

# ESPI

LABORATOIRE  
RESEARCH IN REAL ESTATE

## **Vers des territoires plus dynamiques ? La ligne 18 du Grand Paris Express et le défi de la vitalité urbaine**

**Mai 2025**



# Contexte et objectif de l'étude

Dans un contexte de transformation urbaine, les projets de grande envergure, tels que la future ligne 18 du Grand Paris Express (GPE), soulèvent des enjeux majeurs en matière d'aménagement et de développement territorial, bien au-delà des problématiques de mobilité. Ils redéfinissent en profondeur les dynamiques locales, influencent les interactions sociales et économiques, et transforment la manière dont les espaces environnants sont perçus à l'aune de la nouvelle infrastructure. **Caractériser les territoires impactés par la future ligne 18 au prisme du concept de vitalité urbaine** constitue ainsi une approche essentielle pour comprendre ces mutations.

Le concept de vitalité urbaine, centré sur la diversité des fonctions territoriales, l'animation des lieux et leur interconnexion, représente un cadre d'analyse pertinent pour évaluer les effets potentiels d'une infrastructure de transport sur les territoires traversés. Cette démarche permet d'analyser comment la ligne 18 pourrait, selon les contextes, renforcer ou fragiliser les équilibres socioéconomiques locaux, tout en identifiant les leviers d'action pour améliorer la qualité de vie dans ces territoires en transformation. **L'enjeu est alors de valoriser l'attractivité des territoires en lien avec le développement de cette infrastructure de transport.**

## La ligne 18 du Grand Paris Express



**35 km  
de métro  
automatique,**  
dont 40 % en aérien



**10 nouvelles gares**  
de Versailles Chantiers  
à Aéroport d'Orly,  
dont 3 multimodales  
(Versailles Chantier,  
Massy-Palaiseau  
et Aéroport d'Orly)



**3  
départements  
traversés**



© Carmen Contuarras - Villessuzanne, 2025.

**Le campus Agro Paris-Saclay, accueillant AgroParisTech et l'INRAE**

# Vitalité urbaine : un équilibre entre diversité et interactions

## La vitalité urbaine selon Jane Jacobs

La vitalité urbaine est un concept multidimensionnel introduit par Jane Jacobs, dans son œuvre la plus influente, *The Death and Life of Great American Cities* (1961).

Par ce concept, il s'agit de souligner que les individus n'ont pas seulement besoin de vivre et d'habiter dans une ville ; ils veulent aussi « désirer » la ville dans laquelle ils résident.

La vitalité urbaine se définit ainsi comme un indicateur de la qualité d'un espace urbain, fondé sur quatre conditions nécessaires :

- **une densité urbaine suffisante** marquée par la présence de logements ;
- **une diversité des fonctions** de la ville à travers l'existence de bâtiments résidentiels et commerciaux, des bureaux, des loisirs, des services... Un immeuble peut avoir plusieurs fonctions : lieu de travail, espace de loisirs ou encore accueil d'évènements. Dès lors, le bâti urbain est susceptible d'être exploité en continu pour répondre aux divers usages des utilisateurs tout au long de la journée ;
- **un mélange des styles architecturaux**, car la ville doit proposer du bâti neuf et ancien pour inciter à la diversification des usages et permettre une meilleure accessibilité à des profils de ménages variés ;
- **un tissu urbain en petits blocs** afin de favoriser le contact entre individus, l'activité économique, et l'attractivité du territoire par le flux continu de personnes.

## Les 4 conditions nécessaires à la vitalité urbaine selon Jane Jacobs (1961)



Densité urbaine suffisante



Diversité des fonctions de la ville



Mélange des styles architecturaux



Tissu urbain en petits blocs

## La ville du quart d'heure de Carlos Moreno

Le concept de vitalité urbaine a inspiré une lecture fonctionnelle et temporelle de la ville, incarnée par la notion de « ville du quart d'heure ». Cette approche vise à rendre la ville plus compacte, polycentrique et fonctionnelle, en plaçant le bien-être des habitants au cœur de l'aménagement urbain. Popularisée par Carlos Moreno dans son ouvrage *Droit de cité. De la « ville-monde » à la « ville du quart d'heure »* (2020), la ville du quart d'heure est aujourd'hui expérimentée dans plusieurs métropoles comme Paris, Milan, Copenhague ou Barcelone, et recommandée par les Nations unies comme modèle de ville durable. Dans cette perspective, chaque individu devrait pouvoir accéder aux services essentiels – ou fonctions sociales – en moins de 15 minutes, principalement à pied ou par des mobilités douces.

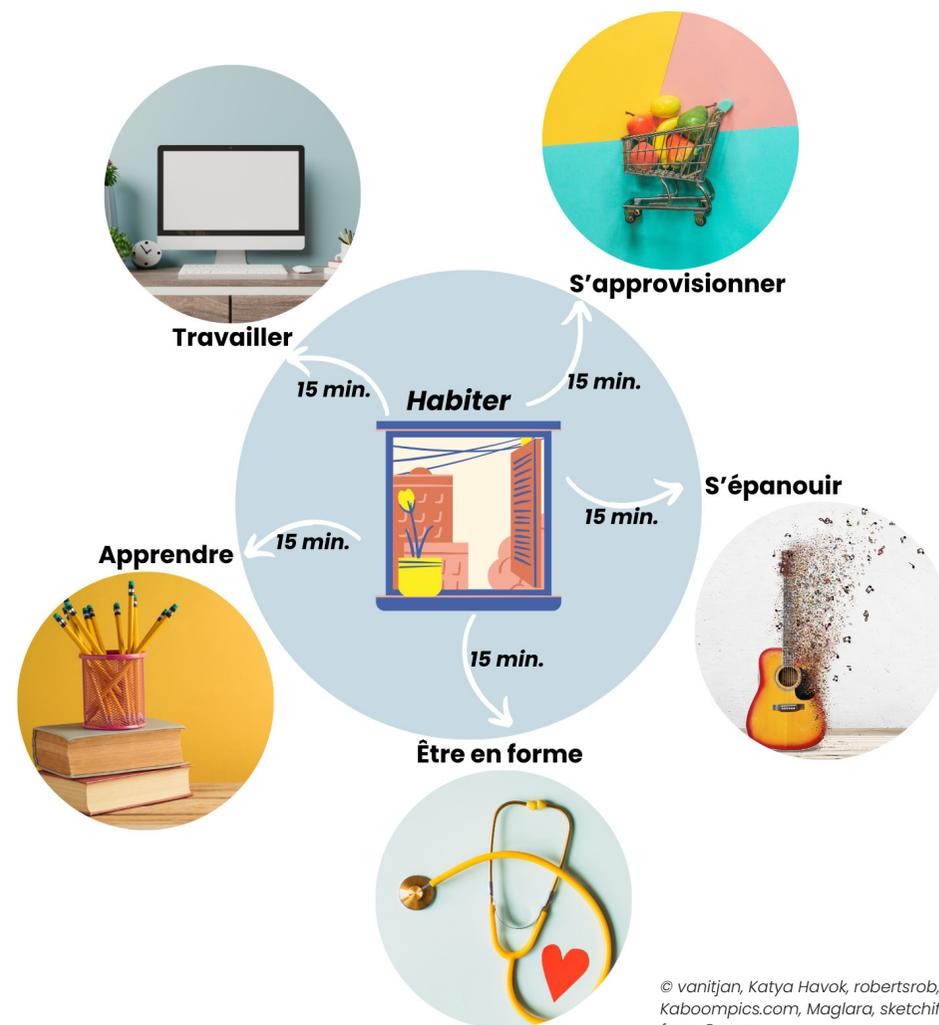
Ces fonctions sociales incluent :

- **habiter** : des bâtiments à usage résidentiel doivent être présents ;
- **travailler** : divers milieux professionnels doivent structurer le quartier ;
- **s'approvisionner** : le territoire doit posséder une diversité de commerces et de services suffisante pour que chaque individu puisse réaliser ses achats de la vie quotidienne ;
- **être en forme** : cela se traduit notamment par la présence d'infrastructures de santé et de services médicaux de proximité ainsi que d'équipements sportifs ;
- **apprendre** : les ménages doivent pouvoir accéder à des écoles, des centres de formation et/ou des établissements d'enseignement supérieur ;
- **s'épanouir** : la présence d'activités de loisirs et culturelles doit structurer le territoire.

L'attractivité territoriale peut être définie par la capacité d'un territoire à attirer et à maintenir des individus, des investisseurs, des entreprises et des infrastructures, en s'appuyant notamment sur son accessibilité, son dynamisme économique et sur la qualité de vie qu'il offre. Ainsi, les propositions de la ville du quart d'heure comme celles de la vitalité urbaine conduisent à renforcer l'attractivité d'un territoire.

L'attractivité se présente alors comme un enjeu primordial dans les projets d'aménagement du territoire et se doit d'être examinée afin d'obtenir une meilleure compréhension des espaces urbains. Nous proposons d'évaluer en partie cette attractivité territoriale à travers une nouvelle approche de la vitalité urbaine.

## Ville du quart d'heure : les 6 fonctions sociales essentielles selon Moreno (2020)



© vanitjan, Katya Havok, robertsrob, Kaboompics.com, Maglara, sketchify from Canva.

# Périmètre et déroulé de l'étude

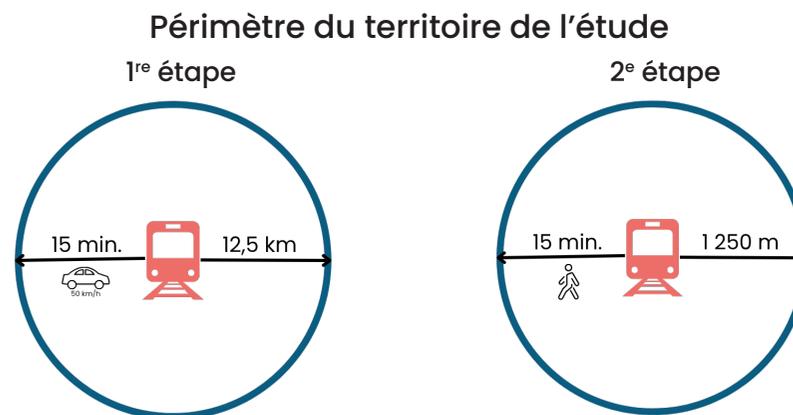
Dans le cadre de l'aménagement de la ligne 18 du GPE, l'évaluation de l'attractivité permet une meilleure anticipation des besoins de chaque espace urbain. Cette analyse s'appuie sur le prisme de la vitalité urbaine, elle-même éclairée par le concept de la ville du quart d'heure. À cette fin, l'étude utilise les îlots regroupés pour l'information statistique (IRIS) de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) comme unités d'analyse territoriale.

Concrètement, l'étude est divisée en deux grandes étapes :

**1. Une analyse élargie prenant en compte les 1 686 IRIS situés à 15 minutes en voiture à vol d'oiseau à 50 km/h, soit à 12,5 km des gares de la ligne 18.** Compte tenu de l'hétérogénéité de l'espace étudié (des arrondissements denses de Paris aux zones périphériques éloignées) et des disparités en emplois, commerces et services, il est plus pertinent de définir un périmètre basé sur 1/4 d'heure en voiture. Cette approche permet de considérer les territoires autour des gares et de les classer selon leur niveau de vitalité urbaine.

**Cette première étape vise à dresser un portrait global des territoires traversés par la nouvelle infrastructure, en s'appuyant sur les six fonctions sociales, décrites à partir de 60 variables extraites d'environ 200 bases de données<sup>1</sup>. Chaque variable sélectionnée cible les fonctions urbaines. L'objet de cette méthodologie<sup>2</sup> consiste à agréger un nombre important de données afin de proposer une vision simplifiée de la vitalité urbaine *via* une classification de la présence des fonctions urbaines à l'échelle du quartier.**

**2. Une analyse approfondie autour de deux gares de la ligne 18 (Christ de Saclay et Guyancourt) respectant le concept initial de la ville du quart d'heure.** Le périmètre géographique est donc restreint à un rayon de 1 250 m autour des gares étudiées, soit 15 minutes à pied<sup>3</sup>, afin d'étudier la structure urbaine locale et d'évaluer l'attractivité de ces zones spécifiques. Ce changement d'échelle simplifie et recentre l'analyse en ne conservant que les IRIS directement contigus à la gare, et donc les plus impactés par cette nouvelle infrastructure.



Source : auteurs. © Taufik siâik, audrey de Noun Project, dârwîn mulya from Canva.

<sup>1</sup> Principales sources des données : Insee, BPE 2021, BD TOPO 2024, Data Île-de-France (2017), IDF Open Data (2024), OpenStreetMap, plateforme ouverte des données Éducation, Sports et Jeunesse, données collectées par [Explore](#) et BNP Paribas Real Estate Research.

<sup>2</sup> Compte tenu du nombre élevé de variables et de l'impossibilité de les lire au travers de statistiques descriptives, la méthode de l'analyse en composantes principales (ACP) est la plus adaptée. Elle permet de synthétiser l'information en réduisant le nombre de variables. Les variables corrélées sont ainsi regroupées dans un indicateur synthétique, la composante principale. Les composantes principales sont en revanche décorréélées entre elles. Le nombre de composantes principales est choisi de manière à atteindre au minimum 50 % de la variance cumulée, c'est-à-dire que nos composantes principales expliquent au moins 50 % de la variabilité de notre jeu de données. Nous réalisons ensuite une classification ascendante hiérarchique (CAH) des composantes principales qui regroupent les IRIS en classes homogènes. La méthode comprend six ACP, par fonction sociale de la ville du quart d'heure, puis une CAH pour établir le niveau de vitalité urbaine des territoires.

<sup>3</sup> Nous estimons une marche à pied de 5 km/h pour établir le rayon de 1 250 m.

Figure 1. Périmètre de l'étude : 1 686 territoires autour des gares de la ligne 18 du GPE



# 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.

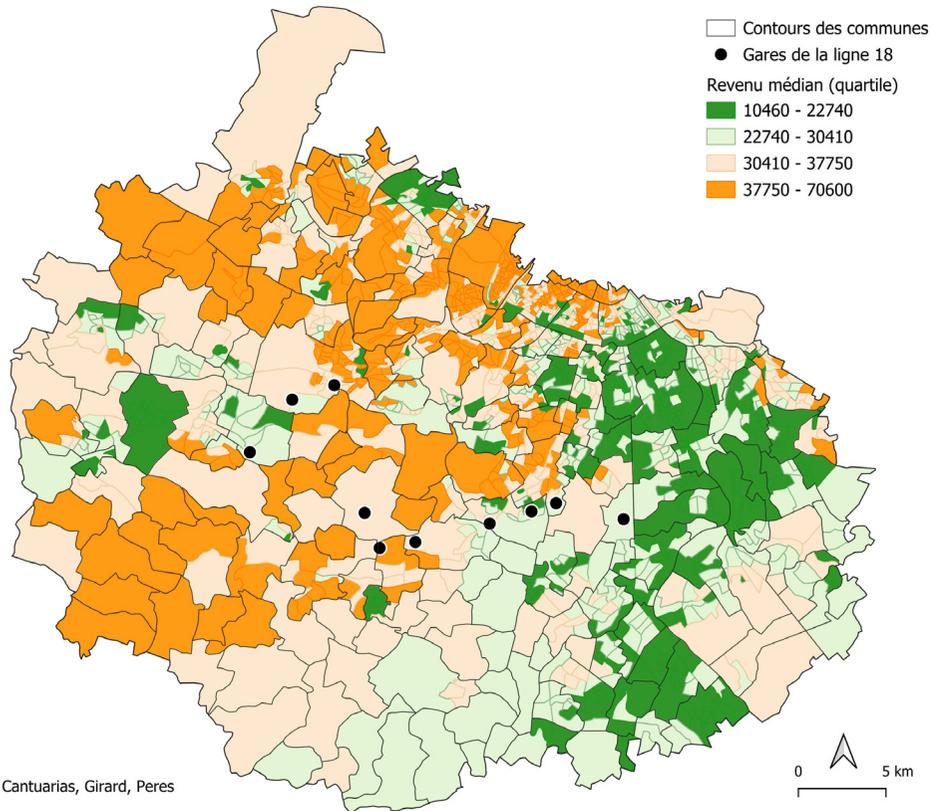
**Considérant les revenus ainsi que la densité de population, les communes de la ligne 18 sont hétérogènes.**

## Tissu économique des territoires

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

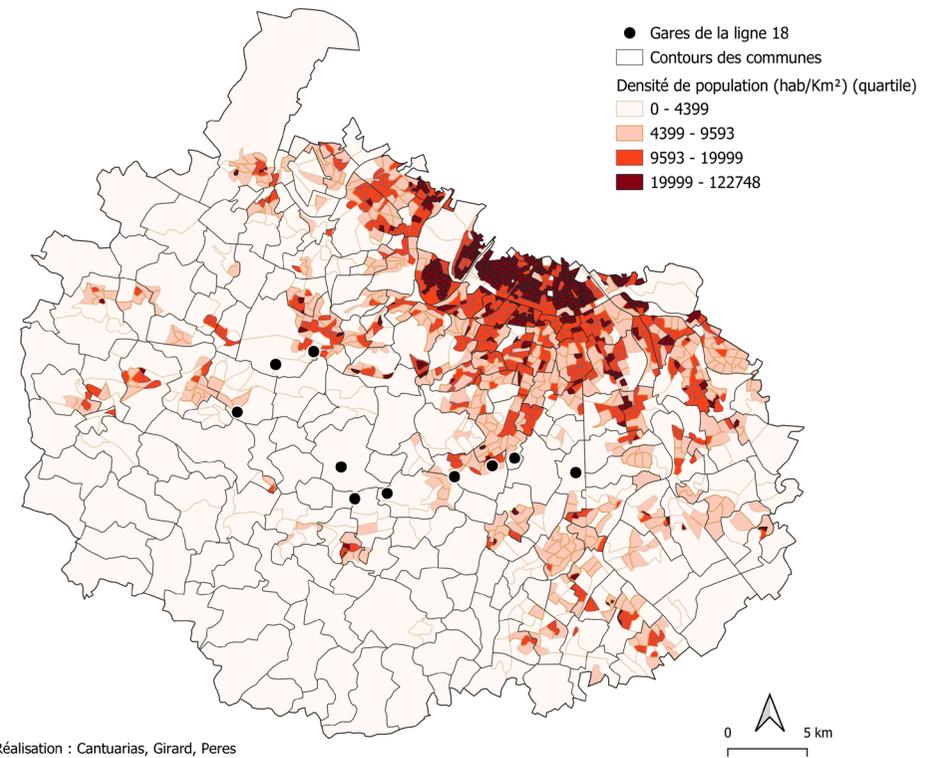
- **services publics** : ils sont très présents dans les territoires autour de la ligne 18, dont principalement à Versailles, qui concentre plus de la moitié des emplois publics. Ils sont également très représentés dans le quartier de gare Massy Opéra (61,9 %<sup>4</sup> des emplois) qui est structuré 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.

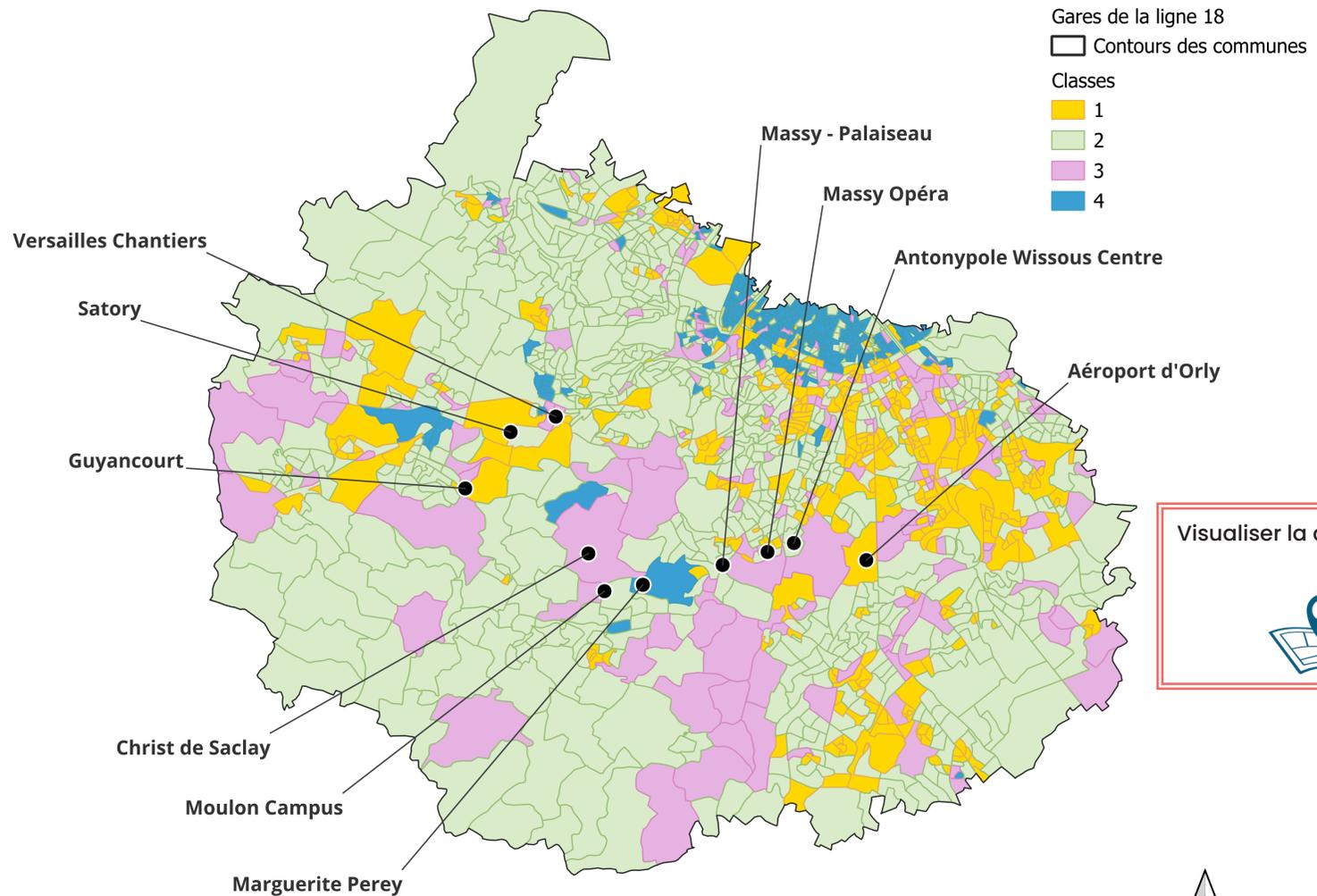
Actuellement, la population étudiante moyenne dans les communes traversées par la ligne 18 est supérieure à la moyenne nationale. Considérant l'ambition du développement des centres d'enseignement supérieur et de la recherche, **il semble apparaître un déficit de logements étudiants**<sup>8</sup>. Par 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.](#)

# 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

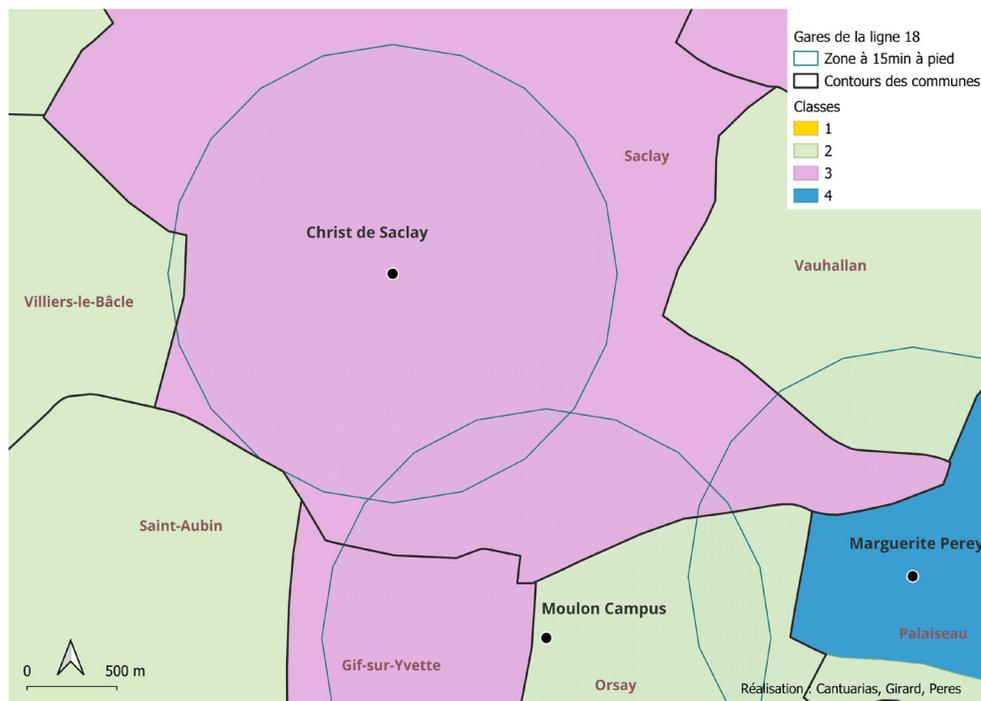
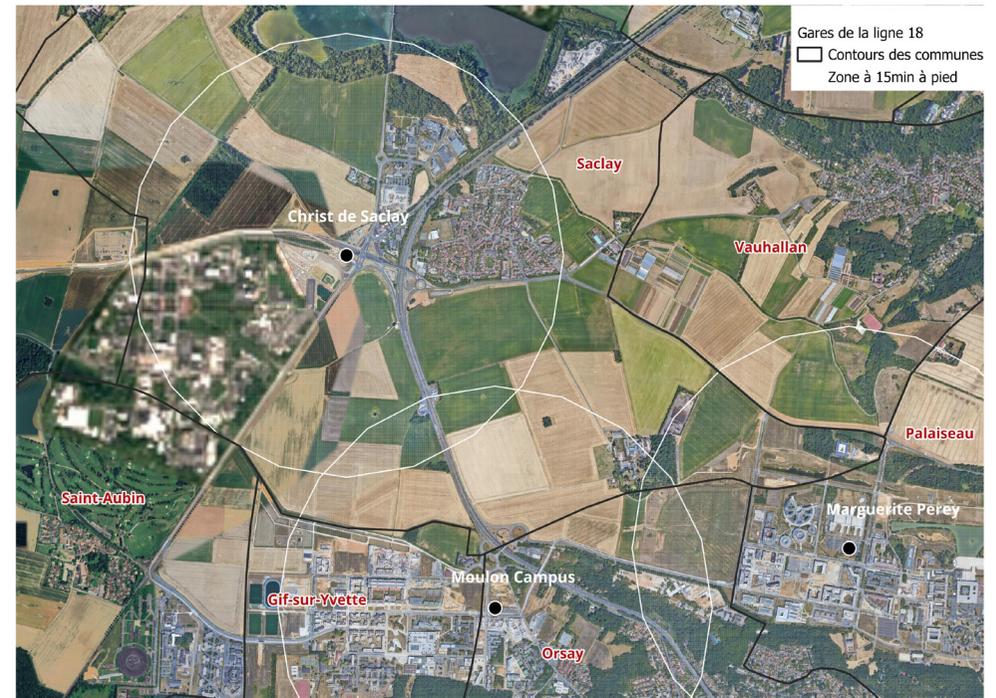


Figure 5(b). Zones à 15 minutes à pied de l'arrêt Christ de Saclay : vue aérienne



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

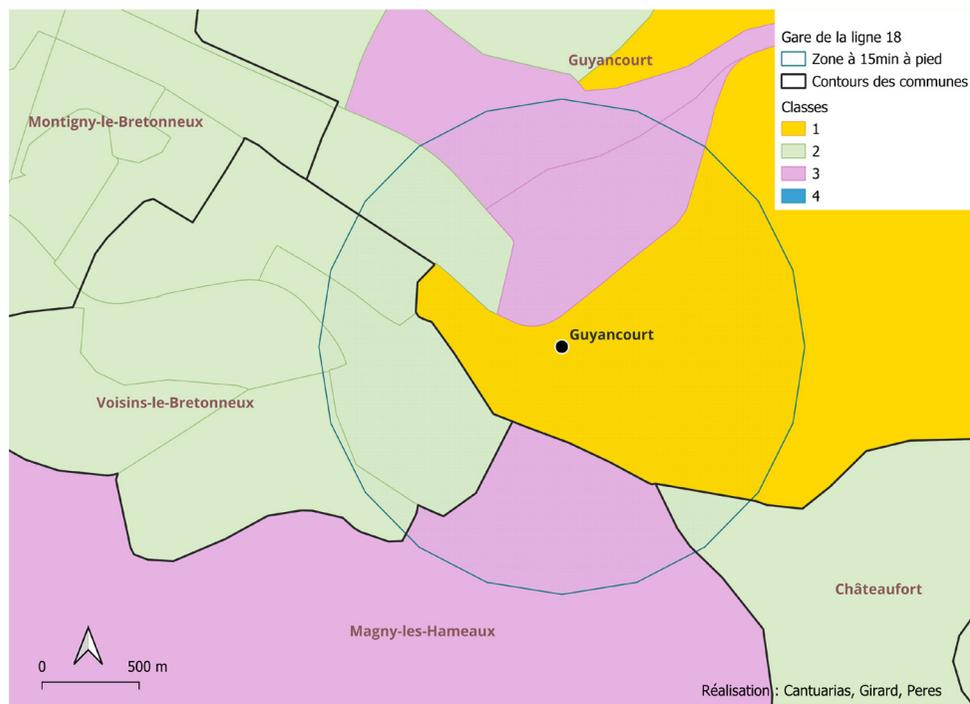


Figure 6(b). Zones à 15 minutes à pied de l'arrêt Guyancourt : vue aérienne



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.

# Pour conclure

L'étude des territoires autour de la future ligne 18 du GPE a mis en lumière l'hétérogénéité des espaces impactés par cette nouvelle infrastructure. On constate en effet une diversité des dynamiques et des caractéristiques spatiales tant d'un point de vue social, économique, urbanistique ou de mobilité. **Le territoire est donc marqué par des niveaux et des types de vitalité urbaine variés.** Certains territoires sont spécialisés dans l'enseignement supérieur et la recherche (Paris-Saclay), d'autres sont orientés services publics (Versailles) ou encore transports (Orly). Des zones ont un tissu économique avec une part significative de fonctions tertiaires supérieures, publiques, commerciales, industrielles, et de transport et construction.

**La cartographie par niveau de vitalité urbaine offre ainsi une vision globale du territoire, qui met en lumière les contrastes entre les zones les plus dynamiques et celles en déficit de services ou de connexions.** En intégrant également les communes voisines, cette cartographie permet d'identifier les complémentarités ou les déséquilibres entre territoires adjacents. Cela facilite une lecture fine des enjeux d'aménagement, de mobilité et de développement local à l'échelle intercommunale.

**L'une des problématiques majeures de cette étude repose sur l'évaluation de l'attractivité potentielle des territoires,** avec d'un côté le développement économique et l'implantation de nouvelles activités, et de l'autre, l'installation et la rétention des individus en proposant un environnement de qualité basé sur les six fonctions sociales essentielles. De nombreux projets sont en cours de dévelop-

pement sur ces territoires en pleine mutation, portés notamment par l'ouverture complète de la ligne 18, qui reliera Versailles Chantiers à Orly d'ici 2030.



Chantier de la future gare Marguerite Peryé

# Pistes de réflexion

L'**accessibilité aux données** constitue un enjeu majeur dans la construction et l'utilisation de la classification de la vitalité urbaine. Une transparence accrue sur les composantes du niveau de vitalité urbaine (données sur les six fonctions urbaines) permet non seulement d'assurer sa fiabilité, mais aussi de faciliter son adoption par les différents acteurs de l'immobilier. Par ailleurs, le niveau de vitalité urbaine est un reflet des dynamiques locales et pourrait guider les prises de décision par les acteurs de la ville et de l'immobilier.

Si évaluer la vitalité urbaine est jugé pertinent et représentatif des réalités territoriales, **cette mesure peut devenir un outil clé pour identifier des opportunités d'investissement, valoriser des projets ou anticiper les besoins des marchés immobiliers**. Cependant, une mauvaise compréhension ou un manque de contextualisation pourraient limiter son impact, ce qui souligne ainsi l'importance d'un accompagnement, d'une formation autour de sa lecture et de son utilisation.

#### Auteurs

École supérieure des professions immobilières

Carmen Cantuarias-Villessuzanne (ESPI Paris), Marion Girard (ESPI Lille), Raphaële Peres (ESPI Marseille), Benjamin Fragny (ESPI Paris), Marie-Ange Lemeny (stage été 2024, ESPI Paris).

BNP Paribas Real Estate Research

Florian Bessac, Laëtitia Rousteau, Corinne Tremblais, Rémi Wawak.

[Explore](#)

Bertrand Dosseur.

**Direction scientifique** : Carmen Cantuarias-Villessuzanne (ESPI Paris), Marion Girard (ESPI Lille), Raphaële Peres (ESPI Marseille).

**Édition** : Lolita Gillet, laboratoire ESPI2R.

Nous remercions l'unité de recherche Paris-Saclay Applied Economics (PSAE) pour son accueil et son soutien lors de la réalisation de ce travail.

Photographie de couverture : section aérienne de la ligne 18, vue du plateau Paris-Saclay depuis le bâtiment d'AgroParisTech et de l'INRAE. © Carmen Cantuarias-Villessuzanne, 2025.

# ESPI

LABORATOIRE  
RESEARCH IN REAL ESTATE

## Suivez le laboratoire ESPI2R

### Les activités internationales



### Les actualités

<https://espi2r.hypotheses.org>

### Les publications

[www.cahiers-espi2r.fr](http://www.cahiers-espi2r.fr)