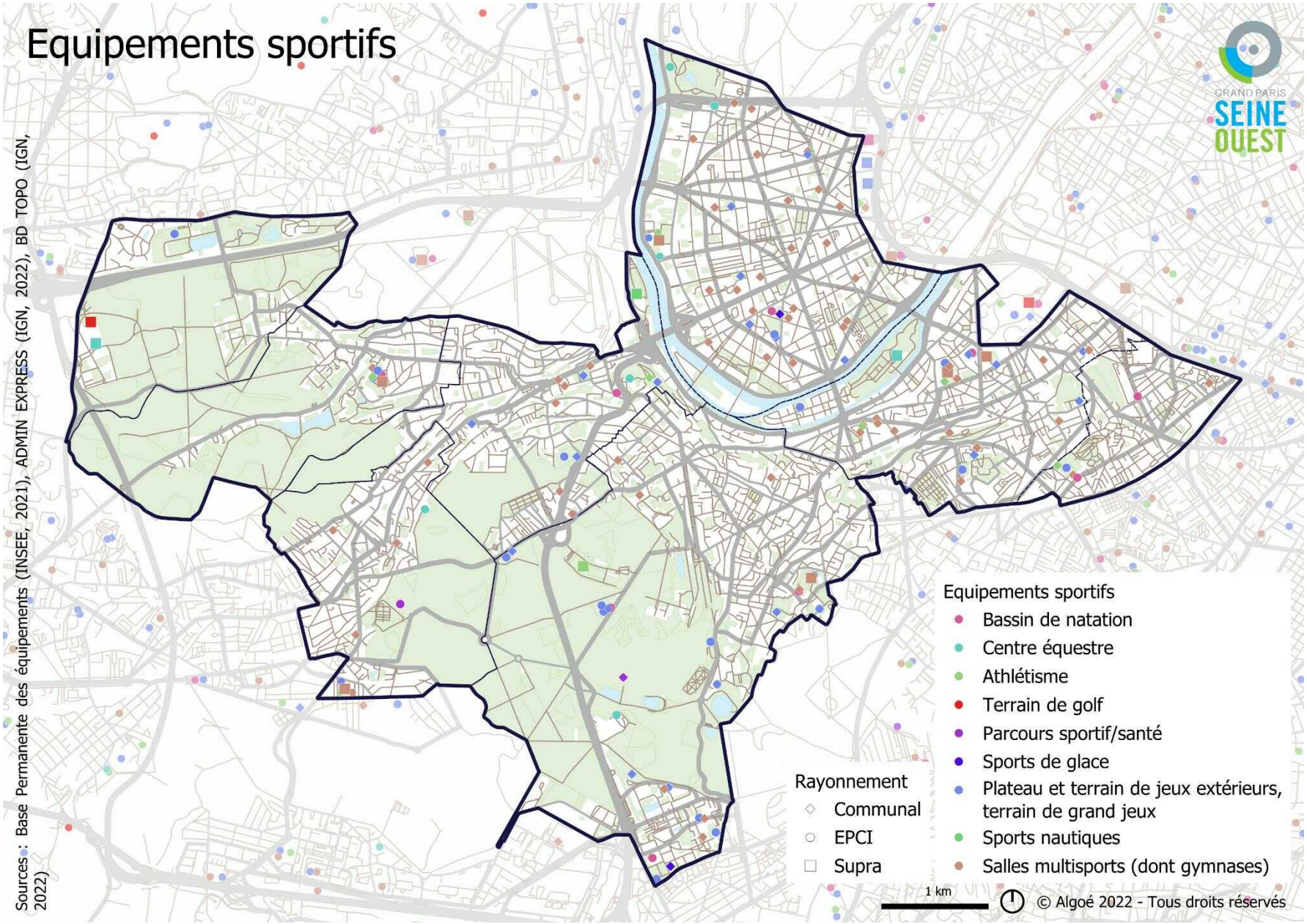
La politique jeunesse est très présente sur le territoire avec de nombreuses structures permettant l'accueil des enfants et des adolescents. Ainsi, peuvent être mis en avant de manière notable les 6 maisons d'accueil d'Issy-les-Moulineaux et l'espace jeunes Anne Franck, les fermes et jardins pédagogiques Georgette Bœuf à Boulogne-Billancourt, les bergeries d'Issy, le potager du Dauphin ou encore la Maison de la Nature et de l'Arbre de Meudon de compétence communautaire.

Les projets d'équipements culturels

La ville de Vanves porte deux projets de rénovation concernant la bibliothèque municipale et celle du théâtre-cinéma. De surcroît elle prévoit la création d'une médiathèque.

[41] *Les conservatoires, site internet de Grand Paris Seine Ouest, 2021 - 2022*

[42] *Les conservatoires (CRR, CRD, CRC/CRI), site du Ministère de la Culture, 10 février 2022*


Equipements sportifs
GRAND PARIS SEINE OUEST
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Equipements sportifs
Bassin de natation
Centre équestre
Athlétisme
Terrain de golf
Parcours sportif/santé
Sports de glace
Plateau et terrain de jeux extérieurs, terrain de grand jeux
Sports nautiques
Salles multisports (dont gymnases)
Rayonnement
Communal
EPCI
Supra
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

6.1.7. UN MANQUE RELATIF DE STRUCTURES SPORTIVES SUR LE TERRITOIRE

En complément d'une démarche culturelle sur le territoire, les politiques sportives sont un enjeu essentiel et structurant du territoire. A GPSO comme ailleurs, les lieux de sports sont des maillons essentiels pour favoriser la pratique d'activité physique, participer à l'amélioration de la qualité de vie, de la santé et de la longévité des habitants. A l'heure où la notion de santé s'installe au cœur des préoccupations des collectivités tant sur le plan environnemental, notamment l'amélioration de la qualité de l'air, que sur le plan du bien-être, Grand Paris Seine Ouest témoigne de certaines carences, mais aussi d'un certain nombre d'atouts. Les nombreux espaces verts du territoire constituent également autant d'espaces capables d'alimenter les pratiques sportives et ludiques comme la randonnée, la course à pied ou l'accrobranche.

La population estime majoritairement la situation satisfaisante en matière d'accès aux équipements sportifs puisque 77 % des personnes interrogées lors de l'enquête menée par GPSO en décembre 2021 ont jugé cette couverture satisfaisante. Cependant, l'approbation n'est pas aussi forte que pour l'offre globale d'équipements et de services, puisque seulement 28 % d'entre elles sont très satisfaites de l'offre contre 40 % si l'on considère l'intégralité de la couverture en équipements et services.

Le territoire possède seulement le troisième ratio départemental en matière d'équipements sportifs. Ainsi, avec 87,9 équipements pour 100 000 habitants il dépasse seulement de deux points la moyenne enregistrée sur les Hauts-de-Seine. Il est à noter que cette dernière est relativement réduite du fait du fort déficit en équipement enregistré sur l'EPT de Boucle Nord de Seine. L'observation de certaines infrastructures clés dresse un portrait contrasté du territoire et certains équipements sont jugés anciens et à réadapter.

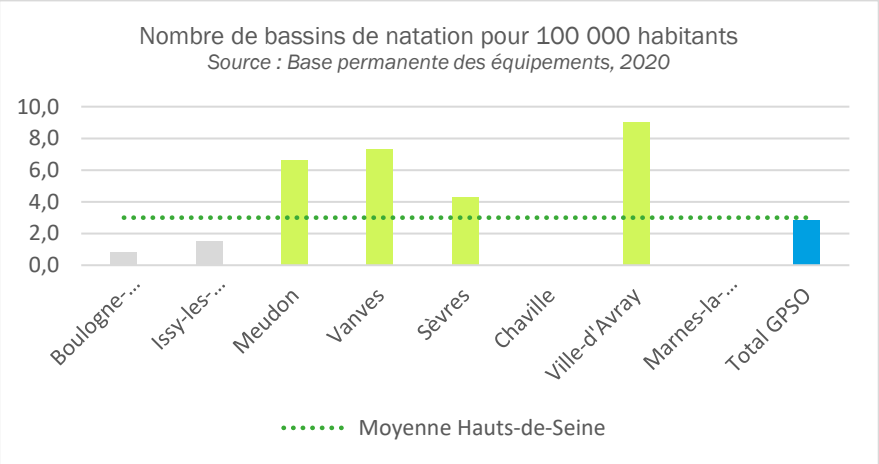
Les chiffres clés des équipements de petite enfance et du parcours scolaire :

- 9 bassins de natation, dont 1 de 50 m
- 60 gymnases
- 33 terrains de grands jeux
- 197 hectares de parcs et jardins et 1 007 hectares de bois et

Un déficit de bassins de natation

Avec 9 bassins de natation, soit 2,8 pour 100 000 habitants, GPSO semble carencé par rapport à des EPT comme Vallée Sud Grand Paris et Paris Ouest La Défense. La proximité d'Aqua boulevard, à la lisière d'Issy-les-Moulineaux, n'est en rien un élément qui permettrait d'atténuer ce constat de manque, à la fois en raison de sa vocation de loisirs et des tarifs pratiqués par la structure.

A l'échelle infracommunautaire, Marnes-la-Coquette en raison de sa taille ne bénéficie pas d'un équipement de ce type. Chaville, malgré ses 20 000 habitants, n'héberge aucune infrastructure de ce type. Boulogne-Billancourt avec seulement 1 bassin pour 121 000 habitants, possède un taux très bas de 0,8 piscine municipale pour 100 000 habitants. Ville-d'Avray qui partage son infrastructure avec les habitants de Marnes-la-Coquette possède en revanche 9 bassins pour 100 000 habitants. En outre, le territoire comptabilise 6 pataugeoires et petits bains et 2 bassins avec fond escamotable.



Un bilan contrasté pour l'accueil des sports collectifs

Cette carence existe également en matière de plateaux et terrains de jeux extérieurs car avec 28 infrastructures, soit seulement 8,8 équipements de ce type pour 100 000 habitants, l'établissement public territorial se classe bon dernier des quatre EPT du département à 3,3 points de la moyenne. Avec 30,1 terrains de ce type pour 100 000 habitants, Sèvres est largement équipée,

tandis que toutes les autres communes à l'exception de Ville-d'Avray se situent sous la moyenne des Hauts-de-Seine. Ce constat est particulièrement criant à Vanves, qui malgré ses 27 500 habitants ne bénéficie pas d'équipement, tout comme Marnes-la-Coquette. Il convient toutefois que Vanves a rénové 38 500m² d'espaces sportifs accessibles aux écoles et associations au sein du collège Michelet en 2021.

Avec 6,6 terrains de grands jeux pour 100 000 habitants, l'EPT se hisse tout juste au-dessus de la moyenne du département pour les équipements accueillant des sports populaires comme le football ou le rugby. Meudon concentre 10 terrains sur son périmètre et possède un fort taux d'équipement avec 21,9 terrains pour 100 000 habitants. Marnes-la-Coquette, Sèvres et Ville-d'Avray sont également bien équipée. Ce n'est pas le cas de Boulogne-Billancourt (1,6 pour 100 000 habitants), de Vanves (3,6), de Chaville (4,8) et d'Issy-les-Moulineaux (4,4). Pour cette dernière, le constat peut être nuancé en raison de l'ouverture des terrains de la Cité des sports en 2021 ainsi que de la présence du complexe sportif Suzanne Lenglen dans le XVème arrondissement de Paris en immédiate proximité du nord de la commune et dont les infrastructures attirent également des isséens. Au total, GPSO compte 26 terrains de football, 7 terrains de rugby, ainsi que 8 pistes d'athlétisme régulièrement localisées autour de ces terrains.

Les soixante-six gymnases et salles multisports enregistrés sur le territoire permettent à GPSO d'être en tête des EPT des Hauts-de-Seine avec plus de 19 équipements de ce type pour 100 000 habitants quand la moyenne départementale s'établit à 15. Marnes-la-Coquette ne bénéficie pas de ce type d'équipement. Vanves avec seulement deux gymnases et Ville-d'Avray sont carencées. Les autres communes du territoire bénéficient d'un niveau d'équipement confortable dans ce domaine. A cela s'ajoutent 75 salles consacrées spécifiquement à des catégories de sports (dojo pour les arts martiaux, salles de boxe, de danse ou encore d'escrime).

En outre l'offre s'est considérablement développée ces dernières années avec l'émergence de l'UCPA Sport Station à Meudon, la Cité des Sports d'Issy-les-Moulineaux et l'élargissement de l'offre du complexe Marcel Bec. Les équipements sportifs du Lycée Michelet sont également accessibles en dehors des horaires réservés aux scolaires depuis l'année 2021.

Des équipements favorisant l'attractivité et la démarcation sportive de GPSO



Avec 8 centres équestres, le territoire est le mieux doté du département, en cumulant à lui seul plus d'équipements de ce type que les trois autres EPT réunis. Ces équipements attirant une population plutôt aisée sont aussi des facteurs de rayonnement notamment avec les Haras du Jardy à Marnes-la-Coquette qui accueillent chaque année des compétitions d'ampleur nationale et internationale. D'autres équipements peuvent être mis en exergue comme le Poney Club de l'Île Saint-Germain qui du fait de sa proximité avec la ville de Paris accueille de nombreux pratiquants issus de l'extérieur de l'EPT. Enfin, six villes possèdent un équipement de ce type et Boulogne-Billancourt en comptabilise même trois, symbolisant un maillage important sur le territoire.

Il convient de souligner que Marnes-la-Coquette, en dépit de sa petite taille, propose une offre très complète d'équipements sportifs avec de nombreux cours de tennis, un complexe sportif, mais aussi un golf. Ces équipements reçoivent des sportifs amateurs mais aussi des équipes de haut niveau notamment Le GPSO – Issy, équipe de football féminine disputant le championnat de D1 féminine, l'équipe d'handball féminin Paris 92 ou encore le Vanves GPSO Basket.

Par ailleurs, quelques structures nécessitent d'être mentionnées du fait de la pluridisciplinarité qu'elles offrent ou de leur ampleur. C'est notamment le cas de :

- Le parc nautique départemental de l'Île Monsieur à Sèvres, l'un des rares à proximité de Paris
- La patinoire, l'espace Forum et le complexe sportif Alphonse Le Gallo à Boulogne-Billancourt
- La cité des sports d'Issy-les-Moulineaux, inaugurée à l'automne 2021 qui contient un amphithéâtre de 150 places, un gymnase pouvant accueillir 570 spectateurs (éventuellement 150 places

supplémentaires selon la configuration choisie) et un stade entouré d'une piste d'athlétisme supportant des affluences de 600 spectateurs en tribune
- Le complexe sportif de compétence intercommunale Marcel Bec situé à Meudon doté d'une tribune de 300 personnes. En 2019, celui-ci avait accueilli plus de 136 000 visiteurs[43]. La salle Prévost, intégrée au complexe, est homologuée pour accueillir des équipes masculines de niveau national 2
- L'UCPA Sports Station de Meudon, sa patinoire et le stade qui la surplombe
- Le parc des sports André Roche et le gymnase Maurice Magne à Vanves
- Le complexe sportif Jean Jaurès de Chaville possédant l'un des seuls murs de pelote basque de la région parisienne
- Les équipements du parc du lycée Michelet à Vanves accessibles hors des horaires scolaires
- Le stade municipal de Ville-d'Avray

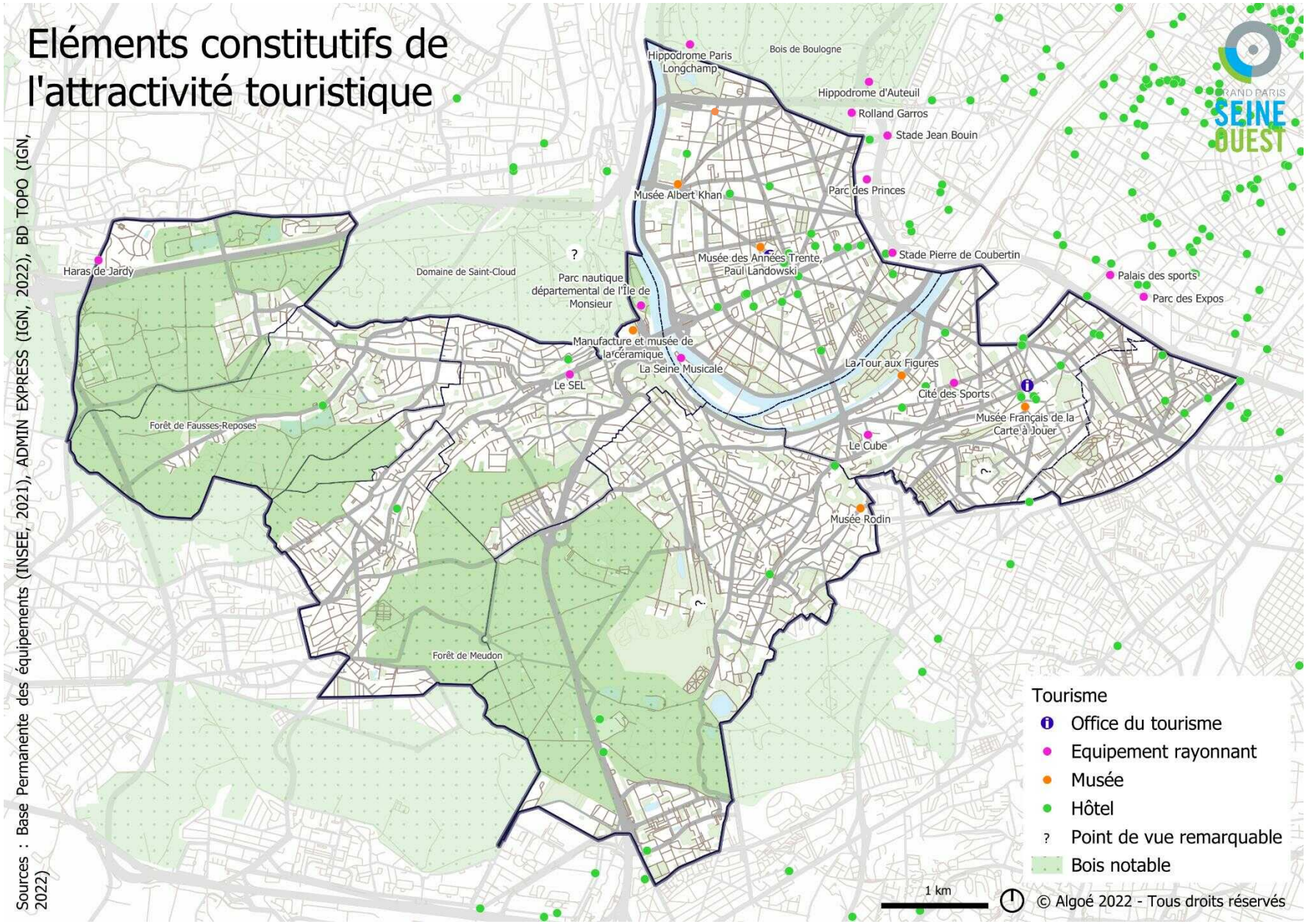
Les projets d'équipements sportifs

La ville de Vanves a entamé la rénovation de la piste d'athlétisme du parc des sports André Roche. La municipalité accueille également un fun park qui ouvrira ses portes à l'horizon 2024 sur le site de la Porte Brancion. Elle porte le souhait de rénover et d'étendre le gymnase André Roche et alimente les réflexions pour le développement d'une salle des sports polyvalente.

Nombre d'équipements sportifs par commune et typologie
Source : Base permanente des équipements, 2020

	Terrains de football	Terrains de rugby	Courts de tennis	Gymnases et salles multisports	Salles spécialisées (dojo, boxe, escrime, etc.)	Parcs (parcours santé, parcours filets, street workout)	Autres équipements (Athlétisme, patinoire, skate-park, etc.)	Total équipements par commune (hors équipements aquatiques)
Boulogne-Billancourt	3	1	30	17	17	2	18	88
Issy-les-Moulineaux	4	0	13	20	17	3	7	64
Meudon	2	1	14	9	8	3	13	50
Sèvres	2	1	10	3	7	0	8	31
Vanves	3	0	9	5	10	0	13	40
Chaville	1	0	7	8	9	2	6	33
Ville-D'avray	1	0	2	2	4	0	3	12
Marnes-la-Coquette	5	1	21	0	3	0	5	35
Gestion GPSO	5	3	13	2	0	1	9	33
TOTAL	**26**	**7**	**119**	**66**	**75**	**11**	**82**	**386**

[43] *Culture, Rapport d'activité 2019 de GPSO, p. 54.*


Eléments constitutifs de l'attractivité touristique
Hippodrome Paris Longchamp
Bois de Boulogne
Hippodrome d'Auteuil
Rolland Garros
Stade Jean Bouin
Musée Albert Khan
Parc des Princes
Haras de Jardy
Domaine de Saint-Cloud
Parc nautique départemental de l'Île de Monsieur
Musée des Années Trente, Paul Landowski
Stade Pierre de Coubertin
Palais des sports
Parc des Expos
Manufacture et musée de la céramique
La Seine Musicale
Le SEL
La Tour aux Figures
Cité des Sports
Musée Français de la Carte à Jouer
Le Cube
Forêt de Fausses-Reposes
Musée Rodin
Forêt de Meudon
Sources : Base Permanente des équipements (INSEE, 2021), ADMIN EXPRESS (IGN, 2022), BD TOPO (IGN, 2022)
Tourisme
Office du tourisme
Equipement rayonnant
Musée
Hôtel
Point de vue remarquable
Bois notable
1 km
© Algoé 2022 - Tous droits réservés

6.1.8. UN TERRITOIRE POSSEDANT DES ATOUTS TOURISTIQUES, MAIS CONCURRENCE PAR SES VOISINS

Les chiffres clés des équipements touristiques :

- 46 hôtels, dont 19 classés 3 étoiles et 10 classés 4 étoiles
- 3 601 chambres d'hôtel
- 1 986 hébergements en résidence de tourisme

Le département des Hauts-de-Seine représente l'un des territoires les plus attractifs en matière de tourisme en France essentiellement porté par le tourisme d'affaire et de congrès. Avec 6 200 000 nuitées enregistrées en 2019, il se classait cinquième département français dans ce domaine après Paris, la Seine-et-Marne, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône.

L'attractivité touristique du territoire est largement alimentée par la présence du quartier d'affaires de La Défense et les 62 000 établissements marchands abrités sur l'EPT Paris Ouest La Défense, mais aussi par la présence du parc des expositions de la Porte de Versailles qui nourrit le tourisme de congrès et de salons avec ses 215 000 m² d'espaces d'exposition situés sur Paris, Issy-les-Moulineaux et Vanves. La proximité avec la capitale implique également un développement touristique lié au patrimoine et à la culture. L'attractivité touristique de Grand Paris Seine Ouest se trouve donc à la fois dynamisée et concurrencée par ces influents voisins.

Avant la crise sanitaire, la part des personnes non-résidentes représentait 43,6 % des nuitées et restait stable depuis 2013. Sur le département, la fréquentation hôtelière a augmenté de 600 000 nuitées entre 2011 et 2019. La durée de séjour des personnes qui logent dans le parc hôtelier est de 1,9 et a diminué de 0,1 depuis 2011. Ces chiffres montrent une attractivité grandissante du territoire des Hauts-de-Seine en la matière, mais aussi une évolution des comportements avec une tendance à la diminution de la durée du séjour qui pourrait s'expliquer par une connexion de plus en plus performante du territoire, particulièrement de La Défense, à Paris, mais aussi au reste de la France (35 minutes maximum de trajet entre la Défense et toutes les gares TGV intramuros). Les pics de fréquentation sur le territoire se situent invariablement en juin et en octobre, tandis que les creux se trouvent lors des périodes de congés du mois d'août et de février confirment la prédominance d'un tourisme lié aux activités professionnelles[44].

En dépit des quelques infrastructures culturelles et évènementielles à rayonnement supra-communautaire (Seine Musicale, Haras du Jardy, autres musées, etc.), d'un cadre de vie attractif (forêts de Meudon et de Fausses-Reposes, rives de Seine, etc.) et de la présence d'un certain nombre d'évènements culturels, le territoire de GPSO peine à exister dans le domaine touristique à côté de Paris, de La Défense ou de Versailles. Le territoire peut malgré tout compter sur l'attractivité du parc des expositions de la porte de Versailles (Vanves, Issy-les-Moulineaux) et de ses salons pour accueillir des populations extérieures à son territoire, ainsi que sur l'incapacité parisienne à absorber l'intégralité des demandes d'hébergement de ses visiteurs en pleine saison à des tarifs accessibles.

Le territoire de GPSO est mieux doté que Paris Ouest La Défense en nombre d'hôtels pour 100 000 habitants, cependant, ce chiffre masque une réelle distinction entre les deux territoires, ainsi qu'avec la capitale. Avec 5 587 hébergements touristiques recensés et 46 hôtels, le territoire se situe en réalité loin derrière l'EPT de La Défense qui dénombre 11 500 hébergements et 80 hôtels. GPSO compte 17,5 hébergements touristiques pour 1 000 habitants quand Paris Ouest La Défense en recense 20,5. Paris avec plus 105 000 hébergements touristiques (hors location d'appartements meublés) possède également une attractivité bien supérieure avec 48,5 lits pour 1000 habitants.

A l'exception de Meudon qui, avec 650 chambres disponibles, possède un parc important, la concentration des hôtels se trouve essentiellement dans les communes de la première couronne parisienne à proximité des infrastructures génératrices d'attractivités. Ainsi, 4 hôtels sur les 13 comptabilisés à Issy-les-Moulineaux sont implantés à proximité immédiate du parc des expositions. Boulogne-Billancourt qui en comptabilise 20 observe une concentration des hôtels de part et d'autre des avenues Edouard Vaillant et du Général Leclerc, alimentant le caractère de centralité de la place Marcel Sembat. A elle seule la commune représente 33 % du parc de GPSO, 24 % pour Issy-les-Moulineaux et 16 % pour Vanves. Les trois communes sont également les seules à comptabiliser des résidences de tourisme dont 1 040 hébergements sont

[44] *Nuitées dans l'hôtellerie, Hauts-de-Seine, INSEE, 11 janvier 2022*

situés à Issy-les-Moulineaux, soit 52 % de ceux présents sur le territoire. Boulogne-Billancourt en possède 27 % et Vanves 21 %. Le territoire possède également de nombreux gites ou locations saisonnières.

Le développement d'une offre complémentaire de meublés touristiques proposée par les particuliers tend à se développer sur le territoire de GPSO avec une prédominance sur les communes à proximité de Paris autour de la Porte de Saint-Cloud à Boulogne-Billancourt, à Vanves autour de la rue du Moulin, à l'arrêt de métro Mairie d'Issy. Consciente de ce phénomène qui se développe en lien avec l'attractivité parisienne et la constitution d'une offre plus abordable, la collectivité souligne la nécessité de le limiter. En effet celui-ci peut contribuer à l'augmentation des prix de la location annuelle et de l'acquisition rendant plus complexe l'accès au logement pour les populations souhaitant rester ou s'installer de manière durable sur le territoire. De plus, la saisonnalité de la location touristique au grès des salons ou des périodes de vacances peut impacter le territoire dans le fonctionnement de ses commerces et de ses structures.

6.3 Évolutions récentes

Le diagnostic du PLUi de GPSO est basé sur les dernières données connues au moment de sa réalisation en 2022. Compte-tenu du délai inhérent à la procédure d'élaboration d'un PLUi, des données plus récentes ont été publiées avant l'approbation de celui-ci. Le présent chapitre prend en compte les données principales les plus récentes, connues en 2024, afin de faire état des évolutions constatées.

6.1.9. POURSUITE DE LA BAISSE GLOBALE DES EFFECTIFS SCOLAIRES

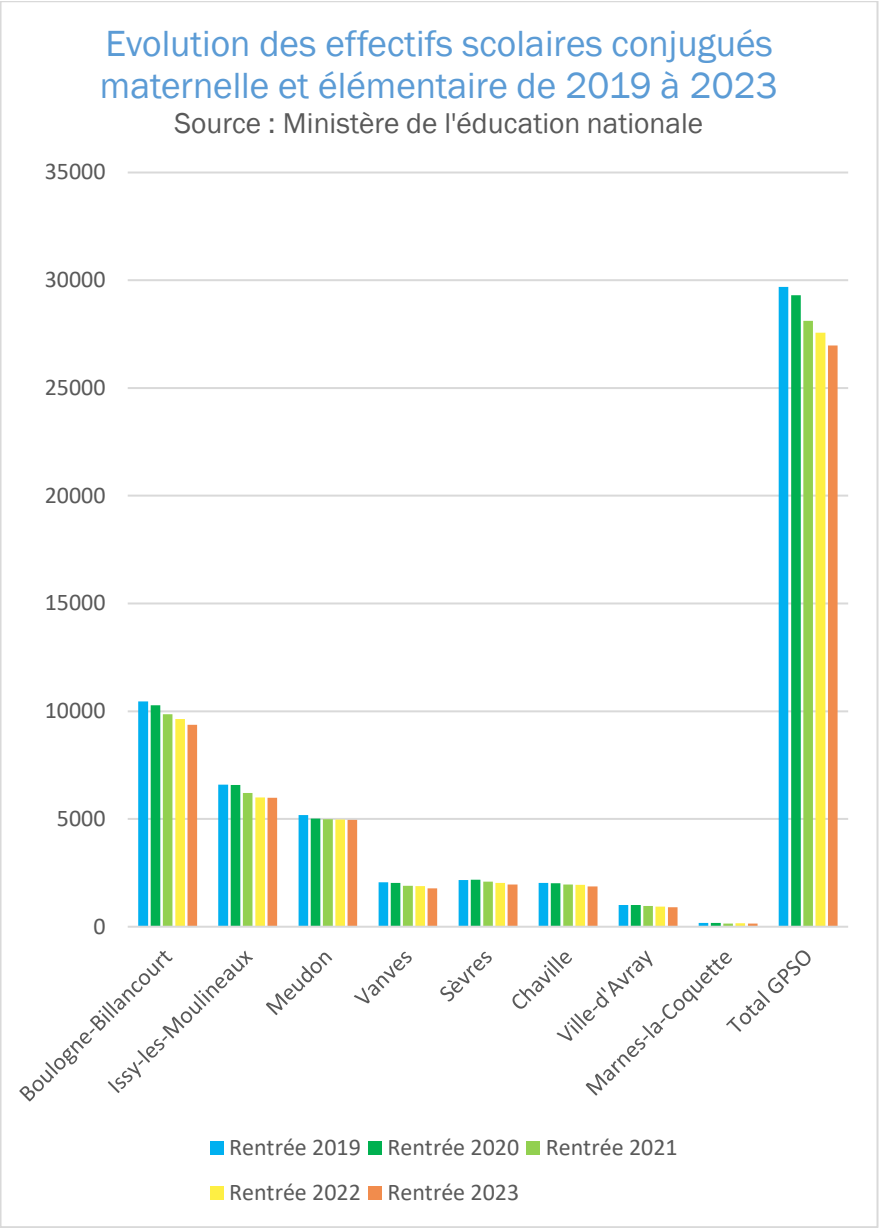
Équipements petite enfance

Le nombre de place en crèches pour 100 enfants de moins de trois ans en 2021 s'élève à 69, soit une très légère diminution par rapport à 2018 (70,3).

Effectifs maternelle et élémentaire

Les effectifs de maternelle et d'élémentaire poursuivent leur baisse en 2022 et 2023 à l'échelle de GPSO. Toutefois les variations sont disparates entre les villes : Issy-les-Moulineaux, Meudon et Ville-d'Avray connaissent plutôt une stagnation de leurs effectifs, tandis qu'ils diminuent dans les autres villes.

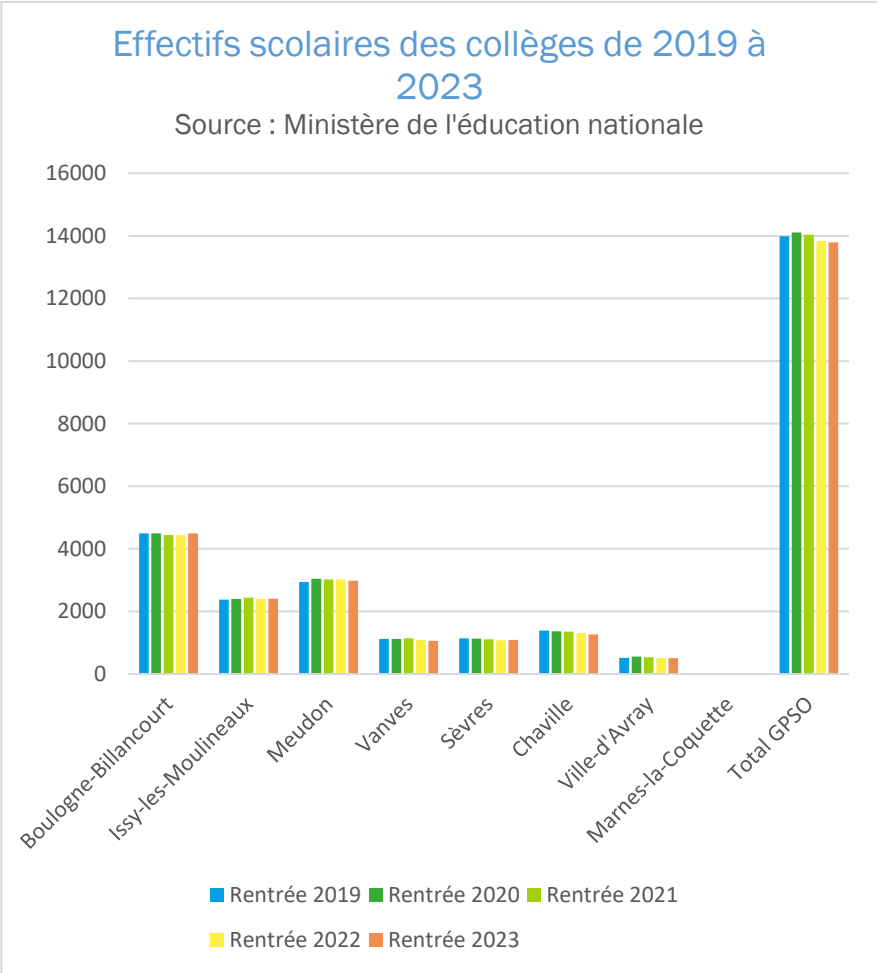
Cette tendance à la baisse des effectifs de maternelle et élémentaire se retrouve au niveau national, il s'agit d'une conséquence directe de la baisse de la natalité. Cette baisse est particulièrement marquée dans les établissements publics des Hauts-de-Seine, dont les effectifs sont passés de près de 150 000 élèves en 2015 à moins de 140 000 en 2021.



Les effectifs des collèges en baisse

Les effectifs des collèges ont connu une baisse significative à l'échelle de GPSO entre 2021 et 2023, passant de 14 040 à 13 795 élèves. Cette baisse globale suit une période de hausse enregistrée jusqu'à la rentrée 2022.

La baisse se retrouve dans la plupart des villes à l'exception de Boulogne-Billancourt et Vanves qui enregistrent une légère hausse de leurs effectifs sur cette période.



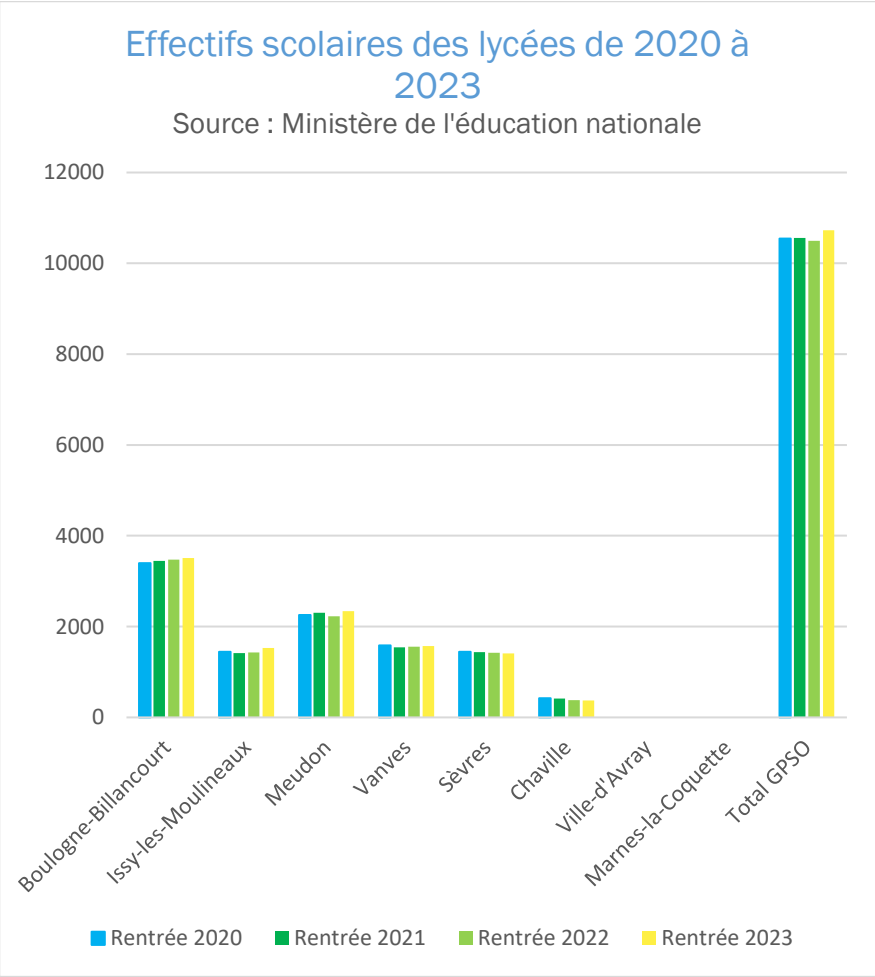
Vers un rebond des effectifs des lycées ?

Les effectifs des lycées de GPSO diminuent entre 2020 et 2022 avant de connaître un rebond à la rentrée 2023. Ces évolutions diffèrent entre les villes : la hausse est continue pour Boulogne-Billancourt, tandis qu'Issy-les-Moulineaux et Vanves connaissent une hausse modérée ces trois dernières années. Sèvres et Chaville voient une baisse de leurs effectifs sur cette période tandis qu'à Meudon la variation des effectifs est assez importante d'une année sur l'autre.

Cette tendance globale à la hausse est cohérente avec la période 2015-2019.

Par ailleurs cette hausse est aussi logique au regard de la hausse des effectifs de collège jusqu'en 2023.

Nota : le ministère de l'Éducation Nationale a arrêté de publier la série de données utilisées pour la période 2015-2019 (celle présentée plus avant dans le diagnostic). Les données présentées à partir de 2020 proviennent d'une nouvelle série. Si les dynamiques de ces deux séries semblent concordantes, il convient de noter que le volume des effectifs en valeur absolue diffère sensiblement pour certaines villes entre la dernière année de la précédente série (2019-2020) et la première année de la nouvelle série (2020-2021). Par exemple, les effectifs de Boulogne-Billancourt passent de 3910 à 3397. Cette variation peut être expliquée par un changement dans la qualité ou la structure de la donnée utilisée par l'INSEE.



Effectifs enseignement supérieur

Le nombre d'étudiants sur le territoire de GPSO s'élève à 12 123 en 2023. Ce chiffre est en très nette augmentation par rapport à 2020 (11 136 étudiants).

L'augmentation du nombre d'étudiants du supérieur est une tendance lourde en France depuis l'après-guerre, même si cette tendance ralentit depuis quelques années au niveau national. Pour autant, l'Ile-de-France et l'académie de Versailles en particulier conservent des dynamiques positives.

6.1.10. UN ACCES A LA SANTE QUI TEND A SE DEGRADER

Nota : les données de ce chapitre sont calculées à partir de la Base Permanente des Équipements (BPE) éditée par l'INSEE. Cette base est mise à jour annuellement mais la structure des données collectées peut varier d'une année sur l'autre, et créer ainsi des différences significatives.

En l'occurrence, le recensement des professionnels de santé sur le territoire de GPSO fait apparaître une diminution importante des effectifs en 2023 par rapport à 2020, notamment pour les spécialistes. Une partie de cette baisse peut être expliquée par des changements dans la structure ou la qualité de la donnée éditée par l'INSEE.

Par ailleurs, les données présentées dans la présente sous-partie sont calculées sur la base de la BPE 2023 (qui recense les équipements actifs au 1er janvier 2023) mais les densités pour 100 000 habitants sont exprimées sur la population 2021, la donnée 2023 n'étant pas encore disponible.

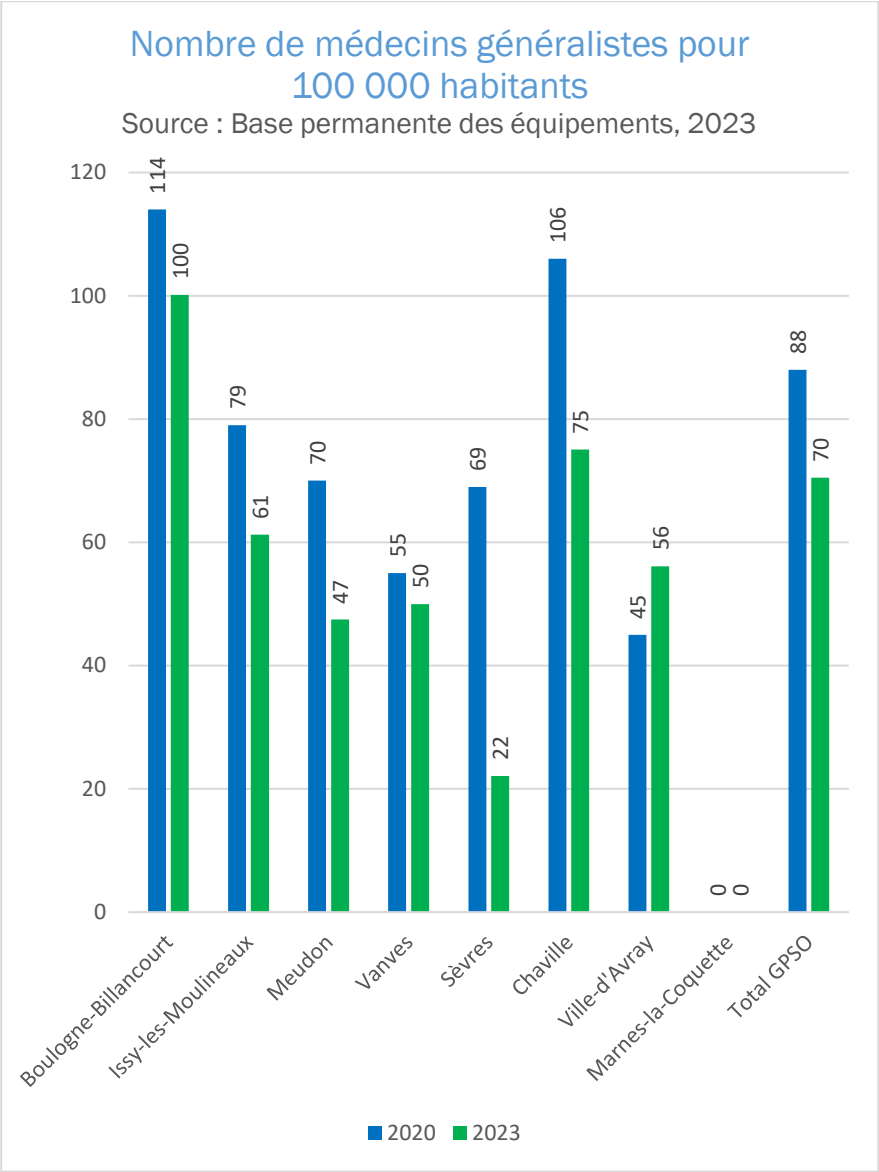
La baisse de la densité de médecins observée est donc probablement légèrement surestimée si l'on considère que la population 2023 a diminué par rapport à 2021.

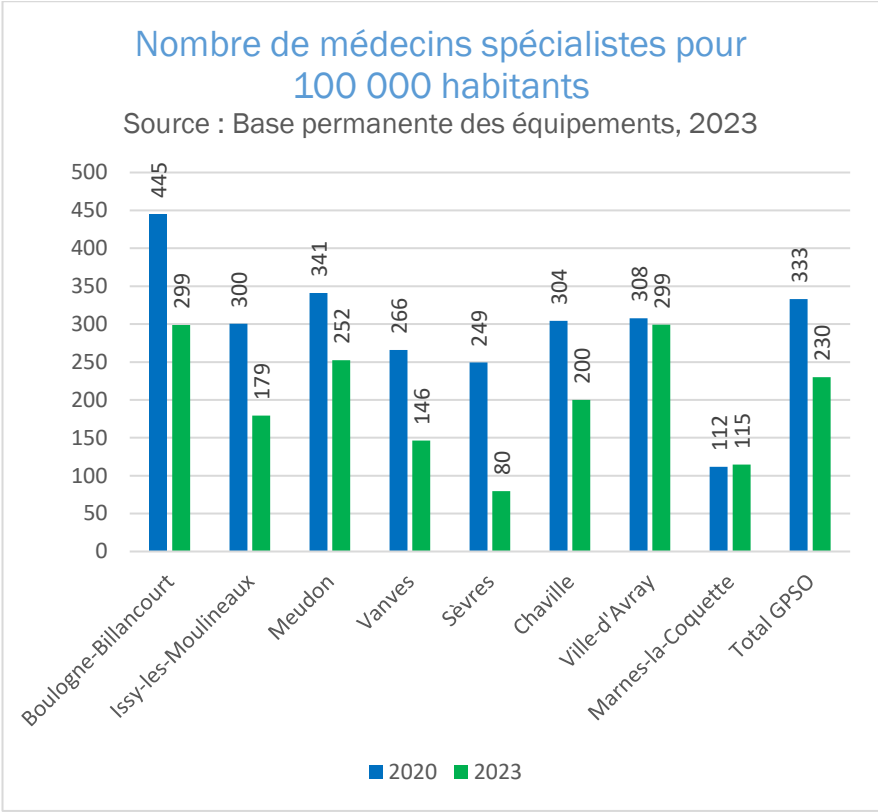
Densité de médecins généralistes et spécialistes

La densité de médecins généralistes diminue dans les villes de GPSO, à l'exception de Ville-d'Avray. Un phénomène similaire s'observe également pour les médecins spécialistes, avec une ampleur souvent plus forte dans certaines villes.

Cette diminution est une réalité aussi bien au niveau national qu'en Ile-de-France. Dans les Hauts-de-Seine en particulier, la densité de médecins généralistes est passée de 149 à 135 pour 100 000 habitants entre 2020 et 2023.

Ce phénomène s'explique notamment par le fort vieillissement de la profession et le remplacement seulement partiel des effectifs retraités causé par le système de *numerus clausus*.





Nota : Les données de la BPE 2023 ne couvrent pas le même périmètre que celles éditées en 2020. Pour permettre une comparaison entre 2023 et 2020, les données 2020 renseignées dans la partie 6.1 diagnostic ont été recalculées sur la même base que les données 2023 et présentées dans le graphique ci-dessus. Pour autant et comme précisé ci-avant, la qualité des données a pu évoluer entre 2020 et 2023 et peut également expliquer une partie des différences observées.

Accueil grand âge

GPSO compte 21 établissements d'hébergement pour personnes âgées, soit une unité supplémentaire depuis 2020. Il s'agit d'une résidence ouverte à Marnes-la-Coquette en 2023.

6.2. Constat et enjeux : équipements et services

6.2.1. LA MATRICE ATOUTS / FAIBLESSES / OPPORTUNITES / MENACES

Les atouts

- Niveau global d'équipements intéressant et qui contribue au cadre de vie jugé agréable par les habitants
- Présence de manifestations culturelles et sportives de rayonnement communautaire et au-delà
- Bonne couverture en grands établissements de santé et de la médecine de ville
- Une locomotive culturelle importante et de nombreux équipements relais qui favorisent l'attractivité et la qualité du cadre de vie du territoire

Les faiblesses

- Vieillissement de la population qui peut remettre en cause la distribution des équipements
- Un maillage faible en transports en commun pour accéder aux équipements
- Certains équipements sportifs et culturels vieillissants qui ne répondent plus à la demande
- Des manques dans les équipements de soins, voire de spécialités (gynécologie, …)
- Déséquilibre Est/Ouest et Nord/Sud en matière de densité d'équipements
- Des aménités manquantes pour divers types de ménages : EHPAD, logements étudiants, piscines, city-stades, lieux d'animation pour les plus jeunes…

Les opportunités

- Mutualisation des équipements envisageable pour pallier à des effets de seuils
- Réseaux de transports en commun adossés au Grand Paris Express (Ligne 15)
- Présence de la Seine pouvant servir de couloir de communication, notamment touristique, avec les territoires bordés par le fleuve
- Espaces boisés qui environnent le territoire de GPSO qui agissent comme des poumons verts
- Une mise en réseaux de certains équipements :
    - En définissant une stratégie touristique intercommunale
    - Structurant le maillage des équipements culturels

Les menaces

- Une population scolaire en diminution
- Disponibilité et coût du foncier pour la création de nouveaux équipements impliquant la nécessité de reconstruire les équipements sur eux-mêmes
- La sur-fréquentation des forêts
- Privatisation des équipements…qui peuvent entrer en complémentarité des équipements publics (menace à priori, mais un atout à fortiori)

6.2.2. LES ENJEUX PROBLEMATISES

Des solidarités nouvelles pour conforter le cadre de vie

- Mutualisation des équipements et des services entre commune et/ou avec GPSO, voire avec des espaces voisins (piscine, médiathèque, service d'aide à domicile, sécurité…)
- Mise en réseau des équipements, dont notamment culturels, sportifs et touristiques, pour une expérience ludique et apprenante à l'échelle du territoire
- Améliorer la desserte des centralités pour renforcer les complémentarités inter et intra-communales

Répondre aux attentes des populations attirées par le modèle du territoire de GPSO

- Besoins d'aménités manquantes : EHPAD, logements étudiants, collège, lycée, piscines, lieux d'animation pour les jeunes
- Rénovation et modernisation des équipements du point de vue de la sobriété énergétique, de l'accessibilité aux PMR, de la qualité des lieux
- Amélioration de l'accessibilité par un réseau de mobilités actives sécurisées et de son maillage
- Mise en connexion de la trame verte et la trame bleue par les mobilités pour bonifier la santé humaine et environnementale