

# Étude de cas 1.

## Le quartier de gare Christ de Saclay

Figure 5(a). Classification des territoires situés à 15 minutes à pied de l'arrêt Christ de Saclay en fonction de leur niveau de vitalité urbaine

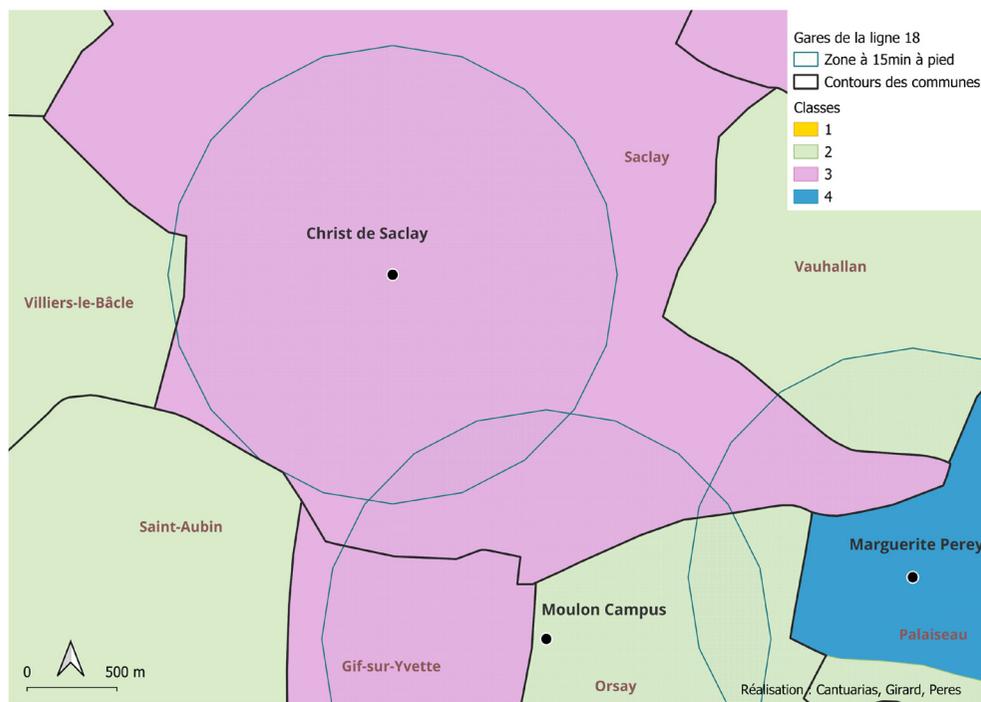
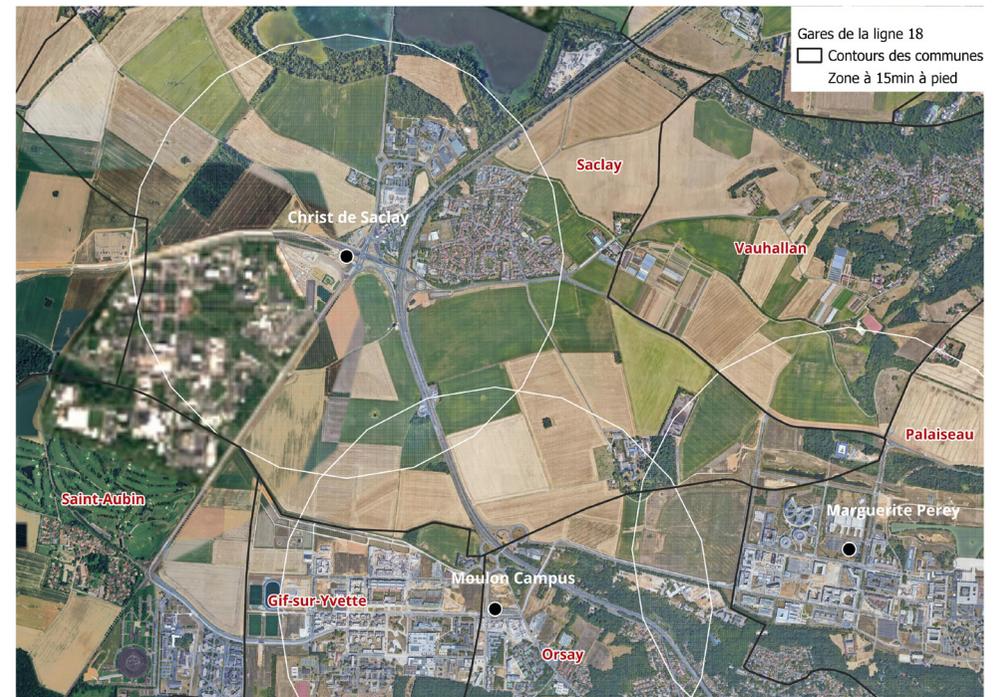


Figure 5(b). Zones à 15 minutes à pied de l'arrêt Christ de Saclay : vue aérienne



Les études de cas qui suivent se focalisent sur des espaces plus restreints, à 15 minutes à pied des futures gares, coïncidant avec la définition du « quartier du quart d'heure ».

Le niveau de vitalité urbaine pour le quartier de gare Christ de Saclay situé à Saclay est la classe 3, soit un territoire présentant un bon niveau de vitalité, bien connecté, et marqué par de l'habitat récent (figure 5 a). Comment et par quoi ce quartier est-il concrètement caractérisé ? Pour le voir, trois IRIS sont considérés : Saclay, Villiers-le-Bâcle et Saint-Aubin.

**La population est inégalement répartie sur les trois communes concernées** : Saclay compte 4 323 habitants, tandis que Saint-Aubin et Villiers-le-Bâcle en comptent respectivement 681 et 1 097.

Le quartier de gare Christ de Saclay se caractérise par :

- une forte présence de surfaces agricoles ;
- un espace résidentiel à l'est autour de la mairie de Saclay ;
- un espace dédié à l'enseignement supérieur et à la recherche au sud-ouest.

**Concernant la fonction sociale « apprendre », le quartier est spécialisé dans la formation et l'enseignement supérieur.** Cela rejoint l'objectif de la gare Christ de Saclay, à savoir desservir le campus et le pôle de recherche. **Cette zone est ainsi peu résidentielle.** Le tissu urbain est marqué par un habitat individuel peu dense, structuré autour d'un centre-bourg ancien complété par un habitat périurbain datant des années 1960-1970. On décompte seulement 700 nouveaux habitants et 280 nouveaux logements depuis 2010, alors que 3 250 salariés travaillent dans le quartier. **En comparaison avec la moyenne de la communauté d'agglomération Paris-Saclay, la population résidente est plutôt aisée.**

**À une plus grande échelle, la commune de Saclay se distingue par la présence de quartiers plus récents, développés entre 2006 et 2020 et caractérisés par des infrastructures de mobilité douce. L'offre éducative est relativement homogène entre les territoires analysés, avec des écoles maternelles et primaires. Cependant, les trois IRIS présentent un déficit en services de santé et en spécialistes, malgré la présence de services publics de proximité.**

En termes d'équipements, Saclay et Saint-Aubin disposent d'infrastructures sportives, et une médiathèque est implantée à Saclay. **Les espaces résidentiels de Saint-Aubin et de Villiers-le-Bâcle sont relativement éloignés de la gare**, sauf la zone dédiée à la recherche, qui bénéficie d'une proximité directe avec cette infrastructure de transport (figure 5 b). La gare de Christ de Saclay se situe à proximité du centre de Saclay, au nord-est, et du plateau de Saclay, au sud-ouest, constituant ainsi **un nœud stratégique pour la mobilité**. Toutefois, l'accessibilité à la gare depuis Saclay est contrainte par des infrastructures routières qui peuvent limiter les déplacements piétons et renforcer la dépendance aux modes de transport motorisés. Quelques bureaux sont également en cours de construction, c'est pourquoi la communauté d'agglomération Paris-Saclay développe des projets d'infrastructures pour les mobilités douces et pour faciliter l'utilisation de transports plus respectueux de l'environnement entre les différents pôles de la commune<sup>13</sup>. Néanmoins, à ce stade, cela ne permet pas encore de conclure à l'émergence d'un futur pôle tertiaire.

**Le cas du quartier de la gare Christ de Saclay soulève la question de l'attractivité, car bien que de nombreuses personnes y travaillent, peu semblent y vivre.** Cela peut s'expliquer par l'absence de commerces et de services de proximité (11), ainsi que le manque de services publics, d'offre de loisirs et de divertissement. À comparer avec le niveau de vitalité de la classe 4, où une forte densité de services, de commerces et d'activités culturelles attire les habitants, ce quartier ne semble pas offrir suffisamment d'attractivité pour inciter les familles à s'y installer. **L'arrivée de la future ligne 18 pourra potentiellement pallier en partie le problème de la mobilité, permettant ainsi de lier ce territoire avec d'autres communes de la région.**

# Étude de cas 2.

## Le quartier de gare Guyancourt

Figure 6(a). Classification des territoires situés à 15 minutes à pied de l'arrêt Guyancourt en fonction de leur niveau de vitalité urbaine

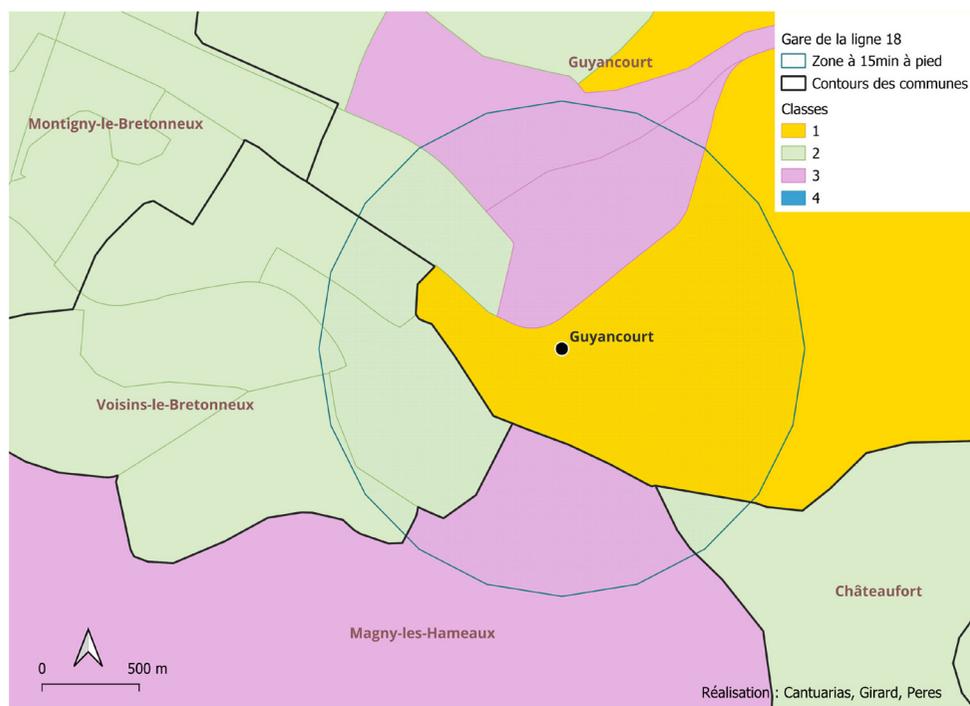


Figure 6(b). Zones à 15 minutes à pied de l'arrêt Guyancourt : vue aérienne



Le territoire de proximité retenu autour de l'arrêt Guyancourt comprend 10 IRIS avec des niveaux de vitalité différents (classes 1, 2 et 3) : un IRIS à dominante tertiaire, où se situe la gare ; un IRIS couvrant une commune entière ; ainsi que plusieurs IRIS résidentiels.

**Les données de cadrage démographique mettent en évidence les disparités de taille entre les communes concernées** : Guyancourt regroupe 29 400 habitants, contre 10 700 pour Voisins-le-Bretonneux et 9 385 pour Magny-les-Hameaux. Cette répartition démographique conditionne les dynamiques locales ainsi que les besoins en mobilité autour de la future gare.

**La gare de Guyancourt dessert un territoire aux fonctions variées.**

Au nord (Guyancourt) et à l'ouest (Voisins-le-Bretonneux), on retrouve des zones résidentielles à forte densité de population caractérisées par la présence de logements collectifs et individuels (figure 6 b). L'offre de services éducatifs est complète (écoles élémentaires, collèges, lycées) incluant des établissements en réseau d'éducation prioritaire (REP). Des équipements sportifs et de loisirs sont également accessibles tout comme différents lieux culturels (médiathèque). On y retrouve une bonne offre de services publics et une résidence universitaire.

Évidemment, **la dotation en services, infrastructures et commerces dépend de l'IRIS considéré** : certains quartiers bénéficient d'une large gamme de services (à l'ouest et au nord de la gare) alors que d'autres présentent des déficits. Les services de santé sont moins présents dans l'IRIS de la gare, par exemple, et les territoires sont moins connectés par les transports en commun dans les IRIS au sud de la gare.

**Le territoire d'étude est l'une des cinq zones d'aménagement concerté et l'un des deux gros pôles tertiaires de la ligne 18.** Guyancourt est la

ville possédant le plus de bureaux (593 871 m<sup>2</sup> en 2023) en comparaison des autres quartiers de gare. Malgré une baisse des transactions de 83 % entre 2017 et 2023 et une situation de suroffre, notamment sur les biens de seconde main, la ville de Guyancourt reste attractive avec un loyer moyen inférieur à la moyenne en deuxième couronne sud (161 €/m<sup>2</sup>/an en seconde main en 2023)<sup>14</sup>. Cette concentration de bureaux est notamment visible au sein du Val Saint-Quentin.

**Le tissu économique de Guyancourt est relativement équilibré et diversifié.**

En effet, les activités du tertiaire supérieur concernent environ un emploi sur trois, les deux tiers restants étant partagés entre le secteur des services publics, les activités de transport et construction, les fonctions industrielles (technocentres de Renault et de Safran) et support ainsi que les activités commerciales et les services de proximité. Au sud-est du quartier de la gare de Guyancourt, on retrouve des terrains agricoles et un terrain de golf.

**La création de cette gare a pour objectif principal de redynamiser cette zone autour de l'ancienne friche de Thales.**

Ce quartier, aussi appelé « quartier des Savoirs », est un territoire aux multiples avantages. Sa population augmente (+4 040 habitants depuis 2010) et les revenus y sont élevés (supérieurs à 28 k€/an en moyenne par individu). De plus, il concentre 12 480 emplois salariés en 2020 et 1 840 logements.

**Cependant, cette dynamique démographique et d'emplois n'est pas suffisante pour assurer un niveau de vitalité élevé et homogène**

sur tout le territoire. **L'arrivée de la ligne 18 s'accompagne du développement d'un quartier qui se veut être plus attractif** en favorisant d'une part le développement économique et, d'autre part, l'installation des individus sur le territoire. Pour cela, 160 000 m<sup>2</sup> seront dédiés à la recherche & développement et à l'innovation. Concernant la vie quotidienne et le bien-être des populations, des services de mobilité, des activités culturelles, des jardins, des écoles, des commerces, un service de la petite enfance et une police municipale seront mis en place. Enfin, avec l'augmentation du nombre de seniors (+5,6 % des plus de 65 ans entre 2015 et 2021) et la volonté supposée d'attirer divers talents, plus de 2 000 logements familiaux, 320 logements étudiants et des résidences seniors seront créés.

**L'étude du quartier des Savoirs nous montre que, malgré un niveau de vitalité irrégulier, l'arrivée de la ligne 18 et le développement des projets de redynamisation du territoire vont probablement favoriser son attractivité.**

<sup>13</sup> [Mobilité. Se déplacer mieux et moins. \(s. d.\). Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Consultation le 02/05/2025.](#)

<sup>14</sup> Source : BNP Paribas Real Estate Research.



**Le quartier de gare Christ de Saclay**



**Le quartier des Savoirs à Guyancourt**

© EPA Paris-Saclay 2025/Alticlic.Pour les deux photographies.