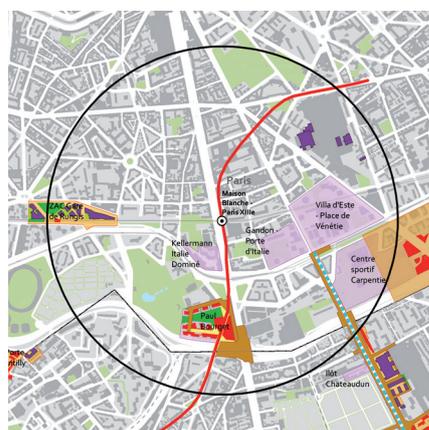
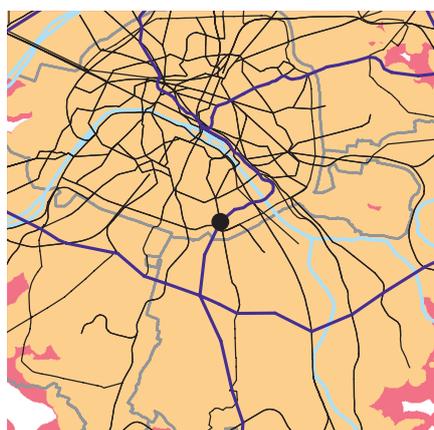
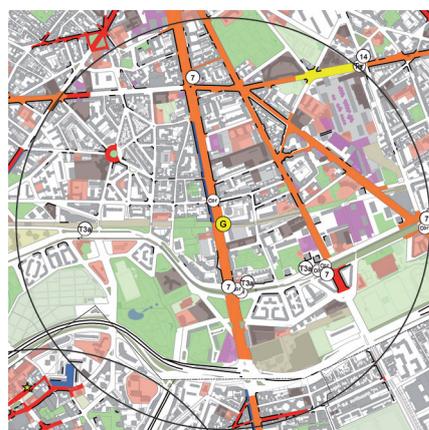
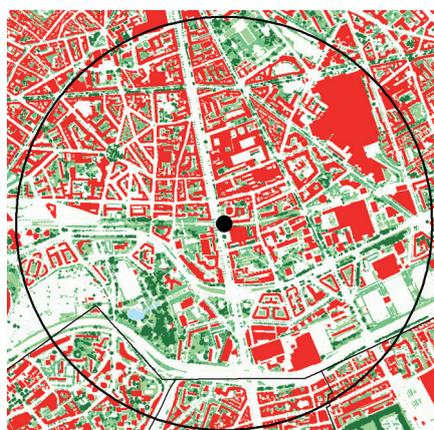


Monographie du quartier de gare Maison Blanche Paris XIII^e Ligne 14

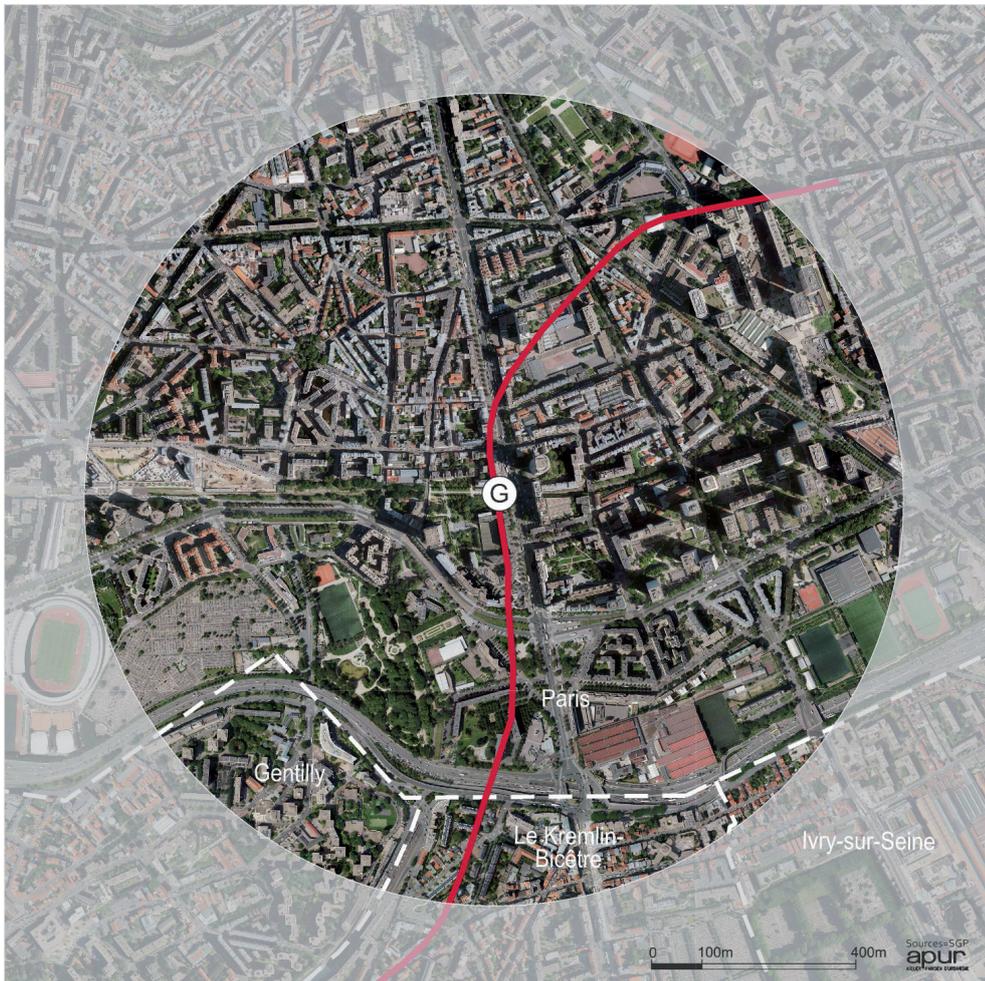
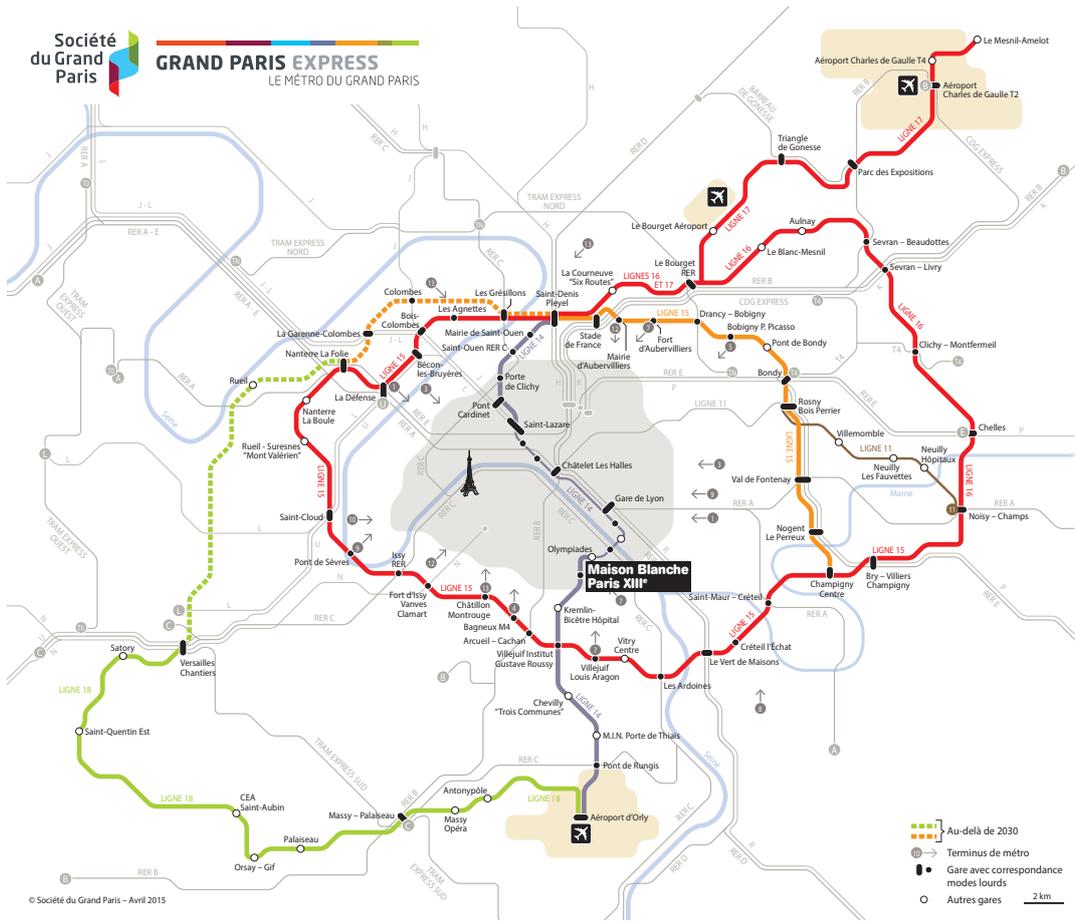


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier particulièrement dense en population et en emplois	3
2. Un quartier très animé accueillant des équipements universitaires et commerciaux métropolitains	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un territoire mixte dominé par la présence d'ensembles d'habitat collectif.....	5
3.2. Un quartier dominé par les tours	6
3.3. Des densités bâties très élevées	6
3.4. Une grande variété de tissus.....	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier marqué par les transformations des années 1960 et 1970	8
3.7. Un cadre végétal dominé par des espaces verts publics de taille moyenne.....	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. Une population très diversifiée	12
4.2. Des revenus dans la moyenne des quartiers de gare du Grand Paris	13
4.3. Une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé dans le 13 ^e arr.	14
4.4. Une majorité de petits logements privés et un parc social développé	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Le 13 ^e arrondissement, un pôle d'emplois important pour Paris et attractif à l'échelle de la métropole	16
5.2. L'accessibilité à la métropole encore plus étendue.....	17
5.3. Une grande majorité de déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun.....	18
5.4. Une accessibilité du quartier d'ores et déjà très développée	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1. Un rythme de construction de surfaces de logement et d'activités modéré.....	20
6.2. Des constructions de logements et d'activités qui se répartissent dans l'ensemble du quartier.....	21
6.3. Le renouvellement d'un quartier déjà constitué	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Maison-Blanche Paris XIII^e

Ligne 14, horizon 2023/2024.

Gare située dans la commune de Paris.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Paris et Gentilly, le Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne).

PLU de Paris approuvé le 12 juin 2006.

PLU de Gentilly approuvé le 26 avril 2007.

PLU du Kremlin-Bicêtre approuvé le 20 octobre 2005.

PLU d'Ivry-sur-Seine approuvé le 19 décembre 2013.

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 Maison Blanche Paris XIII^e, réalisée en liaison avec les services de la ville de Paris.

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 :

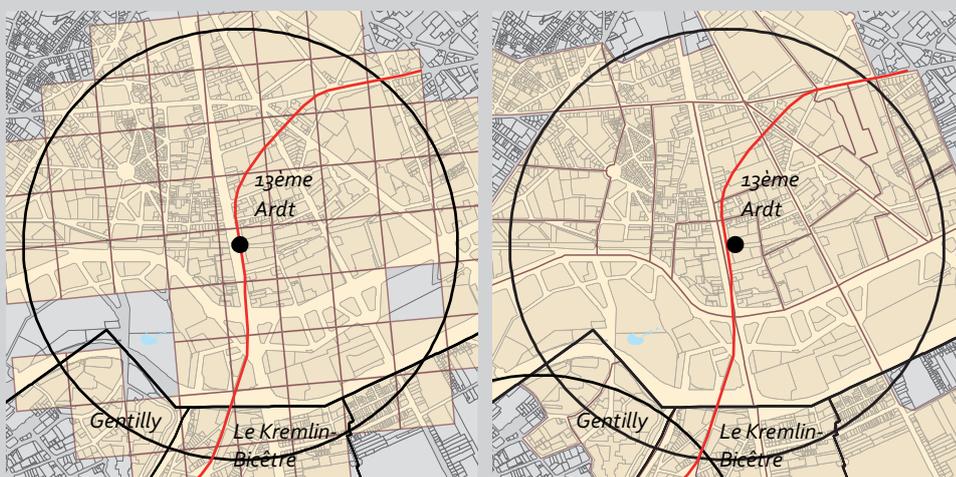
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur quatre communes (Paris, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre, Ivry-sur-Seine), seul le 13^e arrondissement de Paris a été retenu comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE MAISON BLANCHE PARIS XIII^e



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m *

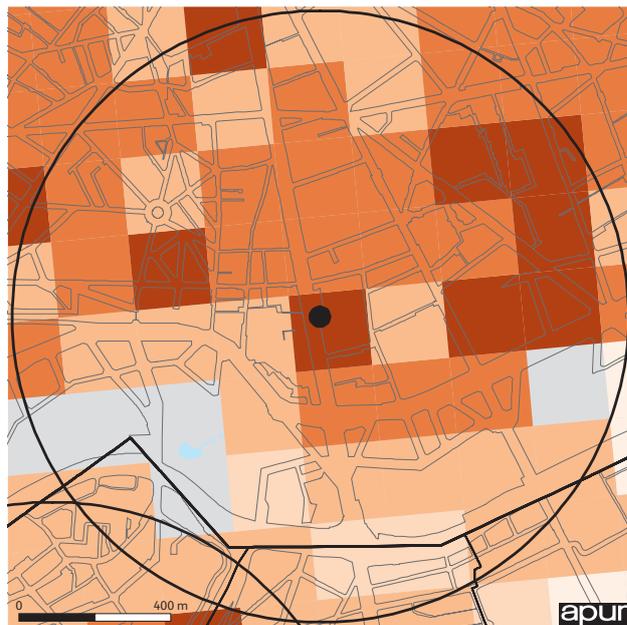
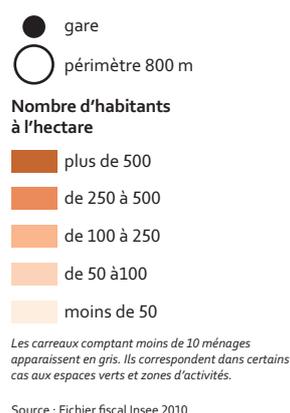
Découpage du quartier à l'IRIS

* — 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 particulièrement dense en population et en emplois

Le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e s'étend en grande partie sur le territoire parisien. Il est par conséquent représentatif des densités parisiennes. Presque 78 000 habitants résident dans le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e, dans lequel on trouve aussi plus de 25 500 emplois, soit une densité humaine supérieure à 350 habitants et emplois à l'hectare. Il s'agit d'un niveau de densité parmi les plus élevés sur la ligne 14, proche de la densité humaine moyenne de Paris et 3,5 fois supérieure à la densité humaine moyenne de la petite couronne. À l'image de ce que l'on observe pour le 13^e arrondissement, le taux d'emploi dans le quartier de gare est relativement faible (0,5) par comparaison avec le taux d'emploi parisien (1,4). Les densités de population les plus fortes correspondent à la partie du quartier située au nord des voies de l'ancienne petite ceinture avec des pics de densités aux abords de la station Maison Blanche et dans le secteur des Olympiades à l'est.

Densité de population

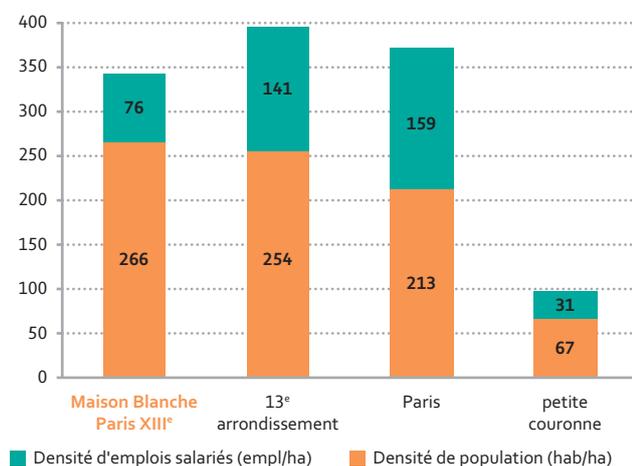


Population et emplois dans le quartier de Maison Blanche Paris XIII^e

Maison Blanche Paris XIII ^e	Population	Emplois
Quartier	77 999	25 532
2 km	278 768	180 718
4 km	897 283	635 216

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

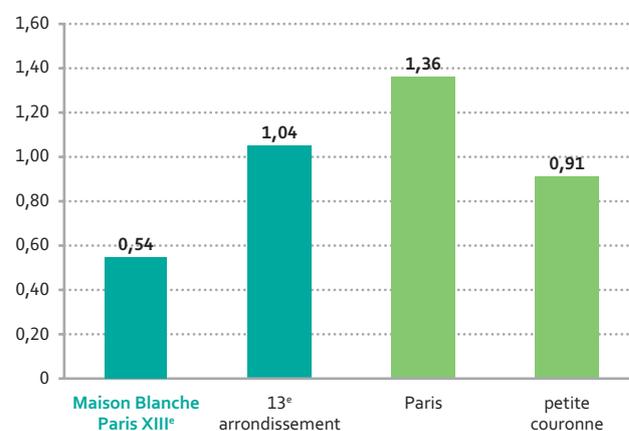
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



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 très animé accueillant des équipements universitaires et commerciaux métropolitains

Situé au sud du 13^e arrondissement de Paris, desservi par les lignes de métro 7 et 14 d'ici 2023 et par la ligne T3 du tramway, le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e est marqué, au nord, par sa proximité avec la place d'Italie depuis laquelle partent les avenues d'Italie, de Choisy et d'Ivry, toutes supports d'une forte animation commerciale. La présence des sites universitaires et de centres commerciaux, dont certains sont spécialisés dans les produits asiatiques, confèrent à ce quartier une dimension métropolitaine. Le sud du quartier, au-delà des voies de l'ancienne petite ceinture, composé de parcs, squares et centres sportifs fait partie de la ceinture verte de Paris qui prend place entre les boulevards des Maréchaux et le périphérique.



Éléments de centralités

Centralités

- locale
- mixte
- globale

Équipement

- local (de proximité)
- global (métropolitain)
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- G 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



Les Olympiades, Paris



Avenue d'Italie, Paris

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un territoire mixte dominé par la présence d'ensembles d'habitat collectif

Le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e est essentiellement constitué d'ensembles de logement collectif continu, même si au nord-ouest, du côté de la place de l'Abbé Georges Hénocque à l'ouest, prend place une poche d'îlots résidentiels pavillonnaires, héritage de l'urbanisation du début du xx^e siècle. L'est du quartier, autour des avenues d'Italie, de Choisy et d'Ivry, est composée de grandes barres et tours typiques de l'urbanisme des années 60, domine l'ensemble de l'espace public alentour. Au sud, la ceinture verte parisienne est composée de nombreux équipements publics et espaces verts entre lesquels s'intercalent des ensembles de logements de type HBM. Enfin au-delà du boulevard périphérique la partie du quartier de gare située sur les communes de Gentilly, du Kremlin-Bicêtre et d'Ivry-sur-Seine est à nouveau composé d'un tissu mixte d'habitat collectif et d'immeubles de bureaux.

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

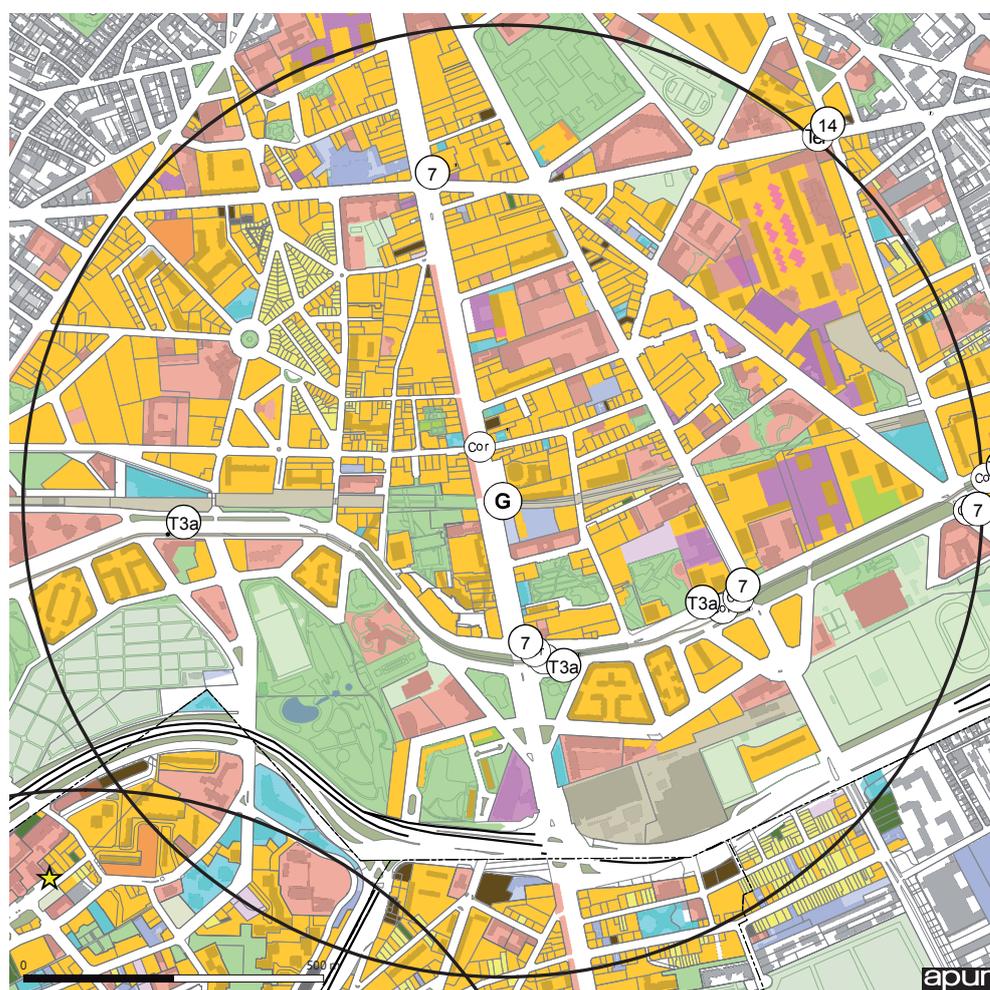
Emprise non bâtie

- 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



Rue Charles Moureu, Paris



Boulevard Masséna, Paris

3.2. Un quartier dominé par les tours

Le 13^e arrondissement est connu pour ces tours : nombreuses sont celles dont la hauteur avoisine les 100 m, comme la Tour Chambord (96 m) ou les Olympiades (98 m), voire les dépasse (Tour Super-Italie, 112 m). Au total, 38 % des surfaces bâties du quartier appartiennent à des bâtiments de plus de 25 m. Il existe une grande variété de hauteurs néanmoins dans le quartier, puisque s'y trouvent aussi quelques petits secteurs de pavillons (dans Paris comme au-delà du périphérique) et des bâtiments de hauteur intermédiaire (entre 15 et 25 m) créant un front urbain très commun à Paris.

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 Maison Blanche Paris XIII^e



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

3.3. Des densités bâties très élevées

En dehors de la ceinture verte comprise entre les voies de l'ancienne petite ceinture et le périphérique, les densités bâties dans le Maison Blanche Paris XIII^e sont partout très élevées, le plus souvent supérieures à 3. À noter cependant que les densités bâties de l'autre côté du périphérique sont légèrement moins fortes que dans Paris intra-muros et que les deux poches d'habitat pavillonnaire, de la Buttes aux Cailles et d'Ivry-sur-Seine, font figure d'exception.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

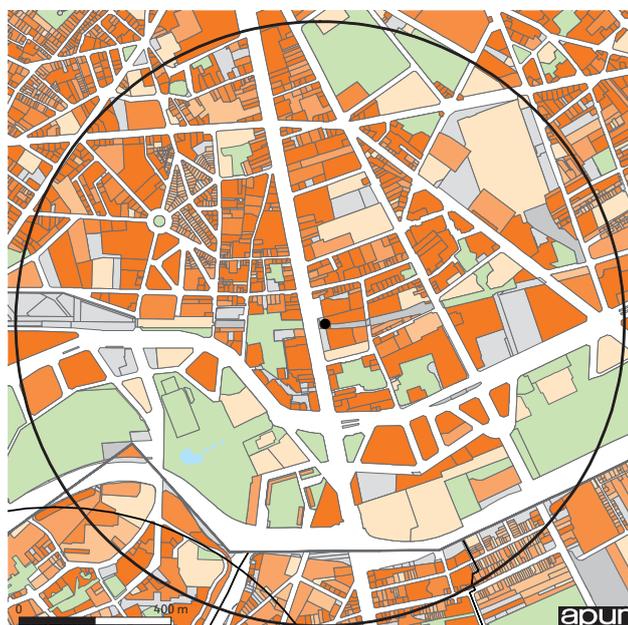
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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. Une grande variété de tissus

Le quartier de Maison Blanche Paris XIII^e comporte une grande variété de tissus. Dans un premier temps, la trame viaire est marquée par les grandes et structurantes avenues parisiennes, de même que les boulevards des Maréchaux et le périphérique dans la moitié sud du quartier. Organisés autour de ses voies, les îlots, principalement de type résidentiel, apparaissent souvent homogènes : on trouve par exemple un petit secteur de pavillons dans le quart nord-est, des HBM entre Paris et la banlieue, des grands ensembles en plan libre et bien entendu le tissu parisien de type haussmanien.



Rue Madeleine Brès, Paris



Rue Fernand Widal, Paris



Rue du Docteur Leray, Paris



Avenue de la Porte de Choisy, Paris

3.5. Structure de la propriété foncière

Les bailleurs sociaux sont très présents dans cette partie du 13^e arrondissement. Les grands propriétaires publics (principalement villes et collectivités locales, RFF, EDF-GDF et l'État) sont eux aussi bien représentés dans l'emprise de la ceinture verte d'une part, et un peu partout dans le quartier, intercalés dans le tissu ordinaire, d'autre part. Les Olympiades sont classées comme propriété publique du fait de la pré-existence de la gare des Gobelins, même si les espaces sur dalle sont privés et fonctionnent comme des espaces publics.

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 quartier marqué par les transformations des années 1960 et 1970

Dans les années 1960 et particulièrement 1970, le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e a accueilli les grandes transformations urbaines qui ont marqué le tissu urbain de Paris et du 13^e arrondissement. Les tours des ensembles des Olympiades (1969-1977) au nord-est, celles de la Villa d'Este à l'est, le Périscope (1969) et la tour Super-Italie (1974) sur l'avenue d'Italie et la tour Chambord (1975) boulevard Kellermann ont toutes « poussé » dans cette période, de même que le centre commercial Masséna 13. Elles sont venues remplacer des anciennes infrastructures ou des secteurs d'habitat jugés insalubres. Des constructions antérieures à 1949 subsistent néanmoins, ponctuellement dans la moitié est et plus nombreuses à l'ouest, comme par exemple le secteur d'habitat individuel au nord-est de la place de l'Abbé Georges Hénocque ou encore les HBM entre le périphérique et les Maréchaux. Les constructions récentes sont assez rares mais on notera néanmoins le développement de l'écoquartier de la gare de Rungis, à l'extrême ouest du quartier. De l'autre côté du périphérique on trouve un tissu ancien du côté de Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine parfois en phase de renouvellement, tandis que l'entrée de ville à Gentilly, avenue Galiéni, date de la seconde moitié du XX^e siècle.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

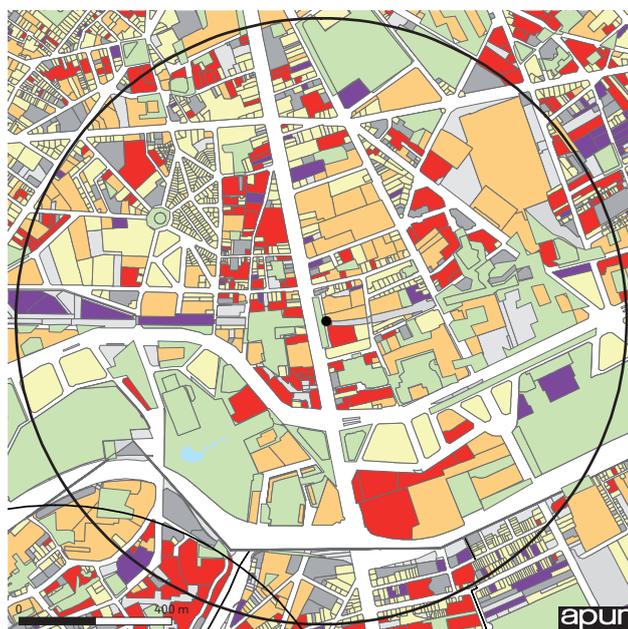
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

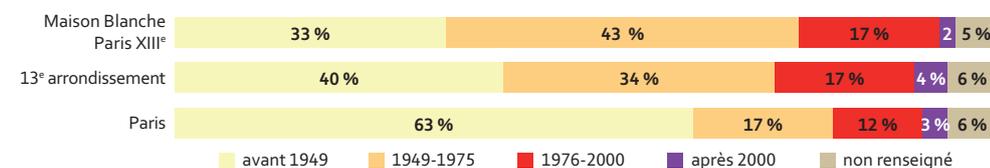
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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)

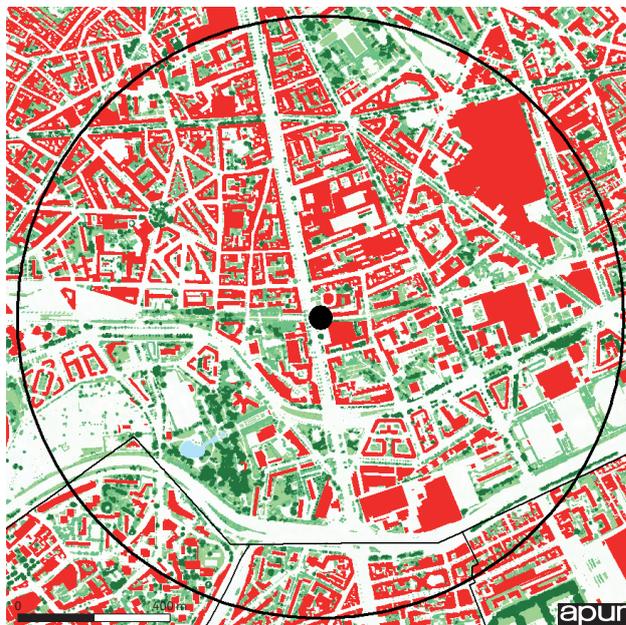
3.7. Un cadre végétal dominé par des espaces verts publics de taille moyenne

Le quartier de Maison Blanche Paris XIII^e possède une densité bâtie très élevée. De larges voies sont végétalisées (boulevards des Maréchaux, rue de Tolbiac, avenues d'Italie, de Choisy et d'Ivry). Le couvert végétal du quartier s'élève à un quart de la surface du quartier (26 %), grâce notamment à des espaces verts d'assez grande taille, comme ceux de la ceinture verte (le parc Kellermann, les squares Robert Bajac et Hélène Boucher), et ceux de Paris (les jardins Joan-Miro, du Moulin de la Pointe, le parc de Choisy).

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



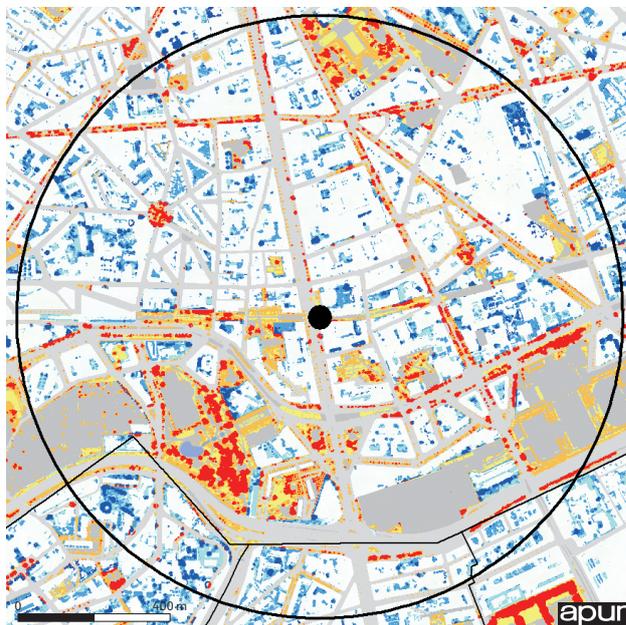
Hauteurs de la végétation dans le domaine public et les espaces privés

- 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 mettent en évidence des îlots de chaleur importants, au niveau des entrepôts de la RATP et le centre sportif Georges Carpentier au nord du périphérique ou du lycée Gabriel Fauré. Les terrains de sport apparaissent d'ailleurs créer des îlots de chaleur significatifs, comme le centre sportif de la Poterne des Peupliers ou celui de Charles Moureu. À l'inverse, des espaces verts jouent un rôle de régulateur thermique (parc Kellermann ou parc de Choisy) ou le bâti crée des effets d'ombres comme au nord des tours Abeille, Capri et Puccini. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par certains bâtiments mal isolés. On remarquera entre autres les entrepôts RATP, la halle Georges Carpentier ou les Olympiades.

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.

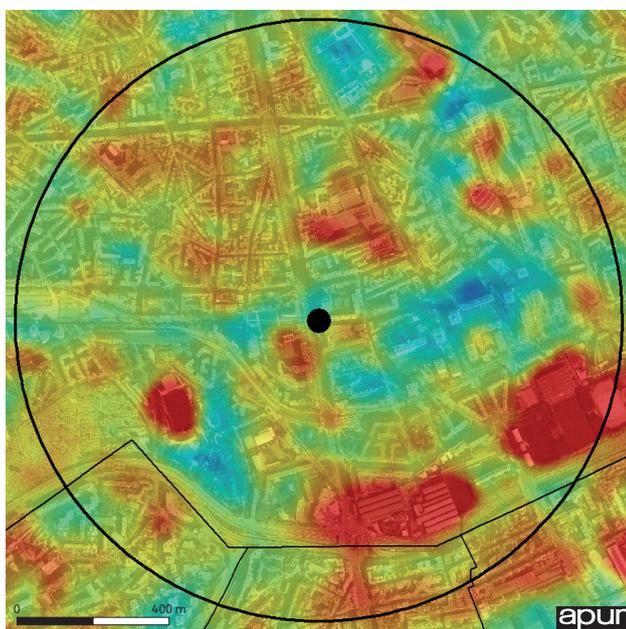
Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures plates et suffisamment hautes pour bénéficier d'une bonne exposition offrent des perspectives intéressantes pour certains bâtiments, comme la tour Chambord ou le gymnase Bourneville Kellermann. On notera que les toitures de bâtiments à la taille plus modeste peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition.

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

38 °C 25 °C 15 °C



Source : LANDSAT - 2010

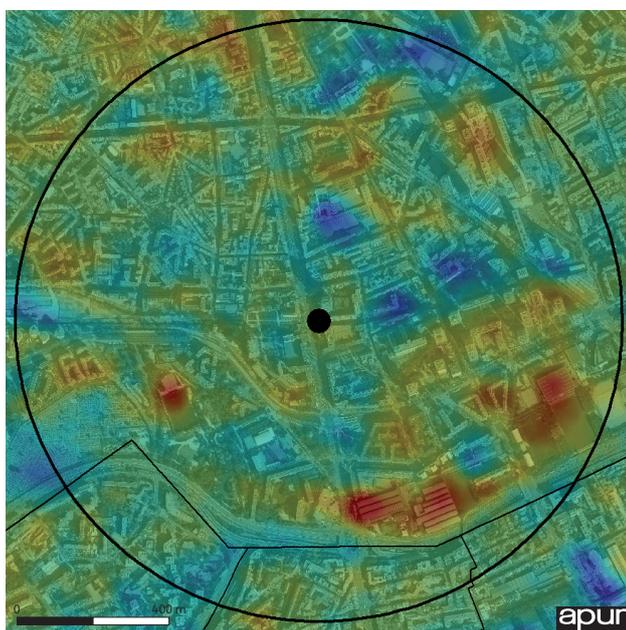


Thermographie d'hiver
(température au sol,
le 14/01/12 à 10h00)

9 °C 2 °C -5 °C



Source : LANDSAT - 2012



Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour quelques rares 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. Ce sont plutôt des parcelles occupées par des équipements et disposant d'espaces non bâtis importants, comme les groupes scolaires (collège Georges Sand) ou les centres sportifs (Charles Romeu ou Georges Carpentier).

Le réseau de chaleur de la CPCU couvre une partie du quartier. Il dessert par exemple les ensembles de logements collectifs de la ceinture des HBM, ceux des Olympiades, ou ceux situés de part et d'autre de la rue Charles Fourier. La carte indique par les bâtiments en rouge ceux desservis par ce réseau de chaleur, et ceux qui pourraient bénéficier d'une desserte de celui-ci en cas d'extension du réseau, car ils sont situés à moins de 200 m.

Des ensembles de logements collectifs du quartier (parcelle en orange) 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 %.

Le réseau d'eaux usées du SIAPP couvre une partie du quartier, en particulier entre les boulevards des Maréchaux et le périphérique et dans la moitié ouest du quartier. Un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié pour les bâtiments situés dans un rayon de 200 m (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée) en alimentant leur système de chauffage central.

Enfin, il conviendrait d'étudier la mise en place de dispositifs qui permettraient de valoriser localement la chaleur générée par le centre commercial de Masséna 13.

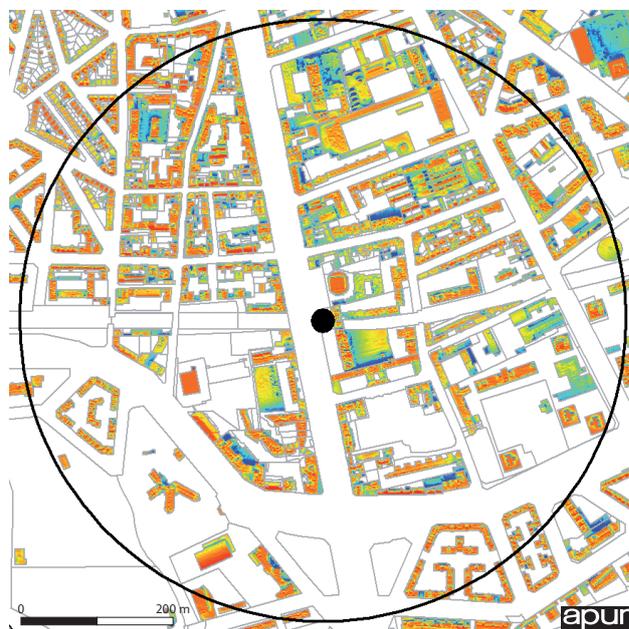
Cadastre solaire dans un rayon de 400m

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

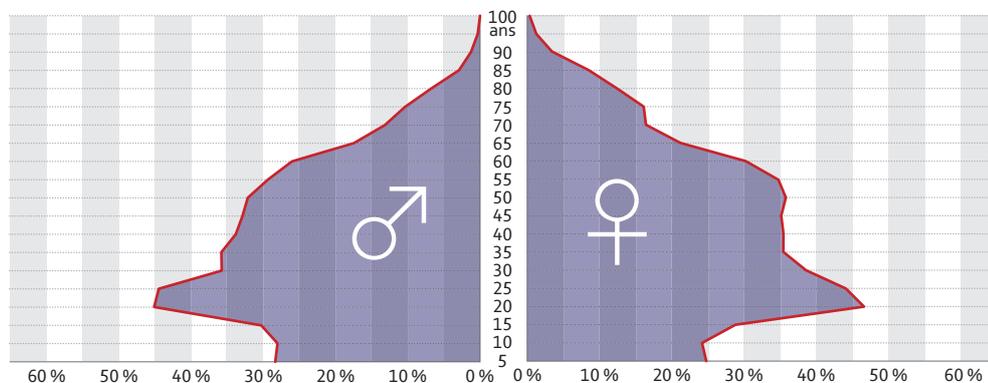
4.1. Une population très diversifiée

Le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e, situé principalement à Paris, présente les caractéristiques démographiques et sociales différentes de celle de la plupart des autres quartiers de gare, plus représentatifs de la situation de la petite couronne. Toutefois il se trouve dans le 13^e arrondissement, l'un des plus jeunes et populaires de la capitale. Ainsi la population a cru un peu plus vite dans le quartier de gare qu'à Paris ces dernières années (+7,4 % entre 1999 et 2010 contre +5,6 % à Paris dans son ensemble), mais moins vite qu'en moyenne en petite couronne au cours de la même période (+9,5 %). La part des jeunes âgés de moins de 18 ans dans le quartier est proche de 20 %, et non de 25 % comme en petite couronne, alors que la part des personnes âgées de 65 ans ou plus (14,0 %) est au contraire un peu plus importante qu'en moyenne en petite couronne. De

	Maison Blanche Paris XIII ^e	13 ^e arrondissement	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	77 999	174 789	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 7,4 %	+ 5,8 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	20,7 %	18,8 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	14,0 %	15,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	25 532	101 068	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	30,6 %	39,1 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	40,1 %	32,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,54	1,04	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	23,0 %	19,0 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	12,9 %	10,9 %	11,0 %	12,5 %

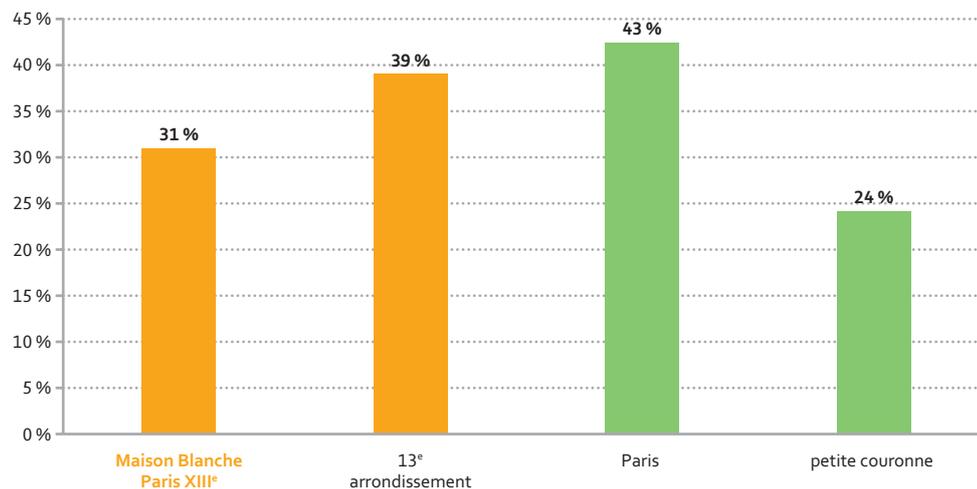
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active



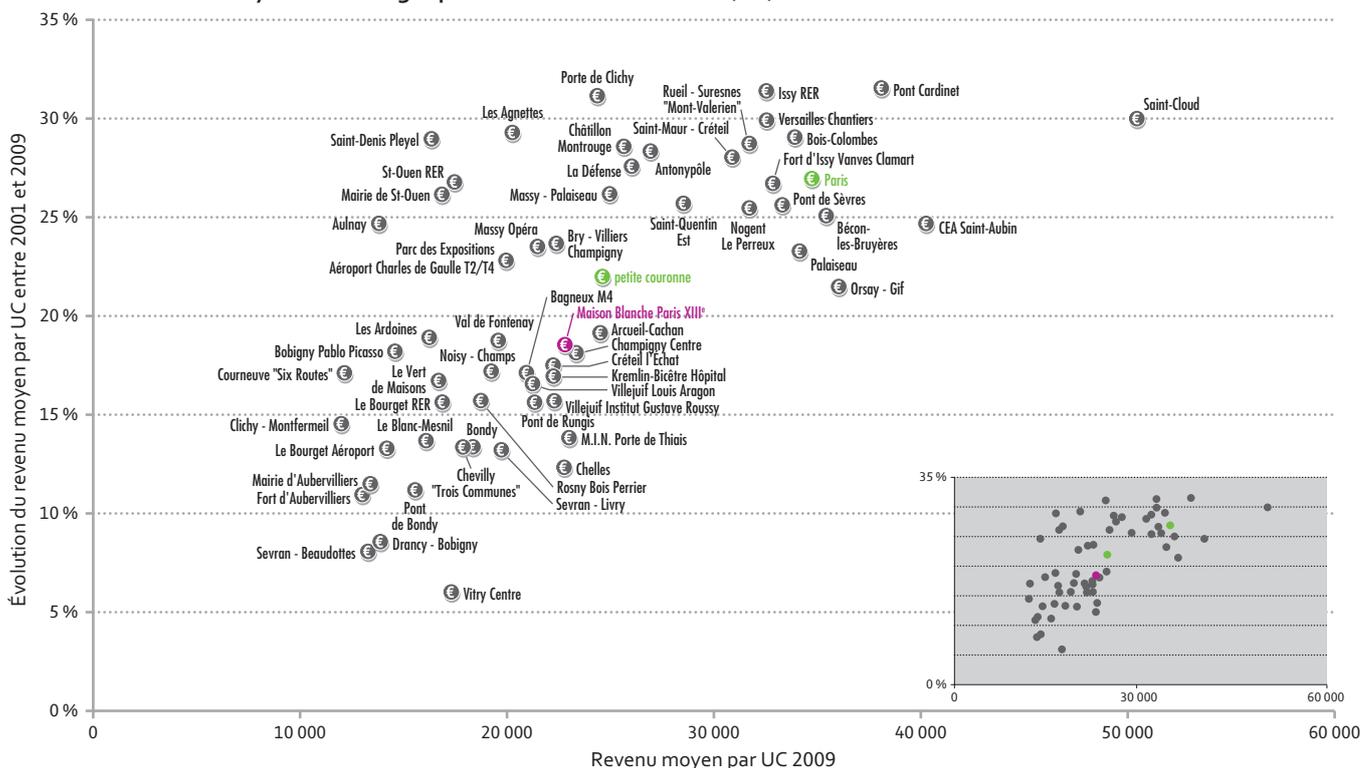
Source : Insee Recensement 2010

même les actifs résidant qui occupent un emploi de cadre sont moins nombreux à Maison Blanche Paris XIII^e (30,6 %) qu'à Paris (43,0 %) mais plus nombreux qu'en petite couronne (24,5 %).

4.2. Des revenus dans la moyenne des quartiers de gare du Grand Paris

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e s'élève à 22 823 € par an et par unité de consommation. C'est un niveau qui place les ménages du quartier de Maison Blanche Paris XIII^e dans la moyenne par rapport aux 70 quartiers de gare du Grand Paris. C'est un niveau sensiblement plus proche de la moyenne de la petite couronne que de celle de Paris. Entre 2001 et 2009 le revenu des ménages du quartier de Maison Blanche a progressé de 18,4 %, c'est-à-dire comme en petite couronne et moins vite qu'à Paris. Une proportion non négligeable des ménages du quartier, presque un quart, ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus.

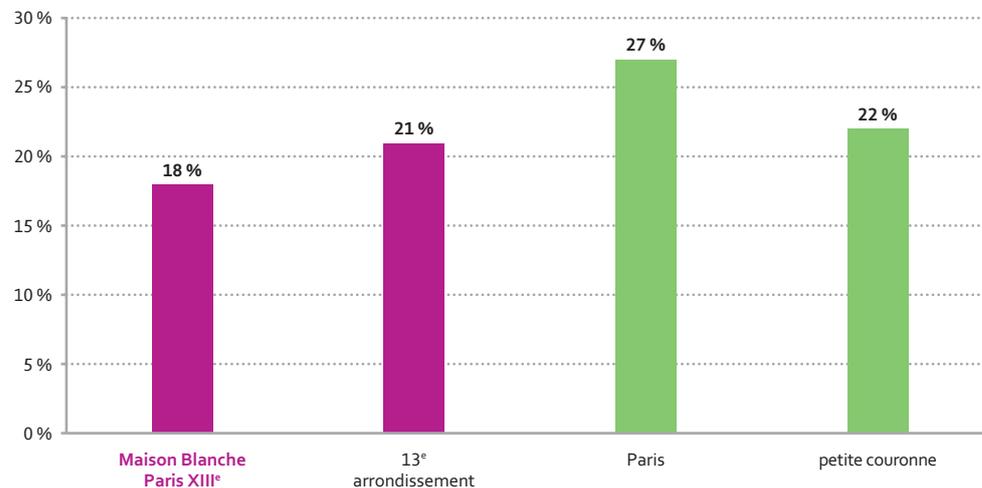
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

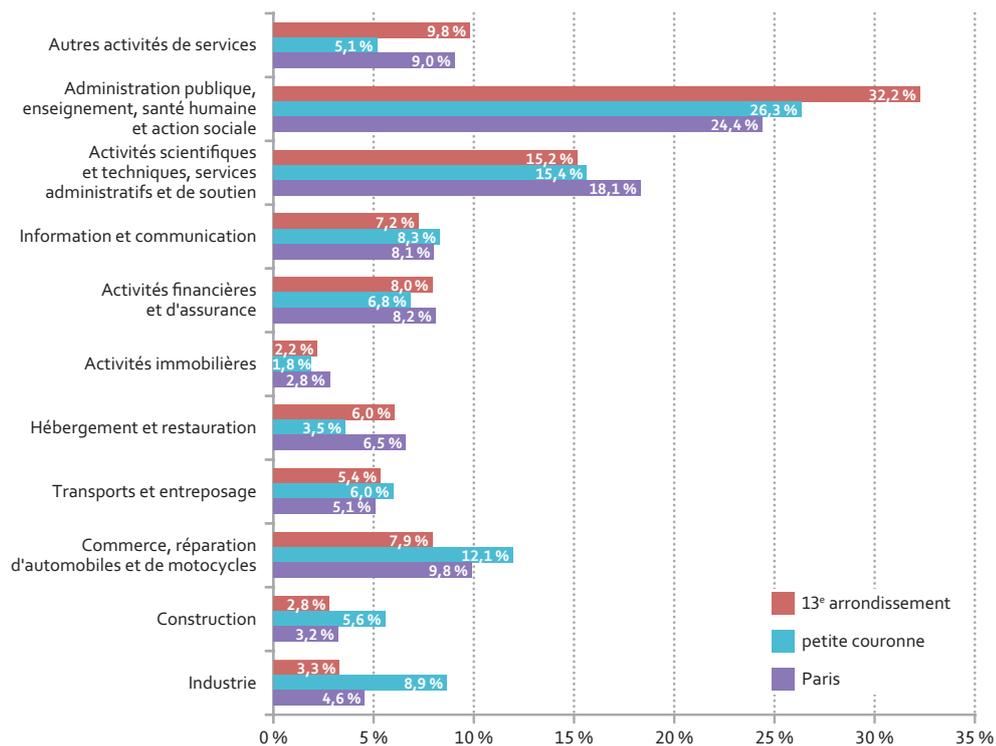


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé dans le 13^e arr.

Dans le 13^e arrondissement, le secteur d'activités le plus important est celui de l'administration publique, l'enseignement et la santé, comptant pour près d'1 emploi sur 3, une proportion plus importante qu'à l'échelle de Paris. 15 % des emplois appartiennent ensuite à la catégorie des activités scientifiques et techniques, services administratifs et de soutien. Plusieurs secteurs d'activités comportent ensuite une proportion d'emplois comparable (environ 8 %), tels que le commerce, les activités financières et d'assurance ou l'information et la communication. Dans le quartier de Maison Blanche Paris XIII^e, l'offre de commerces et de services est quant à elle importante. Il s'y trouve également plusieurs établissements scolaires et universitaires et des centres sportifs.

Emplois par secteur d'activité dans le 13^e arrondissement

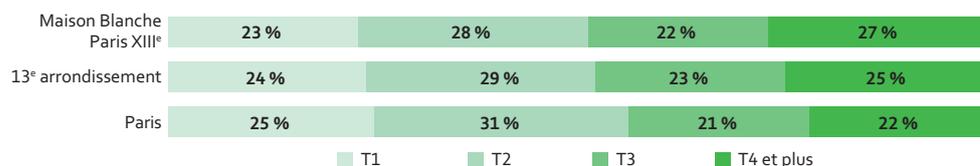


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Une majorité de petits logements privés et un parc social développé

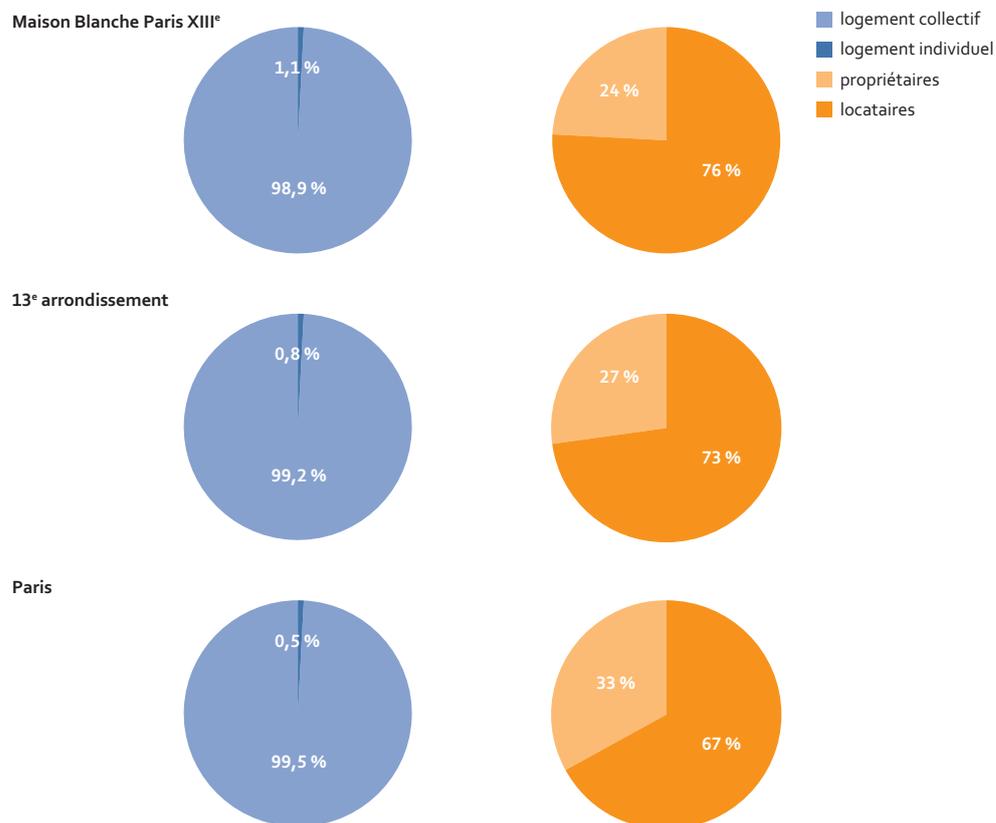
À l'image du parc de logement parisien, le quartier de gare compte seulement plus de 36 500 logements, dont la moitié sont des petits logements, studios et 2 pièces et seulement 22 % de T3 et 27 de grands logements (T4 et plus). Plus de 99 % des logements sont dans des ensembles d'habitat collectif. En raison du poids du parc locatif social dans le quartier, moins d'un quart des ménages sont propriétaires du logement qu'ils occupent est assez faibles (contre 33 % à Paris en moyenne). Un peu plus de 40 % des ménages résidents à Maison Blanche Paris XIII^e sont locataires d'un logement social.

Répartition des types de logements



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

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

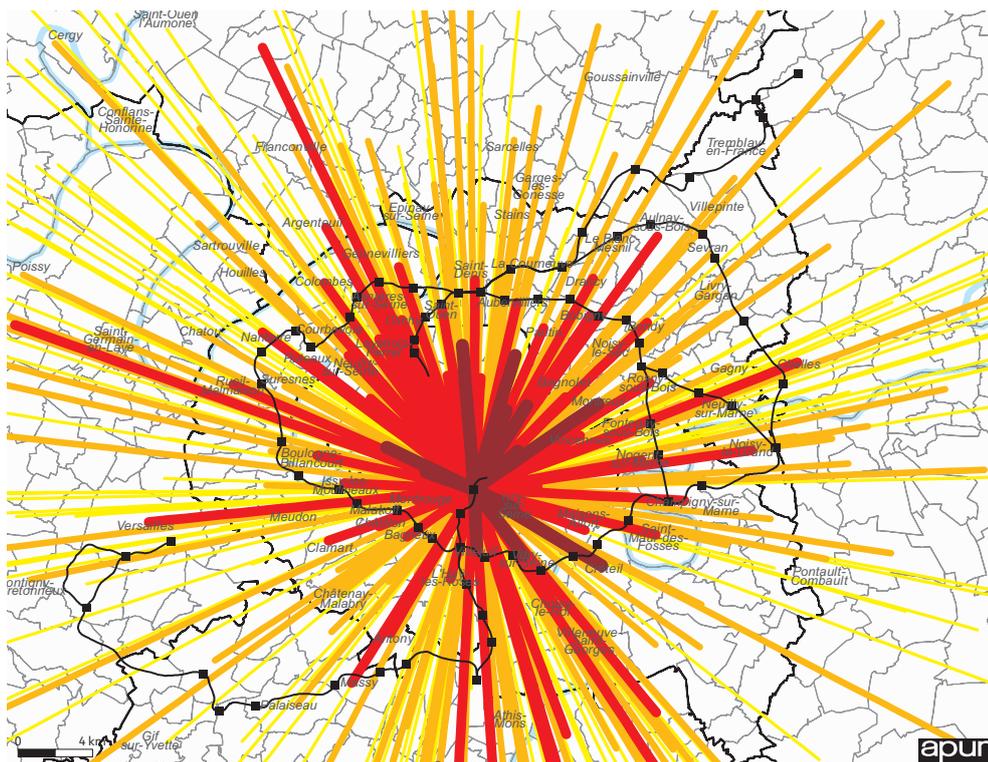
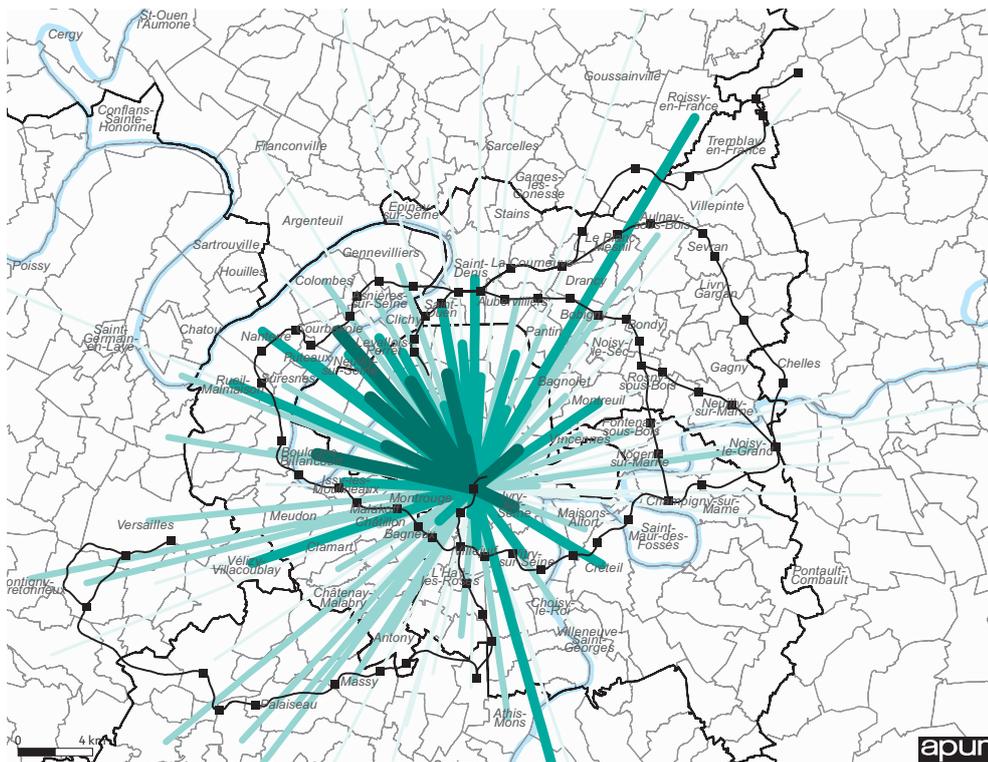


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Le 13^e arrondissement, un pôle d'emplois important pour Paris et attractif à l'échelle de la métropole

43 % des actifs habitant le 13^e arrondissement y travaillent également. Cet arrondissement représente sinon un pôle d'emploi attractif pour de nombreux parisiens qui constituent une part importante des actifs ayant cet arrondissement pour lieu de travail. Les autres proviennent par exemple du sud de la métropole, suivant les axes de la ligne 7 du métro ou même du RER C. Les actifs résidant dans le 13^e mais travaillant dans d'autres communes se rendent principalement dans les arrondissements de l'ouest parisien et les pôles d'emploi de la Défense/Gennevilliers/Saint-Denis, ou Vélizy.



Où travaillent les actifs habitant dans le 13^e arr.

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 dans le 13^e arr.

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

37 133 actifs travaillent dans leur commune de résidence dans le 13^e arrondissement. Ils représentent **42,6 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. L'accessibilité à la métropole encore plus étendue

Le quartier de Maison Blanche Paris XIII^e dispose d'ores et déjà d'une accessibilité au territoire métropolitain étendue. Le quartier est en effet desservi par la ligne 7 du métro (5 stations), la 14 en bordure nord-est (1 station), et du tramway T3 le long des Maréchaux. À l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du RGPE ainsi que le T9 Porte de Choisy seront en service, l'accessibilité à la métropole et à ses emplois sera encore améliorée. Ainsi, il sera possible d'atteindre 62 % de territoire en plus via un trajet de 45 minutes en transports en commun par rapport à la situation actuelle, ainsi qu'un bassin d'emplois élargi (+ 22 %)

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

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

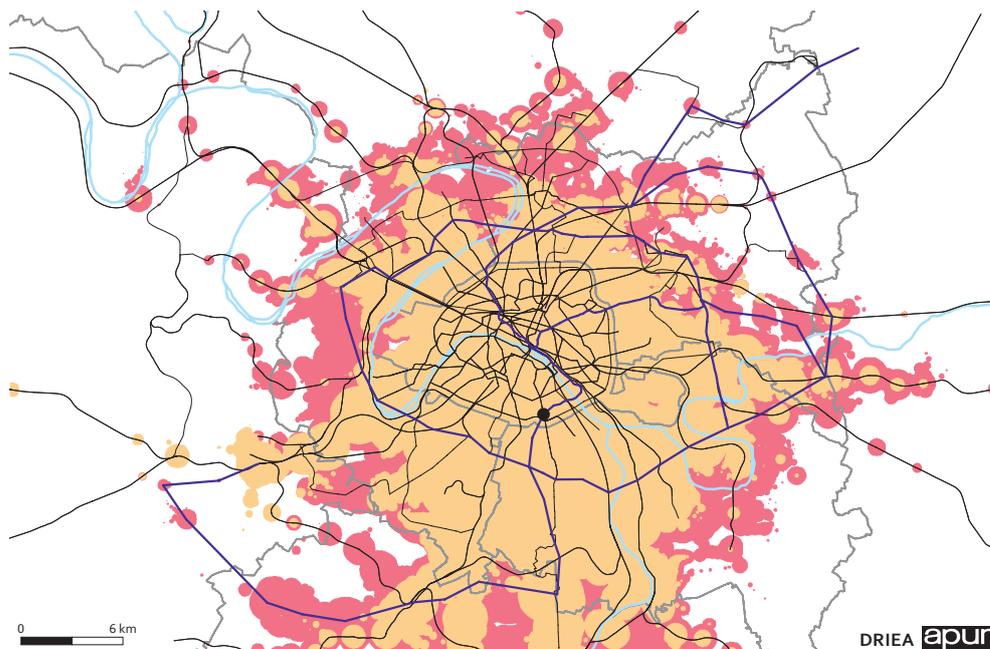
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

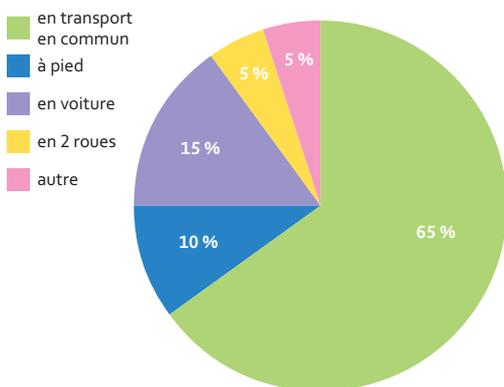
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Maison Blanche Paris XIII^e pour un trajet de 45 minutes en transports en commun:
Territoire : + 62 %
Emplois : + 22 %



5.3. Une grande majorité de déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun

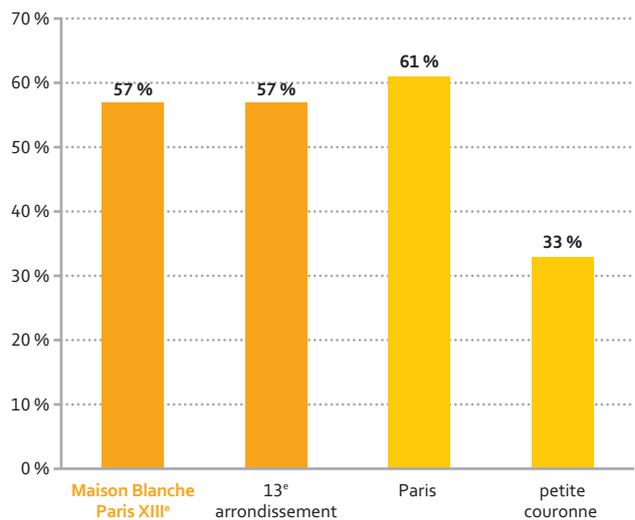
Grâce notamment à la bonne desserte du quartier par les transports en commun lourds (métro et tramway), les déplacements domicile-travail des actifs du quartier sont réalisés pour environ 2/3 d'entre eux en transports en commun, la voiture étant un mode de déplacement plébiscité par seulement 15 % des actifs. À ce fort usage des transports en commun s'ajoute une proportion très importante de ménages sans voiture (57 %) dans le quartier, bien que légèrement inférieure à celle observée à l'échelle de Paris (61 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

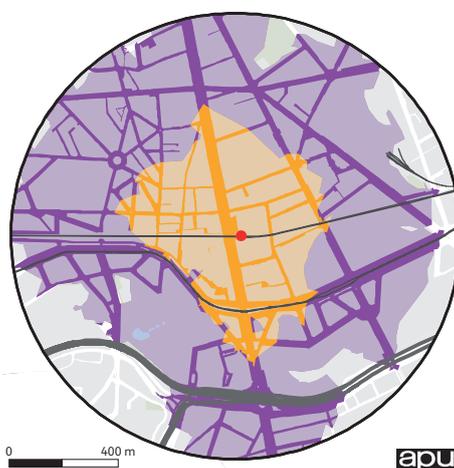
5.4. Une accessibilité du quartier d'ores et déjà très développée

La carte d'accessibilité piétonne du quartier met en évidence une trame viaire permettant de rejoindre une très vaste partie du quartier via un parcours de 1 000 m maximum (soit 10-15 minutes de marche). Il existe néanmoins des obstacles diminuant l'accessibilité de la gare depuis les franges du quartier. À l'est par exemple, la dalle des Olympiades rend plus long le trajet. Au sud, le périphérique limite la porosité entre Paris et les communes limitrophes, en particulier Gentilly via la rue de la Poterne des Peupliers et Ivry-sur-Seine via l'avenue de la Porte de Choisy. Le réseau cyclable dans un rayon de 2 km autour de la future gare de Maison Blanche Paris XIIIe

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



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

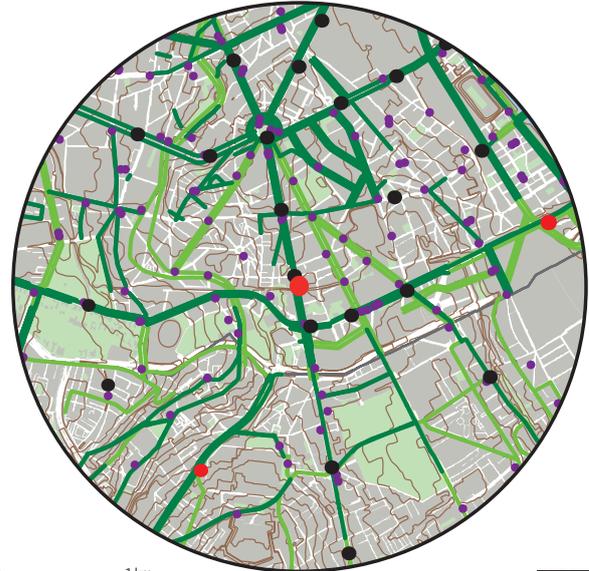
est très développé. À Paris, outre les nombreuses bornes Vélib' disséminées dans le quartier, des grands axes comme les Maréchaux, l'avenue de la Porte d'Italie, les boulevards Auguste Blanqui et Vincent Auriol disposent de pistes cyclables favorisant le rabattement vers le métro et notamment la future gare.

Le réseau de bus (ici étudié dans un rayon de 2 km autour de la future gare) montre une desserte dense à Paris sur certains axes comme la rue de Tolbiac ou la rue Bobillot, en particulier pour des trajets non couverts par le métro ou le tramway. Côté Kremlin-Bicêtre et Gentilly, les fréquences de desserte par le réseau de bus sont moins fortes et suivent principalement des axes nord-sud vers les portes de Paris pour les fréquences les plus élevées.

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 94, 2013



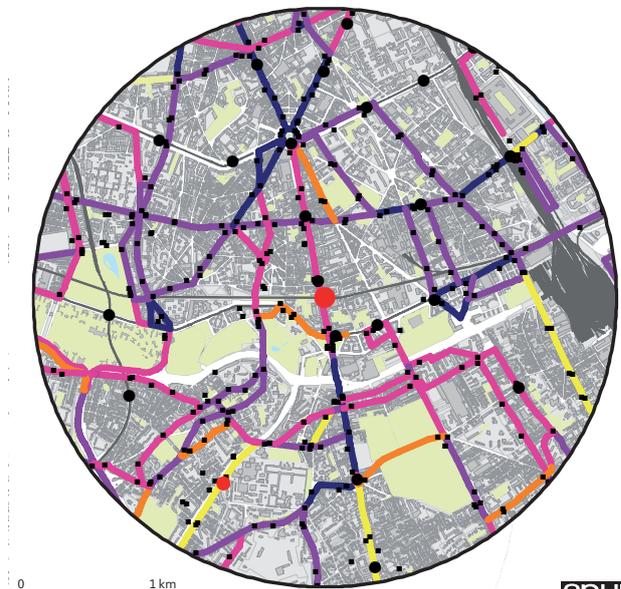
apur

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



apur

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

6.1. Un rythme de construction de surfaces de logement et d'activités modéré

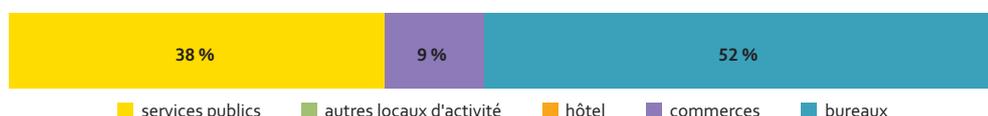
Les permis autorisant à la construction des logements et des surfaces sont assez peu nombreux. La construction de logements a été « dopée » par d'importantes opérations en 2011 : la transformation d'immeubles de bureaux du Palatino en plus de 500 logements pour des étudiants, ainsi que l'écoquartier de la gare de Rungis. En moyenne ce sont 74 logements qui ont été autorisés entre 2000 et 2012, représentant un total dépassant à peine 30 000 m². Les surfaces d'activités autorisées dans le quartier sont plus importantes (55 500 m²) au cours de cette même période. Il s'agit pour moitié de nouveaux bureaux (51 %) et de locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics (40 %).

Construction (2000-2012)	Maison Blanche Paris XIII ^e	13 ^e arrondissement
Surface de logements autorisés (m ²)	30 854	349 519
dont m ² logements sociaux (en %)	65 %	47 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	74	488
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	107	563
Taux de construction	3 %	4 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	55 541	660 186

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.

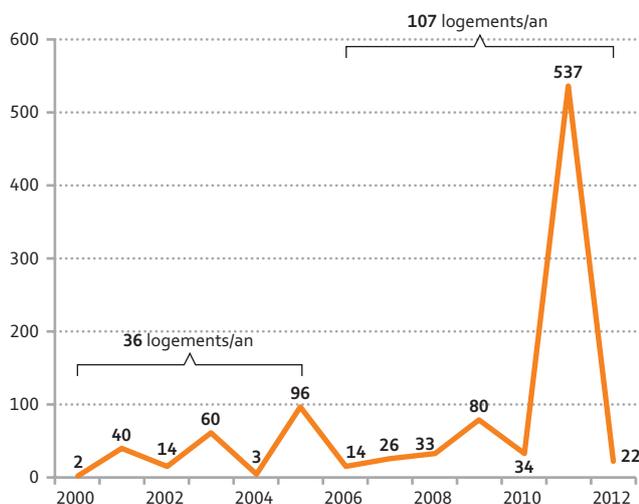
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Maison Blanche Paris XIII^e (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

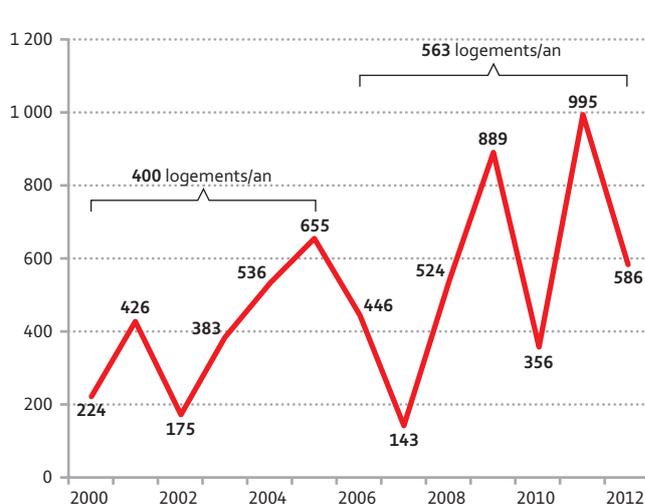
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Maison Blanche Paris XIII^e



Source : DRIEA, SITADEL 2013

13^e arrondissement



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des constructions de logements et d'activités qui se répartissent dans l'ensemble du quartier

Les cartes représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 font apparaître la mixité du quartier de Maison Blanche Paris XIII^e puisque les localisations des opérations de logement et d'activités sont assez proches. La taille des opérations de construction de logements est diverse : aux quelques opérations de grande envergure s'ajoutent un nombre important d'opérations plus petites, représentant quelques centaines de m². Il en va de même pour les surfaces d'activités.

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

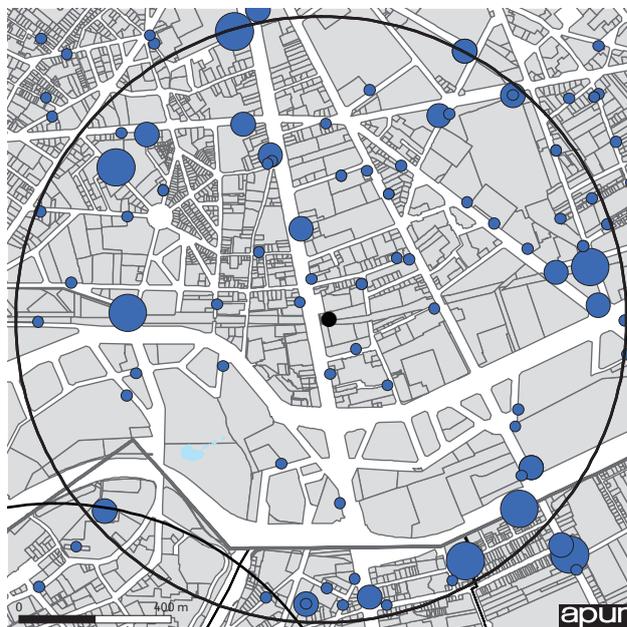
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

● de 1 à 500 m²

● de 500 à 2 000 m²

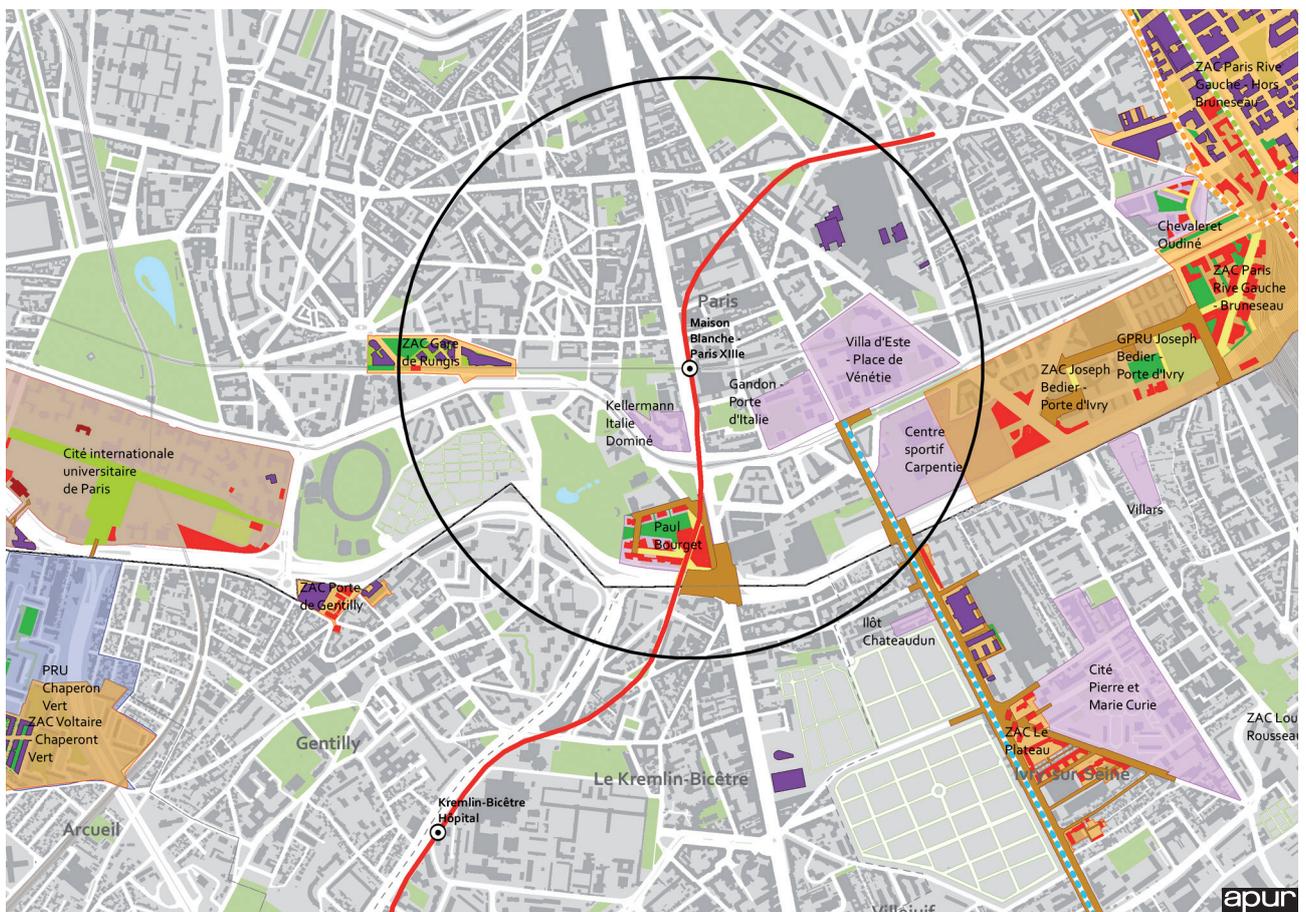
● 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



Sur la « ceinture » entre les Maréchaux et le périphérique, le secteur de projet Paul Bourget prévoit une requalification importante de la partie ouest de la porte d'Italie. Sont ainsi prévus plus de 30 000 m² de logements pour environ 19 000 m² de bureaux ainsi qu'une refonte des espaces publics en lien à la fois avec sa position en entrée de ville et le parc Paul Kellermann à l'ouest. La ZAC Joseph Bédier, en bordure sud-est du quartier, avec le centre sportif Georges Carpentier, constitue également un important secteur de projet de rénovation urbaine, stratégique compte tenu de sa position en entrée de ville au niveau de la Porte d'Ivry. Les projets visent à apporter de la mixité fonctionnelle dans ce secteur en créant 20 000 m² de bureaux et autant de surface destinée au logement. 16 500 m² seront consacrés aux équipements publics.

Enfin, les secteurs de grands ensembles du quartier (Olympiades, Villa d'Este, Place de Vénétie, Gandon) sont ciblés dans une optique d'amélioration de l'habitat, de requalification des espaces publics. La question de l'organisation des livraisons des nombreux commerces alentours est également étudiée.



Projets d'aménagement et de transport

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ périmètre 800m ■ TCSP, TZen : chantier - étude ■ Tramway : chantier - étude ■ Métro : chantier - étude ■ RER : étude ■ RGPE : étude | <p>Projets en cours</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ bâti en projet ■ bâti requalifié ■ bâti réalisé ■ création de l'espace public ■ requalification de l'espace public ■ espace vert en projet ■ espace vert privé en projet | <p>Secteur d'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ZAC à l'étude ■ ZAC en cours ■ autre secteur de projet en cours ■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU) ■ périmètre d'étude ■ périmètre de réflexion |
|--|---|---|

Sources : Apur 2014, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole Etat Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

	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 Maison Blanche Paris XIII^e — 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 Maison Blanche Paris XIII^e fait partie.