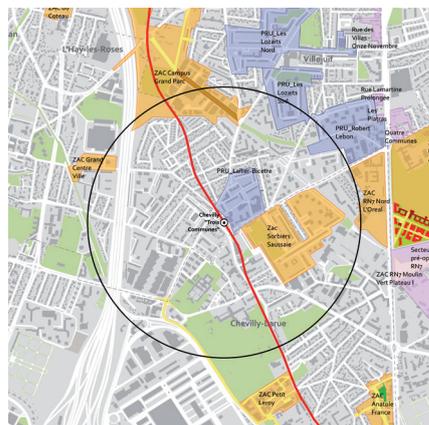
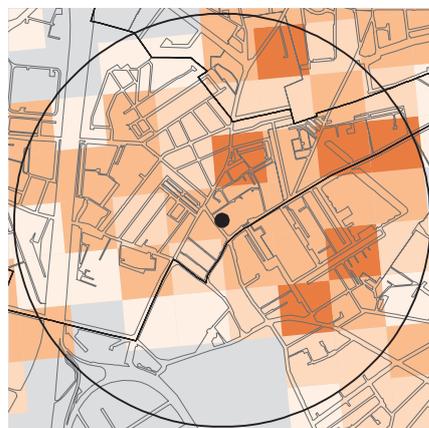
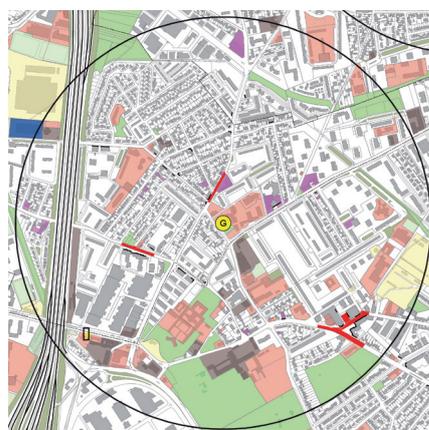


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Chevilly « Trois Communes » Ligne 14

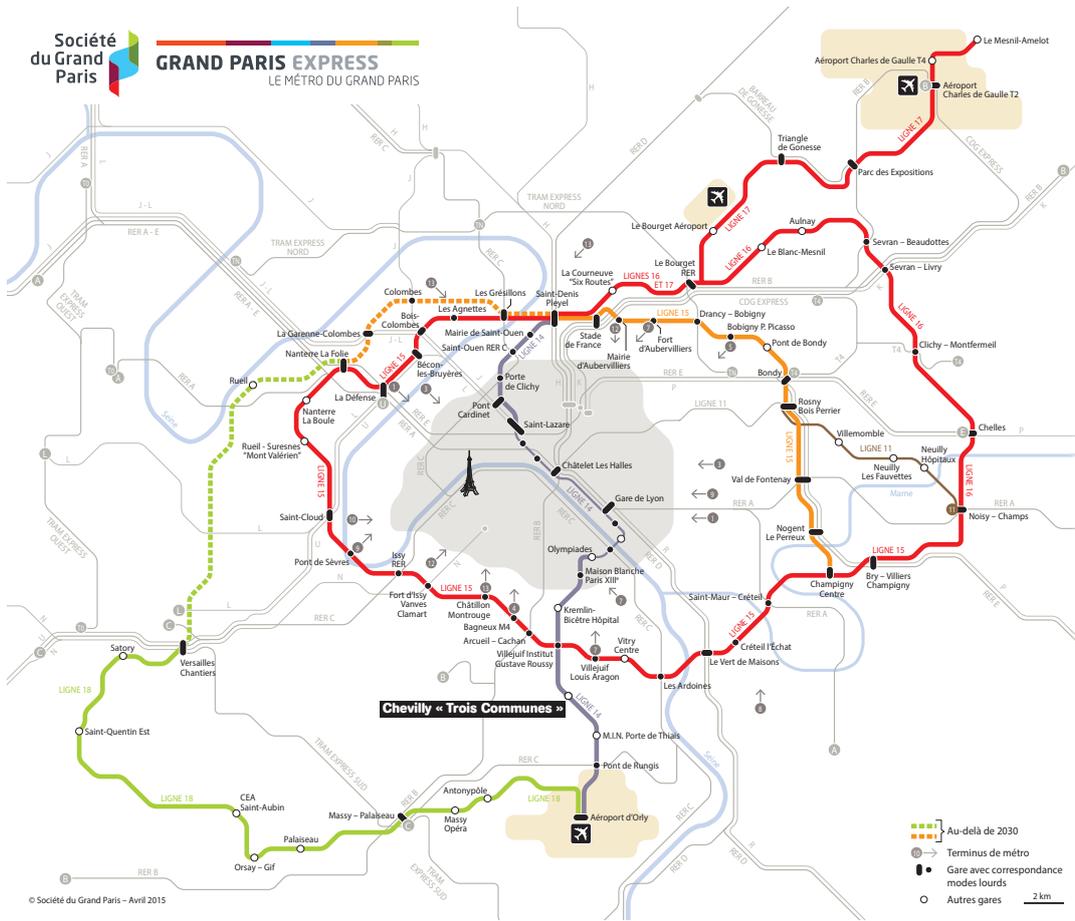


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin
Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire
Mise en page : Apur
www.apur.org

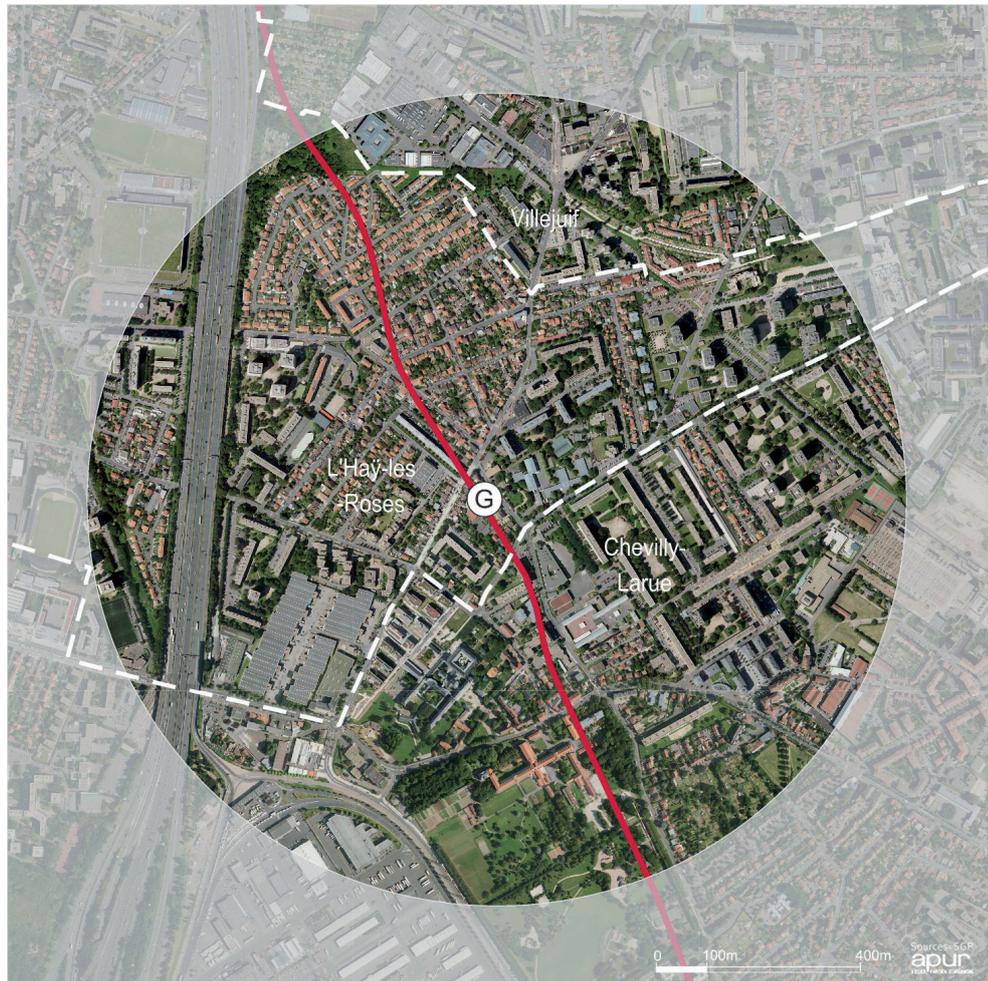
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier dense en population	3
2. Un quartier de gare aujourd'hui à l'écart des centralités	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier à dominante résidentielle	5
3.2. Des immeubles de grande hauteur dans le quartier	6
3.3. Des densités relativement peu élevées	6
3.4. Un tissu urbain résidentiel varié	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Une forte urbanisation pendant les Trente Glorieuses	8
3.7. Un quartier très végétalisé et traversé par une coulée verte	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier jeune et populaire	12
4.2. Des revenus assez faibles et qui progressent à un rythme modéré	13
4.3. Dans les trois communes, près d'1 emploi sur 2 dans l'administration, l'enseignement ou la santé	14
4.4. Un parc social développé et peu de petits logements dans le quartier	15
5. La mobilité et les espaces publics	16
5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés principalement dans le sud de la métropole	16
5.2. De nets gains en termes d'accessibilité au territoire métropolitain.....	17
5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés autant en transports en commun qu'en voiture	18
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité à conforter avec l'arrivée de la gare	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Une accélération de la construction de logements dans le quartier depuis 2009	20
6.2. Des constructions de logement au centre et au nord-ouest et des surfaces d'activités au sud du quartier.....	21
6.3. Une gare du RGPE pour structurer la requalification du quartier	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



■ Au-delà de 2030
■ Au-delà de 2030
● Terminus de métro
● Gare avec correspondance modes lourds
○ Autres gares
 2 km



Gare : Cheilly « Trois Communes »

Ligne 14, horizon 2023/2024.

Gare située dans la commune de L'Hay-les-Roses.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Villejuif, L'Hay-les-Roses et Chevilly-Larue (Val-de-Marne). Villejuif et L'Hay-les-Roses appartiennent à la Communauté d'Agglomération de Val de Bièvre.

PLU de Villejuif approuvé le 12 décembre 2013.

PLU de L'Hay-les-Roses approuvé le 22 juin 2007.

PLU de Chevilly-Larue approuvé le 27 mars 2012.

Territoire du CDT « Grand Orly ».

Introduction

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

Observer l'évolution des quartiers des futures gares permettra de mieux appréhender les effets directs des politiques publiques – nationales, régionales ou locales – sur le terrain.

Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans une volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse dans le but de parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier en quoi et comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il permettra d'apprécier dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permettra de catégoriser les quartiers de gares du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou au contraire en fonction de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribuera à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constituera une aide à la décision.

Les partenaires

La **Société du Grand Paris (SGP)** a souhaité donner suite aux recommandations de son comité stratégique, et particulièrement du groupe de travail chargé de l'environnement des gares, en prenant l'initiative de la création de l'observatoire des quartiers de gare, validée lors de la session de décembre 2013. Pour la SGP, l'observatoire est le moyen de disposer d'un diagnostic partagé sur chaque quartier et d'éléments comparatifs permettant de mieux insérer la gare dans son environnement.

Parallèlement, à la demande du préfet de Région et afin de pouvoir mesurer l'évolution des quartiers de gare, de rendre compte de la mise en œuvre des politiques publiques aux ministres concernés, la **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)** avait engagé l'élaboration d'un observatoire et développé des outils qu'elle se propose de mettre à disposition pour construire cet observatoire partenarial.

L'**Atelier parisien d'urbanisme (Apur)** qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

La méthode

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est déroulée en deux temps : **une première phase de préfiguration en 2013** sur un nombre limité de gares pour définir le contenu de l'observatoire **et une généralisation de la démarche** à l'ensemble des gares en 2014 et 2015.

L'observation des quartiers de gare est conduite à deux échelles :

- **Volet 1 : Analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare** test qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

Le présent document est la **monographie du quartier de gare de Chevilly « Trois Communes »**, réalisée en liaison avec les services des villes de Villejuif, L'Hay-les-Roses et Chevilly-Larue.

Les indicateurs

Les indicateurs ont été sélectionnés pour suivre les évolutions portant sur 6 grandes thématiques :

- 1 – **Les densités** dans les quartiers, ce qui permet d'apprécier le niveau de mixité fonctionnelle.
- 2 – **Les centralités**, leur nature locale, métropolitaine avant et après l'arrivée de la gare.
- 3 – **Le cadre urbain** et paysager des quartiers.
- 4 – **Les évolutions démographiques**, familiales et sociales. Qui habite le quartier ?
- 5 – **La mobilité**, l'évolution des modes de déplacements et les espaces publics aux abords des gares.
- 6 – **Les dynamiques de construction** et les projets urbains dans ces quartiers.

L'observatoire est ainsi :

- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de **800 m** autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à **10 minutes à pied**. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 m autour de la gare.

EXEMPLE DU QUARTIER DE CHEVILLY « TROIS COMMUNES »



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m * Découpage du quartier à l'IRIS

* À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 m.

1. Un quartier dense en population

Le quartier de gare de « Chevilly Trois Communes » est densément peuplé par comparaison avec le reste de la petite couronne : il regroupe presque 27 000 personnes, soit 106 habitants par hectare. Les densités de population sont plus élevées dans le quartier de gare que dans l'ensemble formé par les trois communes de Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue (77 habitants par hectare). Les densités les plus élevées correspondent aux grands ensembles d'habitat collectif, qui prédominent dans la moitié est du quartier. Le caractère résidentiel du quartier se traduit par une densité d'emplois et un taux d'emploi faibles : 19 emplois par hectare et un taux d'emploi de 0,36.

Densité de population

- gare
- périmètre 800 m

Nombre d'habitants à l'hectare

- plus de 500
- de 250 à 500
- de 100 à 250
- de 50 à 100
- moins de 50

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris. Ils correspondent dans certains cas aux espaces verts et zones d'activités.

Source : Fichier fiscal Insee 2010

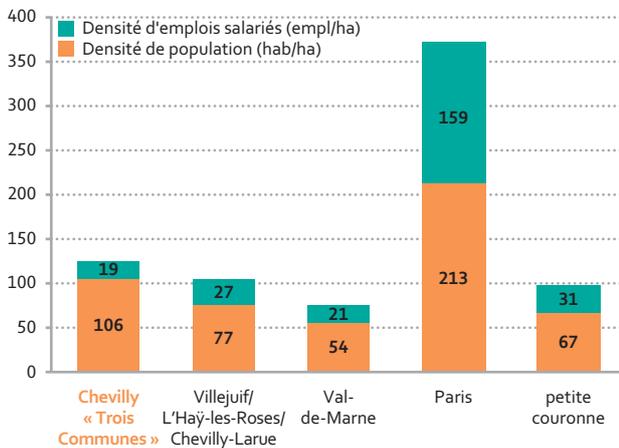


Population et emplois dans le quartier de Chevilly « Trois Communes »

Chevilly « Trois Communes »	Population	Emplois
Quartier	26 898	5 462
2 km	92 148	37 557
4 km	381 147	155 137

Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

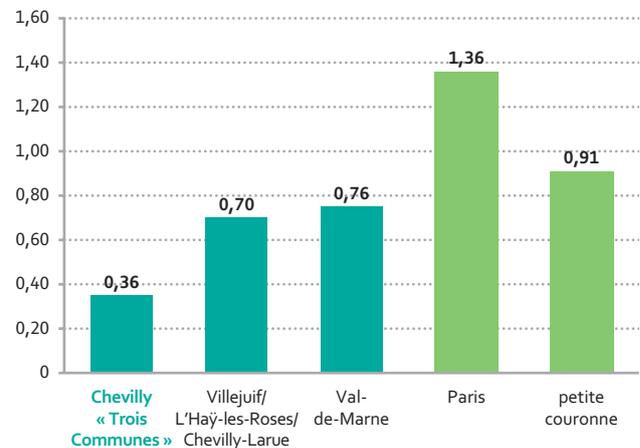
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Un quartier de gare aujourd'hui à l'écart des centralités

Traversée du nord au sud par l'autoroute A6, cette zone urbaine, à cheval sur les trois communes de Villejuif, L'Haÿ-Les-Roses et Chevilly-Larue est de dimension locale, malgré la proximité du marché d'intérêt national de Rungis situé en limite sud du quartier de gare. On y trouve au centre, à L'Haÿ-Les-Roses, des équipements de proximité essentiellement scolaires et sociaux ; à l'est, côté Chevilly-Larue, se dresse la mairie et le centre administratif de la commune, tandis qu'au sud, toujours sur cette même commune, deux grandes institutions culturelles, le Monastère Saint-Michel et le Séminaire des Pères du Saint-Esprit, se font face autour de l'église multi-centenaire Sainte-Colombe.



Éléments de centralités

Centralités

- locale
- mixte
- globale

Équipement

- local (de proximité)
- global (métropolitain)
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- Ⓜ nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

Commerce et animation

- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

Grande emprise végétalisée

- espace vert (parcs, institutions, friches)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain agricole

Grande emprise et infrastructure

- service urbain
- grande infrastructure de transport
- faisceau ferroviaire
- faisceau autoroutier
- réseau hydrographique

Source : Apur janvier 2015



Mairie de Chevilly-Larue, avenue du Général de Gaulle, Chevilly-Larue



Rue Paul Hochart, L'Haÿ-les-Roses

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier à dominante résidentielle

À forte dominante résidentielle, ce quartier de gare est partagé entre des nappes pavillonnaires, réparties notamment au nord dans le quartier du Jardin Parisien à L'Haÿ-Les-Roses et de vastes zones de logements collectif présents que l'on retrouve dans les trois communes (par exemple les Lozaites, les Roses Rouges à Villejuif, Paul Hochart à L'Haÿ-les-Roses et le Clos Saint-Michel, les Sorbiers-Saussaie à Chevilly-Larue). En plus des emprises d'équipements qui ponctuent ce paysage urbain, d'importantes zones d'activités viennent compléter cette description des fonctions du quartier de gare de Chevilly « Trois communes » : la zone d'activités de l'Épi d'Or à Villejuif au nord, celle des Marronniers à L'Haÿ-les-Roses à l'ouest et celle de la ZA Henri Dunant au sud-est, à Chevilly-Larue.

Fonctions dominantes

Logement

-  discontinu collectif
-  continu collectif
-  individuel
-  hôtel

Équipement

-  public ou privé
-  emprise commerciale
-  marché couvert
-  station RER, métro et/ou tramway existante
-  station du RGPE
-  parking / local technique

Emprise d'activité

-  activité tertiaire
-  activité économique et/ou industrielle
-  service urbain

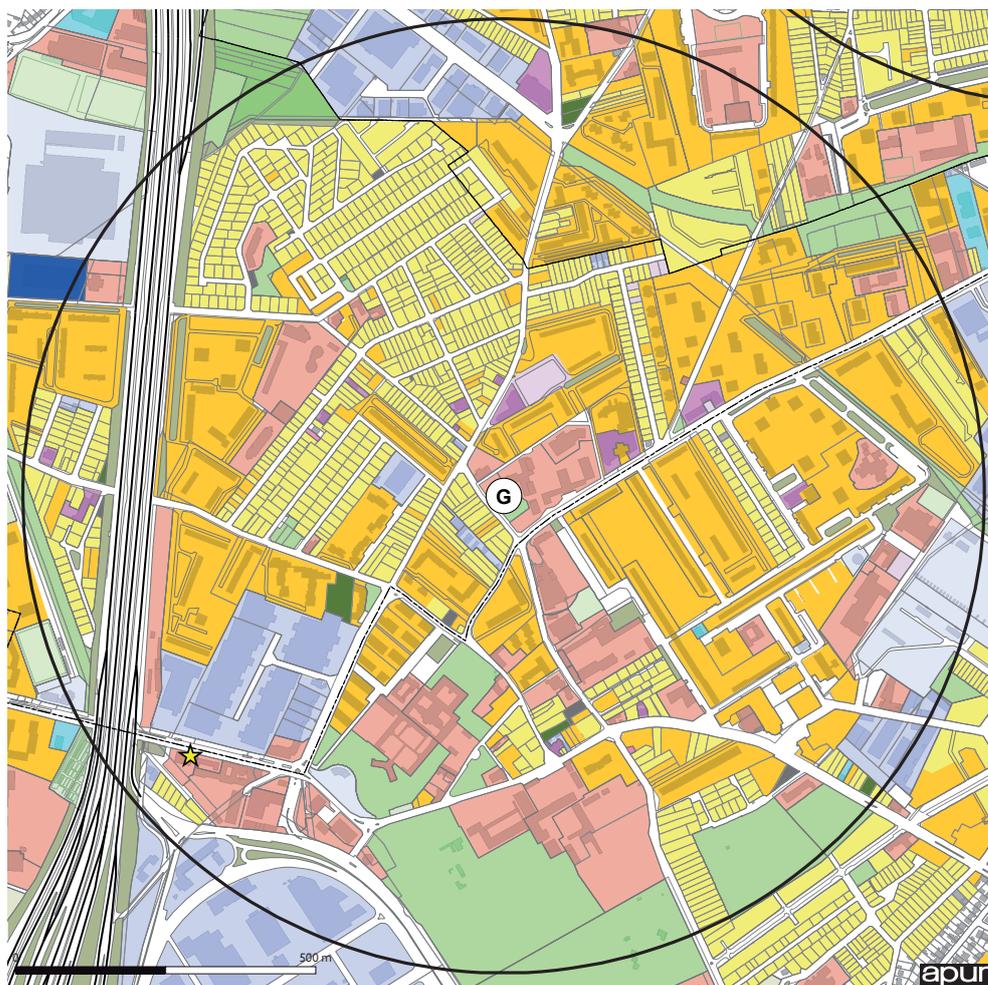
Emprise non bâtie

-  espace vert (public, institutions, jardins partagés)
-  sport et loisir de plein-air
-  cimetière
-  terrain non bâti
-  ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

-  chantier en cours

Source : Apur janvier 2015



Zone d'activités, rue des Marronniers, L'Haÿ-les-Roses



Rue Paul Hochart, L'Haÿ-les-Roses

3.2. Des immeubles de grande hauteur dans le quartier

Le quartier de Chevilly « Trois Communes » comprend un nombre significatif de bâtiments hauts. 17 % des surfaces bâties appartiennent à des immeubles de plus de 25 mètres de hauteur. Parmi ceux-ci, on signalera les ensembles de logements des Roses rouges ou des Bosquets à Villejuif, la résidence du Jardin Parisien, Paul Hochart à L'Haÿ-les-Roses et les Sorbiers-Saussaie à Chevilly-Larue. Les secteurs pavillonnaires dépassent rarement les 7 m de hauteur, tandis que les zones d'activités et les petits ensembles de logements collectifs culminent entre 7 et 15 m de hauteur.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare de Chevilly « Trois Communes »



Sources : Apur (2013) à partir de Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013

3.3. Des densités relativement peu élevées

Les densités bâties dans le quartier de Chevilly « Trois Communes » sont relativement peu élevées : inférieures à 1 dans les tissus pavillonnaires, et le plus souvent comprises entre 1 et 2 pour les vastes parcelles d'habitat collectif. Seules les tours de l'ensemble Paul Hochart à L'Haÿ-les-Roses ou encore le petit centre administratif situé au sud du quartier de gare à Chevilly-Larue présentent des densités bâties élevées, supérieures à 3.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

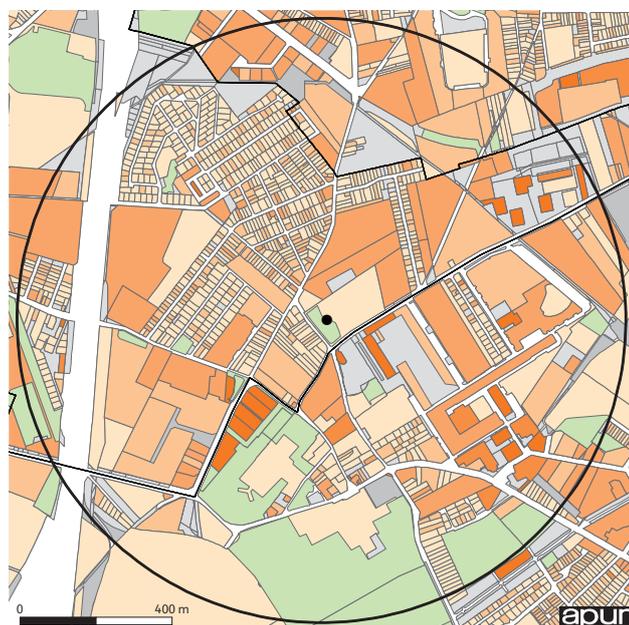
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle

Sources : DRIEA, MAJIC DGFIP 2011, BD Parcellaire © IGN2011



3.4. Un tissu urbain résidentiel varié

Le quartier de Chevilly « Trois Communes » se caractérise par un tissu de bâtiments résidentiels aux morphologies variées : du petit lotissement de pavillons hétéroclites à l'ensemble d'immeubles de logements collectifs allant de la barre très longue à la tour de grande hauteur, agencés librement et des exemples d'opérations récentes tels que les nouveaux immeubles collectifs continus qui sont venus s'adosser au mur d'origine du Clos Saint-Michel. La trame viaire présente des persistances de grands tracés anciens (rue de Bicêtre ou D160) mais aussi des voiries mineures organisant les lotissements, sans oublier l'autoroute A6B qui traverse le quartier à l'ouest.



Rue Béatrice, L'Haÿ-les-Roses



Rue Julien Victor, L'Haÿ-les-Roses



Rue du Clos Saint-Michel, Chevilly-Larue



Allée Léo Ferré, Villejuif

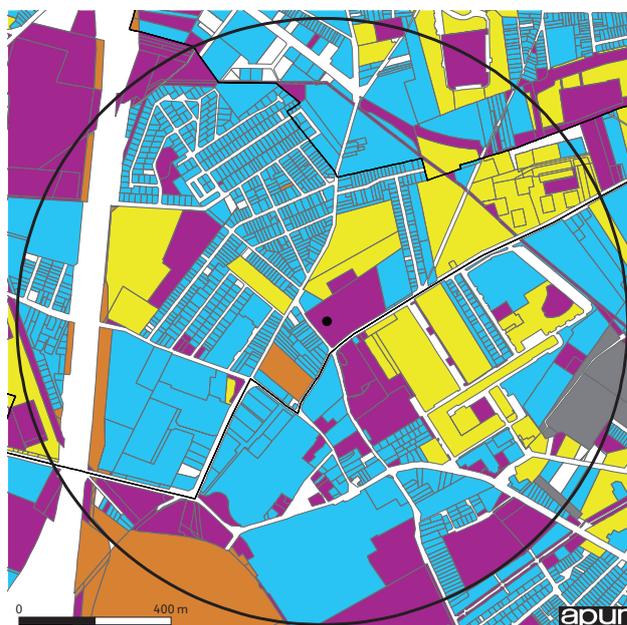
3.5. Structure de la propriété foncière

Aux abords de la future gare de métro du Grand Paris, plusieurs grandes parcelles sont publiques, ce qui s'explique notamment par la présence de trois groupes scolaires (Lallier, le collège Jean Moulin et Paul Bert). L'État possède au sud du quartier l'emprise du M.I.N. de Rungis. De grandes parcelles détenues par les bailleurs sociaux ressortent également. Mais le plus grand nombre et la plus grande superficie du quartier sont privés : petites parcelles appartenant à un propriétaire unique, copropriétés ou vastes emprises d'activités appartenant à un seul propriétaire.

Propriété foncière

- gare GPE
- périmètre 800m
- État, collectivité publique
liée à l'État, enseignement supérieur
- EDF-GDF, SNCF, RFF,
RATP, STIF, PAP
- Établissement public
foncier
- Villes et collectivités locales
- Organisme HLM et 1%
- Propriété privée
- non renseigné

Source : fichier des propriétaires de la DGFIP
au 01/01/2011



3.6. Un forte urbanisation pendant les Trente Glorieuses

Le quartier de Chevilly « Trois Communes » présente des marques d'urbanisation ancienne, à travers les monuments culturels (Séminaire des Pères du Saint-Esprit, église Sainte-Colombe et monastère Saint-Michel de Chevilly-Larue) et la Mairie de Chevilly-Larue, ainsi que les lotissements du Jardin Parisien de L'Hay-les-Roses. Le quartier s'est profondément développé pendant les Trente Glorieuses : le Jardin Parisien s'est étendu et les ensembles de logements collectifs du quartier datent pour la grande majorité d'entre eux de cette période. Entre 1975 et 2000, le quartier s'est doté de zones d'activités (l'Épi d'Or au nord et les Marronniers au sud-ouest). Depuis 2000, des opérations à vocation résidentielle ont vu le jour : le Clos Saint-Michel à Chevilly-Larue, les lotissements pavillonnaires de l'allée Léo Ferré ou de la villa Georges Brassens à Villejuif.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

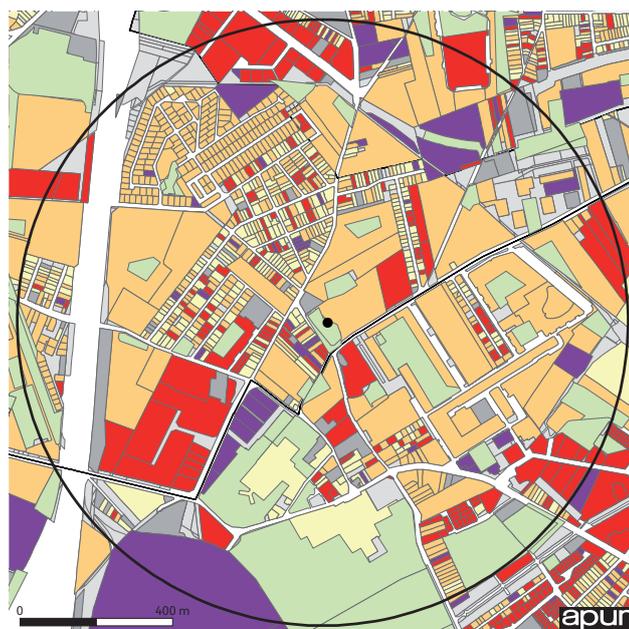
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

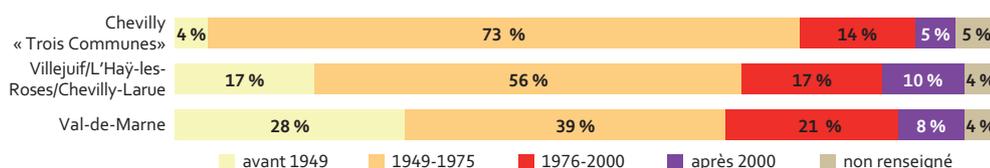
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

Source : DGFI 01/01/2011
 Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFI (au 01/01/2011)

3.7. Un quartier très végétalisé et traversé par une coulée verte

Le quartier de Chevilly « Trois Communes » présente un couvert végétalisé important (40 % de sa surface). Il le doit principalement à l'importance des espaces verts situés au sein des grands ensembles de logements collectifs, ainsi que ceux des jardins pavillonnaires. Le quartier dispose également de quelques squares et parcs, dont le plus important est le parc départemental de Chevilly en marge sud du quartier. Enfin, il est traversé par la coulée verte Bièvre-Lilas, coupant à travers la cité Paul Hochart, et qui reliera à terme le parc des Lilas à Vitry-sur-Seine au parc du Coteau de Bièvre à Arcueil-Gentilly, via le parc des Hautes Bruyères juste au nord du quartier.

Les bâtiments et la végétation

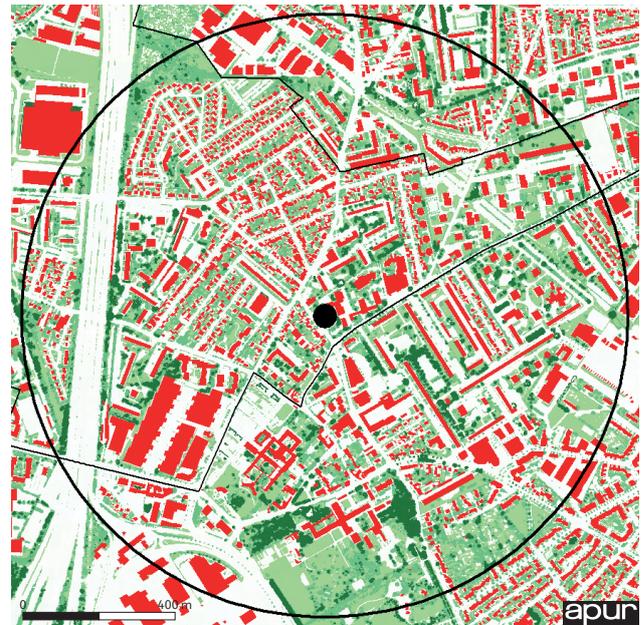
- gare
- périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

■ bâtiments

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



Hauteurs de la végétation dans le domaine public et les espaces privés

- gare
- périmètre 800m

Espaces privés

Hauteurs de la végétation

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

Domaine public

Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été révèlent des îlots de chaleur particulièrement importants au niveau des zones d'activités telles que celle des Marronniers, de l'Épi d'Or et en marge sud-ouest du quartier, du M.I.N. Les espaces verts du quartier, que ce soit le parc départemental de chevilly ou ceux des grands ensembles, jouent un rôle de régulateur thermique dans un quartier qui apparaît néanmoins plutôt chaud. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par certains bâtiments mal isolés, à l'image par exemple des entrepôts des zones d'activités ou encore de certains bâtiments anciens tels que le Séminaire des Pères du Saint-Esprit ou le Monastère Saint-Michel.

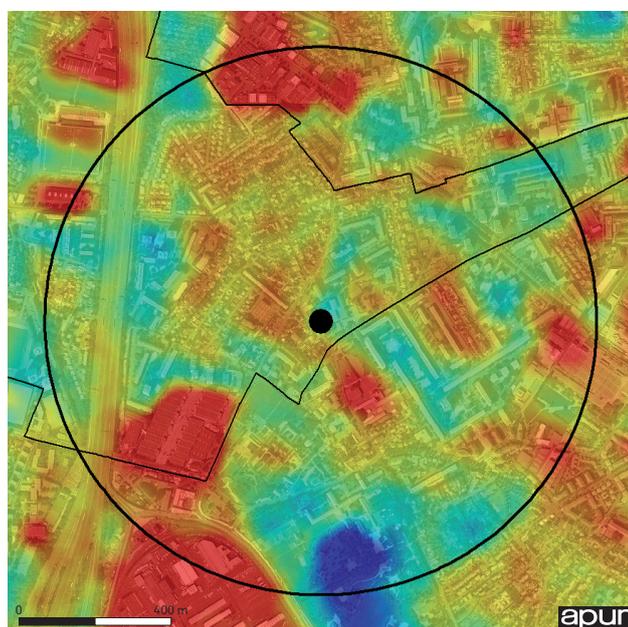
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que d'autres technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier.

Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les bâtiments à toiture plates ou bien orientée présentent ainsi d'un potentiel non négligeable en vue de l'installation de panneaux photovoltaïques. Les entrepôts, de par leur taille de toiture, ou encore les barres de logements collectifs comme aux Sorbiers-Saussaie, apparaissent de bons exemples. À noter que les

Thermographie d'été
(température au sol,
le 20/08/10 à 10h30)



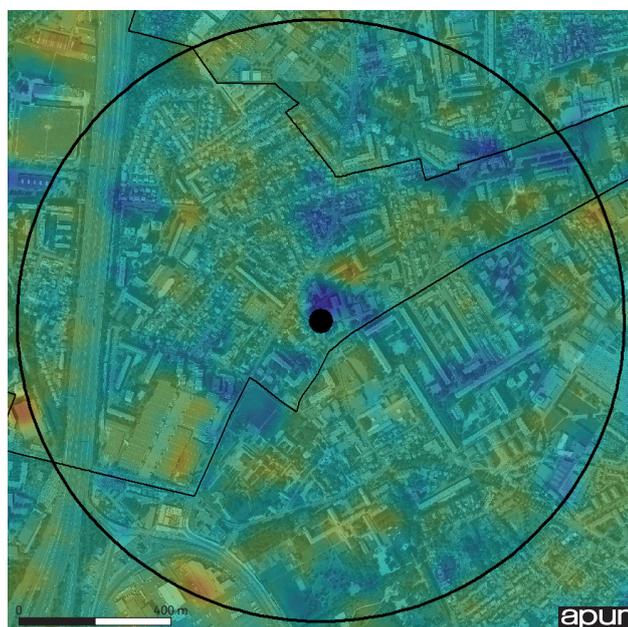
Source : LANDSAT - 2010



Thermographie d'hiver
(température au sol,
le 14/01/12 à 10h00)



Source : LANDSAT - 2012



toitures des pavillons, malgré leur petite taille, peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition, notamment dans le secteur pavillonnaire du Jardin Parisien à L'Haÿ-les-Roses.

Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable dans les secteurs où prédomine l'habitat individuel ainsi que pour d'autres parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le quartier cela concerne principalement les secteurs d'habitat pavillonnaire du Jardin Parisien à L'Haÿ-les-Roses, dont le potentiel géothermique de surface serait à étudier, ainsi que certaines parcelles accueillant des équipements tels que les groupes scolaires ou le Séminaire des Pères du Saint-Esprit.

Le quartier est également desservi par le réseau de chaleur de Chevilly et L'Haÿ-les-Roses, propriété de ces communes et géré par la SEMHACH. D'une puissance de 85 MW, il fonctionne en cogénération et relie de nombreux ensembles de logements collectifs présents dans les trois communes. Le réseau pourrait éventuellement être étendu à d'autres bâtiments situés à moins de 200 m de celui-ci (en rouge sur la carte). La plupart des ensembles de logements collectifs du quartier (par exemple pour les plus importantes, la Cité Paul Hochart, les résidences des Roses Rouges, celle des Bosquets, la résidence Barbançon, les Sorbiers-Saussaie, la résidence du Jardin Parisien, celle des Acacias) sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



Synthèse des potentiels de développement des ENR et des réseaux de chaleur

- gare
- périmètre 800m
- parcelles potentiellement éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau SIAPP (200m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

Sources : Apur d'après Insee Recensement 2010, DGFIP 2011, SIAPP 2012, BRGM/CPCU 2013



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

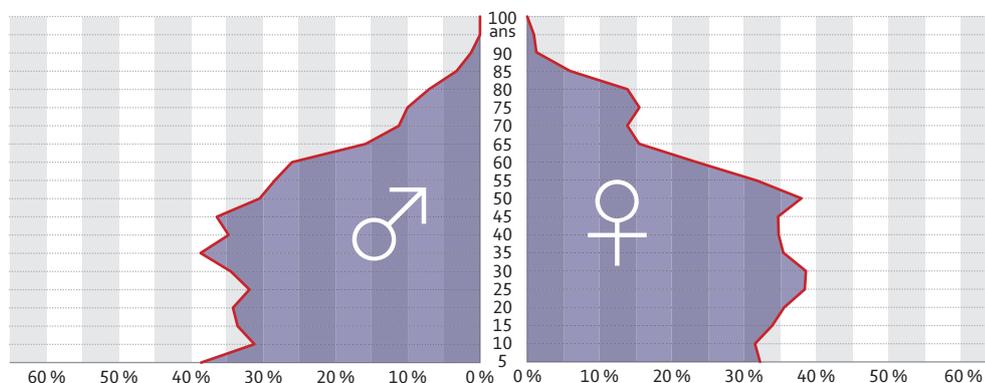
4.1. Un quartier jeune et populaire

La population du quartier de Chevilly « Trois Communes », plutôt élevée avec près de 27 000 habitants, a peu augmenté entre 1999 et 2010 (+ 4 %), c'est moins que dans les communes de rattachement de la gare qui ont vu leur population augmenter de plus de 9 % en moyenne. Dans le quartier de gare, les jeunes âgés de moins de 18 ans sont 2,5 fois plus nombreux en proportion que les personnes âgées de 65 ans ou plus, c'est la traduction d'un poids des jeunes un peu plus marqué que dans les communes de rattachement de la gare ou qu'en petite couronne. Le profil des actifs résidant dans le quartier montre une nette surreprésentation des ouvriers et des employés (60,3 % des actifs résidants dans le quartier de gare) et un taux de chômage plus élevé parmi les actifs du quartier (13,9 %) que la moyenne de la petite couronne.

	Chevilly « Trois Communes »	Villejuif/L'Haÿ-les-R./ Chevilly-L.	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	26 898	102 661	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 3,9 %	+ 9,4 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	26,9 %	24,3 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	11,3 %	13,0 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	5 462	36 282	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	10,8 %	20,3 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	60,3 %	49,1 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,36	0,70	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	22,2 %	18,5 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	13,9 %	11,8 %	11,3 %	11,0 %	12,5 %

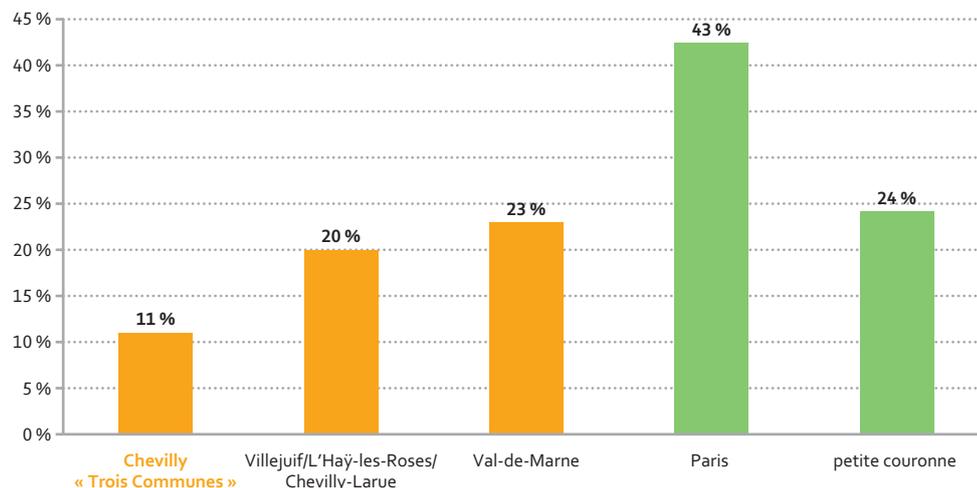
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare de Chevilly « Trois Communes » (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

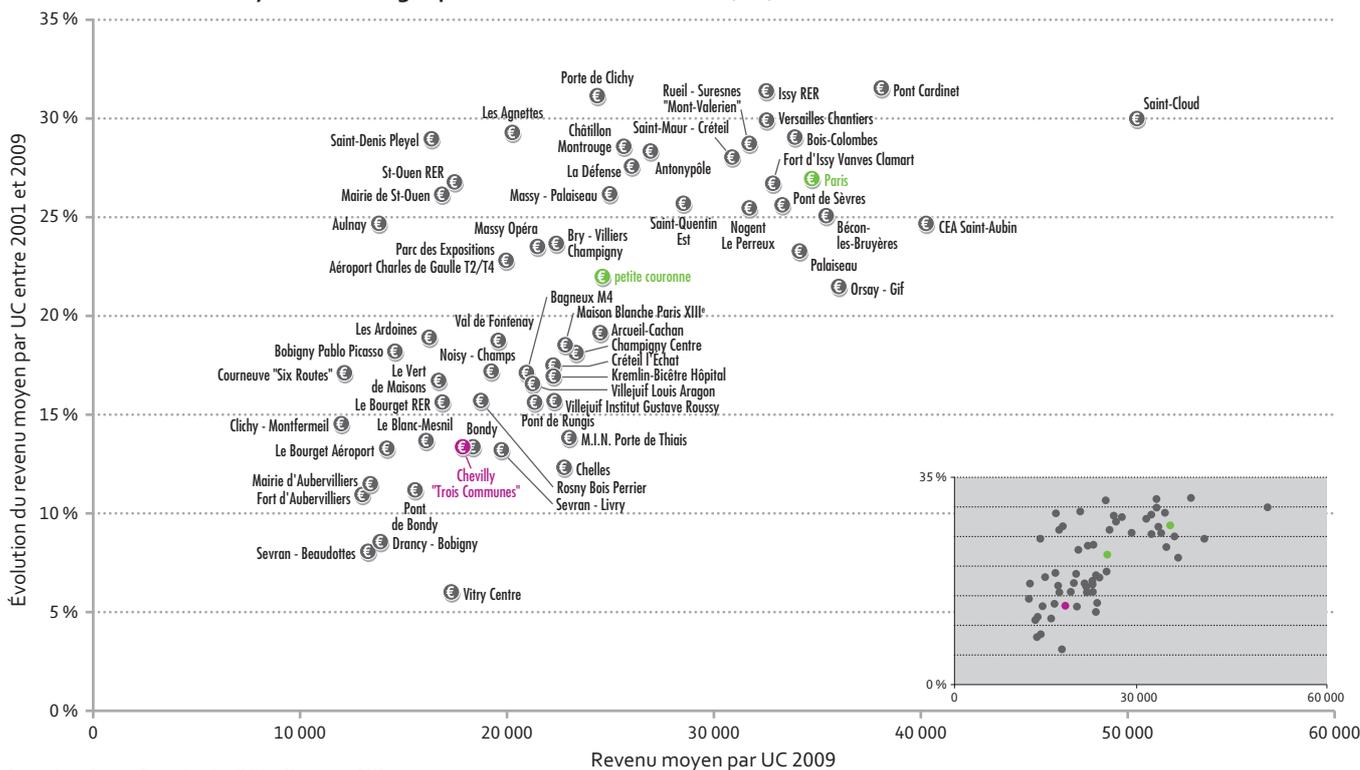


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des revenus assez faibles et qui progressent à un rythme modéré

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de Chevilly « Trois Communes » est légèrement inférieur à 18 000 € par an et par unité de consommation. C'est un revenu moyen sensiblement moins élevé que dans la commune de Villejuif (20 400 €), dans celle de Chevilly-Larue (21 800 €) ou bien encore dans la commune de L'Haÿ-les-Roses (25 600 €). C'est aussi un revenu moyen plus bas que celui des ménages de petite couronne (25 000 environ). Cette caractéristique est renforcée par une progression moindre : + 13,3 % dans le quartier de gare, contre + 15,6 % dans les communes de rattachement et + 21,8 % en petite couronne. Presqu'un quart des ménages résidant dans le quartier, c'est une proportion plus forte que dans les autres territoires de comparaison.

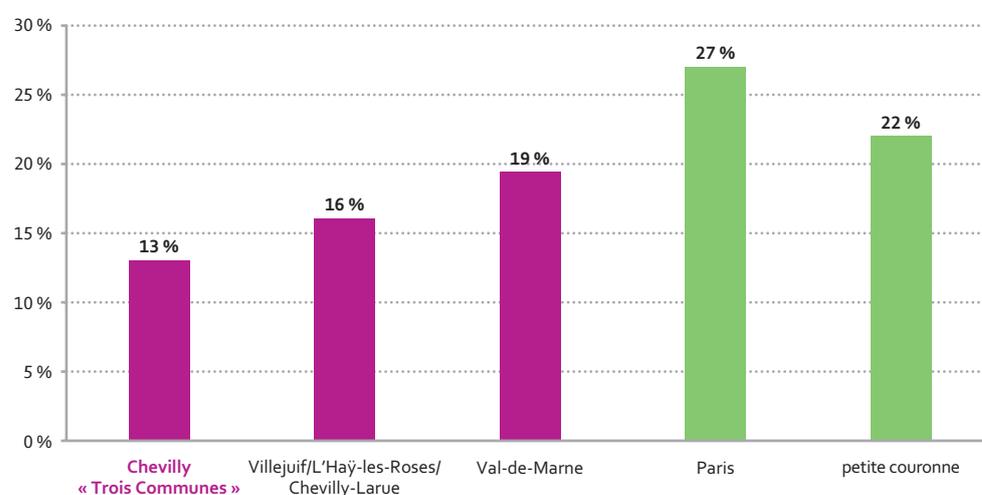
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Calcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

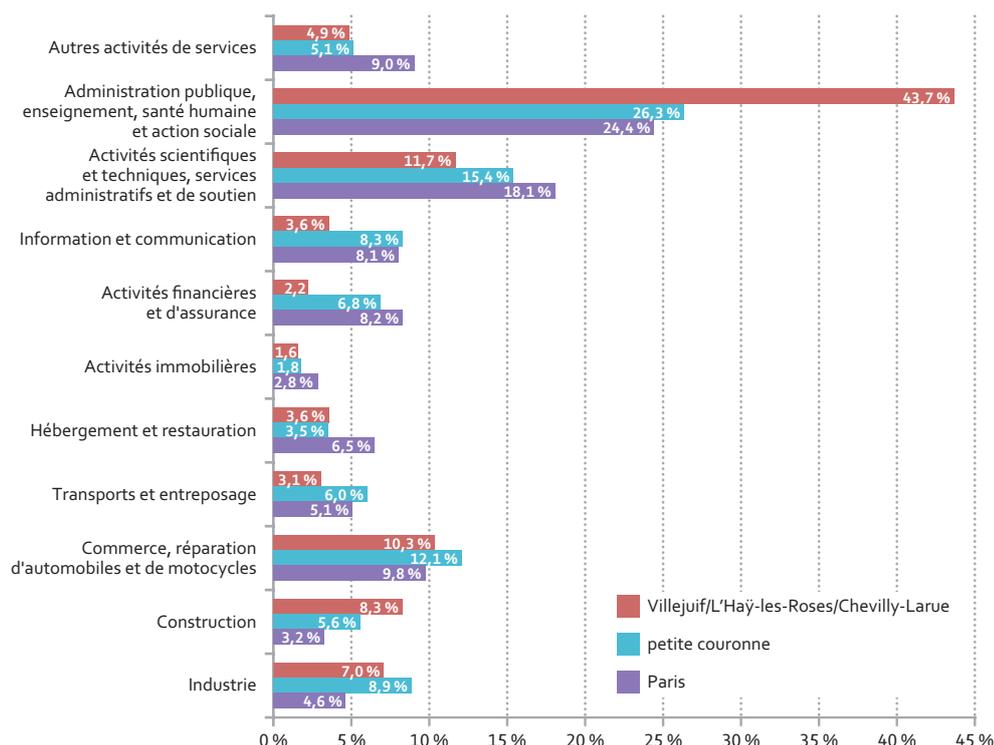


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Dans les trois communes, près d'1 emploi sur 2 dans l'administration, l'enseignement ou la santé

Les emplois offerts sur le territoire des trois communes du quartier de gare (Villejuif, Chevilly-Larue et L'Haÿ-les-Roses) appartiennent principalement au secteur d'activité de l'administration, l'enseignement et la santé, soit 44 % des emplois salariés des trois communes. En lien avec ce secteur, celui des activités scientifiques et techniques et autres services administratifs représente 12 % des emplois, et celui du commerce 10 %. Dans le quartier, on trouve des services administratifs de la ville de Chevilly-Larue, plusieurs groupes scolaires et à l'inverse assez peu de commerces et d'entreprises du secteur tertiaire, à l'image de cette répartition des emplois. Il se différencie cependant de celle-ci avec la présence de trois zones d'activités dans le quartier (Marronniers, Épi d'Or et Henri Dunant).

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de Chevilly « Trois Communes »



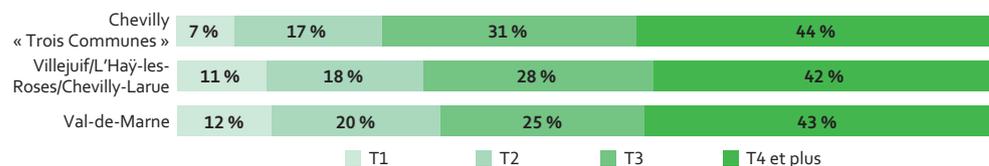
Note de lecture : Dans le recensement les emplois du M.I.N. de Rungis sont comptabilisés sur la commune de Rungis et non sur celle de Paray-Vieille-Poste.

Source : Insee Recensement 2010

4.4. Un parc social développé et peu de petits logements dans le quartier

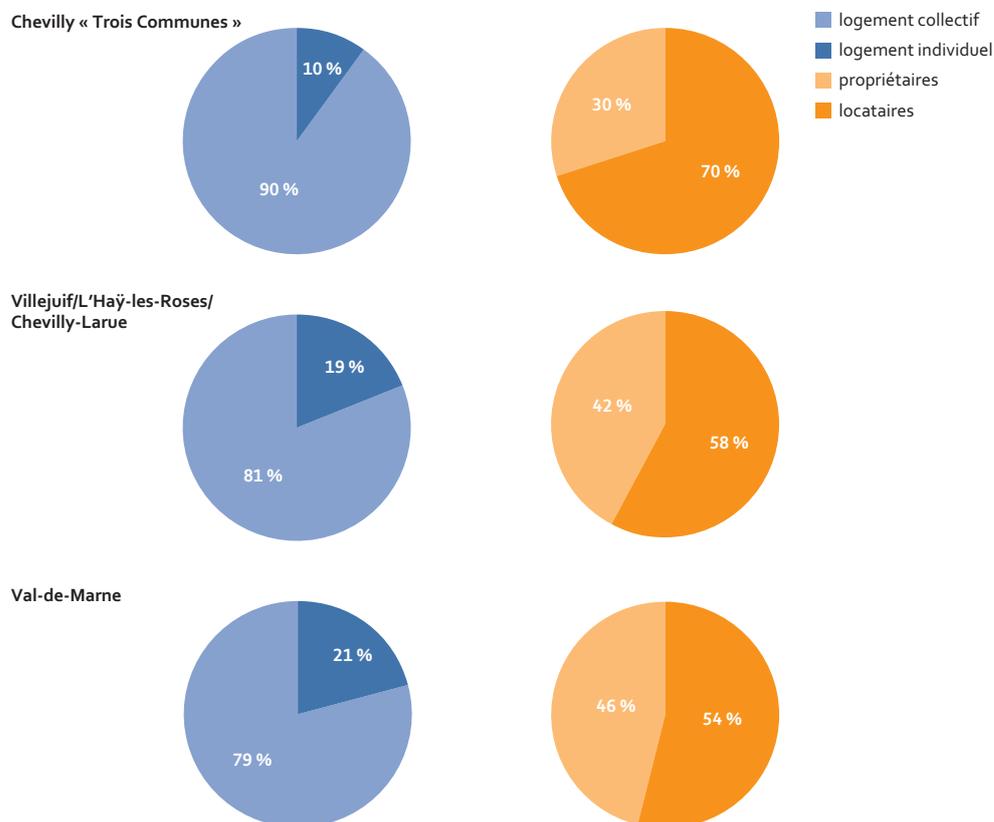
Les logements sociaux représentent près de la moitié des logements présents dans le quartier de gare. Cela se répercute sur la part importante d'habitat collectif par rapport au logement individuel (10 % de l'ensemble des logements) et la part limitée de la propriété occupante (30 % dans le quartier contre 42 % dans les communes de rattachement de la gare et 46 % dans le Val-de-Marne). La proportion de petits logements dans le quartier de gare est assez faible : 24 % de T1 +T2, 31 % de T3 et 44 % de grands logements.

Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFiP (au 01/01/2011)

Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

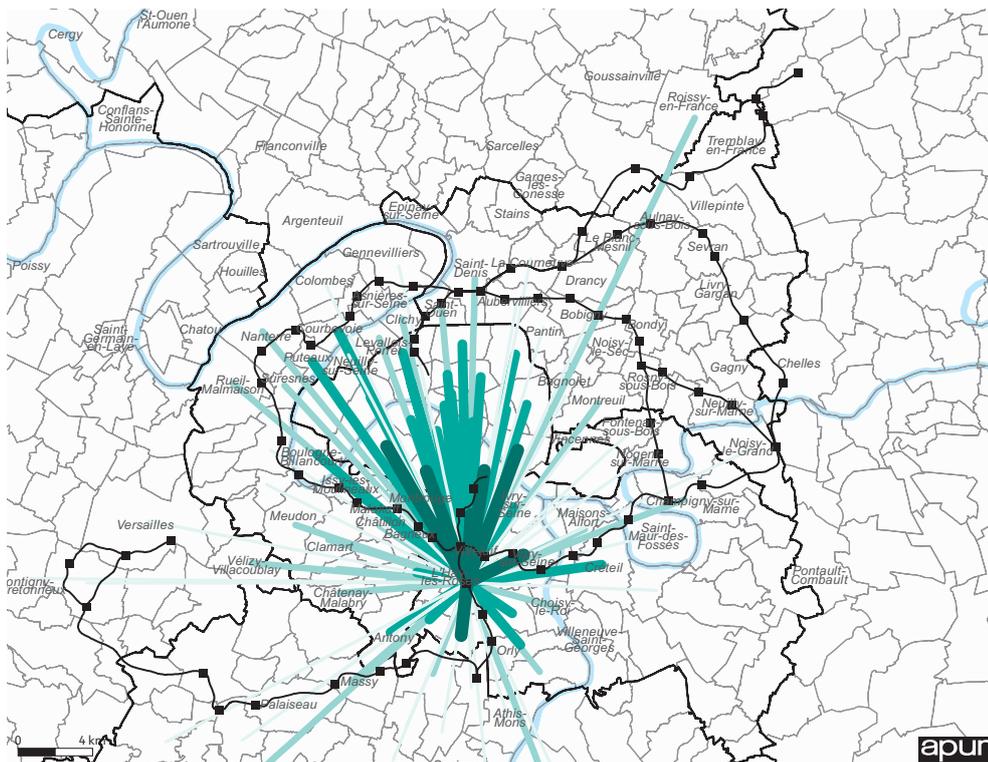


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés principalement dans le sud de la métropole

Près d'un quart des actifs habitant les trois communes de Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue travaillent également. Les actifs travaillant ailleurs se déplacent principalement vers le nord, à Paris et dans les arrondissements du sud, mais également dans des communes plus proches telles que Vitry-sur-Seine ou Rungis. Le taux d'emploi dans les trois communes réunies n'est pas très élevé (0,70), mais ces dernières attirent néanmoins des actifs de communes alentour, comme Vitry-sur-Seine, Créteil à l'est, Antony à l'ouest ou Athis-Mons au sud. L'ensemble de ces déplacements

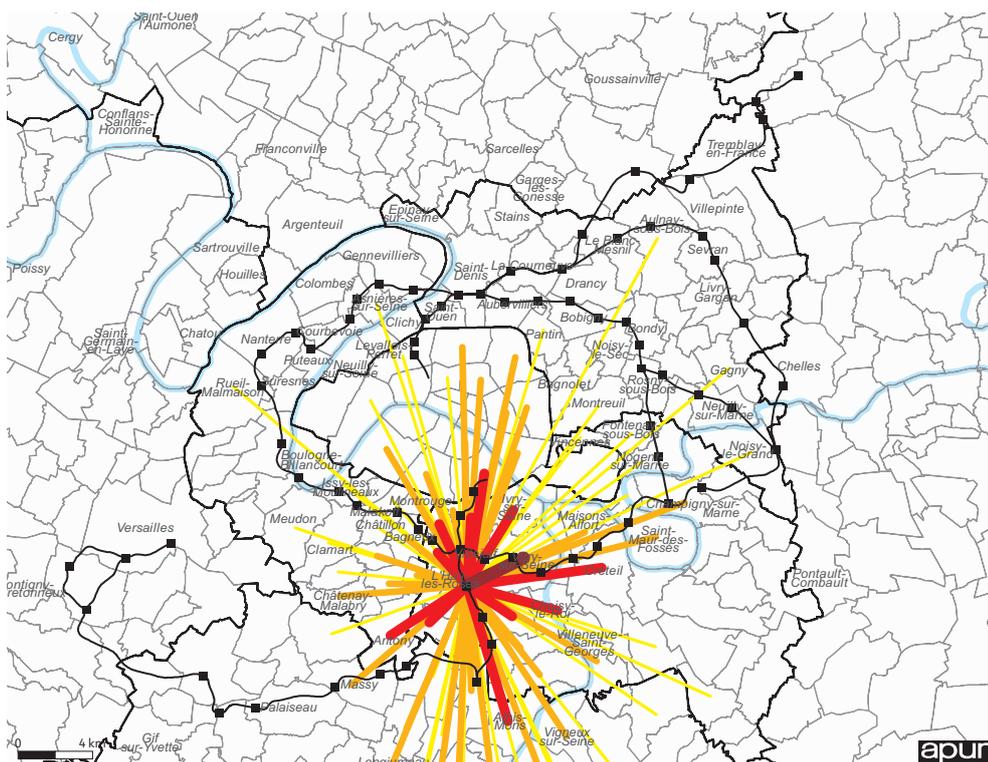


Où travaillent les actifs habitant à Villejuif, L'Haÿ-les-roses et Chevilly-Larue

- Nombre d'actifs
- plus de 1 000
 - de 300 à 1 000
 - de 100 à 300
 - de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant à Villejuif, L'Haÿ-les-roses et Chevilly-Larue

- Nombre d'actifs
- plus de 1 000
 - de 300 à 1 000
 - de 100 à 300
 - de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee Recensement 2010

10 663 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue. Ils représentent **23,5 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

apparaissent liés à la desserte en transports en commun lourds tels que le Tramway T7 et la ligne 7 du métro pour des déplacements nord-sud, ou même encore le TVM pour les déplacements est-ouest. La proximité des réseaux autoroutiers (A6B) est un facteur à prendre en compte également.

5.2. De nets gains en termes d'accessibilité au territoire métropolitain

Le quartier de Chevilly « Trois Communes » ne dispose pas dans son périmètre de desserte en transports en commun lourd, à l'exception du TVM, un bus en site propre qui dessert le sud du quartier, à la limite nord du M.I.N. Aussi aujourd'hui, un trajet en 45 minutes de transports en commun au départ de l'emplacement de la future gare ne permet pas de rejoindre les arrondissements du nord de Paris ou d'aller au-delà de la Marne. À l'horizon 2030, le territoire accessible pour une même durée de trajet devrait être multiplié par plus de 3,5, incluant désormais l'ouest de la métropole, Saint-Denis ou même Marne-la-Vallée, soit un bassin d'emplois accessible 2,5 fois plus grand.

Aires d'accessibilité de la métropole par les principaux transports en commun

- RGPE
- autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
- gare de départ

Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

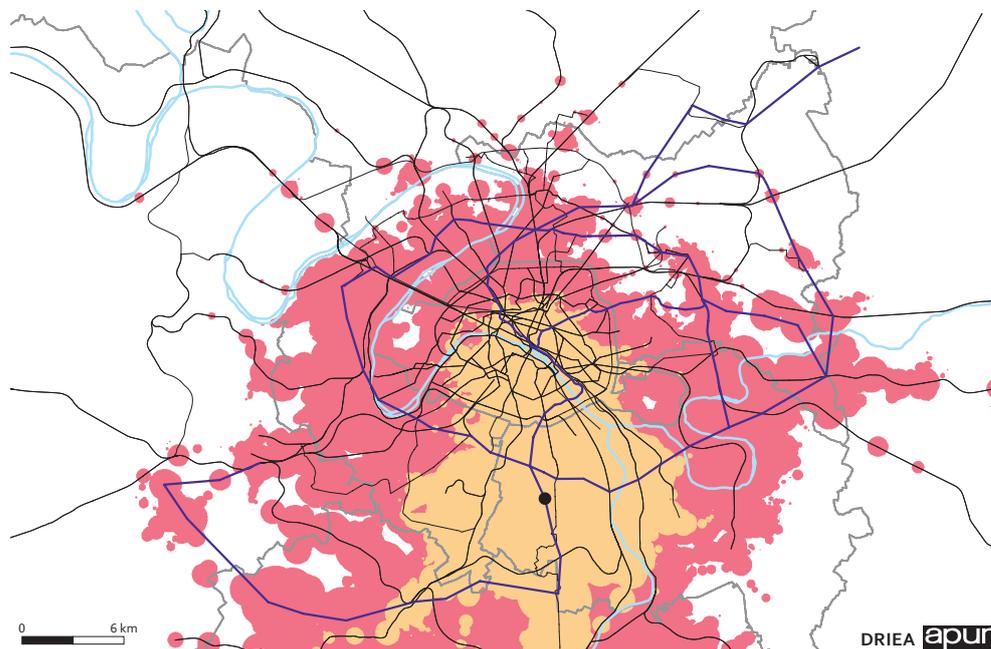
- 2013
- horizon 2030

Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.

Sources : DRIEA, SCEP 2013

Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Chevilly « Trois Communes » pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

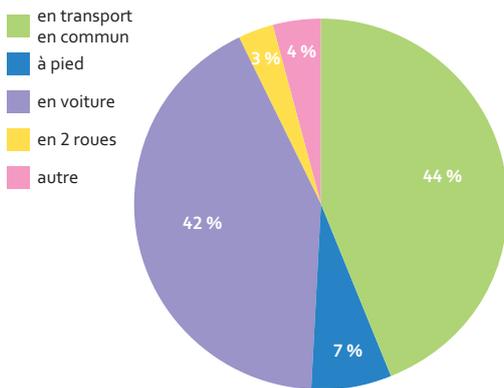
Territoire : + 263 %
Emplois : + 151 %



5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés autant en transports en commun qu'en voiture

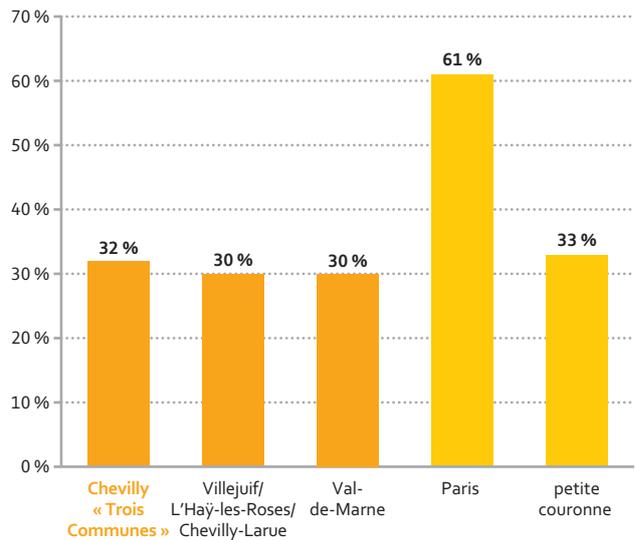
L'éloignement relatif du quartier de Chevilly « Trois Communes » par rapport à des transports en commun lourds (le Tramway T7 en dehors du quartier à l'est et le TVM en marge sud-ouest de celui-ci) peut expliquer la forte proportion de déplacements domicile-travail réalisés en voiture (42 %), à peine dépassé par celle des déplacements en transports en commun (44 %). Cependant, près d'un ménage sur trois ne dispose pas de voiture, un taux supérieur à celui observé dans le Val-de-Marne et dans les trois communes réunies.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

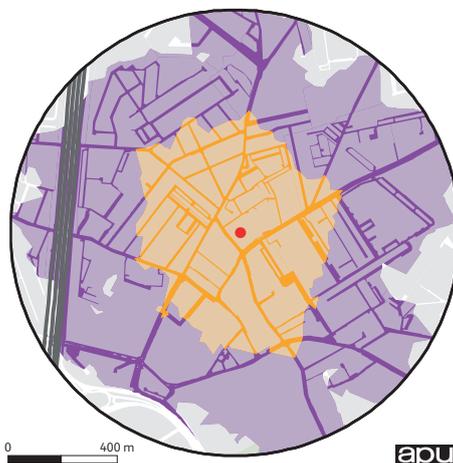
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité à conforter avec l'arrivée de la gare

La trame viaire du quartier de Chevilly « Trois Communes » est très développée, entre axes structurants, nombreuses voies secondaires à travers les lotissements pavillonnaires et espaces verts publics au milieu des grands ensembles. Elle permet ainsi de rendre la quasi-totalité du quartier accessible via un trajet de 1 000 m à pied depuis la gare, soit environ 10-15 minutes à pied. On notera néanmoins que si l'autoroute A6B par exemple n'apparaît pas comme une coupure difficilement franchissable à l'échelle du quartier à travers les cheminements théoriques, l'inconfort de ce franchissement peut créer une coupure mentale importante, alors même que cet axe constitue le lien principal entre le centre-ville de L'Haÿ-les-Roses, le marché couvert et la future gare.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

- gare
- rayon de 800 m
- coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- accessibilité à 500 m (hypercentre)
- accessibilité à 1 000 m (RGPE, RER)

Source : Apur 2013



Note de lecture :

Accessibilité piétonne à 500 m : Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 5 minutes environ depuis la gare du Grand Paris

Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 15 minutes

0 400 m

apur

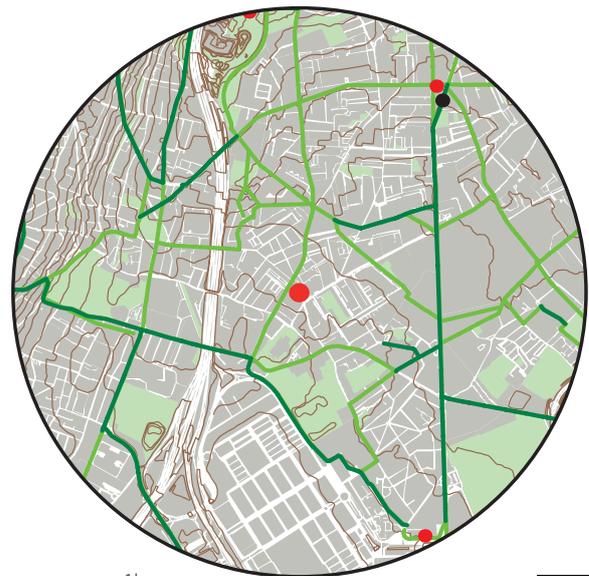
Il n'existe actuellement pas d'aménagement cyclable à partir de l'emplacement de la future gare. Quelques pistes cyclables existent néanmoins dans le rayon des 2 km autour de la future gare, telles que sur l'avenue du Général Leclerc en direction du M.I.N., le long de la RD7 et sur une partie de la coulée verte Bièvre-Lilas. Le caractère très résidentiel du quartier permet néanmoins d'assurer un certain niveau de confort à vélo malgré l'absence d'aménagements spécifiques. Des réflexions sur ces aménagements pourront néanmoins être menées en coïncidence avec l'arrivée de la gare du RGPE.

Le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare met en évidence un quadrillage du quartier par plusieurs lignes de bus. À proximité de l'emplacement de la future gare, on trouve ainsi une densité de passage de 20 à 40 bus par heure et par sens sur par exemple la rue de Bicêtre/rue de Chevilly, l'axe rue des marguerites/rue Lallier/rue Paul Hochart/rue Sainte-Colombe. La structuration du réseau montre une orientation vers la desserte du terminus de la ligne 7 à Villejuif ou du M.I.N. de Rungis.

Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

-  aménagement cyclable existant
-  aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
-  station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
-  gare existante (RER, métro)
-  gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 77 2013, commune de Chelles



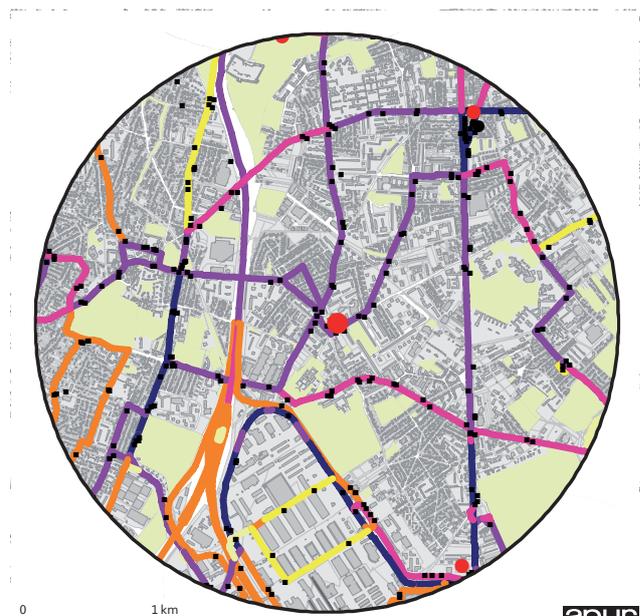
apur

Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

-  1 à 4 bus/heure/sens
-  4 à 6 bus/heure/sens
-  6 à 10 bus/heure/sens
-  10 à 20 bus/heure/sens
-  20 à 40 bus/heure/sens
-  plus de 40 bus/heure/sens
-  gares RGPE
-  Transilien, RER et métro
-  arrêt bus

Source : STIF 2012

Note de lecture : Les données exploitées datent d'avant la mise en service du tramway T7 en novembre 2013.



apur

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir

6.1. Une accélération de la construction de logements dans le quartier depuis 2009

Entre 2000 et 2012 ce sont presque 100 logements par an qui ont été autorisés dans le quartier de gare de Chevilly « Trois Communes », avec un rythme de construction qui s'est nettement accéléré depuis 2009 en lien avec la mise en œuvre de l'opération d'aménagement du Clos Saint-Michel notamment. Entre 2006 et 2012, plus de 143 logements par an en moyenne ont été autorisés. Les surfaces d'activités autorisées à la construction entre 2000 et 2012 sont moins importantes (50 500 m²). Il s'agit pour plus de la moitié de nouveaux bureaux (58 %) et de locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics (31 %).

Construction (2000-2012)	Chevilly « Trois Communes »	Villejuif/L'Haÿ-les-R./Chevilly-L.
Surface de logements autorisés (m ²)	83 451	482 185
dont m ² logements sociaux (en %)	44 %	23 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	95	544
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	143	593
Taux de construction	12 %	17 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	50 534	596 276

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

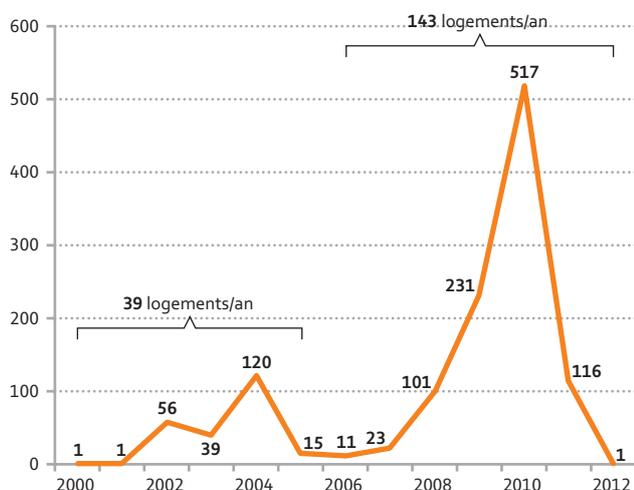
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Chevilly « Trois Communes » (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

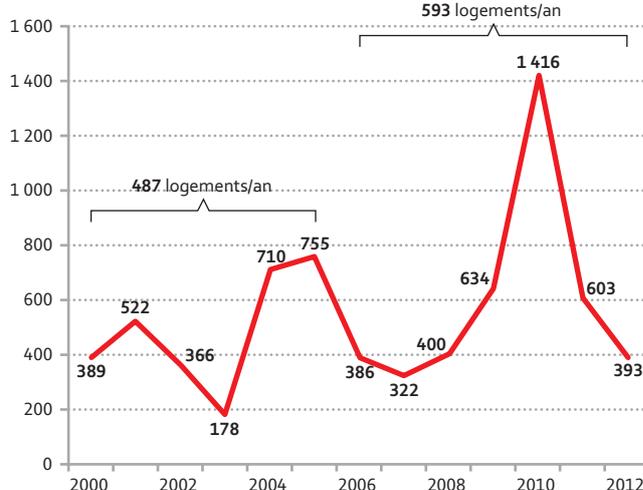
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Chevilly « Trois Communes »



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Communes de Villejuif/L'Haÿ-les-Roses/Chevilly-Larue



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des constructions de logement au centre et au nord-ouest et des surfaces d'activités au sud du quartier

Les cartes représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 font apparaître une géographie différenciée des opérations de logement et d'activités. Les opérations de construction de logement se répartissent au centre du quartier pour les plus importantes (opération d'aménagement du Clos Saint-Michel) et dans la moitié nord-ouest du quartier de gare. Les nouvelles surfaces d'activités sont pour l'essentiel de nouveaux immeubles de bureaux situés au sud dans la partie du quartier situé à Chevilly-Larue.

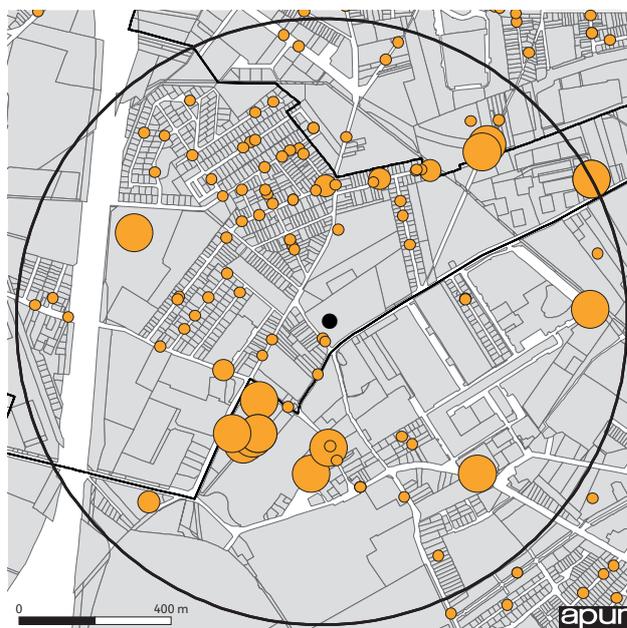
Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



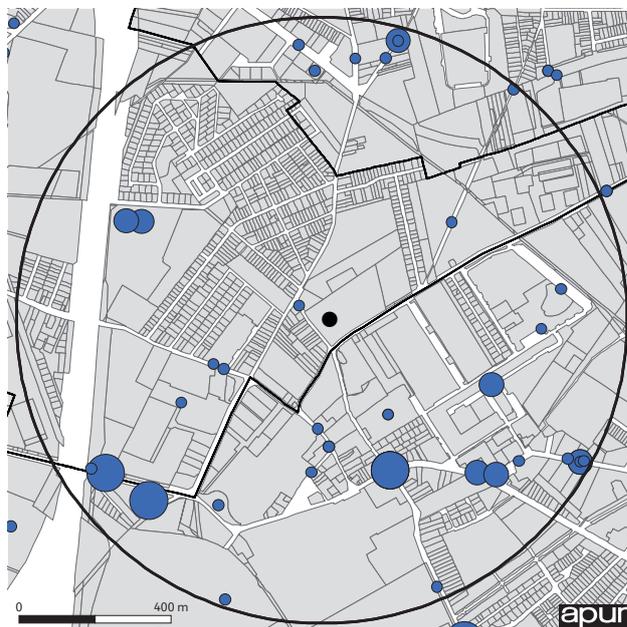
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

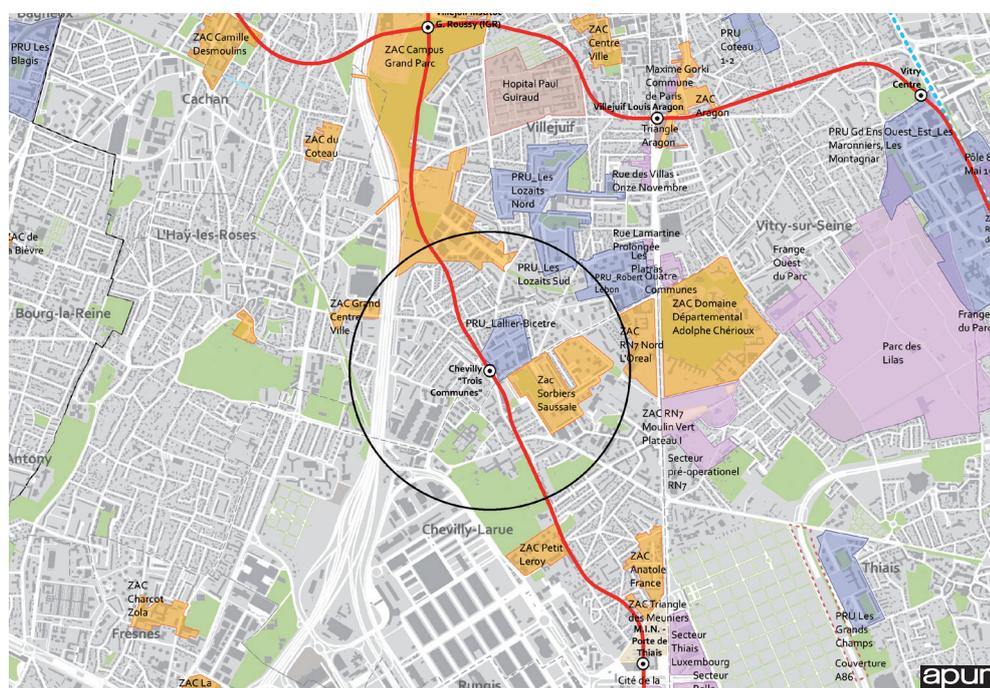
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Une gare du RGPE pour structurer la requalification du quartier

La future gare du RGPE de Chevilly « Trois communes » va s'insérer dans un quartier dont l'identité est fortement marquée par le logement social. Le secteur de Lallier-Bicêtre a été retenu comme nouveau quartier de la politique de la ville.

Autour du quartier se trouvent déjà certains secteurs en mutation. Par exemple, entre la frange est du quartier et la RD7, l'Eco ZAC Paul Hochart vise à valoriser l'entrée de ville de L'Haÿ-les-Roses en renouvelant le tissu économique et résidentiel dans une optique de mixité sociale et fonctionnelle. Il constitue une porte d'entrée vers le quartier depuis la RD7, renforcée par ailleurs par l'opération de logements le long de la coulée verte Bièvre-Lilas et par la future percée par la rue Gustave Charpentier. Le nord du quartier comprend également une partie de la ZAC Campus Grand Parc englobant la zone d'activités de l'Épi d'Or à Villejuif. Il est prévu notamment un projet de création et de valorisation d'espace public à l'endroit de l'avenue de l'Épi d'or, pour prolonger de la coulée verte Bièvre-Lilas et relier le sud du Parc des Hautes Bruyères. Enfin, de l'autre côté de l'autoroute A6B, à L'Haÿ-les-Roses, la ZAC multi-sites Grand Centre-ville envisage une mise en valeur du secteur Locarno dans l'optique de renforcer le lien vers l'est de la commune et la future gare. L'intervention inclut une réflexion autour du déplacement du marché couvert et de



Secteurs d'aménagement

- périmètre 800m
- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- autre secteur de projet en cours
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- périmètre d'étude engagée
- périmètre de réflexion

Source : Apur avril 2015

Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Sorbiers-Saussaie	ZAC RN7 Nord L'Oréal	ZAC Campus Grand Parc
Commune	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	Villejuif
Date d'achèvement (prévision)	2009-2019	2016	2027
Nombre de logements (estimation)	414		1 720
Logement (m ²)	27 313		200 000
dont logements sociaux (m ²)	231		
Bureaux (m ²)		60 000	350 000 à 450 000
Activités (m ²)		112 500	30 000 à 60 000
Équipements (m ²)	960	7 500	20 000 à 40 000
Commerces (m ²)	250		
Surface totale (m ²)	28 523	180 000	600 000 à 800 000
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	Valophis Habitat	SADEV 94	CAVB (aménageur : SADEV 94)
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Daquin/Ferrière	SADEV 94	Agence Trévélo & Viger-Kohler

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, avril 2015

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ENR	Énergies Renouvelables
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme local de l'habitat
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
UC	Unité de consommation
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de Chevilly « Trois Communes » — Ligne 14

L'observatoire des quartiers de gare est né de la volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse des quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil doit permettre d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

La mise en œuvre de l'observatoire est le résultat d'échanges entre la Société du Grand Paris, la DRIEA Ile-de-France, l'Apur et les collectivités locales concernées par l'arrivée prochaine d'une gare. En 2013 un travail de préfiguration a consisté à établir une sélection parmi tous les indicateurs statistiques disponibles, à en limiter le nombre pour ne conserver que les plus pertinents. Cette étape de préfiguration a permis d'aboutir à une liste d'une cinquantaine d'indicateurs organisés en 6 thématiques : les densités, les centralités, le cadre urbain et paysager, les caractéristiques démographiques et sociales des habitants des quartiers de gare, la mobilité et les espaces publics et les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- Une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare, considérés ligne par ligne, permettant de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres.
- Des monographies détaillant les caractéristiques de chaque quartier de gare et le restituant dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la Petite couronne.

Les monographies des quartiers de gare des lignes 15 sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces deux lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 14, dont Chevilly « Trois Communes » fait partie.