

# Cartographie de la vitalité urbaine : une ligne 18 desservant des territoires hétérogènes

La cartographie des territoires a pour double objectif de caractériser les espaces traversés par la ligne 18 du GPE en tenant compte de leurs spécificités urbaines et socioéconomiques, tout en construisant une typologie différenciée qui permet d'évaluer le niveau de vitalité urbaine de chaque IRIS analysé.

## Revenus et densité de population par IRIS

Les IRIS les plus riches sont concentrés à l'ouest et au nord du territoire étudié alors que l'est est composé de quartiers plus modestes (figure 2).

**La ligne 18 traversera des espaces aux profils économiques différents, aussi bien aisés que populaires, avec une prépondérance de revenus plus bas au fur et à mesure que l'on s'approche de l'aéroport d'Orly.**

La densité de population (figure 3) nous renseigne sur le nombre d'individus potentiellement impactés par cette nouvelle ligne. Les gares de la ligne 18 vont s'implanter sur des territoires avec des zones :

- denses et de centralité, telles que Versailles, Massy ou Antony ;
- moins peuplées telles Orly, Palaiseau, Saclay, Orsay-Gif, Saint-Quentin Est, Satory. Cette moindre densité peut être le reflet d'une localisation excentrée, mais elle est souvent liée aux fonctions et usages spécifiques de ces espaces (aéroport à Orly, zone industrielle et d'activités à Satory ou Guyancourt, établissements universitaires et de recherche à Saclay). Ces gares desservent moins des espaces de vie que des espaces de travail et d'activités économiques.

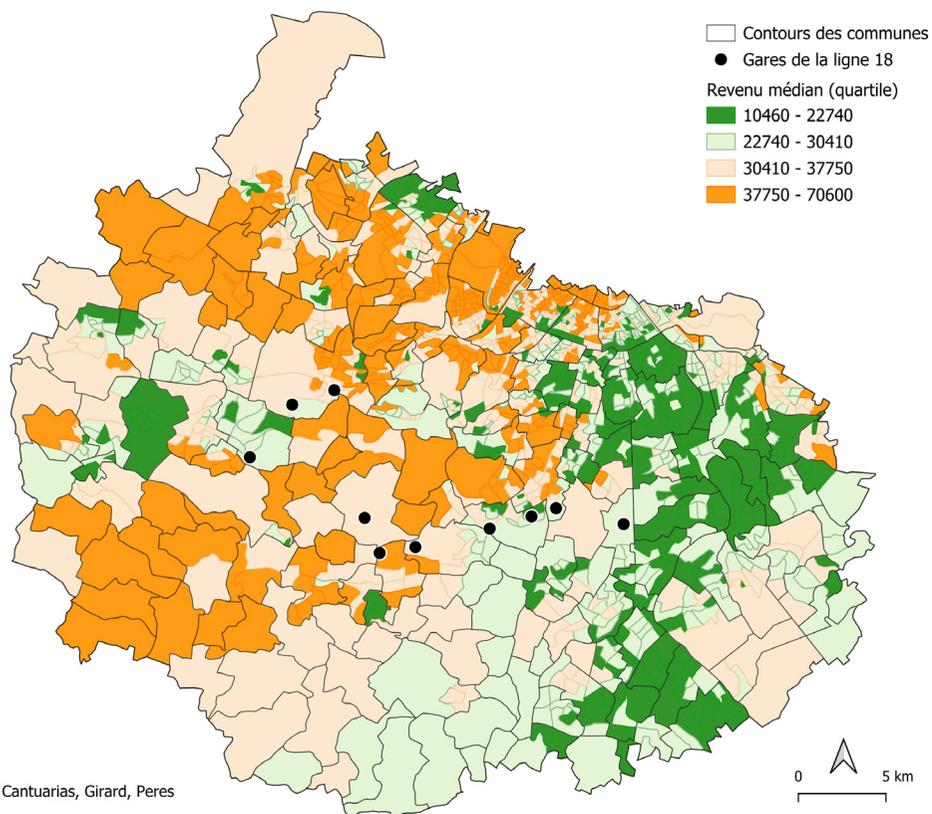
**Considérant les revenus ainsi que la densité de population, les communes de la ligne 18 sont hétérogènes.**

## Tissu économique des territoires

Le tissu économique des différentes communes du territoire de la ligne 18 est composé de/d' :

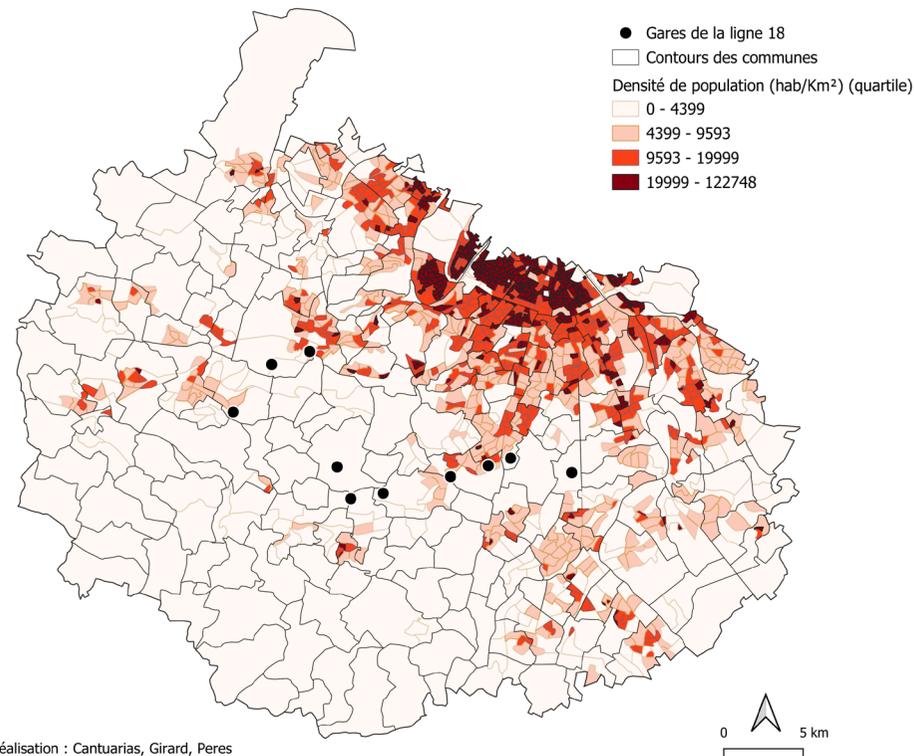
- **services publics** : ils sont très présents dans les territoires autour de la ligne 18, dont principalement à Versailles, qui concentre plus de la moitié des emplois publics. Ils sont également très représentés dans le quartier de gare Massy Opéra (61,9 %<sup>4</sup> des emplois) qui est structuré autour des offres de culture (opéra, médiathèque), d'administration publique (Sécurité sociale), et de la santé (hôpital).
- **activités du tertiaire supérieur** : ce secteur, qui englobe les métiers du savoir dont les activités scientifiques et techniques ainsi que les services administratifs et de soutien, est aussi très représenté sur le territoire de la ligne 18. La moitié des communes a un tissu économique marqué par le tertiaire supérieur. Par exemple, les quartiers des gares Marguerite Perey et Moulon Campus possèdent des infrastructures liées à l'enseignement et à la recherche. En effet, autour de la gare Moulon Campus, différents établissements de l'université Paris-Saclay sont installés tels qu'un institut universitaire technologique, CentraleSupélec, une école normale supérieure, Polytech Paris-Saclay ou encore le site Henri-Moissan. À cela s'ajoutent des centres de recherche et des laboratoires, comme le Laboratoire de physique des solides du Centre national de la recherche scientifique et de l'université Paris-Saclay ainsi que le centre international de recherche et innovation du groupe Danone. Dans le quartier de gare Moulon Campus (anciennement Orsay-Gif), les secteurs de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé humaine et de l'action sociale représentent un emploi

Figure 2. Revenu médian par IRIS et par unité de consommation en 2021 des territoires impactés par la ligne 18 du GPE



Source : Insee.

Figure 3. Densité de population (km<sup>2</sup>) des territoires impactés par la ligne 18 du GPE (échelle IRIS)



Source : Insee.

sur deux<sup>5</sup>. Similairement, la gare Marguerite Perey est implantée dans un environnement mêlant industrie, enseignement supérieur et recherche : AgroParisTech, Télécom Paris, l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE), l'Institut polytechnique de Paris, le centre de recherche du groupe Thales et l'EDF Lab Paris-Saclay font partie des établissements structurants. De plus, la ville de Palaiseau constitue l'un des cinq pôles industriels présents sur le tracé de la ligne 18. [Le cas du quartier de gare Christ de Saclay sera détaillé en partie 4.](#)

- **activités des transports et de la construction** : sans surprise, Orly est fortement spécialisée dans les activités aéroportuaires et de transports. Dans un rayon de 800 m, le quartier de la gare concentre 4 810 emplois salariés, soit près d'un sur cinq à Paray-Vieille-Poste et Orly. Ainsi, à proximité, l'aéroport Paris-Orly génère plus de 28 300 emplois directs<sup>6</sup>.
- **tissu diversifié** : c'est le cas notamment du quartier de gare Massy-Palaiseau pour lequel le secteur des activités scientifiques et techniques, les services administratifs et de soutien, d'une part, et l'industrie, d'autre part, cumulent à eux deux plus de 50 % des emplois<sup>7</sup>.

## Parc de logements

Le parc de logements autour de la ligne 18 est lui aussi diversifié du fait de l'hétérogénéité du territoire d'étude. Cinq communes disposent d'un parc de logements sociaux supérieurs à 20 % (Orly, Massy, Palaiseau, Versailles et Magny-les-Hameaux) et quatre possèdent un quartier prioritaire (Guyancourt, Massy, Antony, Orly). Globalement, les loyers ont été en hausse jusqu'en 2022, tout comme les prix.

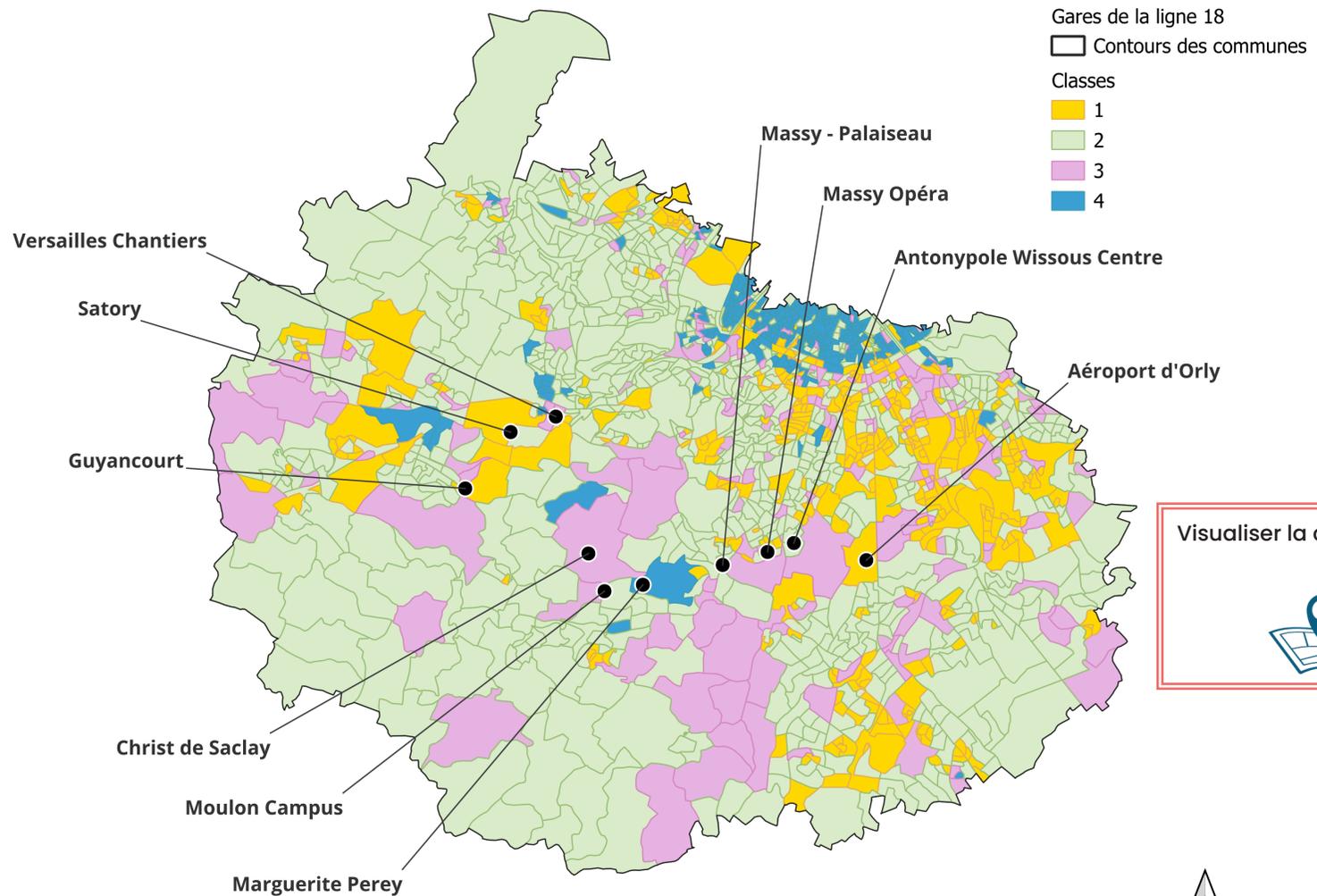
Actuellement, la population étudiante moyenne dans les communes traversées par la ligne 18 est supérieure à la moyenne nationale. Considérant l'ambition du développement des centres d'enseignement supérieur et de la recherche, **il semble apparaître un déficit de logements étudiants**<sup>8</sup>. Par exemple, à Orsay, les 15-29 ans représentent 27,3 % de la population. À Palaiseau, c'est 25 % et à Saclay 18,1 %, avec une croissance annuelle de 4,5 % entre 2015 et 2021. La moyenne nationale pour la part de la population étudiante est de 17,5 %. 65 000 étudiants sont attendus sur le territoire et seulement 15 000 lits sont disponibles actuellement sur le campus.

Bien que le nombre de seniors augmente moins rapidement que sur le reste du territoire national, **le nombre de résidences seniors pourrait aussi se développer le long de la ligne 18**. La part moyenne des personnes de 65 ans et plus dans les communes traversées par la ligne 18 est inférieure à la moyenne nationale (15,7 % contre 20,5 %), à l'exception de Saint-Aubin (22,4 %) et Paray-Vieille-Poste (22 %) <sup>9</sup>. Entre 2015 et 2021, le taux moyen de croissance annuelle de la population des 65 ans et plus s'élève à 1,27 %, contre 1,96 % au niveau national. On recense toutefois trois territoires affichant un taux supérieur à 2 %, deux dépassant 3 %, quatre au-dessus de 4 % (dont Saclay), et deux dépassant 5 % (dont Guyancourt).

## Cartographie de la vitalité urbaine

La cartographie des territoires selon leur vitalité urbaine (figure 4) offre une lecture fine de leurs dynamiques locales et met en lumière leur diversité. **La classification des 1 686 IRIS situés autour de la ligne 18 distingue quatre niveaux, allant des territoires les moins attractifs (classe 1) aux territoires présentant une forte vitalité urbaine (classe 4).**

Figure 4. Classification des territoires impactés par la ligne 18 du GPE selon leur vitalité urbaine (échelle IRIS)



Visualiser la carte interactive :



Tableau 1. Caractéristiques des classes de territoires impactés par la ligne 18 du GPE selon la vitalité urbaine

Niveau de vitalité urbaine		Interprétation des classes de territoires
<p><b>Classe 1</b> Territoires de faible vitalité, bien connectés et populaires (382 IRIS)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espaces socialement mixtes à populaires, marqués par un habitat collectif dense et la présence de logements sociaux.</li> <li>• La mobilité se fait par les transports en commun ou par des modes doux.</li> <li>• L'offre éducative est marquée par les établissements classés en réseau d'éducation prioritaire (REP) et l'offre culturelle est limitée.</li> <li>• En termes de services et de commerces, l'offre est également limitée tout comme les services de restauration et de santé de proximité.</li> <li>• Sur le plan social, ces territoires se caractérisent par une population allant de mixte à populaire, marquée par un déficit de cadres, un taux de chômage significatif et une présence notable d'artisans.</li> </ul>
<p><b>Classe 2<sup>10</sup></b> Territoires de faible vitalité, peu denses et de dépendance automobile (836 IRIS)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Territoires socialement mixtes, caractérisés par de l'habitat individuel et du bâti ancien avec des aménités patrimoniales.</li> <li>• Espaces fortement dépendant de l'automobile, notamment pour les navettes domicile/travail.</li> <li>• Peu d'offre de services publics, de commerces et de services de proximité, peu d'offre de santé mais présence d'établissements de court et long séjour.</li> <li>• En matière d'éducation et de culture, les territoires présentent une offre culturelle ponctuelle (expositions, évènements), mais un accès limité aux livres, un déficit d'infrastructures éducatives classiques, ainsi qu'un manque de solutions d'accueil pour la petite enfance.</li> <li>• Espaces de faible vitalité, peu denses et généralement éloignés.</li> </ul>
<p><b>Classe 3</b> Territoires de vitalité, éloignés mais connectés et récemment développés (180 IRIS)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Territoires présentant une forte vitalité urbaine, marqués par une grande diversité fonctionnelle, un habitat récent et une bonne connexion aux réseaux de transport, qu'il s'agisse de mobilités douces ou de transports en commun.</li> <li>• Pas de caractéristiques sociales marquantes mais présence de résidences pour personnes âgées.</li> <li>• Offre importante de commerces et de services de proximité et offre éducative standard.</li> <li>• Forte dotation en équipements sportifs et activités culturelles.</li> </ul>
<p><b>Classe 4</b> Territoires de forte vitalité et de centralité, denses et connectés (288 IRIS)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quartiers caractérisés par un habitat collectif dense, souvent ancien, accueillant majoritairement des catégories socioprofessionnelles supérieures, des cadres, ainsi que quelques artisans et résidences étudiantes.</li> <li>• Ces espaces présentent une forte vitalité urbaine, soutenue par une animation importante des centralités et une excellente connexion aux transports en commun et aux mobilités douces.</li> <li>• Nous retrouvons une très bonne offre en commerces, restauration, services de santé et de proximité, bien que les services publics y soient plus limités.</li> <li>• L'offre éducative y est globalement complète, mais l'accès à la culture reste relativement faible.</li> <li>• La présence de résidences secondaires témoigne aussi de l'attractivité de ces quartiers.</li> </ul>

Source : auteurs. © Serge Vuillermoz, Bingqian Li, Serge Vuillermoz, Evans Joel from Pexels.

**Le niveau de vitalité urbaine<sup>11</sup> reflète la capacité d'un territoire à fournir des services urbains pour habiter, travailler, s'approvisionner, être en forme, apprendre et s'épanouir.** Il intègre des services variés, tels que la dotation en commerces et en services de proximité, la présence d'équipements sportifs ou culturels, les caractéristiques du tissu urbain, ainsi que les données socioéconomiques (catégories socio-professionnelles, éducation prioritaire, etc.). Cet indicateur permet ainsi de proposer une vision globale et simplifiée des caractéristiques des territoires tout en montrant la complexité de leurs composantes.

Cette classification met en évidence l'hétérogénéité des profils territoriaux traversés par cette ligne 18. **Le fait de développer une structure de transport afin d'augmenter l'attractivité de l'ensemble de ces territoires permet de lier des communes en moyenne plus riches au nord de la future ligne à des communes moins aisées au sud-est.** Des spécialisations autour des quartiers des gares s'accroissent : c'est le cas notamment du pôle de Paris-Saclay qui a pour ambition de devenir un *hub* de recherche mondial. La proximité avec Paris et l'aéroport d'Orly donne à ces communes un fort potentiel de développement, en attirant des talents, des entreprises et des centres de recherche. À ce jour, il s'agit de 15 % de la recherche et développement en France, 40 % de la recherche privée et publique d'Île-de-France et de 71 000 entreprises<sup>12</sup>.

**Globalement, l'arrivée de la ligne 18 contribue au développement économique et social des quartiers de gare, tout en favorisant la spécialisation de certains territoires.** À Orly, par exemple, le groupe

ADP prévoit la création d'un nouveau parc d'activités. À Antony-pôle, on observe une dynamique autour des commerces et des services tertiaires. La gare Christ de Saclay s'accompagne de projets de construction de logements. Satory Ouest mise sur le renforcement des mobilités, tandis que Guyancourt développe son offre culturelle. Autant d'initiatives qui renforcent l'attractivité de ces territoires.

<sup>4</sup> Source : [Atelier parisien d'urbanisme – APUR \(2017\). Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express. Monographie du quartier de gare Massy Opéra - Ligne 18. Consultation le 17/04/2025.](#)

<sup>5</sup> Source : [APUR \(2017\). Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express. Monographie du quartier de gare Orsay-Gif - Ligne 18. Consultation le 17/04/2025.](#)

<sup>6</sup> Source : [APUR \(2024\). Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express. Monographie du quartier de gare d'Aéroport d'Orly. Mutations récentes et perspectives - Lignes 14 sud 18. Consultation le 17/04/2025.](#)

<sup>7</sup> Source : [APUR \(2017\). Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express. Monographie du quartier de gare Massy-Palaiseau - Ligne 18. Consultation le 17/04/2025.](#)

<sup>8</sup> Source : BNP Paribas Real Estate Research.

<sup>9</sup> Source : BNP Paribas Real Estate Research.

<sup>10</sup> Des IRIS parisiens appartiennent à la classe 2 du fait d'une faible densité ou d'une monofonctionnalité de l'espace. Ce sont soit : 1) des IRIS composés principalement d'établissements publics (université, hôpital, centre pénitentiaire) ou des IRIS d'activité, donc faiblement peuplés et monofonctionnels ; 2) des IRIS composés de « barres d'immeubles », denses en population mais uniquement résidentiels ; 3) des IRIS composés d'infrastructures (rails) ou aménités vertes/bleue (Seine) donc peu denses. Il est également important de noter que les caractéristiques des classes ne sont pas toujours cumulatives.

<sup>11</sup> Il synthétise l'ensemble des composantes principales en tenant compte de leurs contributions respectives à chaque fonction urbaine.

<sup>12</sup> Source : [Paris-Saclay, le plus grand centre de R&D de France. \(s. d.\). Choose Paris Region. Consultation le 27/05/2025.](#)