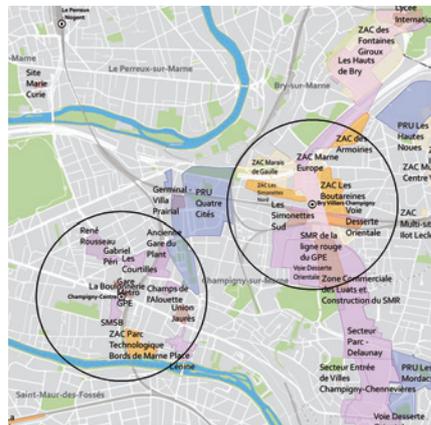
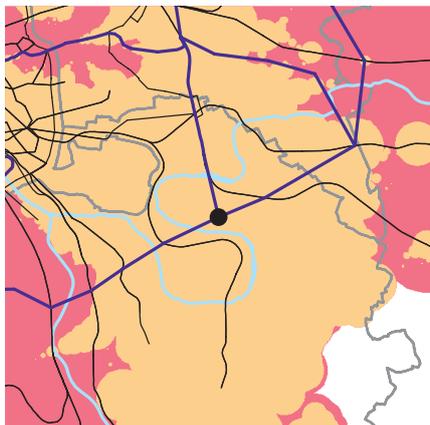
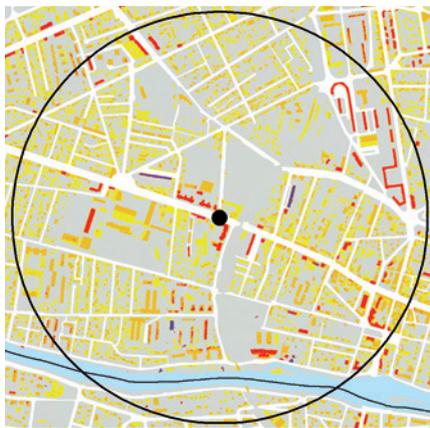
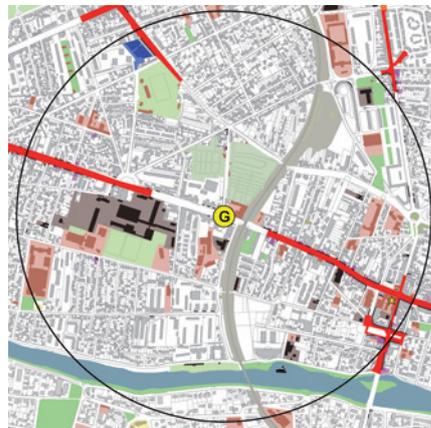
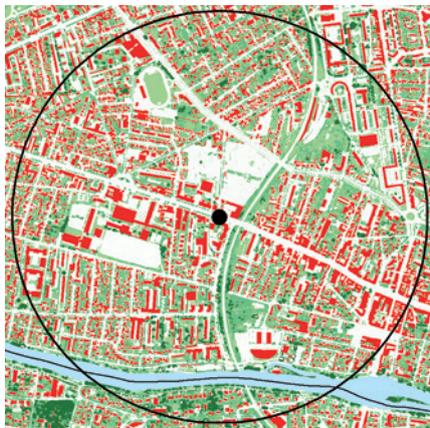


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Champigny Centre Lignes **15**sud / **15**est



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale
et interdépartementale
de l'Équipement
et de l'Aménagement

ÎLE-DE-FRANCE

Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Barbara Chabbal, 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

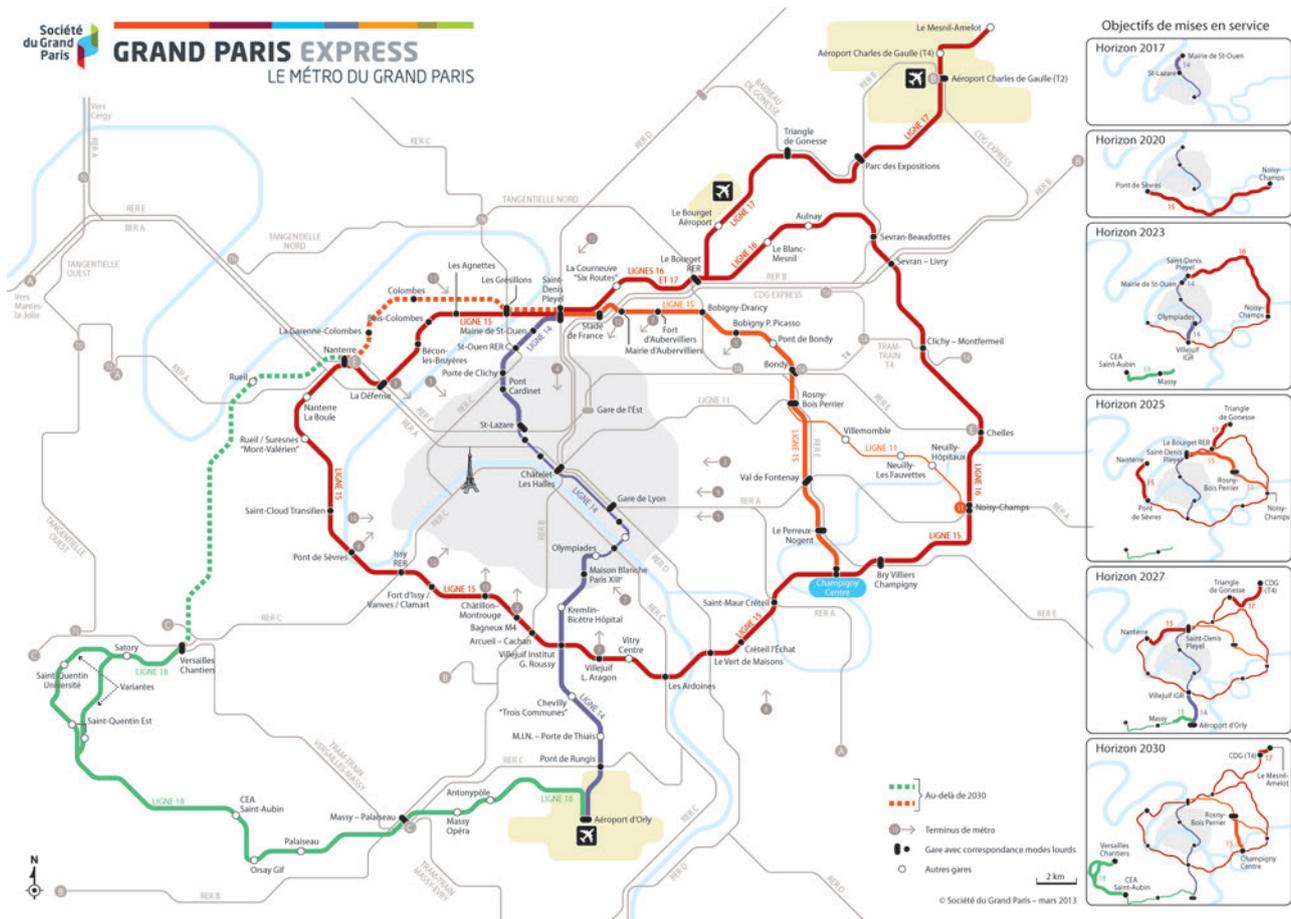
Mise en page : Apur

www.apur.org

Sommaire

Préambule	1
Introduction	3
1. Un quartier mixte et relativement dense	5
2. Une centralité locale forte	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	7
3.1 Un quartier mixte	7
3.2 Un bâti de faible hauteur	8
3.3 Un tissu parcellaire découpé	8
3.4 Un tissu résidentiel dominant, composé de pavillons pour l'essentiel	9
3.5 Un quartier construit pendant les 30 Glorieuses	9
3.6 Un cadre végétal exceptionnel, les bords de Marne, et de nombreux jardins privés	10
3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier	11
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1 Un quartier en croissance démographique	12
4.2 Les revenus des ménages dans la moyenne de la petite couronne	13
4.3 À Champigny, une majorité de métiers liés à l'administration publique et l'enseignement	14
4.4 Un quart de logements individuels	15
5. La mobilité et les espaces publics	16
5.1 Des déplacements domicile-travail orientés vers Créteil, Saint-Maur, Noisy-le-Grand et Paris	16
5.2 Une accessibilité au territoire métropolitain nettement améliorée	17
5.3 Un usage développé de la voiture pour les déplacements domicile-travail	18
5.4 Des atouts en termes d'accessibilité du quartier	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1 Un rythme de construction qui s'accélère depuis 2009	20
6.2 De nombreuses petites opérations	21
6.3 Plusieurs projets aux abords immédiats de la future gare	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Champigny Centre

Ligne 15, horizon 2020 – Ligne 15 (orange), horizon 2030

Gare située dans la commune de Champigny-sur-Marne

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Champigny-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés (Val-de-Marne). Champigny-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés n'appartiennent à aucune intercommunalité.

PLU de Champigny-sur-Marne adopté le 27 juin 2007

POS de Saint-Maur-des-Fossés adopté le 17 avril 1986, dernière modification le 20 décembre 2012

Territoire du CDT « Boucles de la Marne » pour la commune de Champigny-sur-Marne

Préambule

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 territoriaux (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 générateur 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.

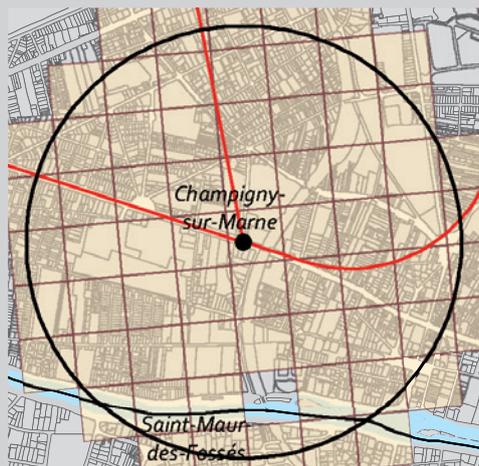
Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 15 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 mètres autour de la gare.

Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

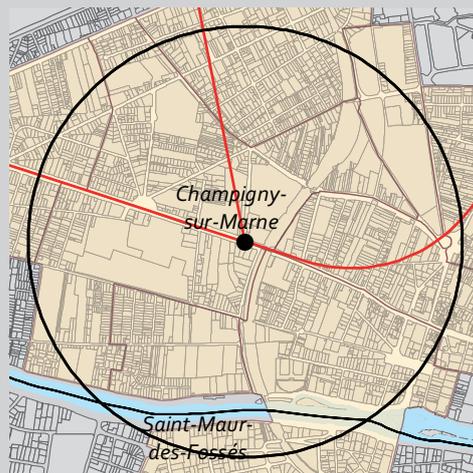
Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur deux communes (Champigny-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés), seule la commune de Champigny-sur-Marne a été retenue comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE CHAMPIGNY CENTRE



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

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



Découpage du quartier à l'IRIS

Introduction

La méthode

La mise en oeuvre 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.

Un travail de préfiguration de l'observatoire a été réalisé sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne : Rueil-Suresnes-Mont Valérien, Les Agnettes dans les Hauts-de-Seine, Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis et Les Ardoines et Vitry Centre dans le Val-de-Marne.

Le choix de ces gares correspondait à la volonté de donner un aperçu de la diversité des quartiers des futures gares du Grand Paris sur le plan urbain, social, économique et des transports... Les gares du Grand Paris s'inséreront dans des tissus urbains plus ou moins denses et constitués, dans des quartiers variablement mixtes sur le plan social et économique. Le Réseau du Grand Paris Express viendra améliorer la desserte des quartiers en créant de nouvelles gares ou en venant se connecter et renforcer des gares existantes. Ces nouvelles gares s'inscrivent également dans une dynamique de projet urbain.

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 la gare de Champigny Centre, réalisée en liaison avec les services de la ville de Champigny-sur-Marne.

Les monographies des quartiers de gare de l'ensemble de la ligne 15 sud (de Pont de Sèvres à Noisy-Champs) seront établies au cours du premier semestre 2014 puis en fonction du calendrier de mise en service du réseau (deuxième semestre 2014 et 2015).

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare. Les données mobilisées dans l'observatoire des quartiers de gare et sa préfiguration ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier de gare. Ce rayon de 800 mètres correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en un quart d'heure à pied. Dans la plupart des cas, ce rayon intercepte le territoire de plusieurs communes.

Les indicateurs

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

- 1 – **Les densités** (habitant/emplois) 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.**

1. Un quartier mixte et relativement dense

Avec 22 710 habitants, le quartier de Champigny Centre apparaît plutôt dense en termes de population (79 habitants à l'hectare), particulièrement dans les zones d'habitat collectif du quartier, autour de la future gare ou en bord de Marne. Les emplois présents dans le centre-ville de Champigny à l'est du quartier, liés aux équipements scolaires et aux quelques zones d'activités, assurent une densité d'emplois comparable à celle observée dans le département (21 emplois salariés à l'hectare) et un taux d'emploi moyen de 0,5.

Densité de population

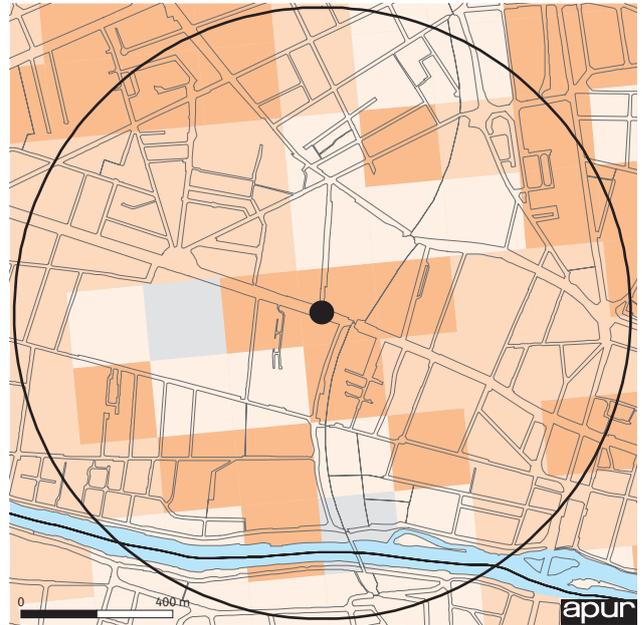
- gare
- périmètre 800 m

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

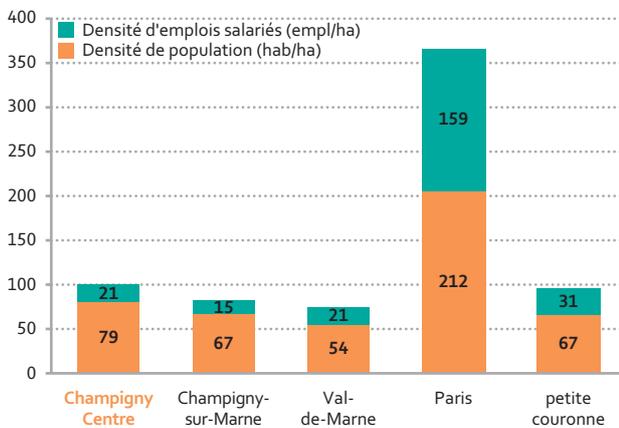


Population et emplois dans le quartier de Champigny Centre

Champigny Centre	Population	Emplois
Quartier	22 170	7 539
2 km	95 765	31 891
4 km	350 763	144 701

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

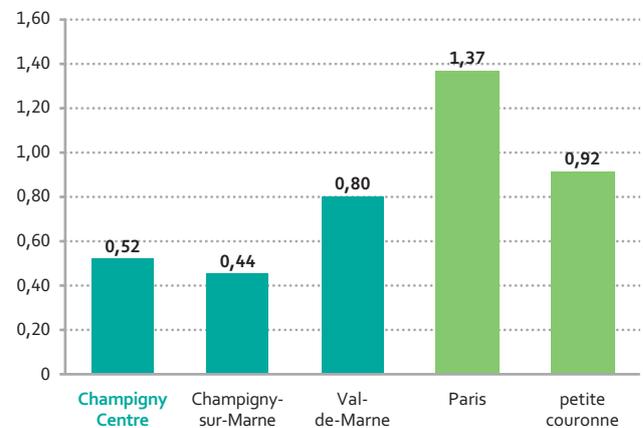
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

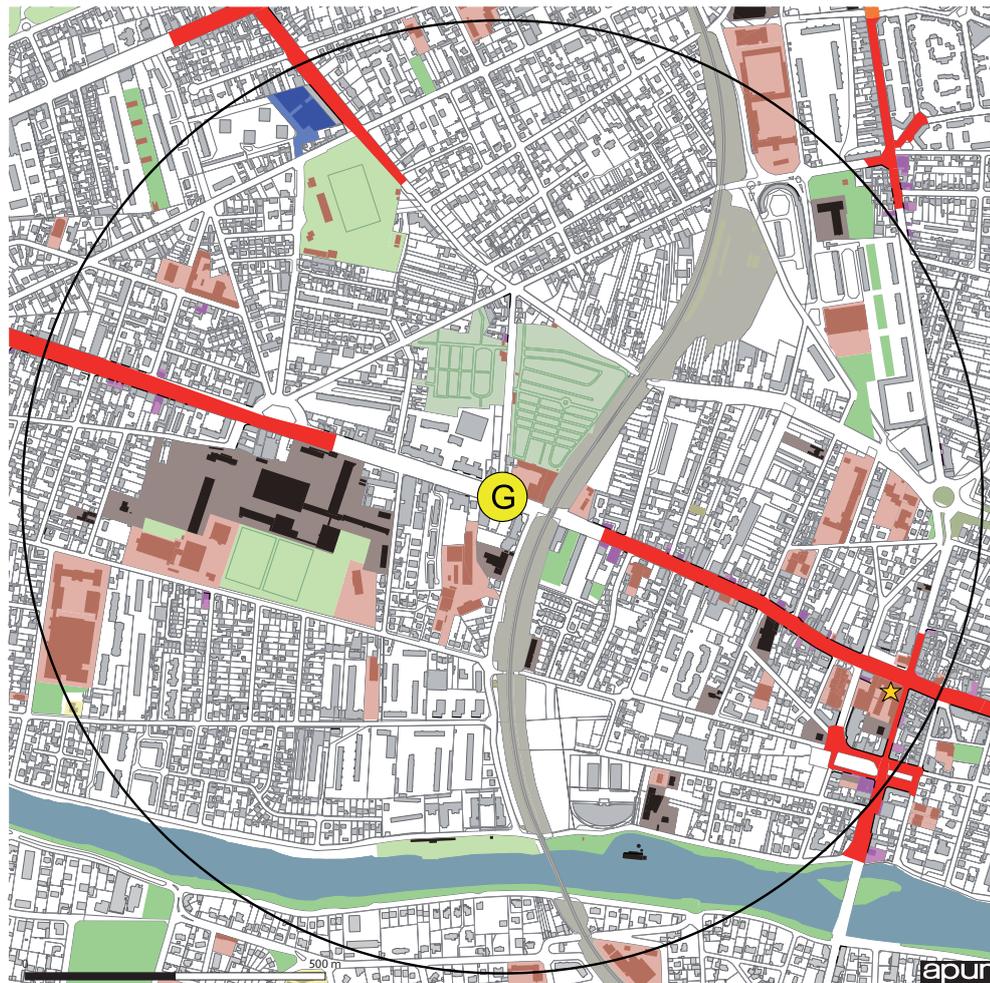
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Source : Insee Recensement 2010

2. Une centralité locale forte

Le quartier de Champigny Centre correspond à une centralité locale organisée au sud est autour de la place Lénine et du carrefour formé par les rues Albert Thomas, menant à la Marne, Jean Jaurès puis Louis Talamoni, orientées est-ouest. Comme dans tout centre-ville ancien, on y trouve l'église, l'hôtel de ville, la place du marché et de nombreux commerces. L'axe est-ouest de l'ex RD4 structure le quartier de gare, de part et d'autre du faisceau ferré nord-sud, en concentrant sur ses bords les commerces et des équipements majeurs, comme le lycée technique Langevin-Wallon et le Lycée Louise Michel.



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

Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur octobre 2013



Hôtel de Ville, rue Louis Talamoni, Champigny-sur-Marne



Lycée Langevin-Wallon, avenue Roger Salengro, Champigny-sur-Marne

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1 Un quartier mixte

Comme pour la plupart des centres anciens de l'agglomération parisienne, on retrouve au centre de Champigny-sur-Marne et aux abords de l'ancienne RD4 qui le traverse, un tissu urbain mixte où cohabitent et s'imbriquent l'ensemble des fonctions : logement individuel, logements collectifs continus et discontinus, parcelles d'activité et de nombreux équipements publics. Malgré une dominante résidentielle, la mixité est assurée par la présence diffuse dans le quartier de nombreuses parcelles d'activités, souvent de taille réduite; seule exception, le Parc Technologique des bords de Marne où est implanté le groupe Air Liquide.

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

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 octobre 2013



Pavillons, quai Gallieni, Champigny-sur-Marne



Équipements scolaires et sportifs, Champigny-sur-Marne

3.2 Un bâti de faible hauteur

À Champigny Centre, 90 % des surfaces bâties du quartier ne dépassent pas les 15 mètres. Cette faible hauteur s'explique par l'importance des zones pavillonnaires dans l'ensemble des quartiers de la commune de Champigny. Les bâtiments de plus grande hauteur (plus de 15 mètres) correspondent à des immeubles de logements situés autour de la future gare, au centre-ville historique de Champigny à l'extrémité sud-est du quartier et, au nord-est, au grand ensemble de la Cité du Plant.

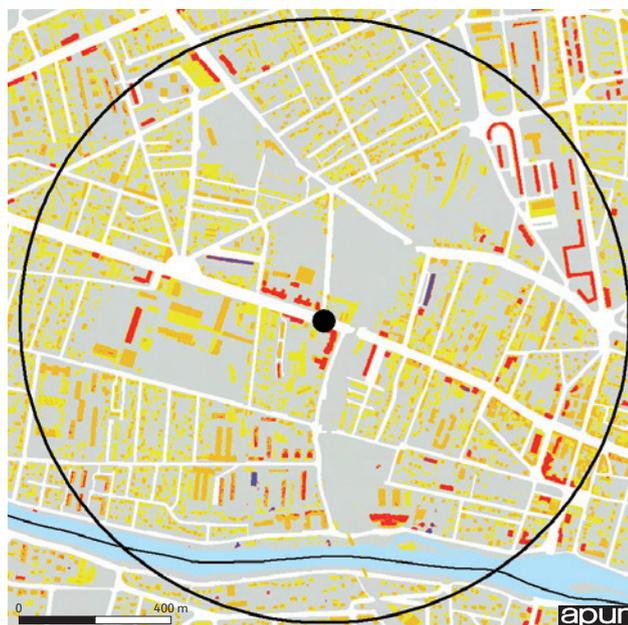
Hauteurs des bâtiments

- 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 Champigny Centre



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

3.3 Un tissu parcellaire découpé

Constitué d'un tissu parcellaire fortement découpé, le quartier de Champigny centre apparaît relativement densément bâti, bien qu'il soit principalement occupé par des constructions basses. Les densités bâties les plus fortes correspondent au centre-ville de Champigny, le long de la RD 4, principal axe est-ouest du quartier, et aux quartiers de grands ensembles, tels que la Cité du Plant.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

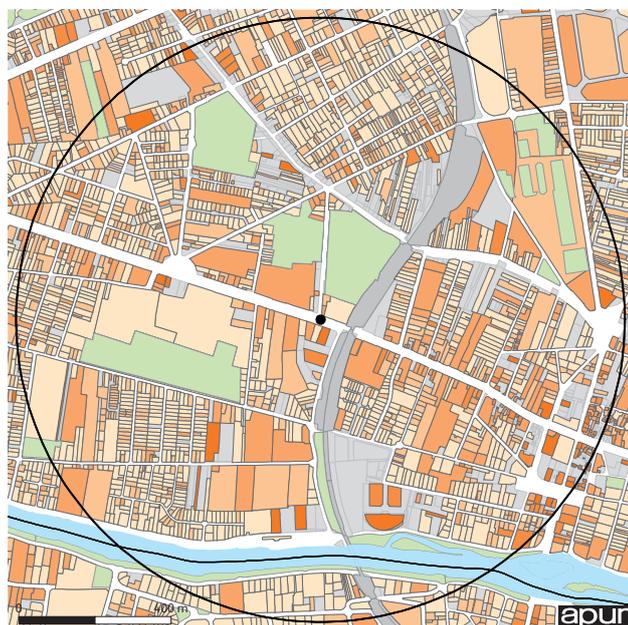
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

- espaces verts
- non renseigné
- 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 résidentiel dominant, composé de pavillons pour l'essentiel

Le quartier de Champigny Centre est principalement structuré par des larges voies d'orientation est-ouest (la RD4 au centre, le boulevard de Stalingrad au nord et la rue de Verdun au sud) et coupé en son milieu par la voie ferrée. Entre ces voies se trouvent des lotissements pavillonnaires au parcellaire parfois très régulier, comme dans le quartier du Maroc au sud, ou de grandes emprises fermées (équipements scolaires et sportifs, le cimetière ou parfois même des activités) ou plus ou moins ouverts (grands ensembles). Un front bâti assez élevé rythme la RD4, jusqu'au centre de Champigny, au tissu plus archétypal de village ancien.



RD4, avenue Roger Salengro, Champigny-sur-Marne



Rue des Peupliers, Champigny-sur-Marne



Rue du Four, Champigny-sur-Marne

3.5 Un quartier construit pendant les 30 Glorieuses

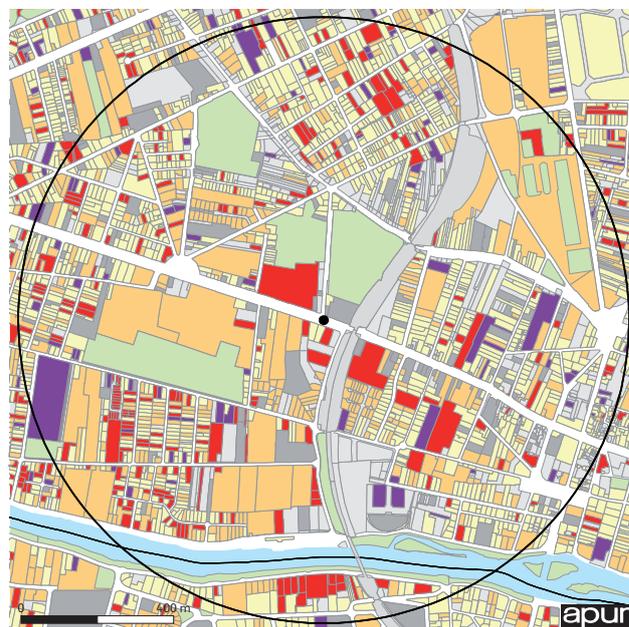
Le quartier de Champigny Centre reflète plusieurs époques du développement de la ville de Champigny. Le centre-ville historique, situé au sud-est du quartier entre la voie ferrée et la Cité du Plant, concentrent de nombreuses parcelles construites avant 1949, de même que le quartier pavillonnaire du Plant. La majorité des bâtiments apparaissent cependant avoir été construits entre 1949 et 1975, et correspondent aux développements des lotissements du quartier du Maroc au sud-ouest et la Cité du Plant. Depuis 1976, des constructions sont venues s'ajouter dans le diffus et à proximité de l'emplacement de la future gare, sur le front urbain de la RD 4.

Époque de construction des bâtiments

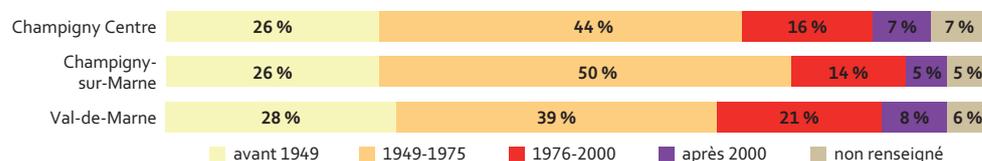
- gare
- périmètre 800m
- Période majoritaire***
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné
- Principaux équipements**
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

3.6 Un cadre végétal exceptionnel, les bords de Marne, et de nombreux jardins privés

Avec 39 % de couvert végétal, le quartier de Champigny Centre présente un cadre urbain équilibré entre espaces bâtis et libres. Les jardins privés constituent l'essentiel de ces espaces verts. Ils sont moins présents le long de la RD 4 et dans le centre-ville historique au sud-est du quartier. Les berges de la Marne, à Champigny et à Saint-Maur-des-Fossés, forment des espaces verts publics de grande qualité. Les espaces en friche de l'ancienne gare du Plant au nord-est et de la ZAC du Parc technologique Bords de Marne constituent de vastes emprises végétales libres mais appelées à évoluer à mesure que les projets sont mis en œuvre.

Les bords de Marne offrent un espace végétalisé récréatif de grande qualité. Grâce à la présence d'arbres, la végétation y est relativement haute comparée au reste du quartier. Par ailleurs, les zones pavillonnaires, notamment en cœur d'îlots, se caractérisent par une végétation développée mais de plus faible hauteur.

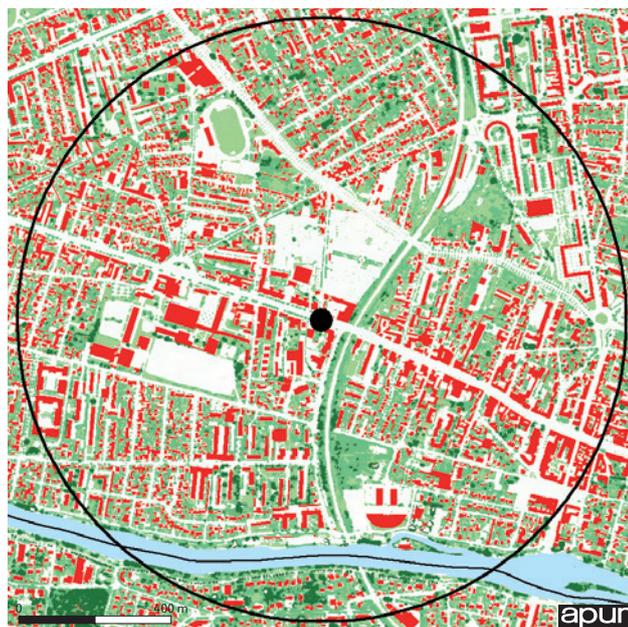
Les bâtiments et la végétation

- 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

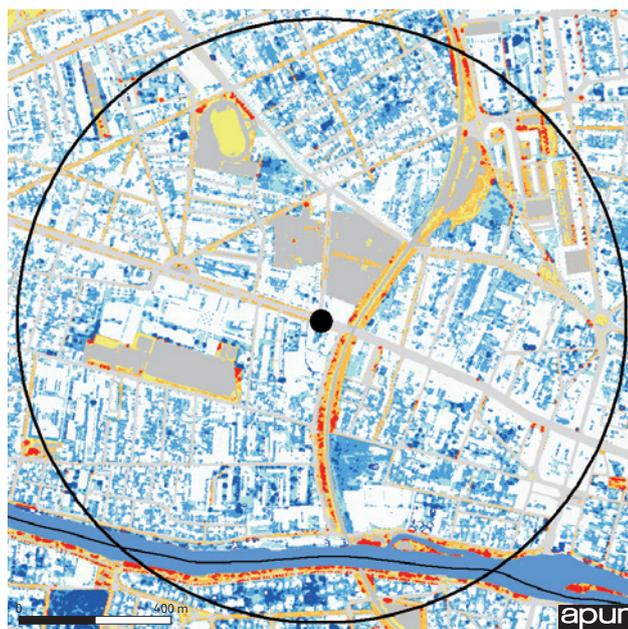
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

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

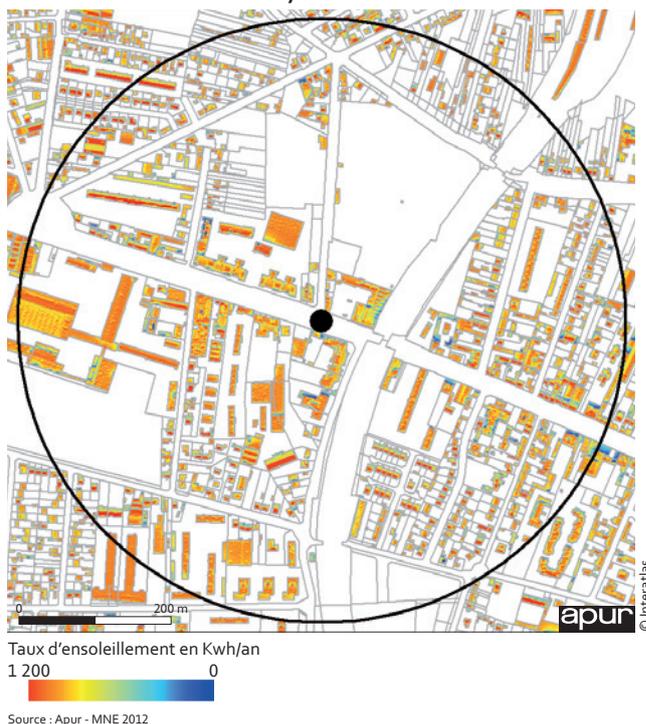
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



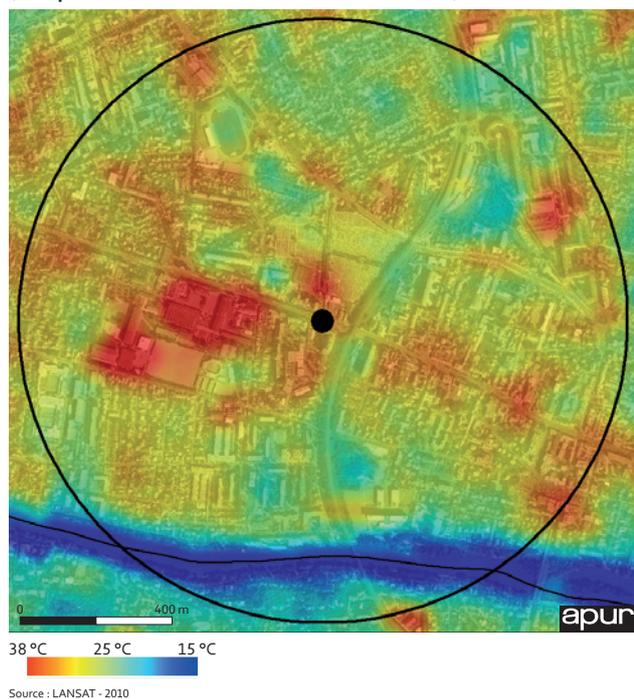
3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et ainsi d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments d'enseignement et d'activités, de même que certains grands immeubles d'habitation, disposent d'un fort taux d'ensoleillement.
- Des relevés thermographiques d'été font apparaître des îlots de chaleur conséquents au niveau équipements scolaires et des installations sportives entre la rue de Verdun et l'avenue Roger Salengro, ainsi que sur certaines zones minérales telles que la place Lénine. La Marne constitue à l'inverse une zone de fraîcheur importante et participant à la régulation thermique du quartier.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent un quartier assez homogène, ne révélant que quelques bâtiments où les déperditions de chaleur sont plus importantes.

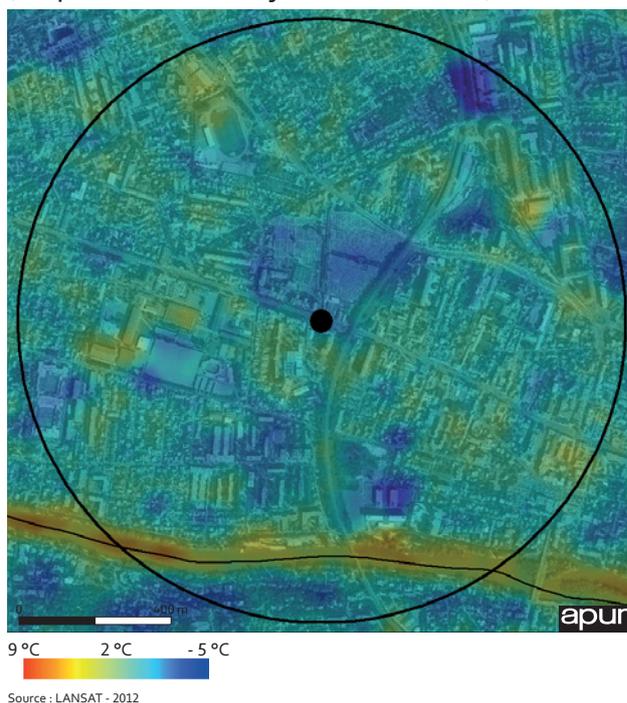
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



Thermographie d'été
(température au sol le 20 août 2010 à 10h30)



Thermographie d'hiver
(température au sol le 14 janvier 2012 à 10h00)



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

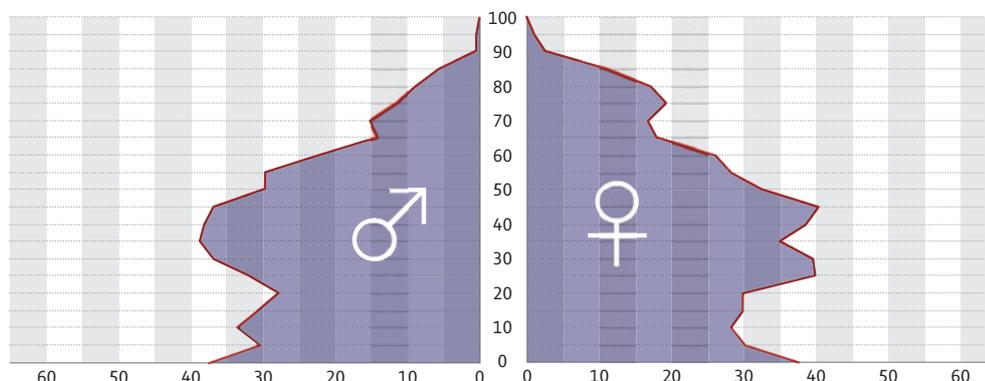
4.1 Un quartier en croissance démographique

Champigny Centre est un quartier de 22 000 habitants en croissance démographique (+ 5,5 % entre 1999 et 2009), alors que la population n'a progressé que de 1,7 % dans la commune de Champigny. Légèrement moins jeune comparée à l'ensemble de la commune (25 % de moins de 18 ans contre 26 %), la structure de la population active du quartier montre une part de cadres plus importante dans le quartier (20 %) que dans la commune (15 %) de Champigny, tandis que les employés et ouvriers y sont moins représentés que dans la commune. Le chômage touche moins la population active du quartier: 11,6 % contre 14,1 % à Champigny en 2009.

	Champigny Centre	Champigny-sur-Marne	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	22 710	79 423	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2009	+ 5,5 %	+ 1,7 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	24,9 %	26,2 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	12,2 %	12,2 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	7 539	36 267	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	19,7 %	15,3 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	48,2 %	54,9 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,52	0,44	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	18,6 %	21,8 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

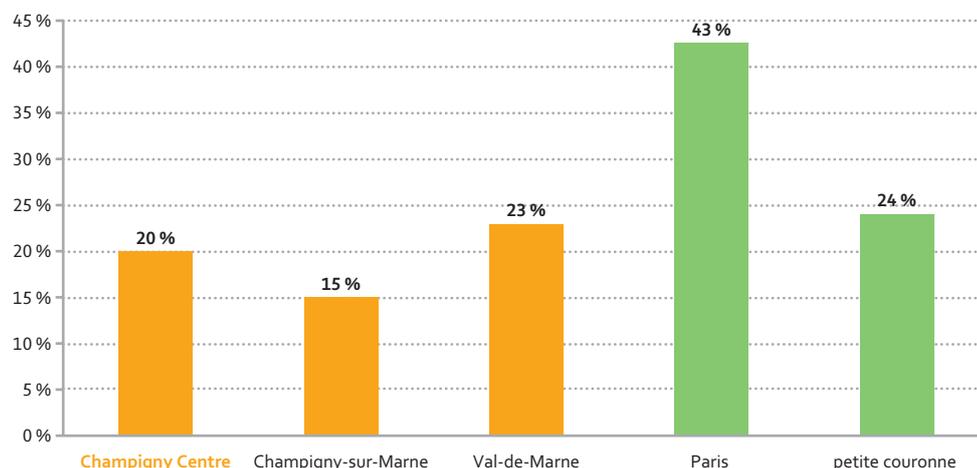
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Champigny Centre (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

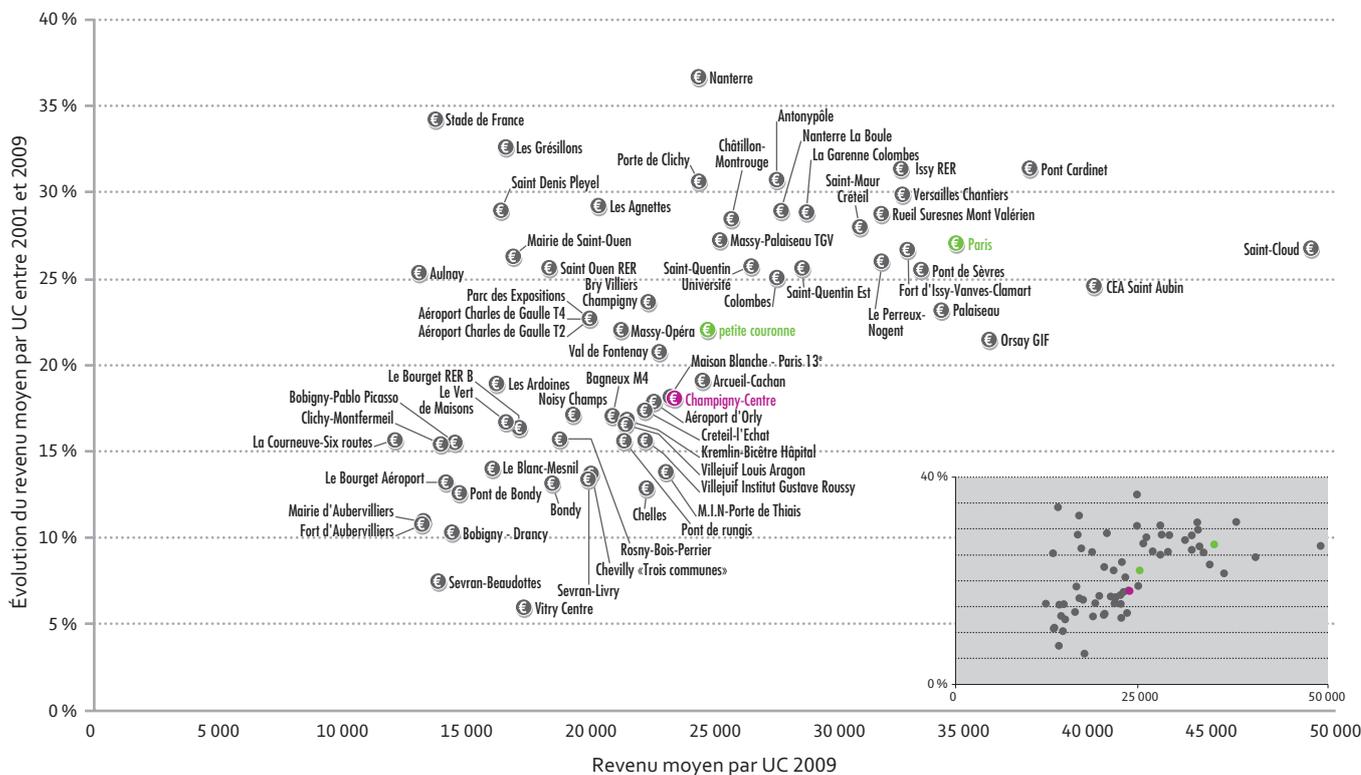


Source : Insee Recensement 2010

4.2 Les revenus des ménages dans la moyenne de la petite couronne

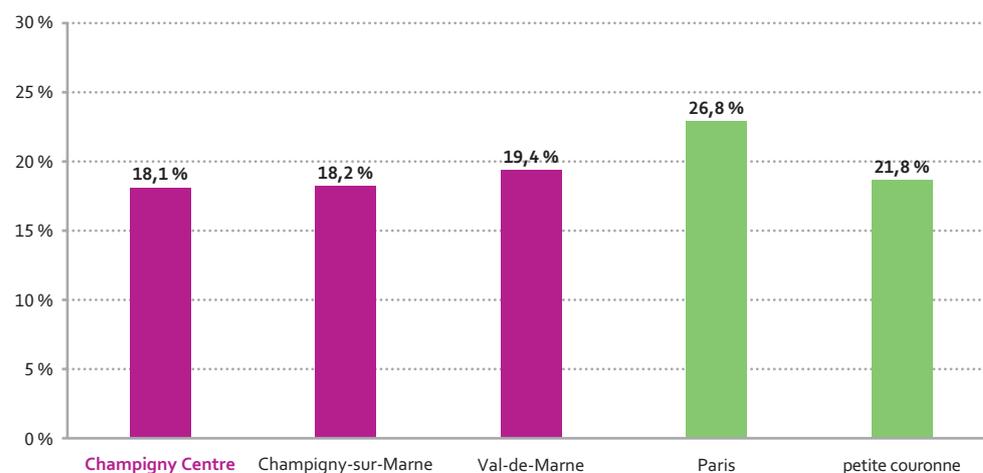
Le revenu moyen des ménages du quartier de Champigny Centre est légèrement inférieur à 25 000 € par an en 2009, un revenu moyen similaire à celui observé dans l'ensemble de la petite couronne. Il a progressé à un rythme comparable à celui observé pour la commune de Champigny-sur-Marne (+ 18 % entre 2001 et 2009). Le quartier regroupait environ 19 % de ménages à bas revenus en 2010, alors que l'on en comptait près de 22 % dans la commune de Champigny.

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



Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Le Mesnil Amelot et Triangle de Gonesse.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

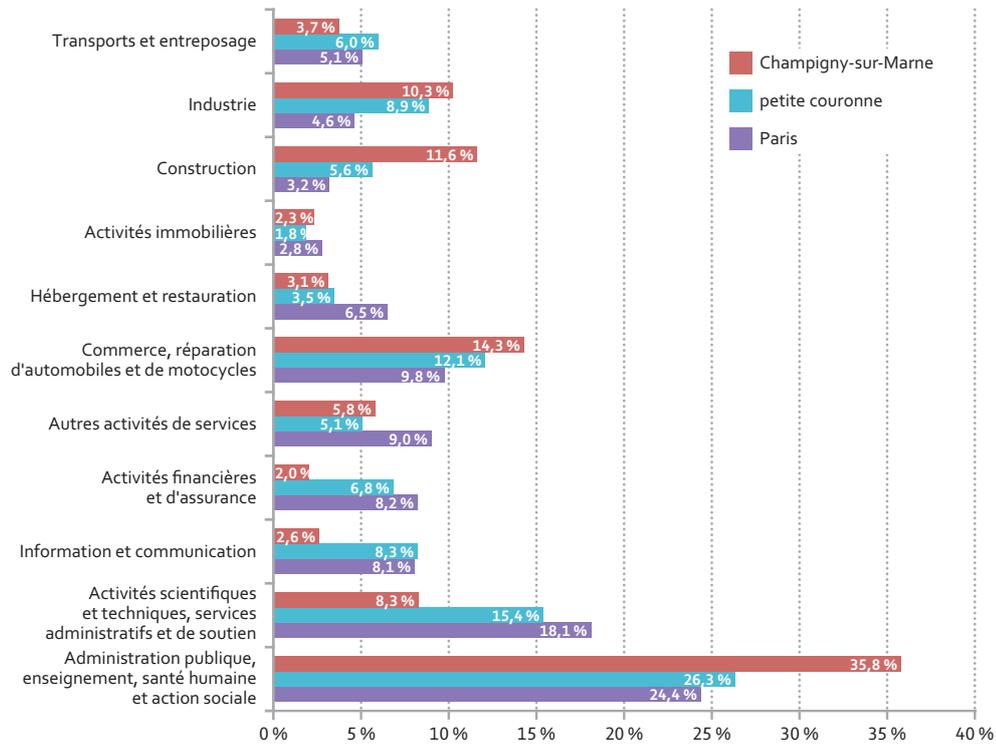


Source : Insee Recensement 2010

4.3 À Champigny, une majorité de métiers liés à l'administration publique et l'enseignement

Les secteurs d'activités présents dans la commune de Champigny-sur-Marne sont dominés par les métiers liés à l'administration publique, l'enseignement et la santé (36 % des postes salariés). Suivent le commerce (14 %), la construction (12 %) et l'industrie (10 %). Le quartier de Champigny Centre apparaît représentatif de cette répartition des emplois par secteurs d'activités car s'y trouvent de grands équipements scolaires (Cité scolaire Louise Michel, Lycée Langevin-Wallon et Collège Rol-Tanguy) et le centre administratif de la ville de Champigny-sur-Marne au sud-est.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de Champigny-sur-Marne

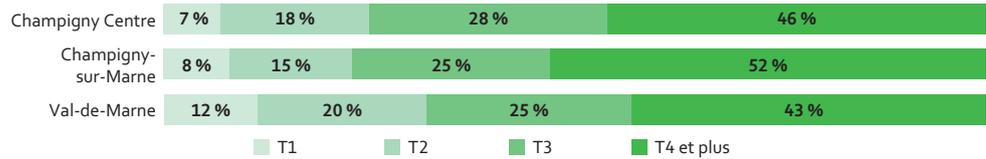


Source : Insee Recensement 2010

4.4 Un quart de logements individuels

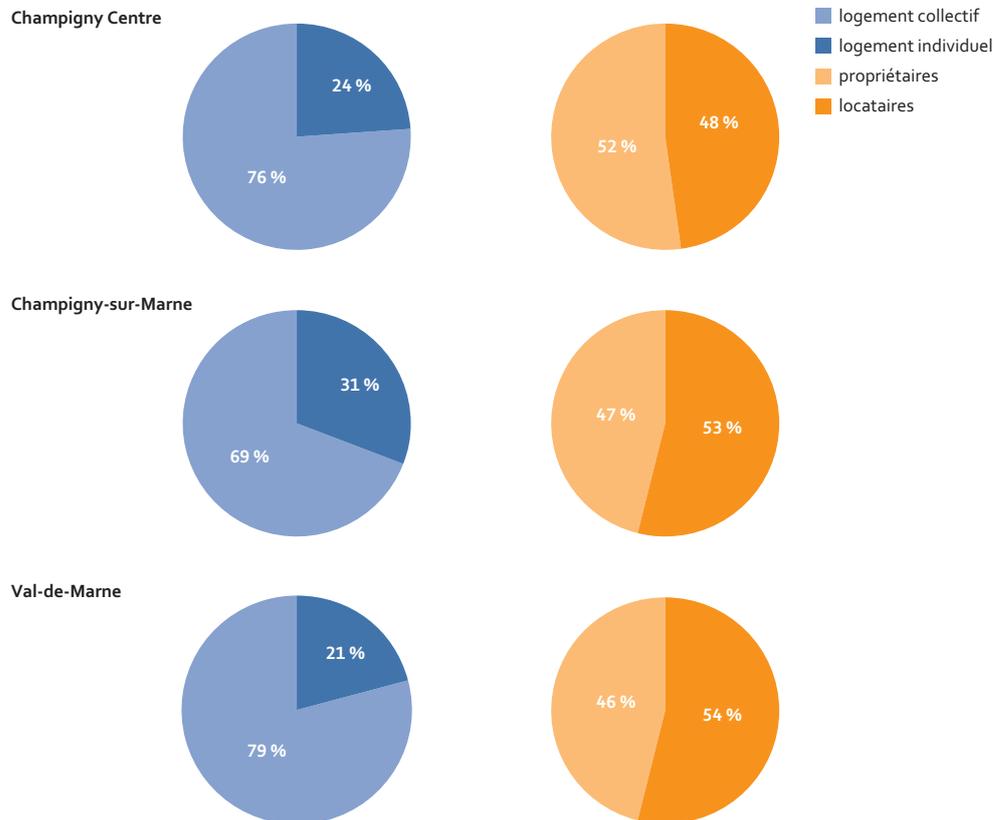
Le quartier de Champigny Centre compte environ 9 000 logements. L'importance des secteurs pavillonnaires s'observe à travers les caractéristiques de ces logements : 24 % de logements individuels, un taux néanmoins inférieur à la commune de Champigny, ainsi qu'une majorité de logements de grande taille (46 % de T4 et plus). À l'image de Champigny-sur-Marne, les logements de petite taille (T1) sont largement sous-représentés (7 %). En ce qui concerne les statuts d'occupation des logements, plus de la moitié des ménages sont propriétaires de leur logement (52 %). Les logements sociaux représentent 28 % des résidences principales du quartier (contre 38 % dans l'ensemble de la commune de Champigny).

Répartition des types de logements en 2011



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

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

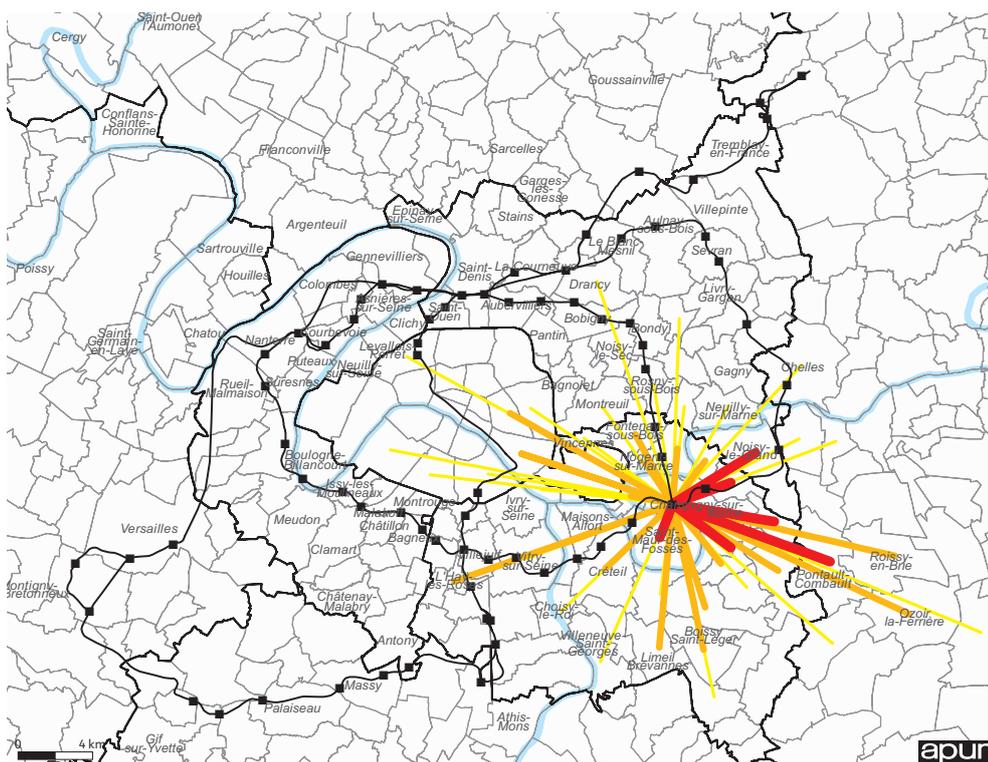
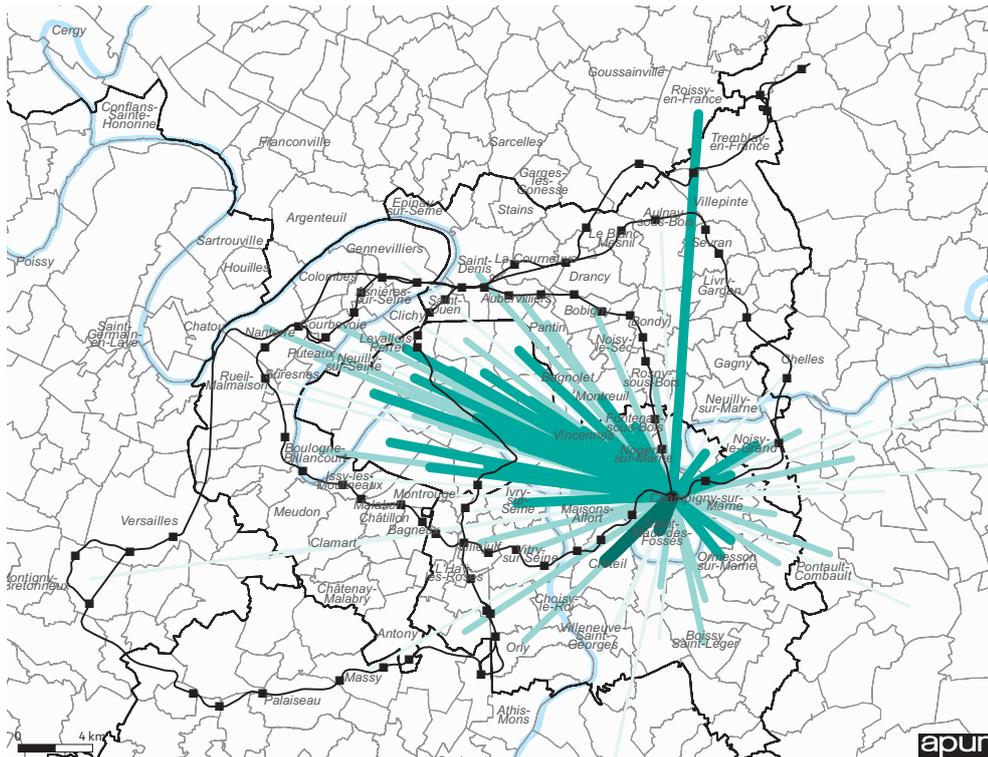


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1 Des déplacements domicile-travail orientés vers Créteil, Saint-Maur, Noisy-le-Grand et Paris

La présence de la ligne de RER E à Champigny et celle du RER A à Saint-Maur, de même que la proximité de l'autoroute A4 semble influencer les flux de déplacements domicile-travail depuis et vers la commune de Champigny-sur-Marne. Les actifs résidant à Champigny se déplacent principalement vers les pôles d'emplois de Créteil, Saint-Maur-des-Fossés et Fontenay-sous-Bois, ainsi que Paris, tandis qu'environ 23 % des actifs champinois travaillent à Champigny. La commune accueille quant à elle des actifs provenant de Noisy-le-Grand et de plusieurs grandes communes du Val-de-Marne telles que Saint-Maur, Nogent-sur-Marne, Chennevières ou Le Plessis-Trévisé.



Où travaillent les actifs habitant à Champigny-sur-Marne

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 Champigny-sur-Marne

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

Note de lecture : 7421 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Champigny-sur-Marne. Ils représentent 22,7 % de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes

5.2 Une accessibilité au territoire métropolitain nettement améliorée

La réalisation du réseau du Grand Paris permettra d'améliorer sensiblement l'accessibilité à la métropole depuis le quartier de Champigny Centre. C'est en effet un territoire et des emplois associés 3,5 fois plus important qui seront accessibles en 45 minutes de trajet en transport en commun, un territoire qui comprendra Paris dans son ensemble, Marne-la-Vallée à l'est ainsi que les limites nord et le sud de la métropole.

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

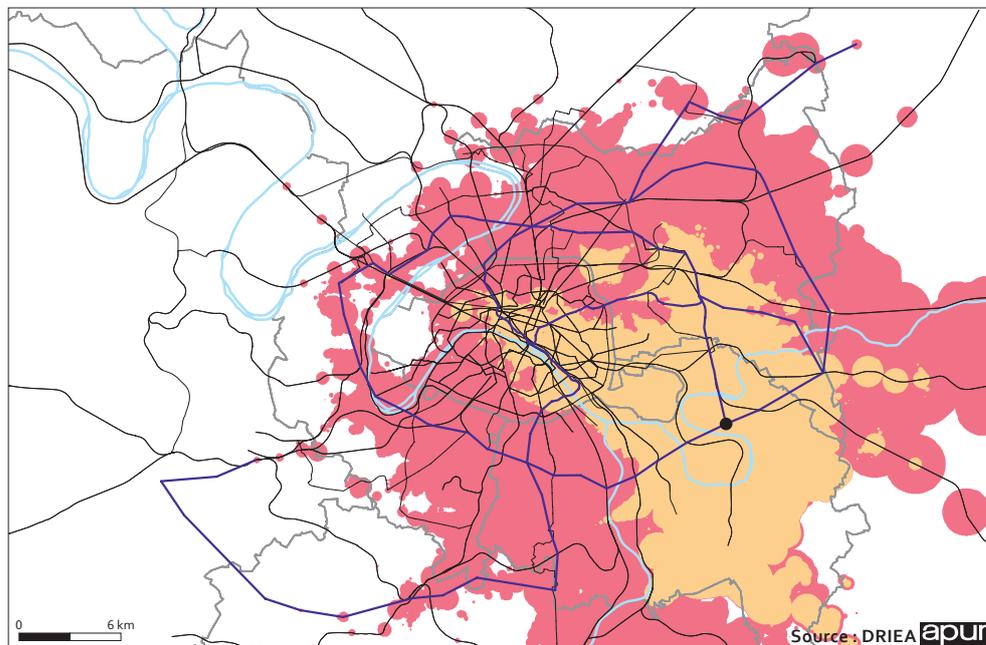
- 2013
- horizon 2030

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 2013-2030 de l'accessibilité depuis la gare de Champigny Centre pour un trajet de 45 min. en transports en commun :

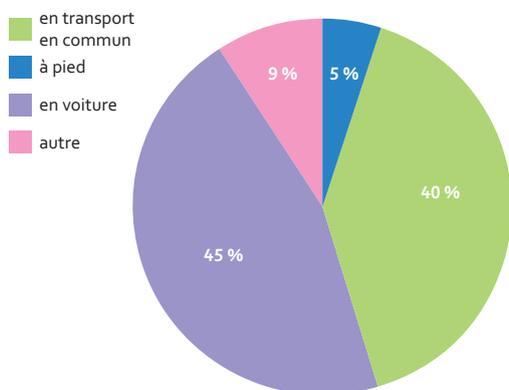
Territoire : + 259 %
Emplois : + 258 %



5.3 Un usage développé de la voiture pour les déplacements domicile-travail

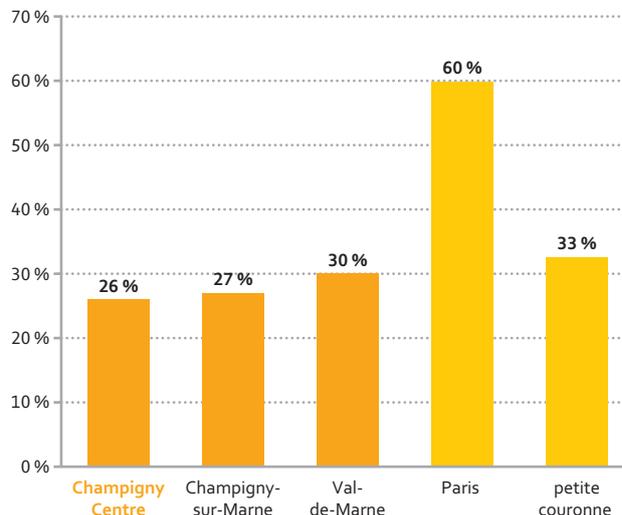
Les déplacements domicile-travail des actifs du quartier de Champigny Centre sont effectués pour majorité en voiture (45 %), une proportion corroborée par le taux relativement faible de ménage sans voiture (26 %). Néanmoins, les transports en commun représentent déjà une part non négligeable de ces déplacements (40 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

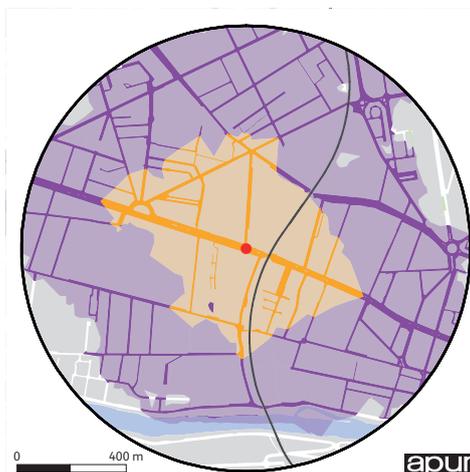
5.4 Des atouts en termes d'accessibilité du quartier

Le quartier est structuré par une trame viaire très développée, maillant l'ensemble du quartier et permettant d'atteindre les extrémités en 10 minutes environ (1 000 m). Néanmoins, l'accessibilité piétonne en 5 minutes (500 m) est limitée autour de la gare par la présence de grandes emprises fermées (équipements scolaires et cimetière) et dans une moindre mesure par la voie ferrée. Les axes structurants est-ouest du quartier (boulevard de Stalingrad et rue Jean Jaurès), à l'exception de l'avenue Roger Salengro, sont équipés d'une piste cyclable. Ce sont des points favorables aux rabattements à vélo vers la future gare, tout comme la présence de zones pavillonnaires (zones 30), moins fréquentées par les voitures. Concernant le réseau de bus, la fréquence de desserte actuelle sur l'avenue Roger Salengro entre Joinville-le-Pont et le centre-ville de Champigny (là où sera construite la future gare) est relativement élevée. Le réseau actuel maille néanmoins le quartier plutôt selon une orientation est-ouest, le long des grands axes structurants et dessert moins certains quartiers résidentiels situés au nord et au sud du quartier.

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 moins de 5 minutes 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 10 minutes

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



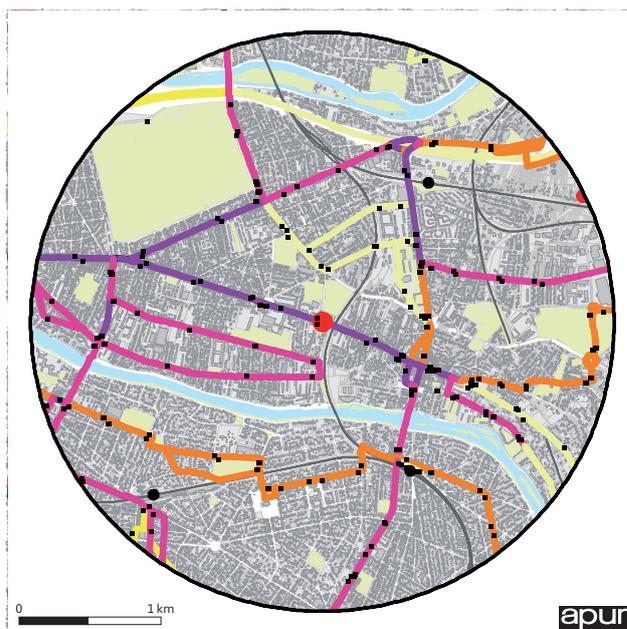
Note de lecture :

Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.

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



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

6.1 Un rythme de construction qui s'accélère depuis 2009

De 2000 à 2012, les surfaces de logements autorisées (51 579 m²) dans le quartier sont supérieures aux surfaces d'activités autorisées (37 420 m²). Le nombre annuel moyen de logements autorisés dans le quartier est resté constant en moyenne entre 2000 et 2012 (44 logements par an), mais n'a cessé de croître depuis 2008. Les logements sociaux représentent 21 % des nouveaux logements autorisés.

En ce qui concerne les surfaces de locaux d'activités autorisées, elles concernent principalement des locaux de services publics (66 %).

Construction (2000-2012)	Champigny Centre	Champigny-sur-Marne
Surface de logements autorisés (m ²)	51 579	217 334
dont m ² logements sociaux (en %)	21 %	30 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	44	186
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	45	235
Taux de construction	6 %	8 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	37 420	205 197

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.

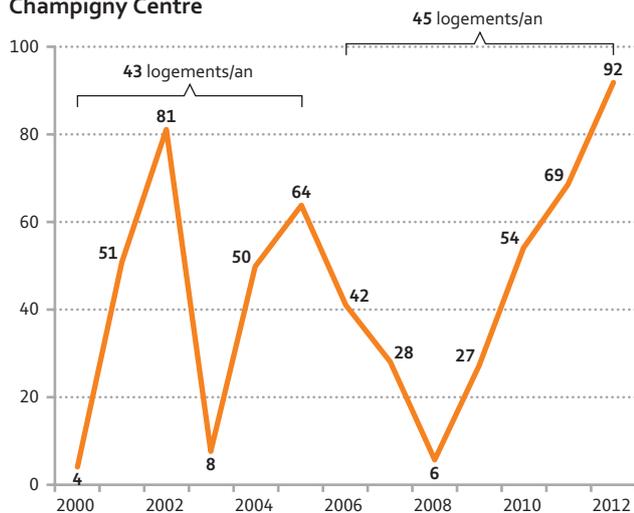
Types de locaux d'activités construits – Champigny Centre (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

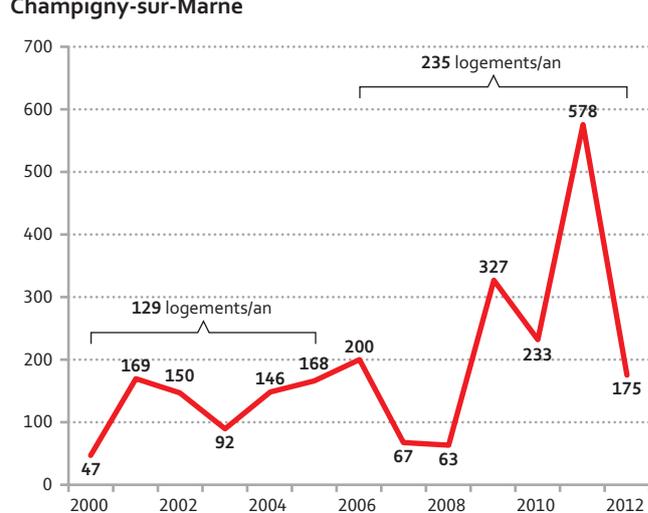
Évolution du nombre de logements autorisés

Champigny Centre



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Champigny-sur-Marne



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2 De nombreuses petites opérations

En matière de logements, de nombreuses opérations ont été autorisées de manière diffuse dans les secteurs pavillonnaires. Des opérations plus importantes ont été autorisées au niveau du boulevard de Stalingrad et du boulevard Aristide Briand. Les principaux locaux d'activités ont été quant à eux autorisés dans le centre-ville de Champigny et du côté de la ZAC du Parc technologique des bords de Marne.

Logements autorisés (2000-2012)

● gare

○ périmètre 800m

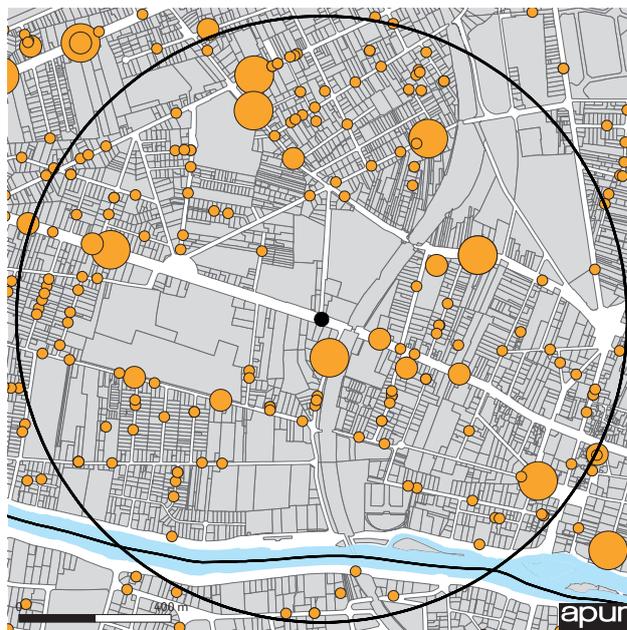
m² de logements autorisés de 2000 à 2012

● 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

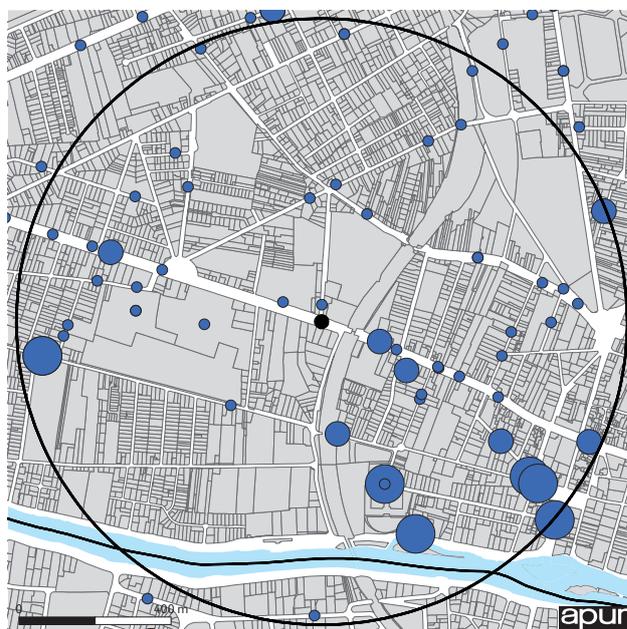
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

● de 1 à 500 m²

● de 500 à 2 000 m²

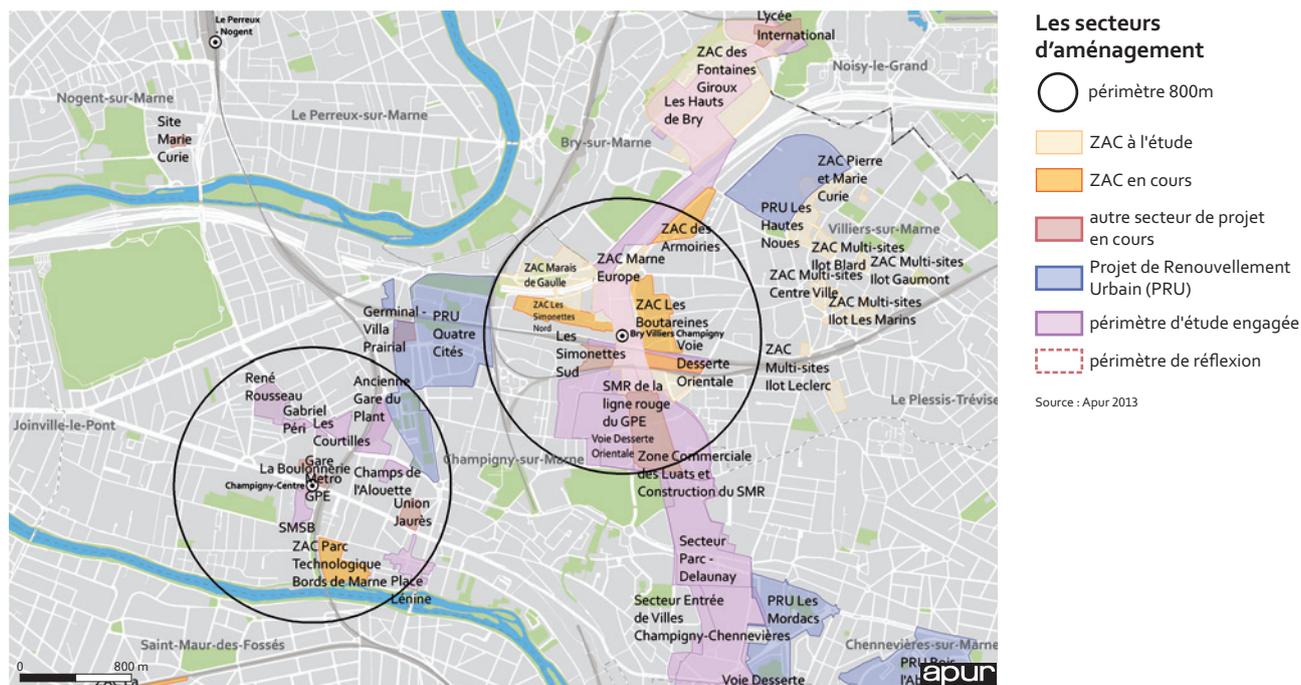
● 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3 Plusieurs projets aux abords immédiats de la future gare

Avec la gare de Bry Villiers Champigny, la gare de Champigny Centre constitue l'autre projet participant de l'amélioration de l'accessibilité métropolitaine de la commune de Champigny-sur-Marne. Actuellement, plusieurs secteurs d'opérations ont été définis ou mis à l'étude dans le quartier dans le cadre de requalification d'anciennes infrastructures (ancienne Gare du Plant), de friches industrielles (la ZAC du Parc technologique des Bords de Marne, le secteur du Champ de l'Alouette), de programme de renouvellement urbain (Cité du Plant) et de remembrements parcellaires (veille foncière le long du boulevard de Stalingrad). Située en bord de Marne, la ZAC du Parc technologique est quant à elle orientée vers les loisirs et vise à développer un pôle d'équipements culturels et touristiques d'échelle départementale.



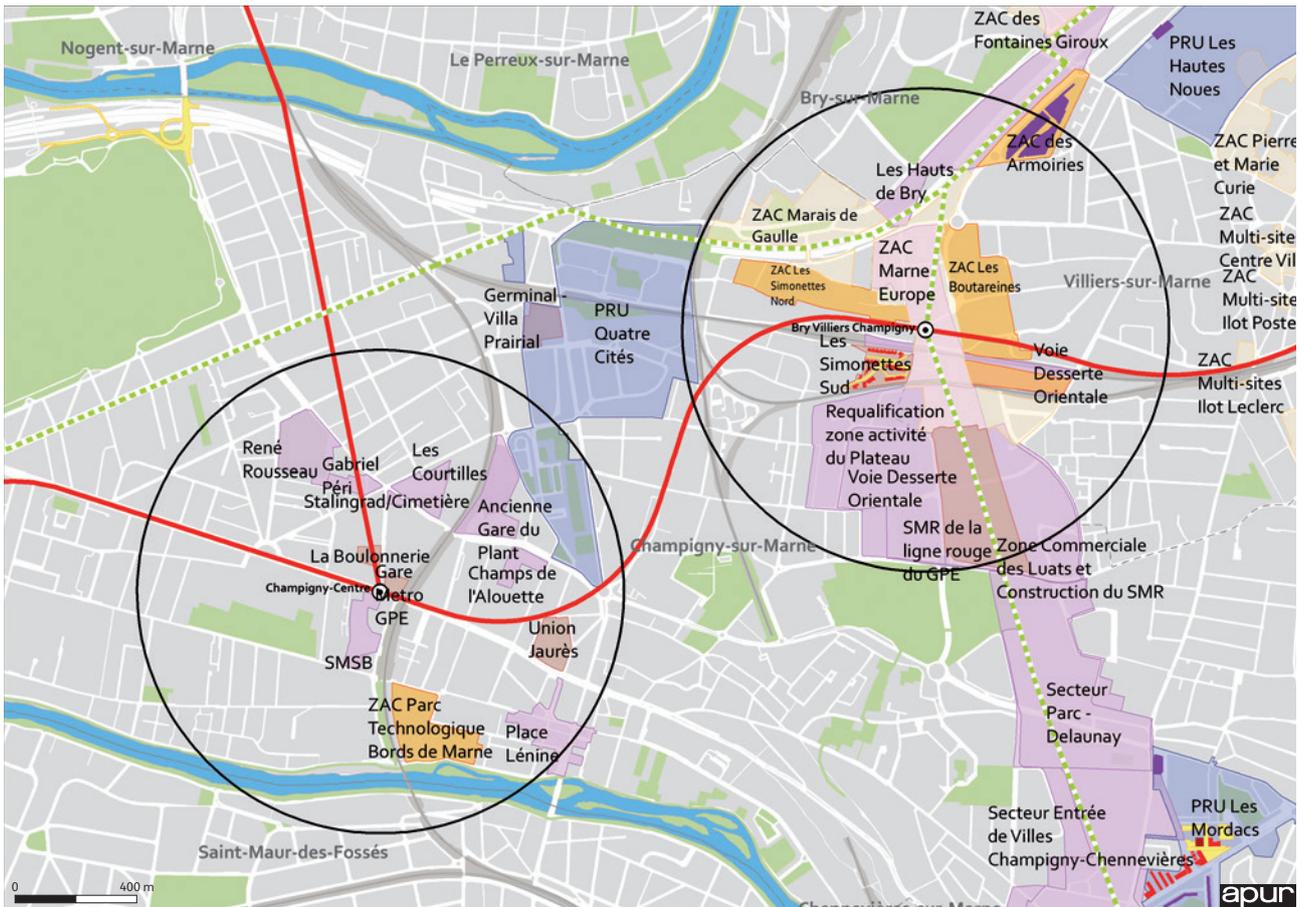
Éléments des opérations d'aménagement (avril 2014)

	ZAC Parc technologique dit des Bords de Marne	Opération Union Jaurès
Commune	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne
Date d'achèvement (prévision)		
Nombre de logements (estimation)	150	317
Logement (m ²)	6 500 (résidence hôtelière)	23 755
dont logement sociaux (m ²)		
Bureaux (m ²)	2 700	187
Activités (m ²)		
Équipements (m ²)	10 000	
Commerces (m ²)		4 398
Surface totale (m ²)	19 200	28 360
Maîtrise d'ouvrage	SADEV 94	Bouygues Immobilier/ Sofinim
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur		Groupe A

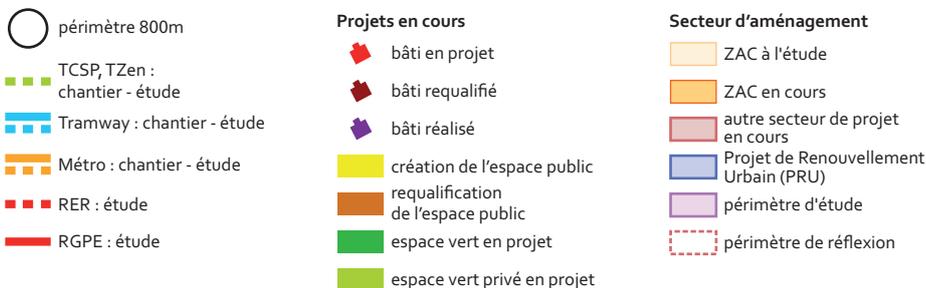
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, avril 2014

La gare de Champigny Centre est une gare importante du RGPE puisqu'elle assurera la connexion entre la ligne 15 sud, qui ira de Pont de Sèvres à Noisy-Champs en 2020 et la ligne 15 est, qui reliera Champigny Centre à Saint -Denis Pleyel à partir de 2030. Le RGPE constitue le principal projet de transport du quartier, puisque le Trans Val-de-Marne passant au nord du quartier, le long de l'avenue du Général de Gaulle.

Sur le site de la gare, le programme est en cours de finalisation sur une emprise de 4460 m². Il combinera logements, activités et commerces.



Les opérations d'aménagement



Sources : Apur 2013, 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 salariés	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
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-commerçant, 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
Epoque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 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 utilisés 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 min	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
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif - Données statistiques sur le tissu économique produite par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
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
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
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 Champigny Centre

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 oeuvre 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.