

apur

---

# Analyse territoriale - transformations majeures des mobilités et des espaces publics

Analyse sur Grand-Orly Seine Bièvre – 2012-2031

---

Clémence Estrada, Patricia Pelloux - CRIES 11 septembre 2025



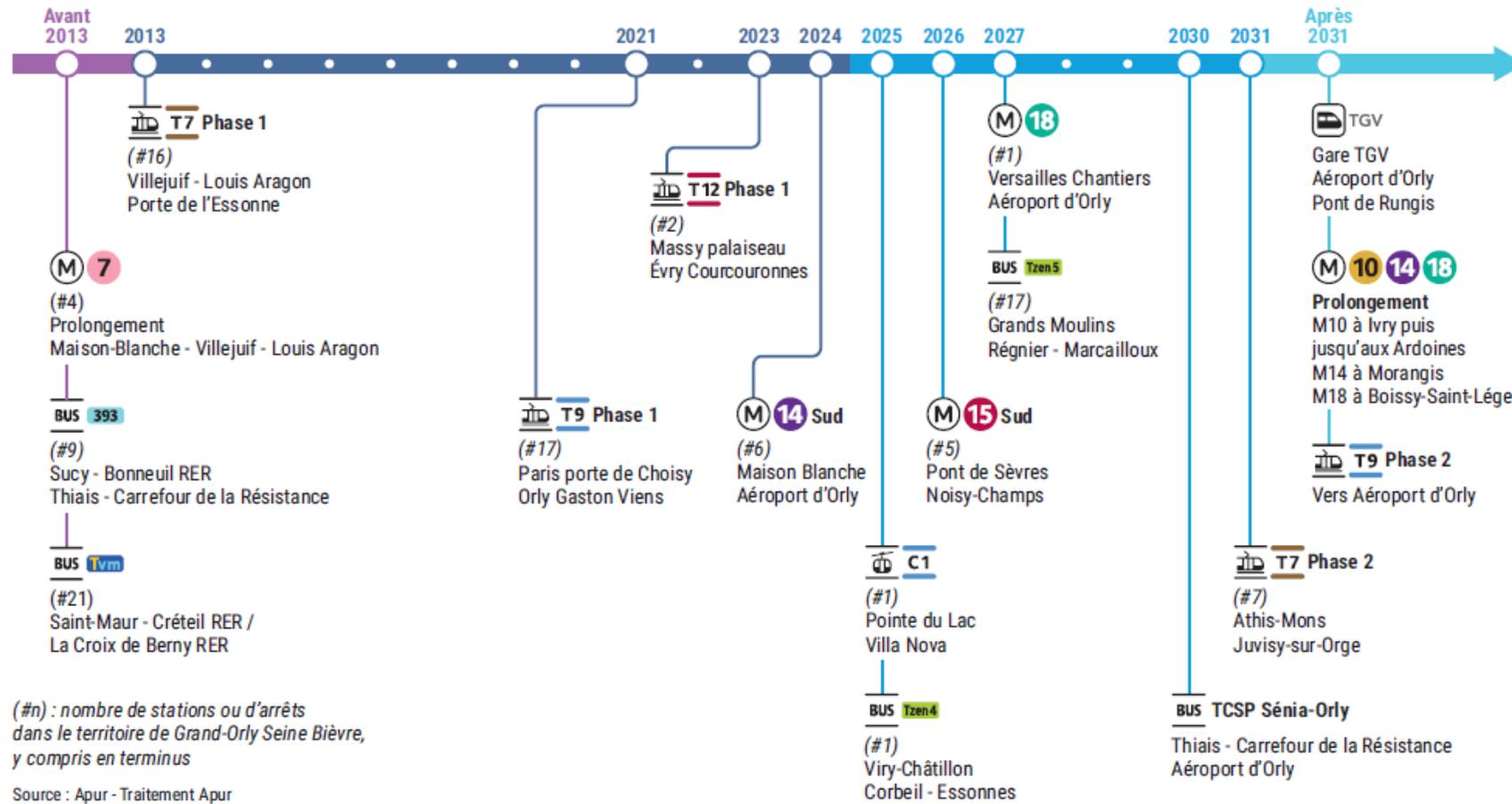
1

# Objectiver l'évolution de la desserte en transports en commun entre 2012 et 2031 à Grand-Orly Seine Bièvre



# Une transformation majeure de l'offre en transports en commun à Grand-Orly Seine Bièvre

LES SÉQUENCES DE TEMPS RETENUES POUR DÉCRIRE L'ÉVOLUTION DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE TERRITOIRE DE GRAND-ORLY SEINE BIÈVRE



Le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre rassemble 24 communes du Val-de-Marne et de l'Essonne.

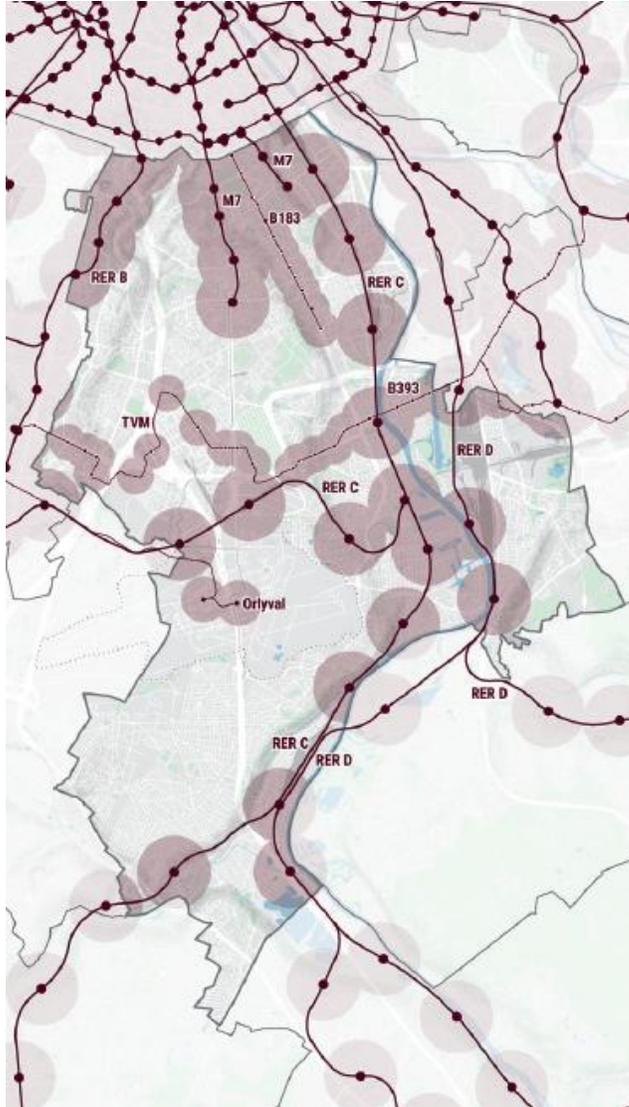
Plusieurs nouvelles lignes de transports en commun ont été mises en service :

- **le tramway T7, le tramway T9 et le prolongement de la ligne 14 vers Orly en juin 2024.**

Des projets sont programmés ou à l'étude, d'ici 2031 ou après.

# Une évolution de la géographie des lieux de mobilités et de la desserte physique

Fin 2012

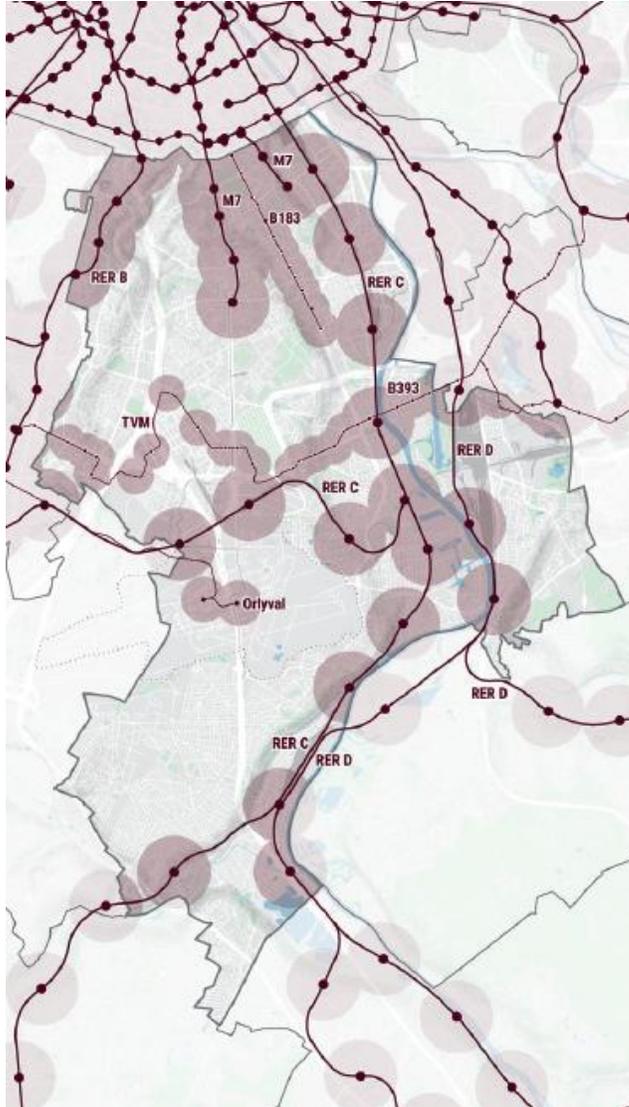


Une cartographie de l'évolution de la desserte physique des TC ferrés et des BHNS par périodes :

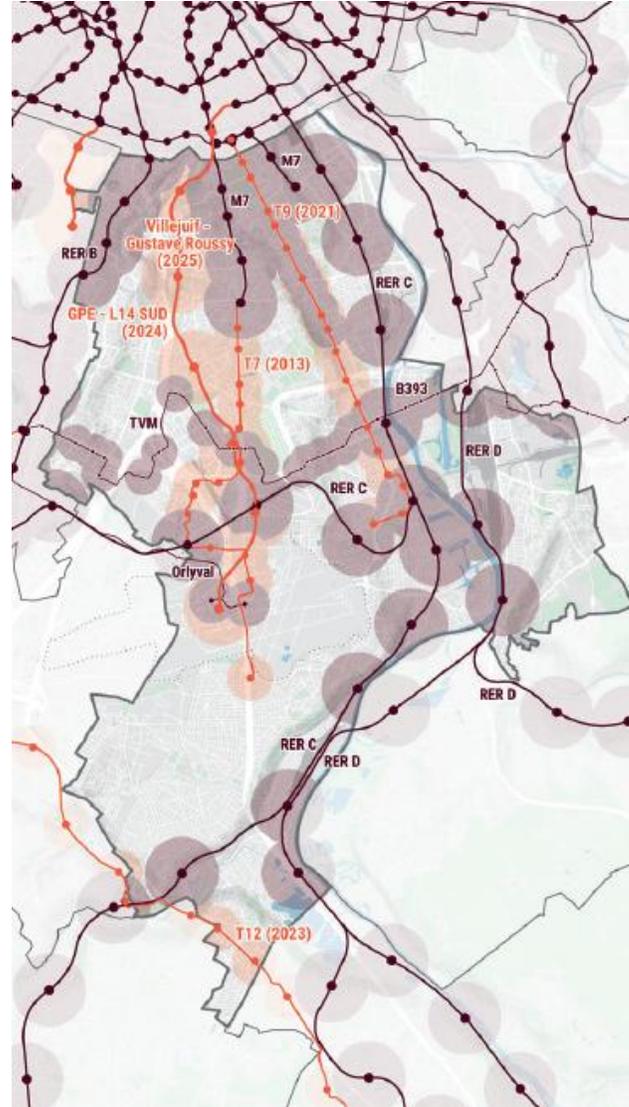
- « hier » : fin 2012

# Une évolution de la géographie des lieux de mobilités et de la desserte physique

Fin 2012



Entre 2013 et 2025

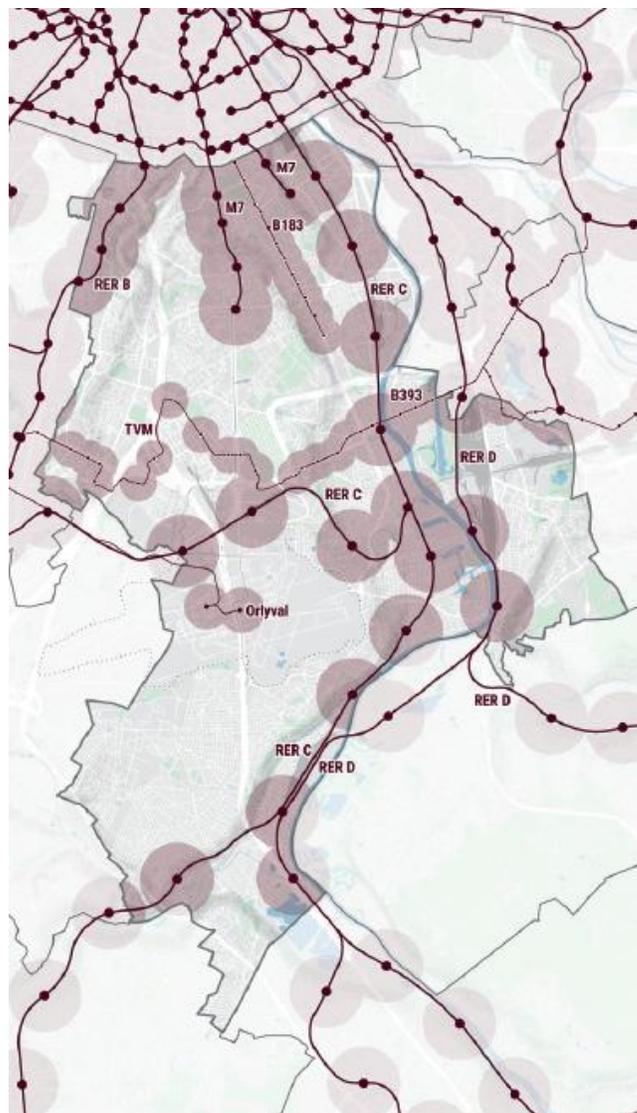


Une cartographie de l'évolution de la desserte physique des TC ferrés et des BHNS par périodes :

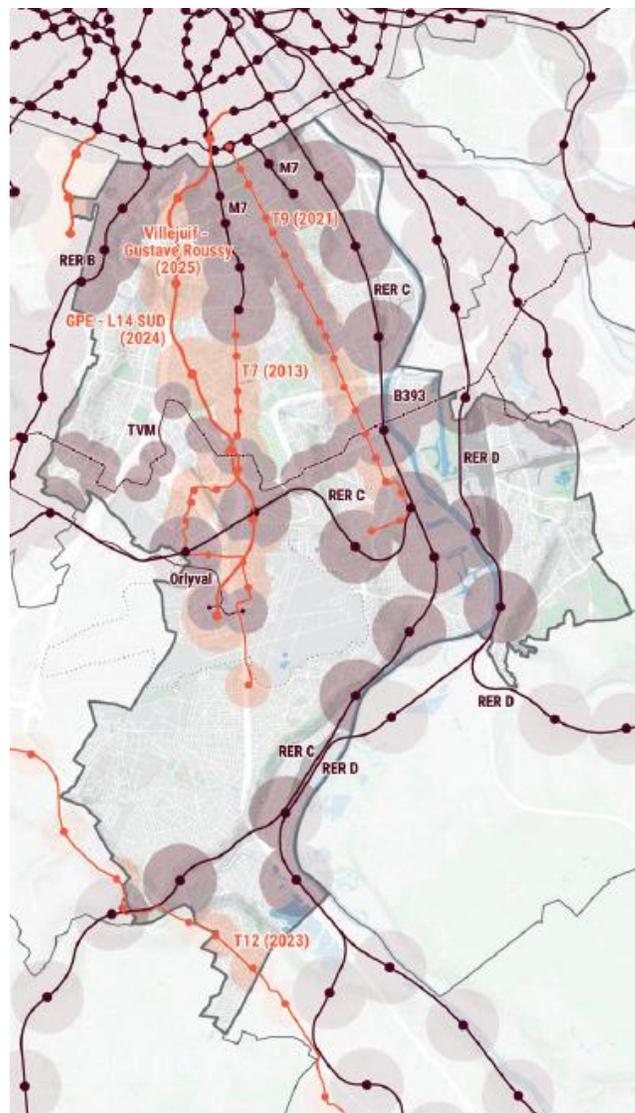
- « hier » : fin 2012
- « aujourd'hui » : en 2025 (avec la gare Villejuif – Gustave Roussy, ligne 14)

# Une évolution de la géographie des lieux de mobilités et de la desserte physique

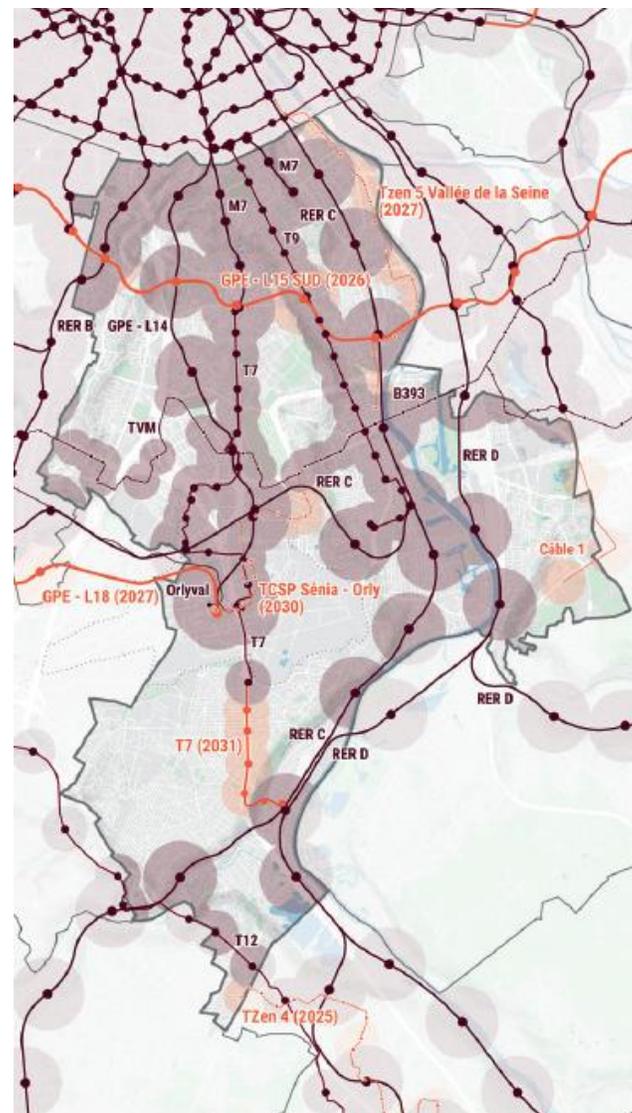
Fin 2012



Entre 2013 et 2025



Entre fin 2025 et 2031



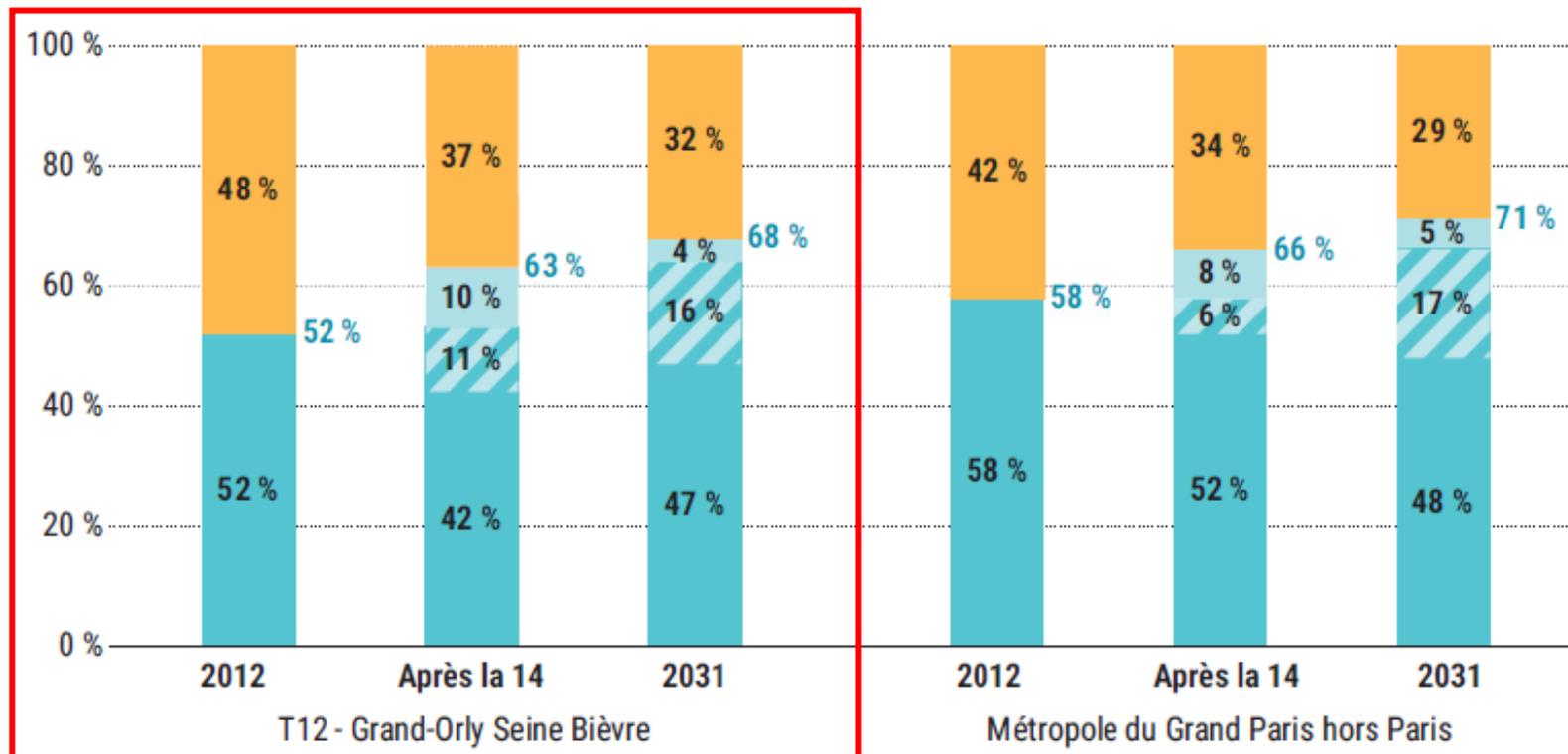
Une cartographie de l'évolution de la desserte physique des TC ferrés et des BHNS par périodes :

- « hier » : fin 2012
- « aujourd'hui » : en 2025
- « demain » : fin 2031.

La construction d'un modèle de calcul pour compter les habitants et les emplois desservis à dates ou ayant bénéficiés d'une amélioration de l'offre en transports en commun

# Une description de l'évolution de la desserte physique des habitants par les TC

## ÉVOLUTION DE LA PART DE LA POPULATION DESSERVIE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN FERRÉS OU LES BHNS



Source : Recensement de la Population 2010 et 2021, Insee - Traitement Apur

- Transports en commun éloignés
- Transports en commun proches, nouvelle desserte
- Transports en commun proches, desserte améliorée
- Transports en commun proches, desserte existante

En rouge : Grand-Orly Seine Bièvre

Modèle :

- définition de secteurs de desserte physique par les TC à date. Rayons de desserte des modes de TC définis avec IDFM,
- caractérisation de la desserte en TC du centroïde des IRIS Insee à date
- estimation de la population desservie (\*données Insee, recensement de la population à l'IRIS, 2010, 2021) ou ayant bénéficié d'une amélioration de l'offre (nouvelle station) à date.

## Une importante amélioration de la desserte en TC des habitants du territoire :

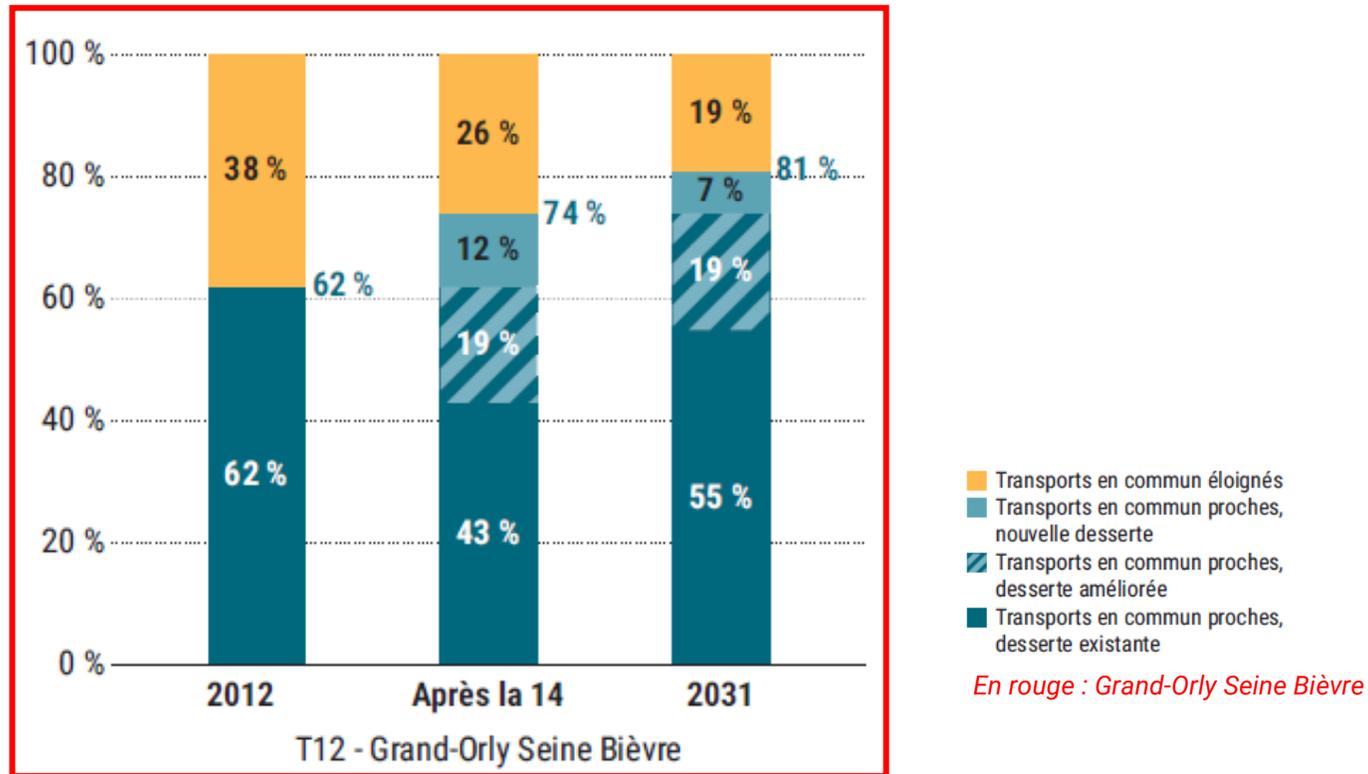
- **52%** des habitants desservis en 2012 (338 000 personnes\*),
- **63%** en 2025 (456 000 personnes\*), 150 000 habitent dans des secteurs mieux desservis en 2025 qu'en 2012,
- **68%** fin 2031 (environ 488 000 personnes\*), 148 000 dans des secteurs mieux desservis qu'en 2025.

## Par rapport à la métropole hors Paris :

- En 2012, un retard de desserte des habitants du territoire,
- Entre 2013 et janvier 2025, une amélioration importante, qui se lit comme un rattrapage.
- Entre février 2025 et fin 2031 : une phase de consolidation (très attendue) avec la ligne 15, augmentant les possibilités de trajets.

# Une description de l'évolution de la desserte physique des emplois par les TC

## ÉVOLUTION DE LA PART DES EMPLOIS DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN FERRÉS OU LES BHNS



Source : Données localisées d'emplois début 2025 (estimation Grand-Orly Seine Bièvre) - Tr

Modèle :

- définition de secteurs de desserte physique par les TC aux différentes dates. Rayons de desserte des modes définis avec IDFM,
- estimation des emplois desservis en faisant varier la desserte en TC à date à partir des données localisées sur les emplois du territoire transmises à l'Apur par les services de l'EPT. Ces données à l'adresse 2025 sont issues de l'outil AGDE qui permet d'agréger différentes bases de données : le fichier SIREN (lié aux KBIS créés), les annonces officielles du BODACC, les données Infogreffe et le fichier TOPO (pour les données SIG). Dans l'étude, les résultats sont détaillés par secteur d'activité des établissements employeurs.

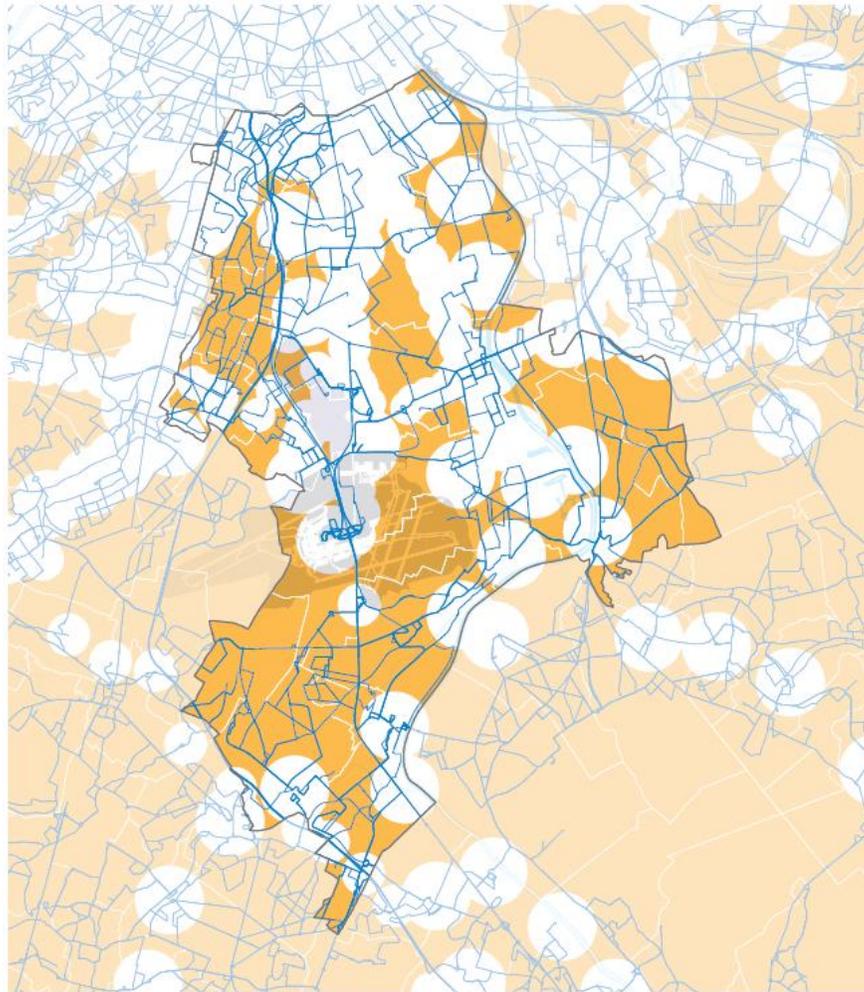
A date équivalente, les emplois du territoire apparaissent mieux desservis physiquement par les TC que la population.

### Une importante amélioration de la desserte en TC des activités économiques du territoire :

- **62%** des emplois desservis en 2012 (170 000 emplois),
- **74%** en 2025 (201 000 emplois), 39 000 dans des secteurs mieux desservis en 2025 qu'en 2012,
- **81%** fin 2031 (218 000 emplois), 70 000 dans des secteurs mieux desservis en 2031 qu'en 2025.

Une meilleure accessibilité en TC des activités économiques : Hôpital Bicêtre, Institut Gustave Roussy, Min de Rungis, ADP, Belle-Epine,... qui interroge aussi les modes de transport des salariés, en horaires standards ou décalés, et les évolutions possibles.

# Perspectives



LIGNES DE BUS RÉGULIÈRES EN JOURNÉE

— Lignes régulières de bus

■ Secteurs situés à plus de 800 mètres à vol d'oiseau d'un transilien, d'un RER ou d'un métro, à plus de 500 mètres d'un tramway et d'un tram-train ou à plus de 400 mètres d'un arrêt de BHNS

Sources : DIM (mai 2025), Acur - Traitement Acur

**Au-delà de 2031, des secteurs toujours « éloignés » des TC ferrés et des BHNS, plus ou moins denses en population et en emploi.** Ils concernent environ 267 000 habitants et 70 000 emplois en 2025.

**Quelles évolutions du réseau au-delà de 2031 ?** Ligne 18 à l'est, ligne 10 prolongée...

**Comment faire profiter les habitants ou les activités économiques des secteurs éloignés des transports en commun des nouvelles lignes aujourd'hui** (par exemple les gares de la ligne 14) ?

- Rabattement en bus : tracé, fréquence,  
*NB : 94% de la population du territoire est à moins de 300 m d'un arrêt de bus en 2024*
- Rabattement à vélo avec les aménagements cyclables
- Rabattement en voiture

Comment les collectivités peuvent-elles accompagner les nouvelles gares et encourager une évolution des comportements de mobilité ?

2

**Décrire l'évolution des usages depuis le prolongement de la ligne 14 ?**



# Une enquête de l'Apur pour décrire le profil des utilisateurs de la ligne 14 dans le territoire

En complément des données sur l'équipement automobile ou les modes de transport dans les navettes domicile-travail avant la ligne 14 (2021), réalisation d'une enquête « légère » en mars-avril 2025, moins d'un an après la mise en service de la ligne 14 (une enquête RATP en fin d'année)

**286 personnes enquêtées en sortie des gares : Hôpital Bicêtre, Villejuif – Gustave Roussy, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Thiais – Orly, le matin et le soir, en heures de pointe**

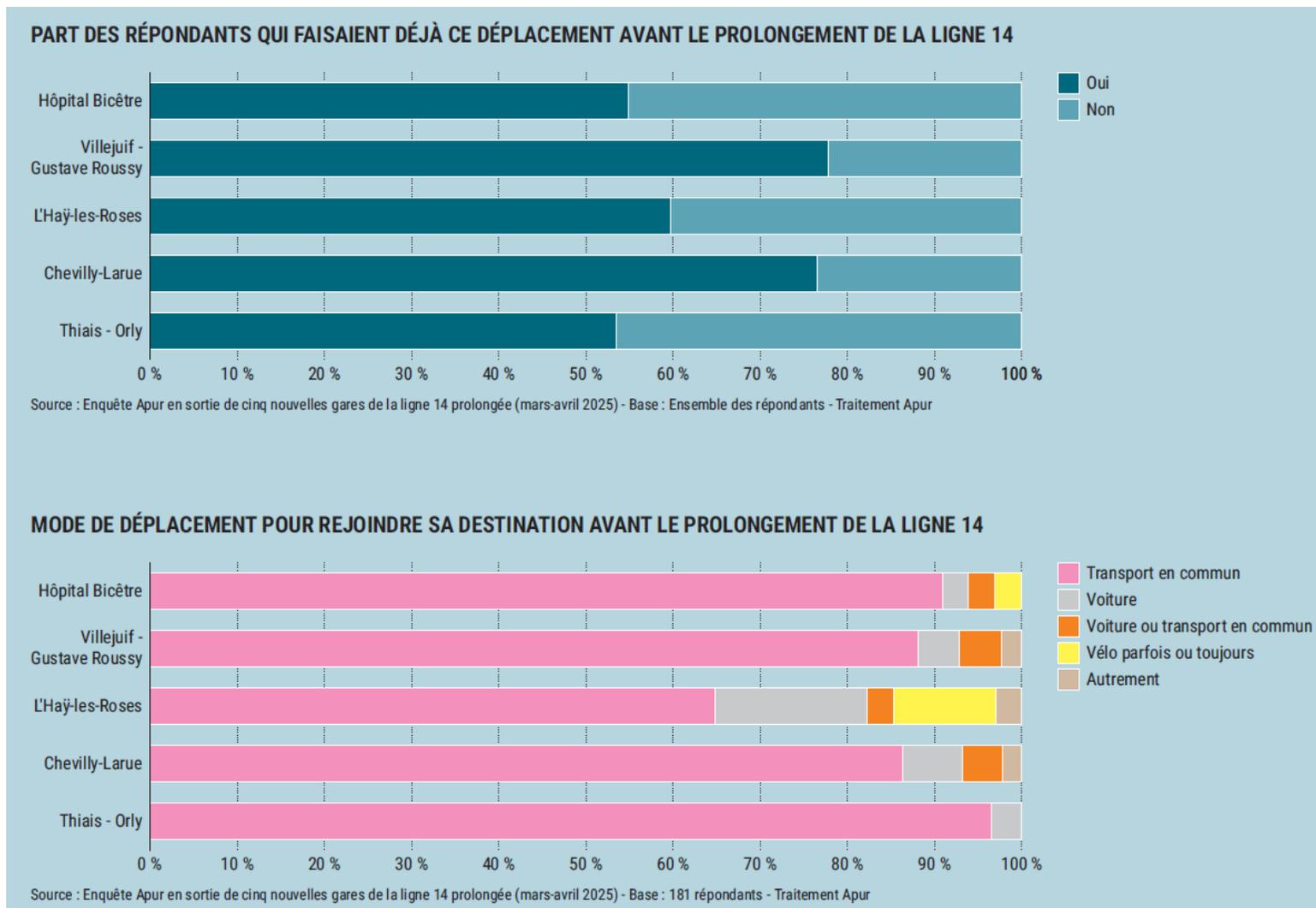
**8 répondants sur 10 sont des usagers réguliers**

**2 déplacements sur 3 sont des déplacements domicile-travail**

**2 répondants sur 3 faisaient déjà ce déplacement avant la ligne 14.**

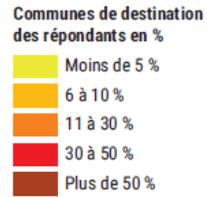
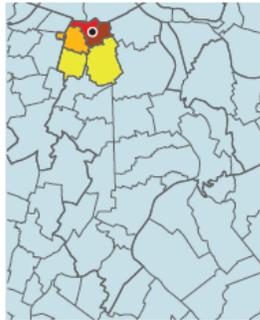
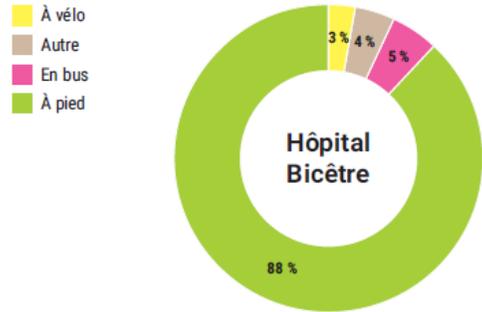
**Et parmi ces « habitués », 85% utilisaient déjà les transports en commun, 7% la voiture et 3% soit la voiture soit les transports en commun.**

=> Un transfert modal de la voiture vers les TC variable selon les gares. Une marge de progression importante au vu de l'utilisation de la voiture dans les navettes domicile-travail.

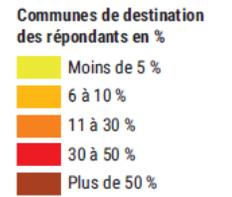
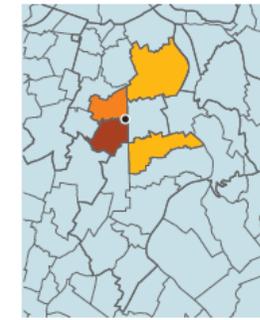
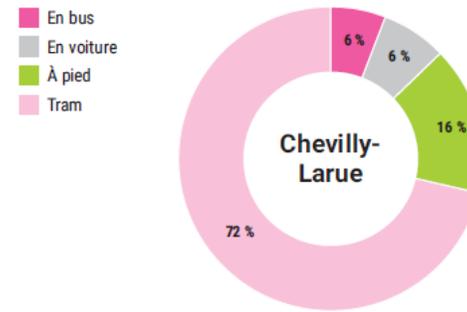


# Les trajets des usagers de la ligne 14 en sortant de la gare le matin - enquête Apur

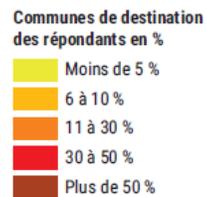
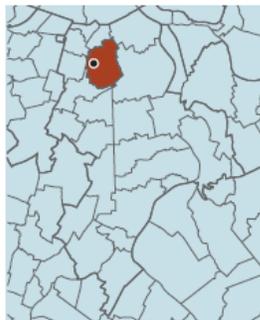
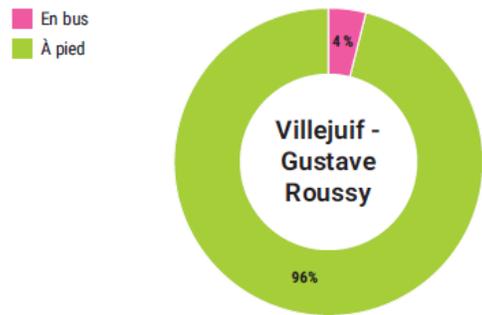
## COMMUNES DE DESTINATION ET MODE DE RABATTEMENT DES RÉPONDANTS LE MATIN EN SORTANT DE LA GARE



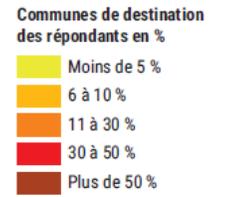
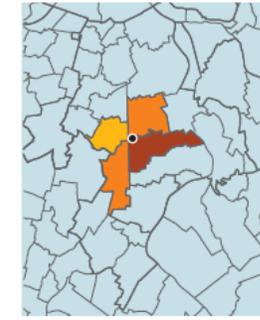
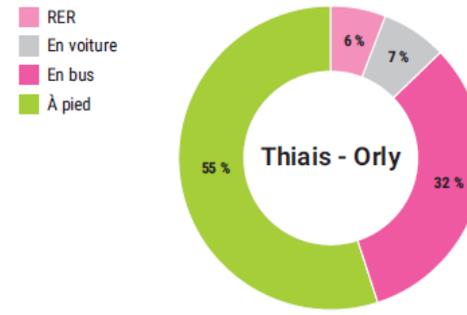
apur



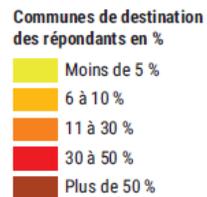
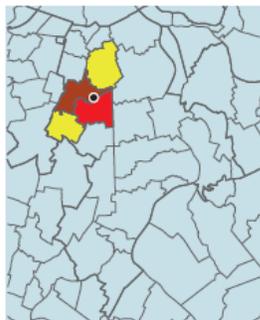
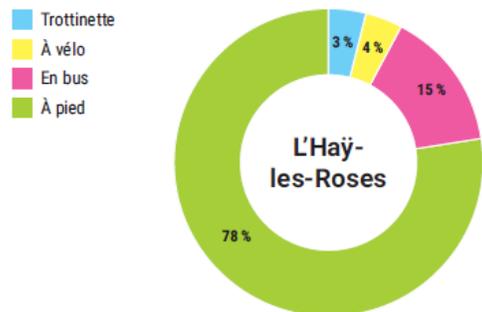
apur



apur



apur



apur

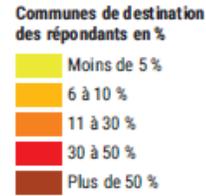
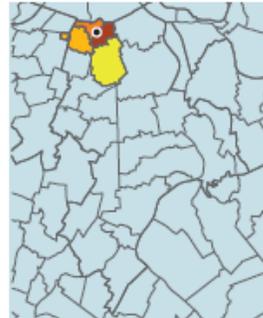
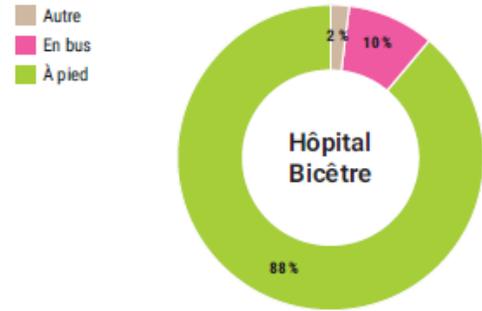
Source : Enquête Apur en sortie de cinq nouvelles gares de la ligne 14 prolongée (mars-avril 2025) - Traitement Apur

Le matin, à l'heure de pointe, les usagers qui sortent de la ligne 14 sont principalement des personnes qui vont travailler dans le territoire.

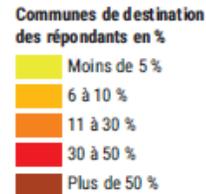
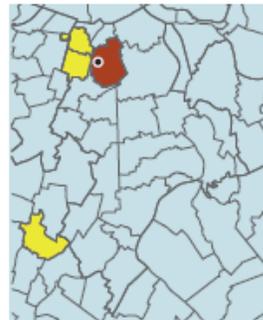
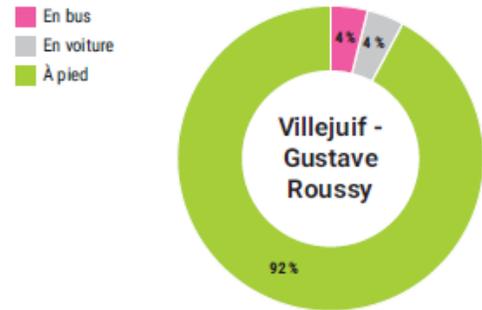
Le soir, à l'heure de pointe, les usagers qui sortent de la ligne 14 sont principalement des habitants qui rejoignent leur domicile.

# Les trajets des usagers de la ligne 14 en sortant de la gare le soir - enquête Apur

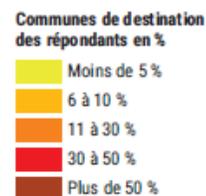
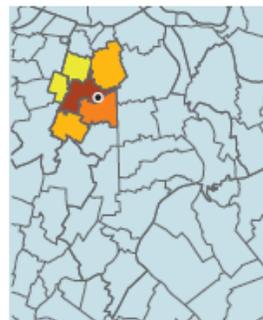
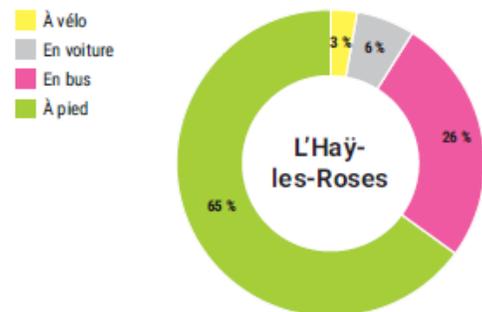
## COMMUNES DE DESTINATION ET MODE DE RABATTEMENT DES RÉPONDANTS LE SOIR EN SORTANT DE LA GARE



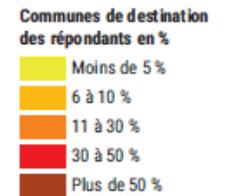
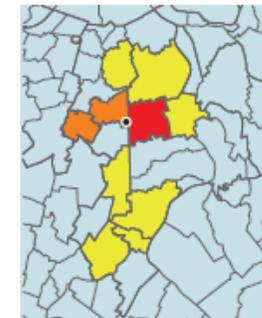
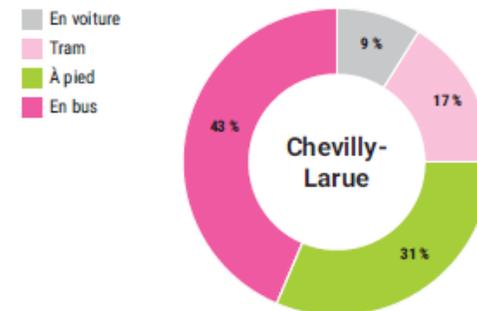
apur



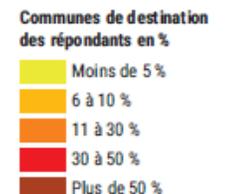
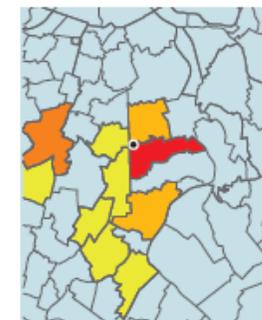
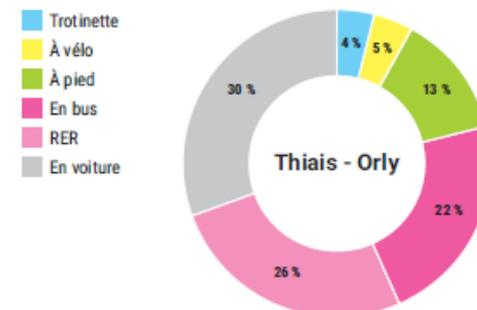
apur



apur



apur



apur

Source : Enquête Apur en sortie de cinq nouvelles gares de la ligne 14 prolongée (mars-avril 2025) - Traitement Apur

**L'enquête réalisée début 2025 montre que les nouvelles gares servent différemment le territoire :**

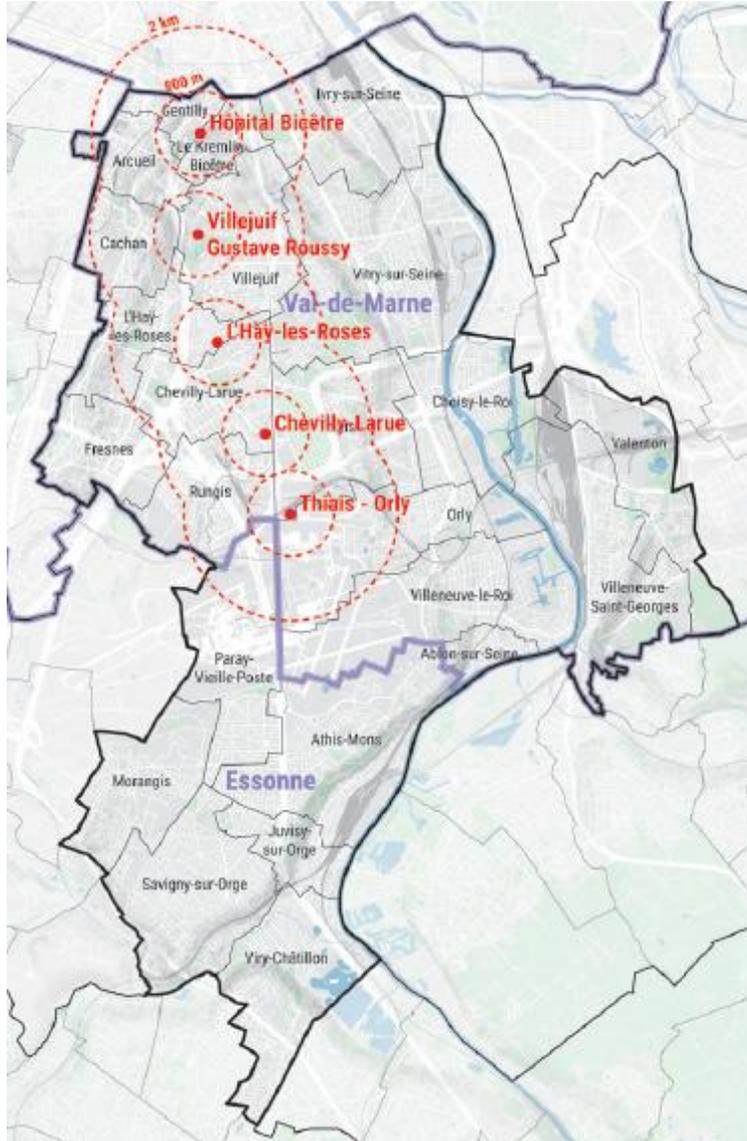
- Hôpital Bicêtre et Villejuif – Gustave Roussy assurent une desserte de proximité,
- L'Hay-les-Roses également, mais le soir, elle assure aussi un rôle de diffusion vers des communes plus éloignées pour les habitants.
- Le rôle de correspondance des gares de Chevilly-Larue et Thiais - Orly est plus affirmé, en particulier pour les habitants, qui rentrent chez eux le soir, parfois dans des communes de l'Essonne. Ils vont plus loin et utilisent plus souvent la voiture en rabattement.

# 3

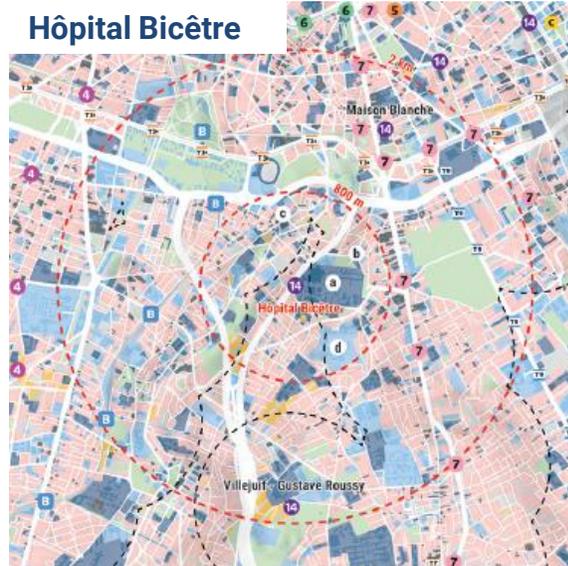
## Quelles transformations de l'espace public pour accompagner l'évolution des transports en commun



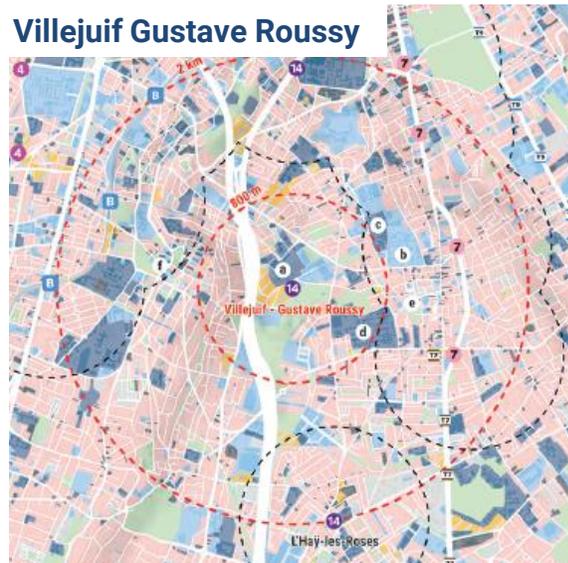
# Les zooms de l'étude



## Hôpital Bicêtre



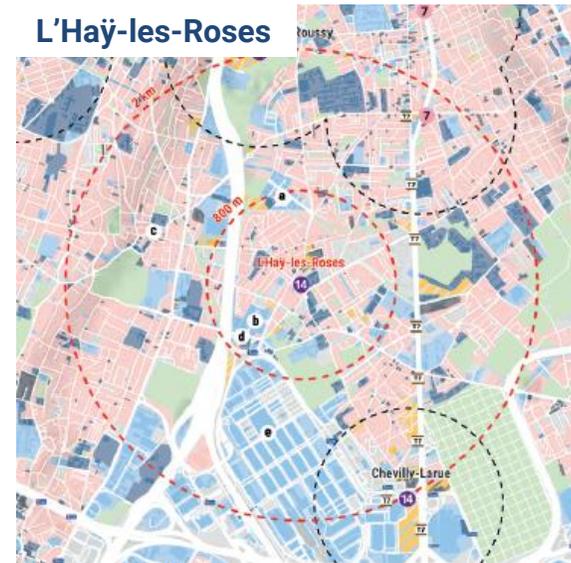
## Villejuif Gustave Roussy



## Chevilly-Larue et Thiais - Orly



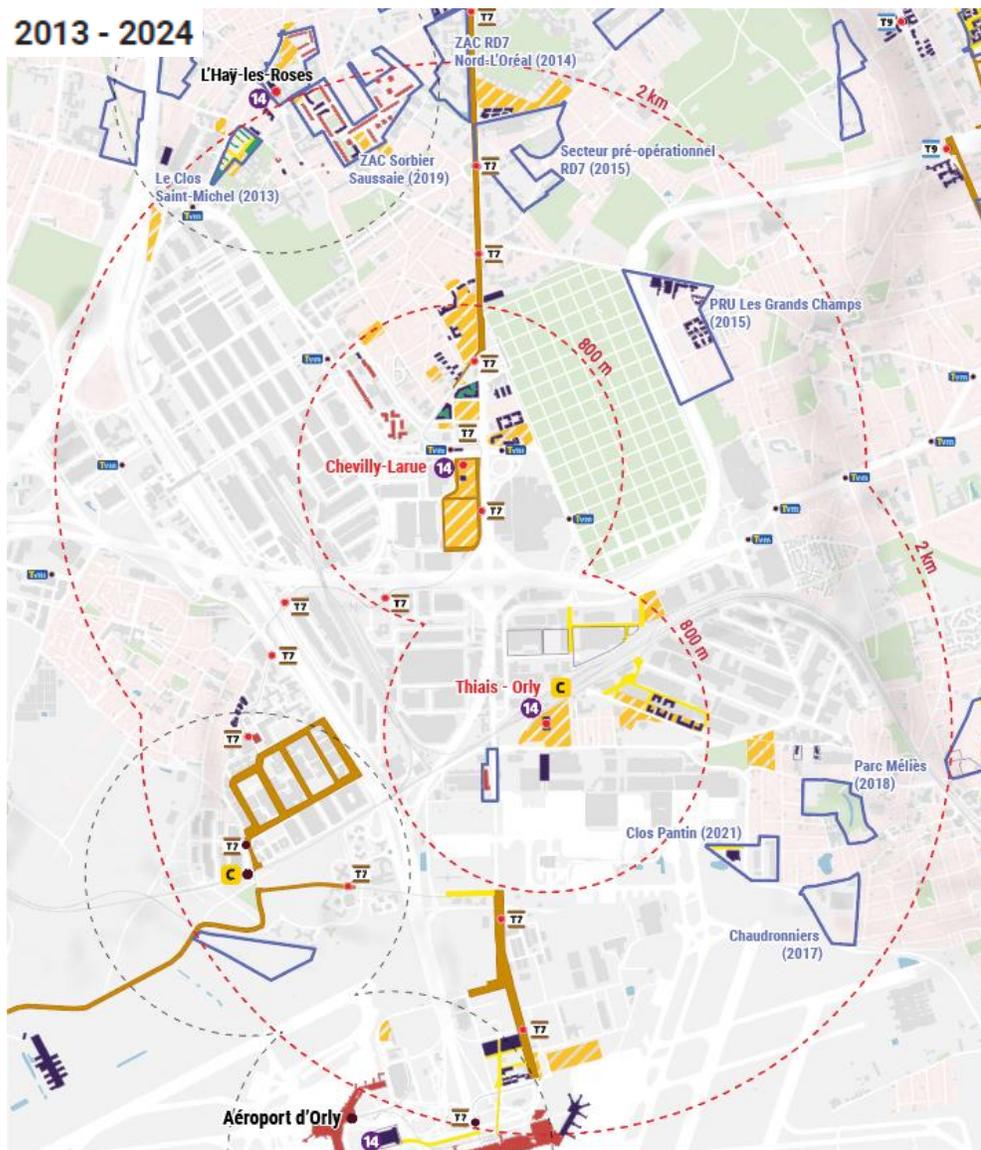
## L'Hay-les-Roses



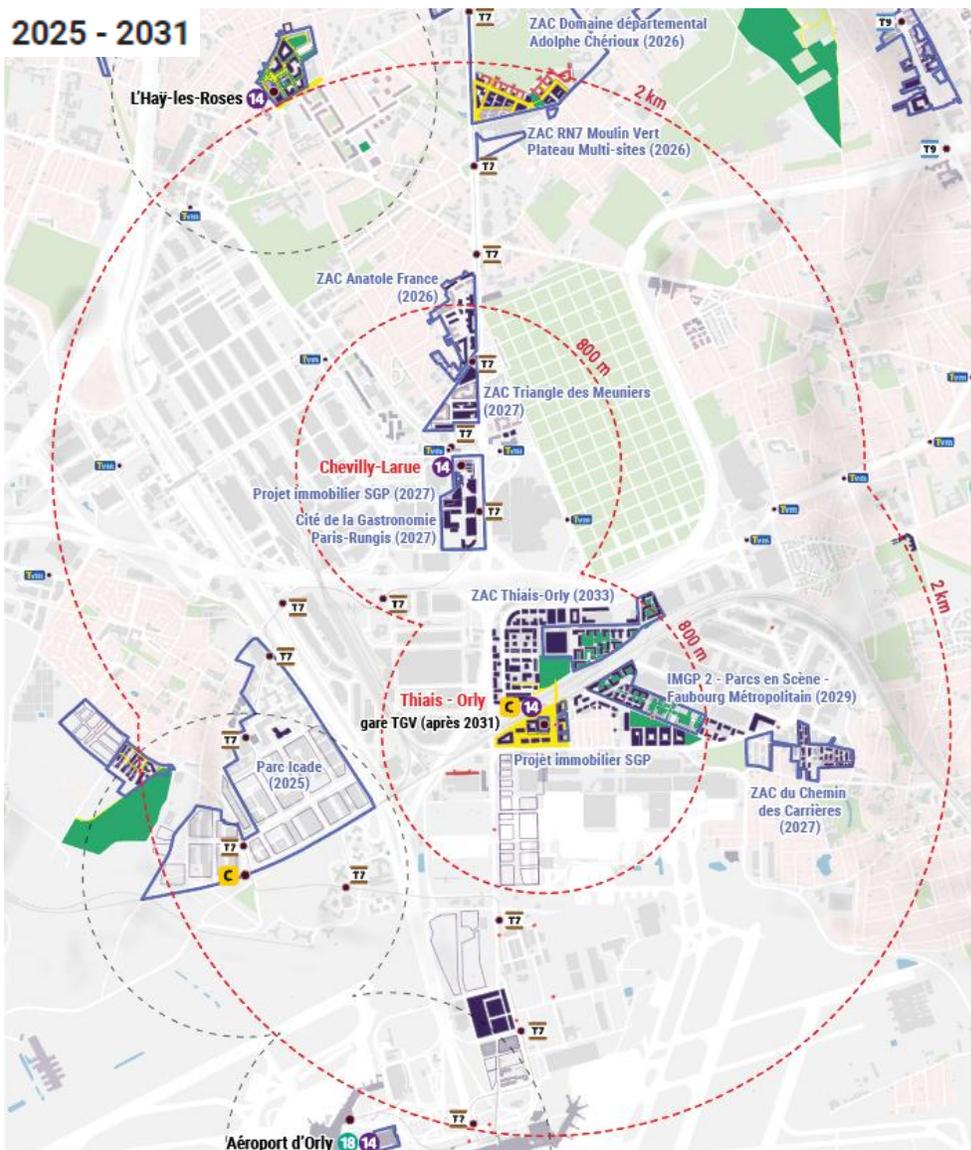


# Transformation des tissus urbains et secteurs d'aménagement

2013 - 2024



2025 - 2031



**Cheilly-Larue et Thiais – Orly, un secteur concerné par la future gare TGV et par une dynamique commune de reconversion de zones d'activités en nouveaux quartiers mixtes.**

## PROJETS URBAINS

### Contexte existant

- Espaces verts publics et cimetières
- Parcelle à dominante de logements
- Parcelle à dominante d'activités ou équipements
- Emprise en chantier en 2024

### Transports en commun

- Station existant avant la période étudiée
- Station réalisée au cours de la période étudiée

### Projets urbains livrés au cours de la période étudiée

- Secteur d'aménagement (ZAC, PRU, autre secteur de projet)
- Bâti créé
- Bâti réhabilité

### Espaces publics réalisés au cours de la période étudiée

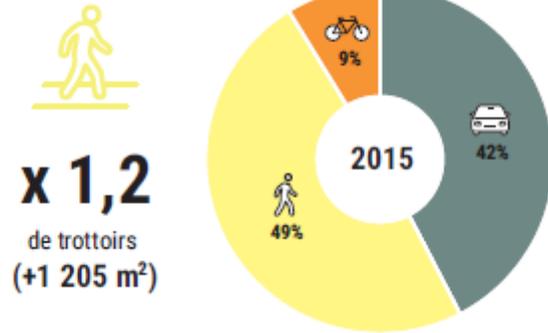
- Espace public créé
- Espace public requalifié
- Espace vert réalisé

Sources : Apur 2025, Île-de-France Mobilités, Société des Grands Projets, aménageurs et collectivités - Traitement Apur

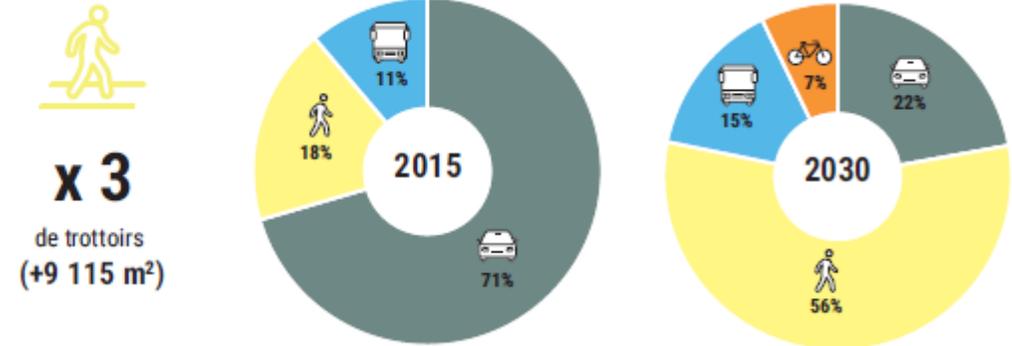
0 800 m apur

# Transformation des espaces publics aux abords des gares

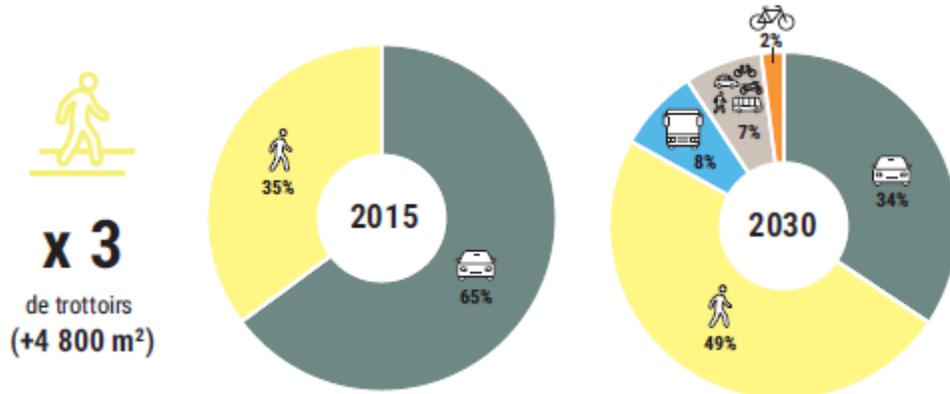
## Hôpital Bicêtre



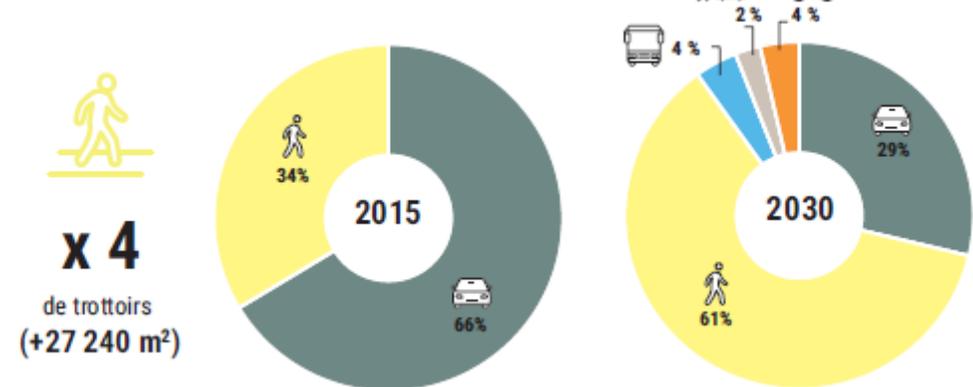
## Chevilly-Larue



## L'Hay-les-Roses

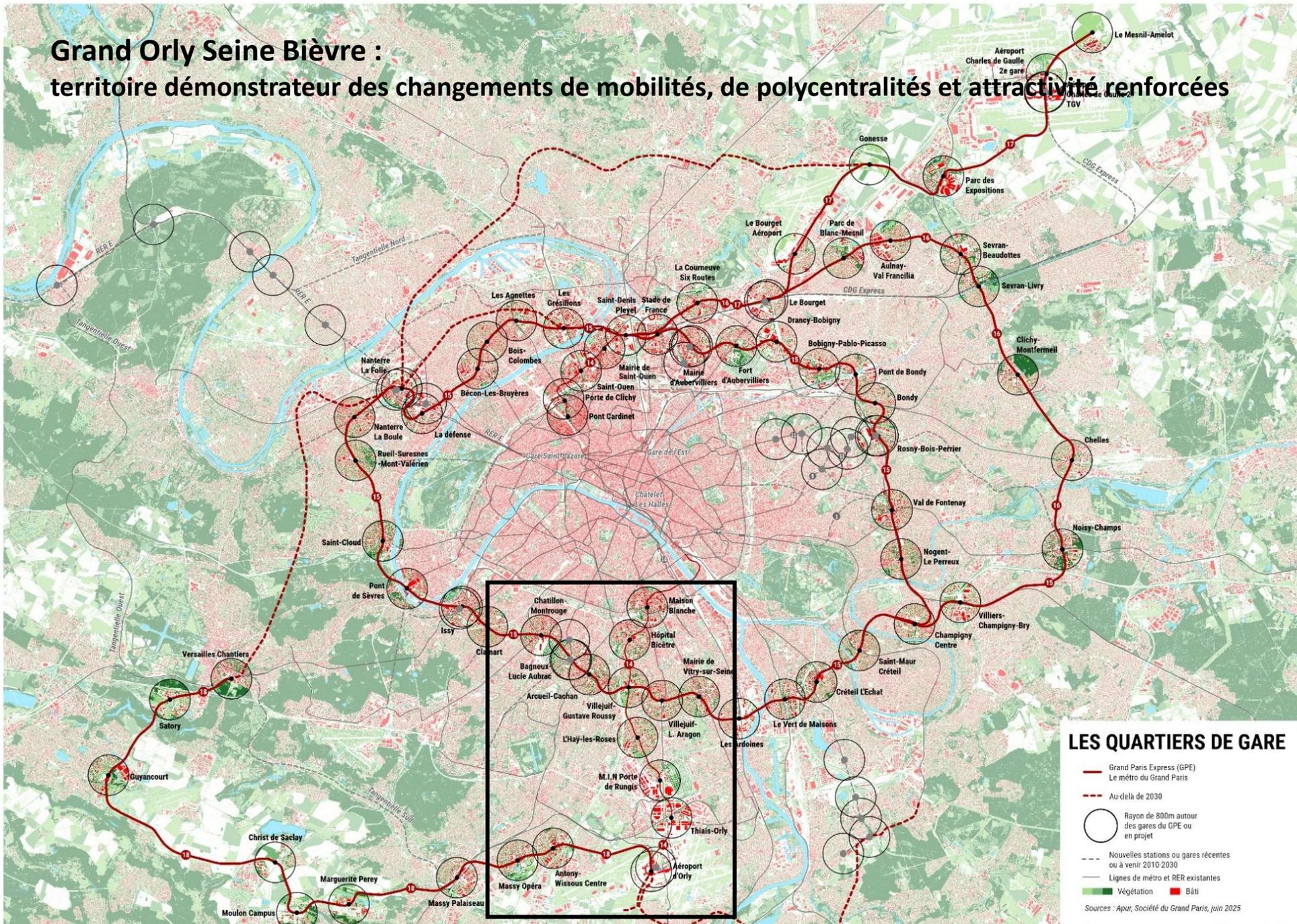


## Thiais - Orly



- Des objectifs forts pour certaines gares à l'ouverture en 2024 ou 2025 (x 1,2 à x 4 de surface de trottoirs).
- Des situations d'attente de calendrier au regard des projets à venir.

# Grand Orly Seine Bièvre : territoire démonstrateur des changements de mobilités, de polycentralités et attractivité renforcées



## LES QUARTIERS DE GARE

- Grand Paris Express (GPE)
- - - Le métro du Grand Paris
- - - Au-delà de 2030
- Rayon de 800m autour des gares du GPE ou en projet
- - - Nouvelles stations ou gares récentes ou à venir 2010-2030
- Lignes de métro et RER existantes
- Végétation
- Bâti

Sources : Apur, Société du Grand Paris, juin 2025