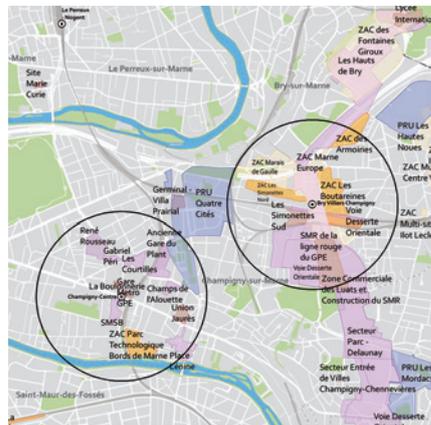
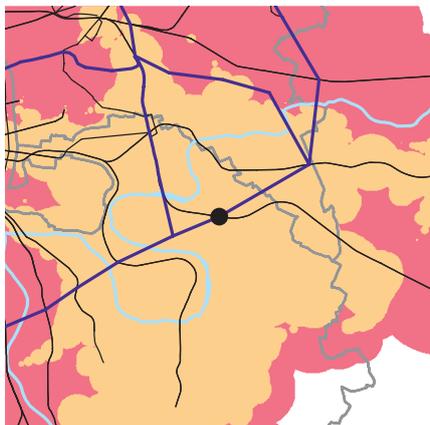
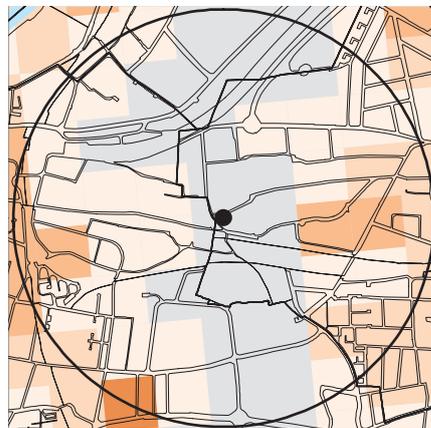


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Bry - Villiers Champigny Ligne 15 sud



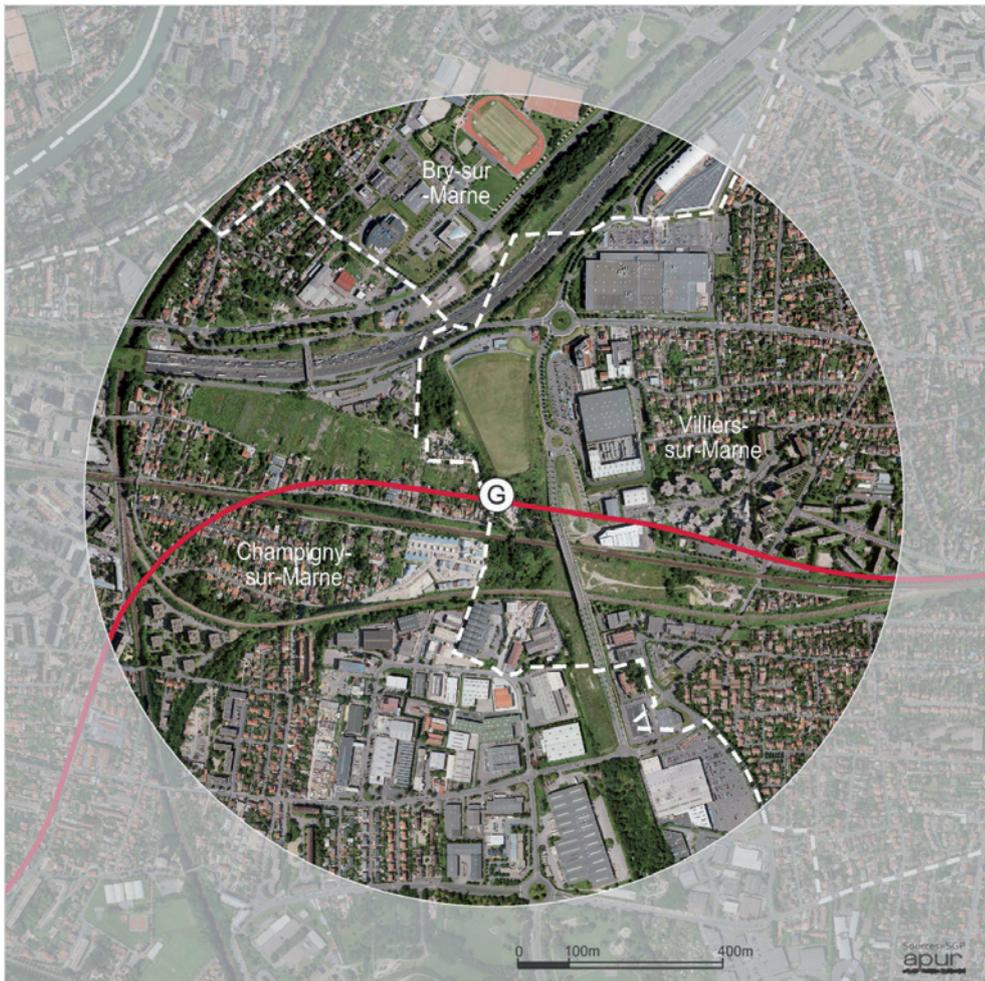
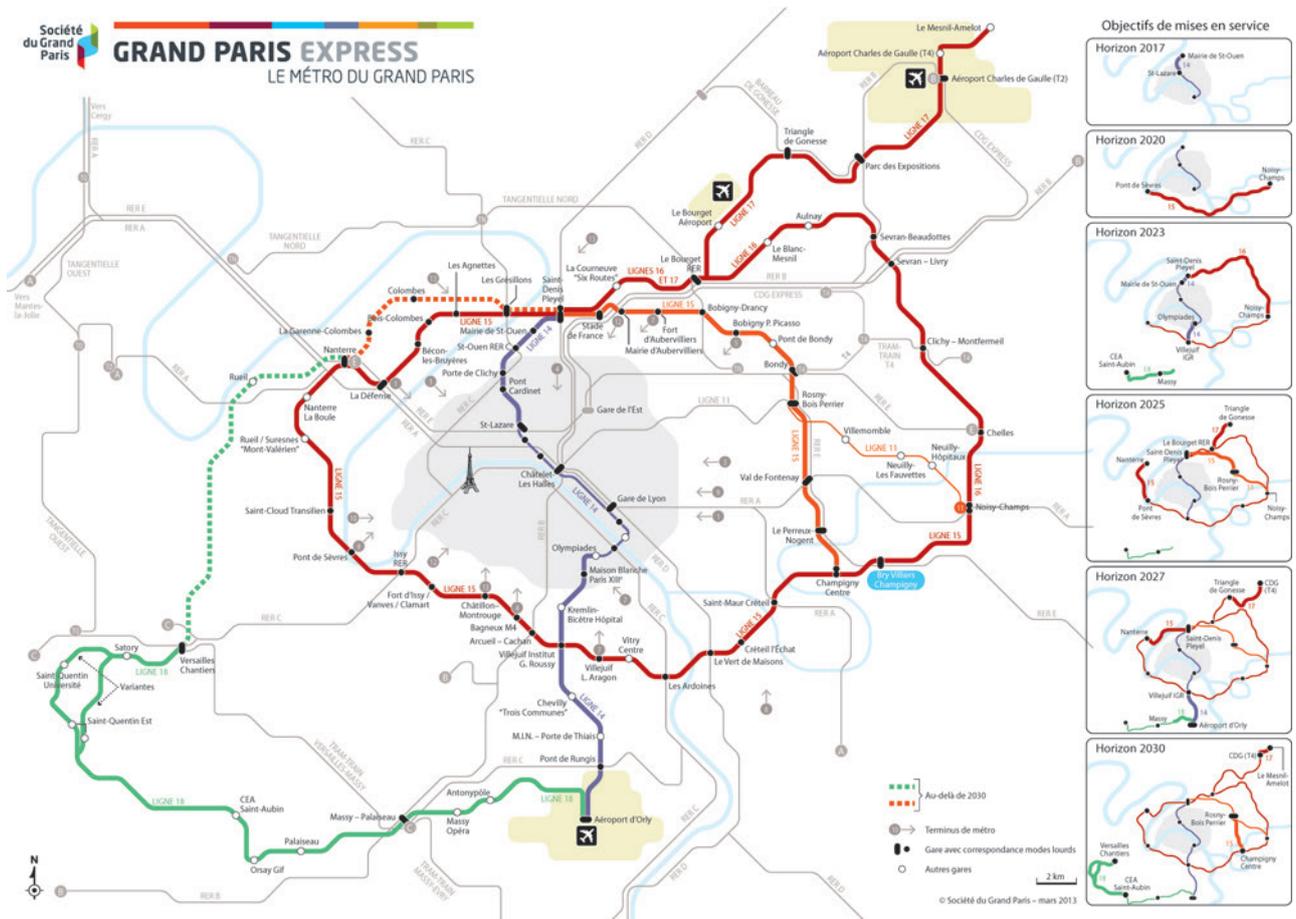
Directrice de la publication : Dominique Alba  
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte  
Avec le concours de : Barbara Chabbal, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger  
Sous la direction de : Patricia Pelloux  
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot,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

# Sommaire

Préambule .....	1
Introduction .....	3
1. Un quartier peu peuplé situé aux confins de trois communes .....	5
2. Une centralité métropolitaine .....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	7
3.1 Une mixité fonctionnelle déjà présente .....	7
3.2 Une vaste majorité de bâtiments de faible hauteur.....	8
3.3 Infrastructures, délaissés et tissu pavillonnaire expliquent les faibles densités bâties .....	8
3.4 Une juxtaposition de tissus différents .....	9
3.5 Un quartier qui s'est construit et se transforme progressivement .....	9
3.6 La végétation couvre la moitié de la surface du quartier.....	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 peu peuplé et stable démographiquement .....	12
4.2 Un revenu moyen des ménages en progression .....	13
4.3 Une majorité de métiers liés à la santé et à l'administration publique à l'échelle des communes .....	14
4.4 Une majorité de grands logements occupés par leur propriétaire .....	15
5. La mobilité et les espaces publics .....	16
5.1 Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris, La Défense mais aussi Créteil et Noisy-le-Grand .....	16
5.2 Une accessibilité à la métropole démultipliée.....	17
5.3 Un usage de la voiture prédominant.....	18
5.4 L'accessibilité du quartier très limitée .....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1 Des constructions récentes correspondant à de nouvelles surfaces commerciales.....	20
6.2 Des opérations d'activités de grande taille et des petites opérations privées .....	21
6.3 Des projets de rééquilibrage en faveur de l'activité .....	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS

Société du Grand Paris  
**GRAND PARIS EXPRESS**  
 LE MÉTRO DU GRAND PARIS



**Gare : Bry Villiers Champigny**

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune de Villiers-sur-Marne

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Bry-sur-Marne (Val-de-Marne). Ces communes n'appartiennent à aucune intercommunalité.

PLU de Villiers-sur-Marne adopté le 28 août 2013

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

PLU de Bry-sur-Marne adopté le 21 décembre 2006

Territoire du CDT « Boucles de la 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.

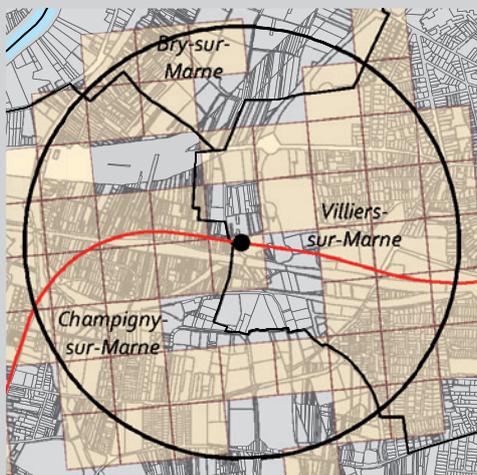
L'**Atelier parisien d'urbanisme (Apur)** qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

## Définition du quartier de gare

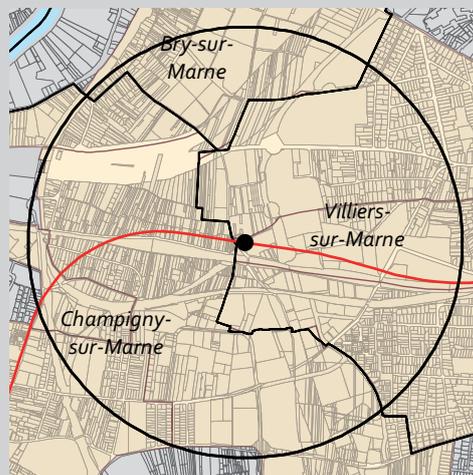
Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 15 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques 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.

### EXEMPLE DU QUARTIER DE BRY VILLIERS CHAMPIGNY



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 Bry Villiers Champigny, réalisée en liaison avec les services des villes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et 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 peu peuplé situé aux confins de trois communes

Situé en limite des trois communes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne, le quartier de Bry Villiers Champigny ne concentre que peu d'habitants, tous regroupés dans les secteurs pavillonnaires en bordure du quartier. La densité de population (39 habitants à l'hectare) est ainsi inférieure à celle du Val-de-Marne. La présence de zone d'activités génère à l'inverse une densité d'emplois relativement élevée et comparable à celle du Val-de-Marne (20 emplois salariés à l'hectare), ce qui permet au quartier d'atteindre un taux d'emploi de 1.

## 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

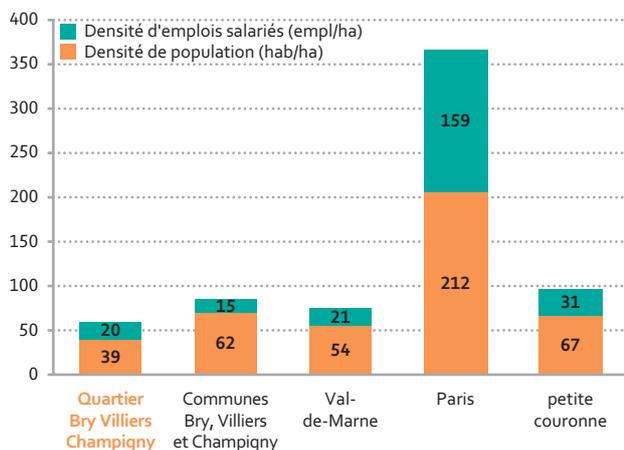


## Population et emplois dans le quartier de Bry Villiers Champigny

Bry Villiers Champigny	Population	Emplois
Quartier	11 037	9 032
2 km	92 030	43 972
4 km	350 353	110 053

Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

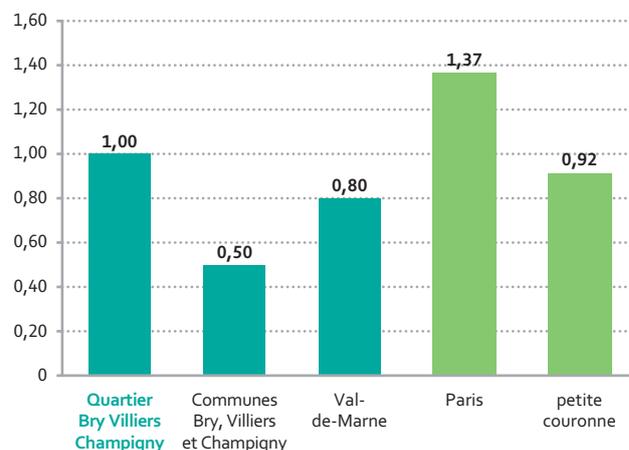
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## Taux d'emploi

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## 2. Une centralité métropolitaine

Le quartier qui accueillera la gare de Bry Villiers Champigny se caractérise par son éloignement des centres villes de ces 3 communes. Il est aussi traversé par l'autoroute A4 et les emprises ferroviaires du RER E notamment. La présence de grandes enseignes commerciales comme Ikea, les Armoiries et Bricorama ainsi que le centre Leclerc fait de ce quartier une polarité métropolitaine. Situé aux confins de ces différents territoires communaux, on y trouve de grandes emprises d'activité et de vastes complexes sportifs tels que le golf de Villiers et le Parc sportif des Maisons Rouges à Bry.



### Éléments de centralités

#### Centralités

- locale
- mixte
- globale

#### Équipement

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

#### Commerce et animation

- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

#### Grande emprise végétalisée

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

#### Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur mars 2014



Bricorama, boulevard Jean Monnet, Villiers-sur-Marne



Parc des sports des Maisons Rouges, Bry-sur-Marne

### 3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

#### 3.1 Une mixité fonctionnelle déjà présente

Sur les coteaux au sud de la vallée de la Marne à Bry, de part et d'autre des voies ferrées à Champigny et aux abords des emprises d'activités économiques, se déploient de grandes nappes de logement individuel. Seules quelques zones de grands ensembles viennent s'immiscer dans ce tissu pavillonnaire. Un secteur récent de bureaux se développe au nord de l'autoroute en vis-à-vis du Parc sportif des Maisons Rouges. À l'est du boulevard Jean Monnet, correspondant à la RD10, s'étire un long cordon accueillant essentiellement des grandes surfaces commerciales, tandis qu'à l'ouest du côté de Champigny se trouve la grande zone d'activité dite ZAC « A3 » du Plateau.

#### 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

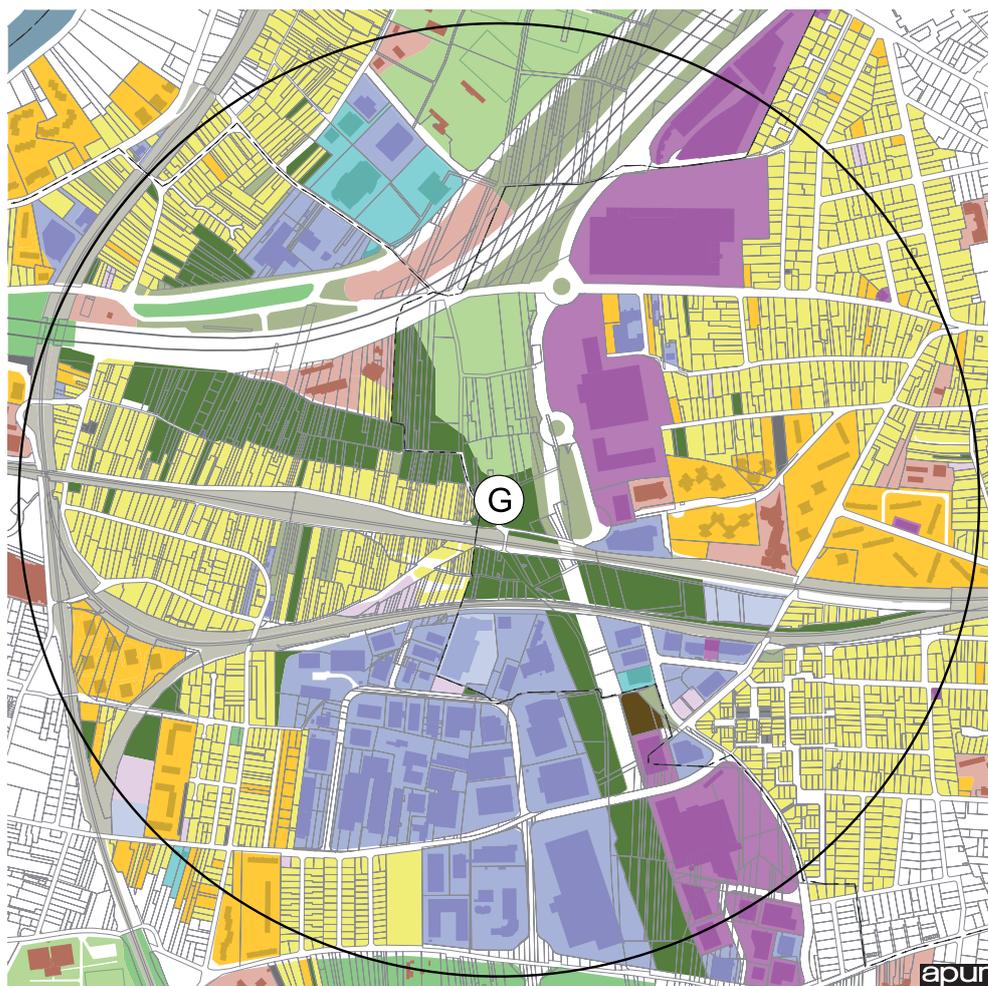
##### Emprise non bâtie

-  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 mars 2014



Activités, rue de Bernaü, Champigny-sur-Marne



Habitat pavillonnaire, rue Condorcet, Villiers-sur-Marne

## 3.2 Une vaste majorité de bâtiments de faible hauteur

96 % des bâtiments du quartier ont une hauteur inférieure à 15 mètres et plus de la moitié de ceux-ci ne dépasse pas les 7 mètres. Parmi eux se trouvent les nombreux pavillons qui composent le quartier, ainsi que les entrepôts des zones d'activités (ZAC A3, Boutareines et Armoiries). Les émergences les plus hautes correspondent à des immeubles de grand collectif dans le quartier des Morvraains à Villiers et la Cité du Clos du Pré de l'Étang à Champigny.

### 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 Bry Villiers Champigny



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

## 3.3 Infrastructures, délaissés et tissu pavillonnaire expliquent les faibles densités bâties

Dans le quartier de gare, les densités bâties sont faibles. Trois facteurs l'expliquent : la présence d'infrastructures de transport (autoroute A4 et voies ferrées du transilien, du RER E et du fret), les friches correspondant au tracé de l'ex-voie de desserte orientale (VDO) d'une part, et l'importance du tissu pavillonnaire d'autre part. Les plus fortes densités bâties du quartier correspondent aux zones d'activités.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

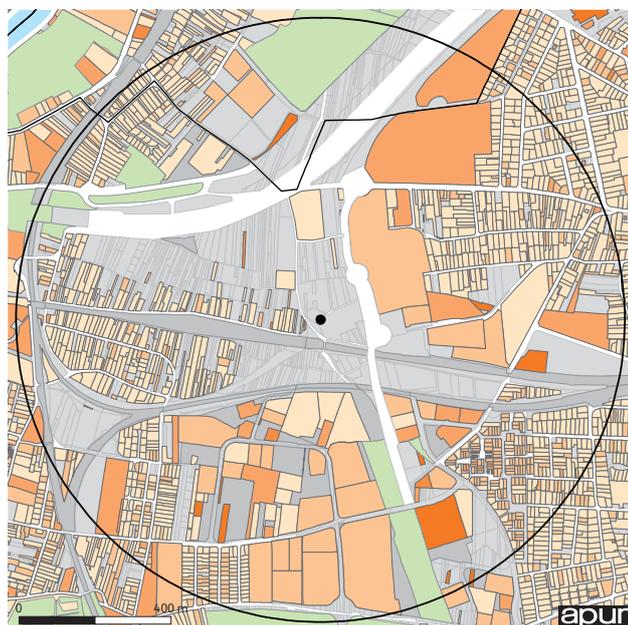
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

- 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 Une juxtaposition de tissus différents

Situé à la jonction des trois villes, le quartier est le résultat d'une juxtaposition de zonages différents : zones d'activités, zones résidentielles et zones d'infrastructures avec leurs délaissés adjacents. Dans les zones pavillonnaires, le bâti est de petite échelle mais de composition et de formes variées, seule exception le quartier des Luats au sud-est, dont la trame est plus régulière. Des immeubles de logements de grande taille, composés librement, s'adossent aux voies ferrées à l'est du quartier, à Villiers, et à l'ouest à Champigny. Enfin, de vastes emprises sont occupées par des entrepôts de grande taille, desservis par des voies routières structurantes.



Entrepôts d'activités et de commerces, rue Alexandre Fourny, Villiers-sur-Marne



Immeubles d'habitations, avenue Henri Dunant, Villiers-sur-Marne



Pavillons, rue Eugène Varlin, Champigny-sur-Marne

### 3.5 Un quartier qui s'est construit et se transforme progressivement

La datation des bâtiments du quartier de Bry Villiers Champigny révèle que le quartier, encore agricole dans les années 1950, s'est construit en continuité des noyaux urbains historiques des trois communes. La construction de l'autoroute A4, mise en service en 1976, et la mise en réserve de terrain pour la VDO ont limité l'urbanisation au centre du quartier. À partir de 1976, l'urbanisation s'est opérée par extension des zones résidentielles (lotissement des Luats au sud-est) et au gré d'initiatives individuelles, parcelles par parcelles. Les années 2000 ont vu le développement de zones d'activités et de commerces autour de l'emprise de l'ex-VDO, ainsi que d'équipements sportifs du côté de Bry.

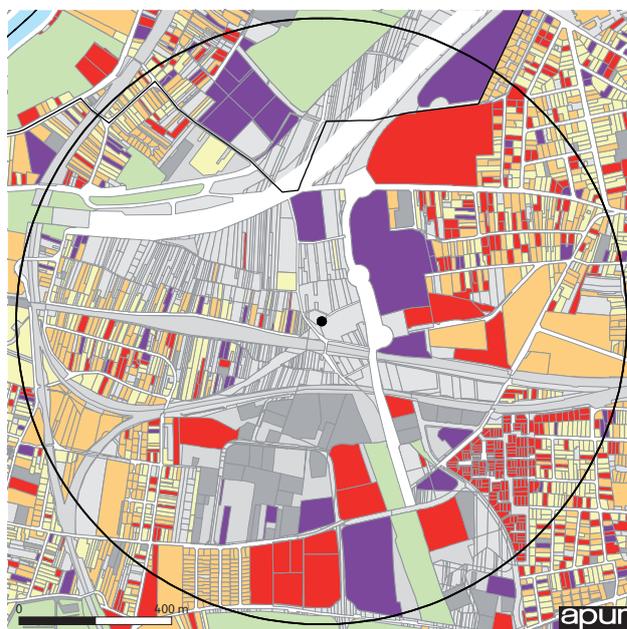
#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

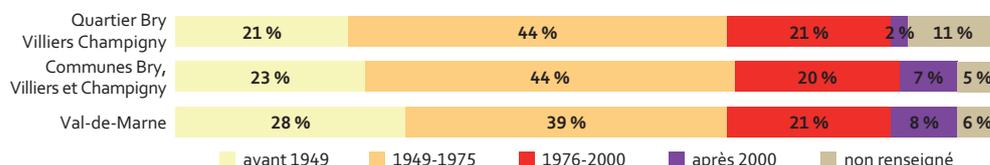
- gare
- périmètre 800m
- Période majoritaire\***
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné
- Principaux équipements**
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

Source : 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 La végétation couvre la moitié de la surface du quartier

Dans le quartier de Bry Villiers Champigny, la végétation est très présente aujourd'hui : près de la moitié de la surface du quartier en est couverte (46 %). Les friches de l'ex-VDO et les délaissés des infrastructures de transports (autoroute et voies ferrées) constituent de vastes espaces verts, auxquels s'ajoutent des espaces de loisirs (le golf au nord de la gare et les installations sportives de Bry) et des anciens terrains agricoles aujourd'hui en friches, comme par exemple le secteur des Simonettes nord. Le caractère végétal du quartier devrait cependant évoluer en fonction des projets urbains en cours sur l'ex-VDO et la future ZAC Marne Europe. Les zones résidentielles participent de la forte végétalisation du quartier, grâce aux jardins des pavillons et des espaces verts des quelques grands ensembles d'habitat collectif.

Bien que la majeure partie de ces espaces végétalisés soient d'usage privatif, ils créent pour les plus vastes d'entre eux des corridors verts importants pour la trame verte régionale.

#### 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

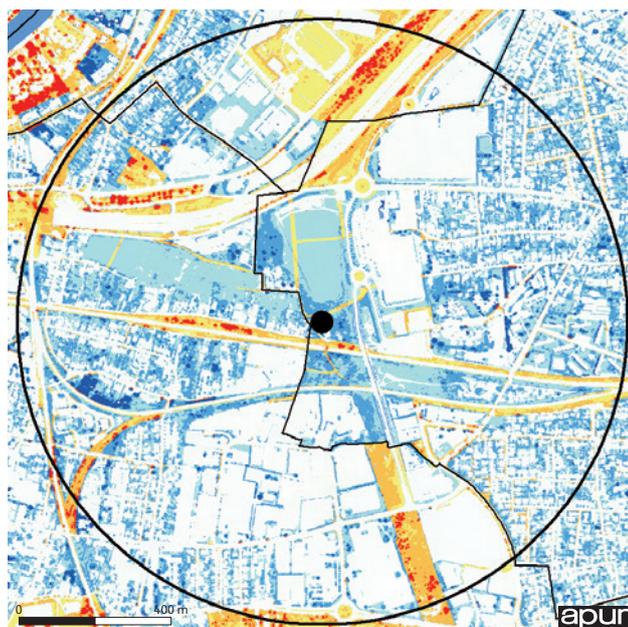
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### 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

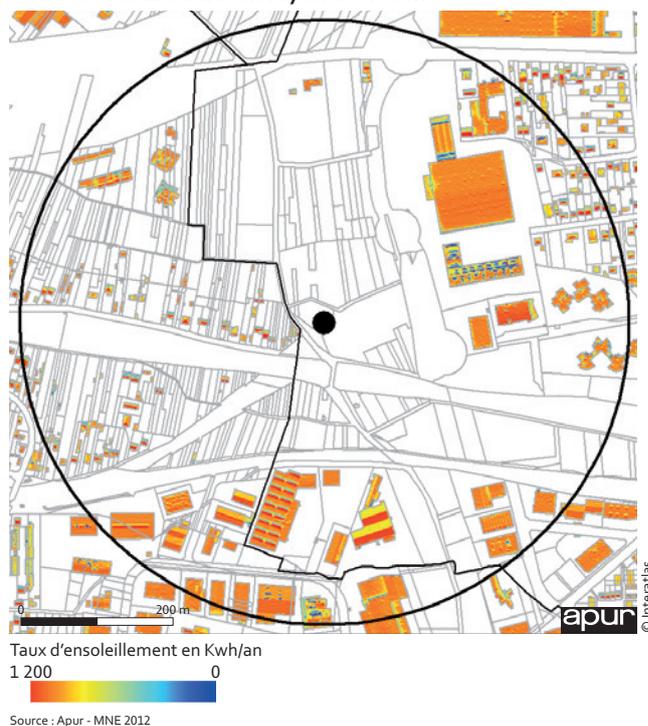
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



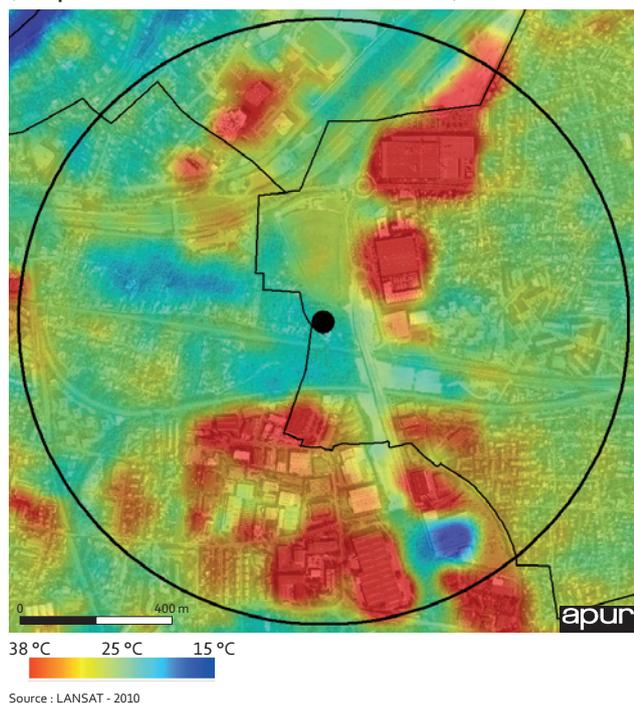
### 3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier notamment les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments d'activité, de grande taille, se caractérisent par un fort taux d'ensoleillement et montre un potentiel intéressant.
- Des relevés thermographiques d'été font apparaître des îlots de chaleur importants correspondant aux zones d'activités. Les friches végétales peinent à réguler le phénomène.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent également les déperditions des bâtiments de la zone d'activités.

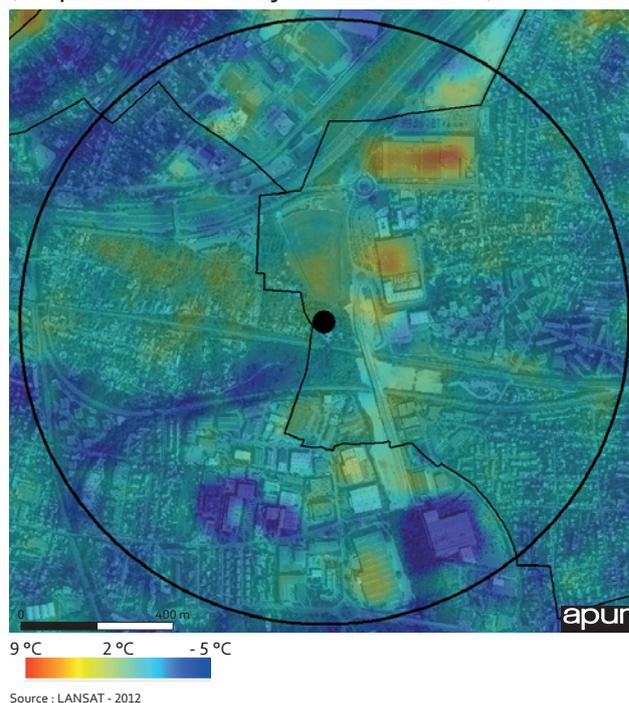
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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

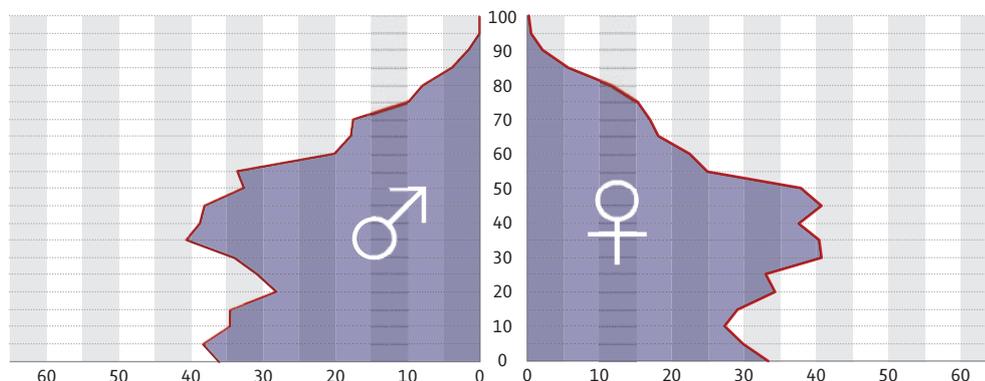
### 4.1 Un quartier peu peuplé et stable démographiquement

Le quartier de gare est composé de 11 000 habitants, soit 9 % seulement de la population des communes de Bry, Villiers et Champigny réunies. La population du quartier a peu crû entre 1999 et 2009 (+ 3,2 %), car ce sont principalement des zones d'activités qui se sont développées. Le quartier comporte environ deux fois plus de jeunes de moins de 18 ans (26,1 %) que leur poids dans les communes de rattachement. Près de la moitié des actifs du quartier sont employés et ouvriers et le chômage touche moins de 10 % de la population active (9,9 %).

	Quartier Bry Villiers Champigny	Communes Bry, Villiers et Champigny	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	11 037	124 980	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2009	+ 3,2 %	+ 2,2 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	26,1 %	25,9 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	11,8 %	12,1 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	9 529	36 267	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	17,6 %	18,4 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	47,7 %	50,4 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,98	0,49	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	20,6 %	19,2 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

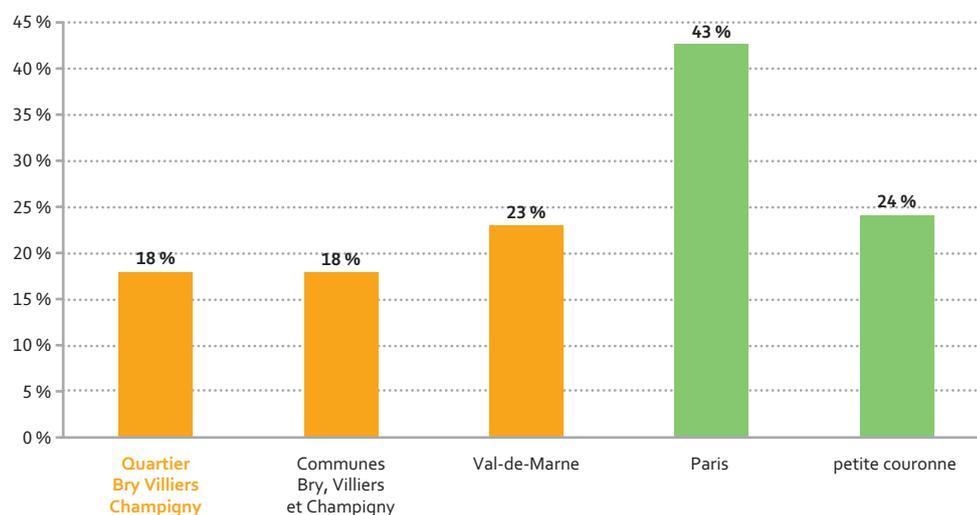
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Bry Villiers Champigny (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active

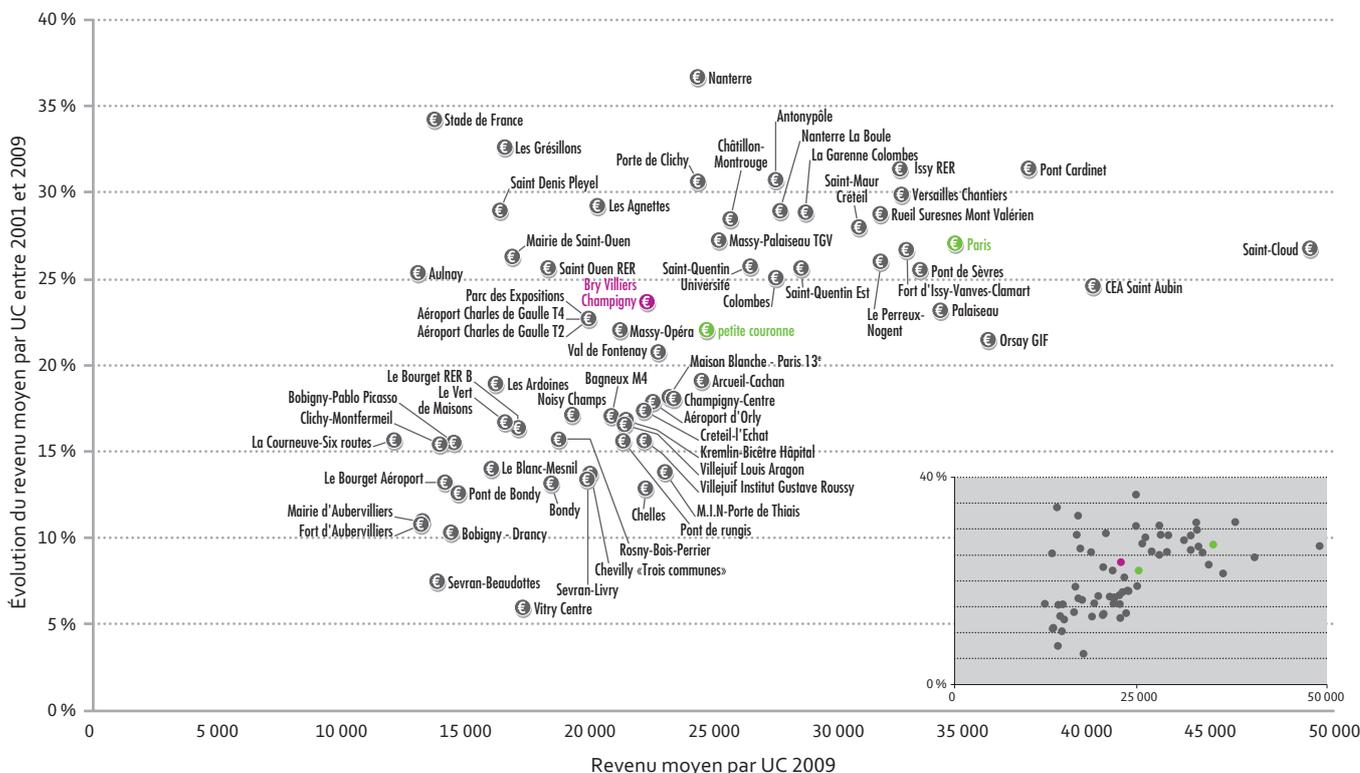


Source : Insee Recensement 2010

## 4.2 Un revenu moyen des ménages en progression

Le revenu moyen des ménages du quartier est légèrement supérieur à 20 000 € par an et par UC. Il a progressé de 24 % depuis 2001, soit plus de 4 points que dans les communes de Bry, Villiers et Champigny et que dans le Val-de-Marne. Néanmoins, 1 ménage sur 5 est un ménage à bas revenus, ce qui est supérieur aux taux observés dans les communes de rattachement et dans le département.

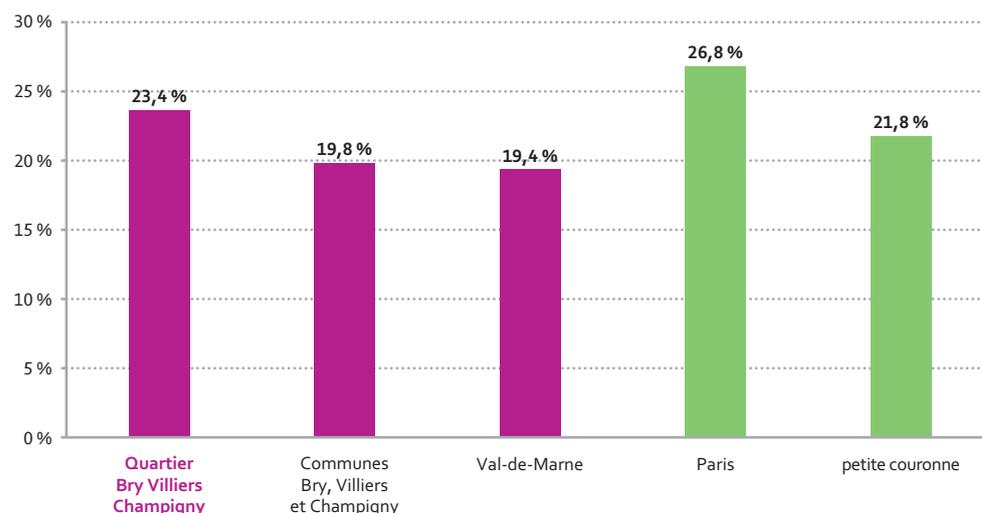
### Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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 : Le Mesnil Amelot et Triangle de Gonesse.

### Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

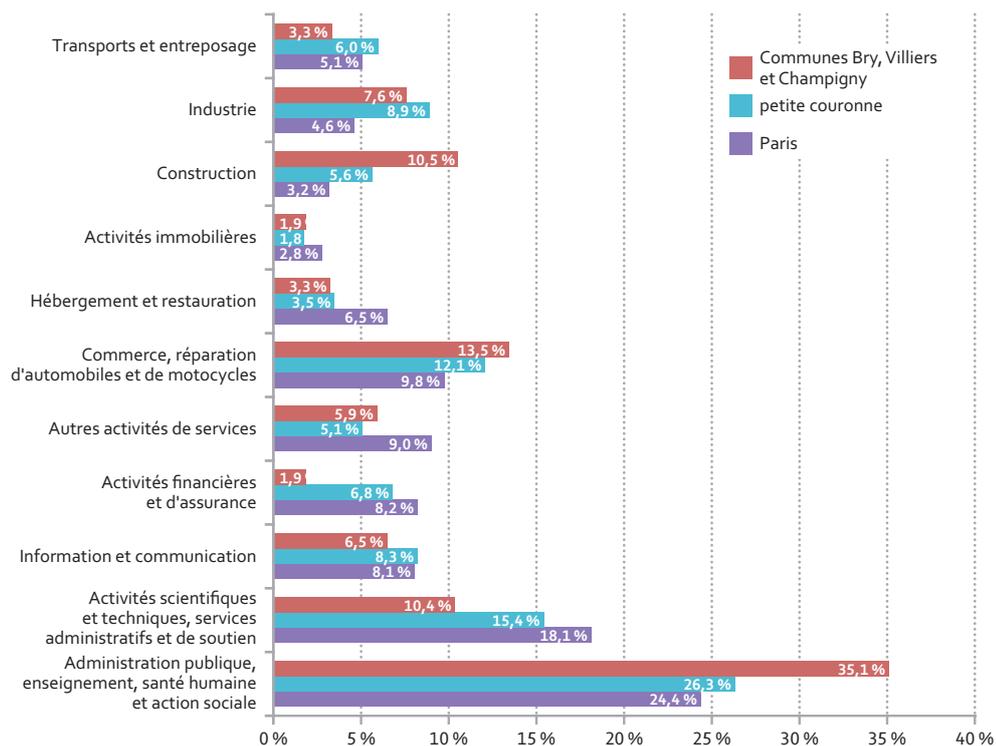


Source : Insee Recensement 2010

## 4.3 Une majorité de métiers liés à la santé et à l'administration publique à l'échelle des communes

À l'échelle des communes de Bry, Villiers et Champigny, une large majorité des emplois exercés dans ces communes concerne la santé (présence de deux hôpitaux) l'administration publique, l'enseignement (35 %). Néanmoins, dans le quartier de Bry Villiers Champigny, les activités exercées s'apparentent plutôt au deuxième poste d'activités les plus représentées dans ces communes, à savoir les commerces (13,5 %).

Emplois par secteur d'activité dans les communes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et de Champigny-sur-Marne

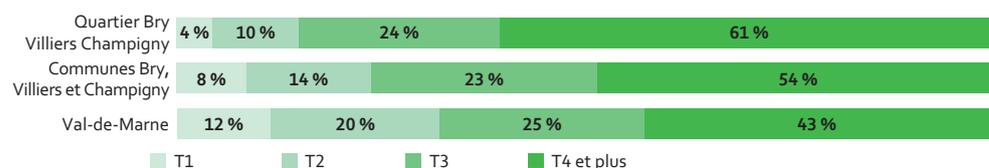


Source : Insee Recensement 2010

## 4.4 Une majorité de grands logements occupés par leur propriétaire

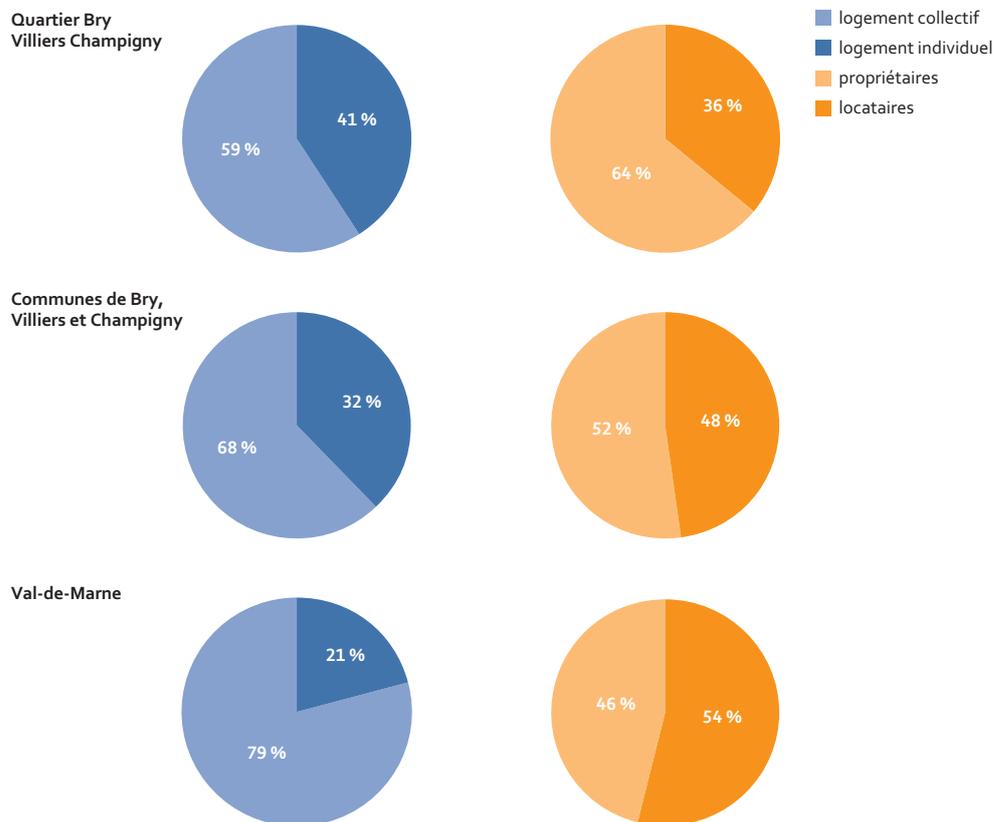
Les données sur le logement reflètent l'importance du tissu pavillonnaire dans le quartier. Ainsi, sur près de 4000 logements, 41 % d'entre eux sont des logements individuels, soit une part deux fois plus grande que dans le département du Val-de-Marne. Près des deux tiers des ménages sont propriétaires de leur logement (64 %), ce qui est aussi sensiblement plus que la moyenne du département. Les logements sont grands (61 % de T4 et plus pour 4 % seulement de T1). Le logement social représente 18,5 % du parc de logements du quartier.

### Répartition des types de logements



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

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

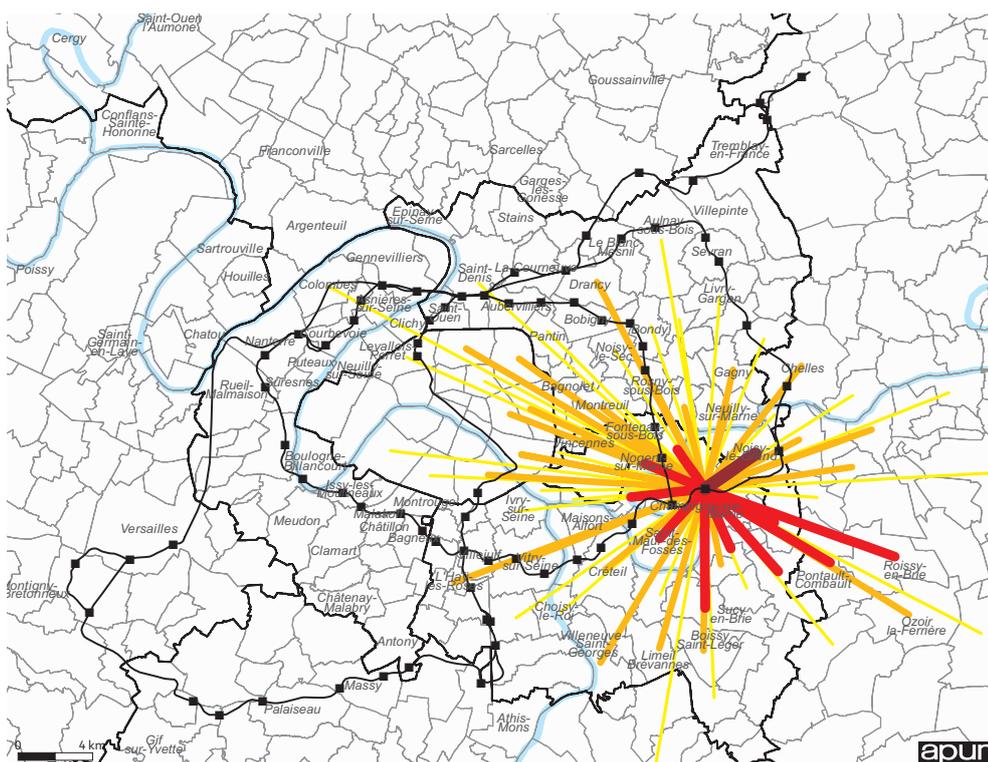
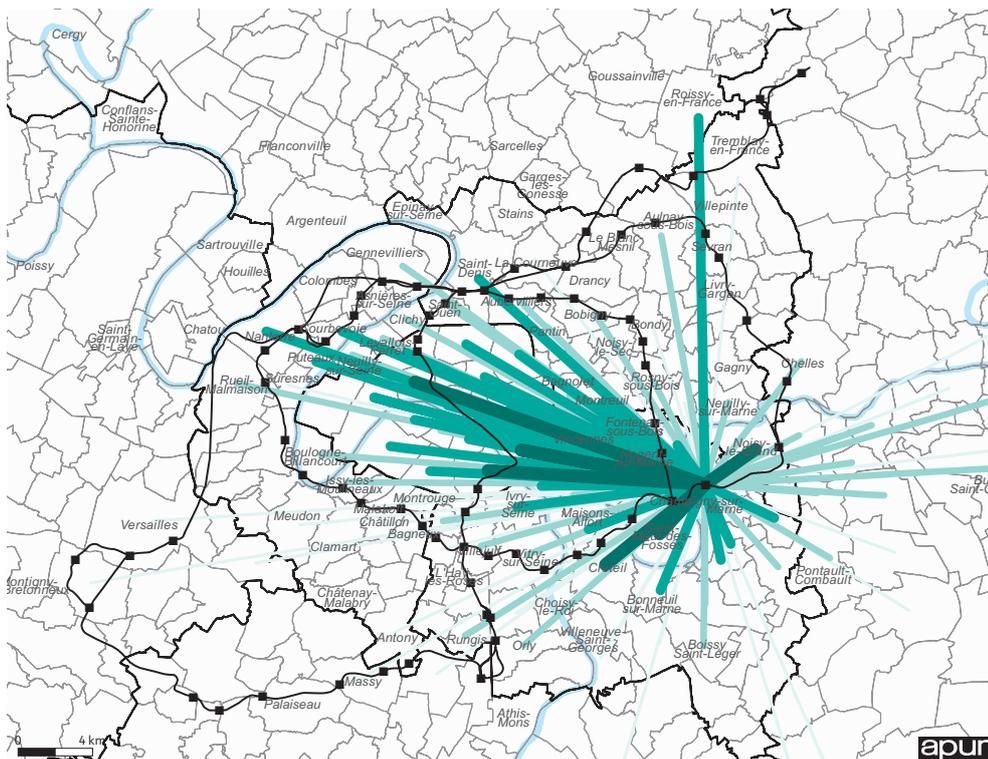


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1 Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris, La Défense mais aussi Créteil et Noisy-le-Grand

Les actifs des communes de Bry, Champigny et Villiers se dirigent principalement vers des lieux de travail situés à l'ouest de leur commune de résidence : Paris, La Défense mais aussi Créteil et Noisy-le-Grand à l'est. Sensiblement moins nombreux, les actifs travaillant dans les communes de Bry, Villiers et Champigny proviennent en majorité de communes proches, telles que Noisy-le-Grand, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne ou Saint-Maur. Les flux de déplacements domicile-travail paraissent suivre les axes des RER A et E et du Transilien P.



**12 127 actifs** travaillent dans leur commune de résidence, à Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne ou Champigny-sur-Marne. Ils représentent **19,9 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

## 5.2 Une accessibilité à la métropole démultipliée

Le quartier de Bry Villiers Champigny est actuellement très peu connecté au réseau de transports en commun rapides. Les gares des RER A et E et du Transilien se situent à plus de 800 mètres du centre du quartier et le réseau de bus y est peu dense. Une fois mis en service, le RGPE permettra une accessibilité au territoire métropolitain quasiment 4 fois plus importante, particulièrement en direction de Paris mais aussi au sud et au nord-est de la métropole. Le bassin d'emplois accessibles sera quant à lui multiplié par 6.

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

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

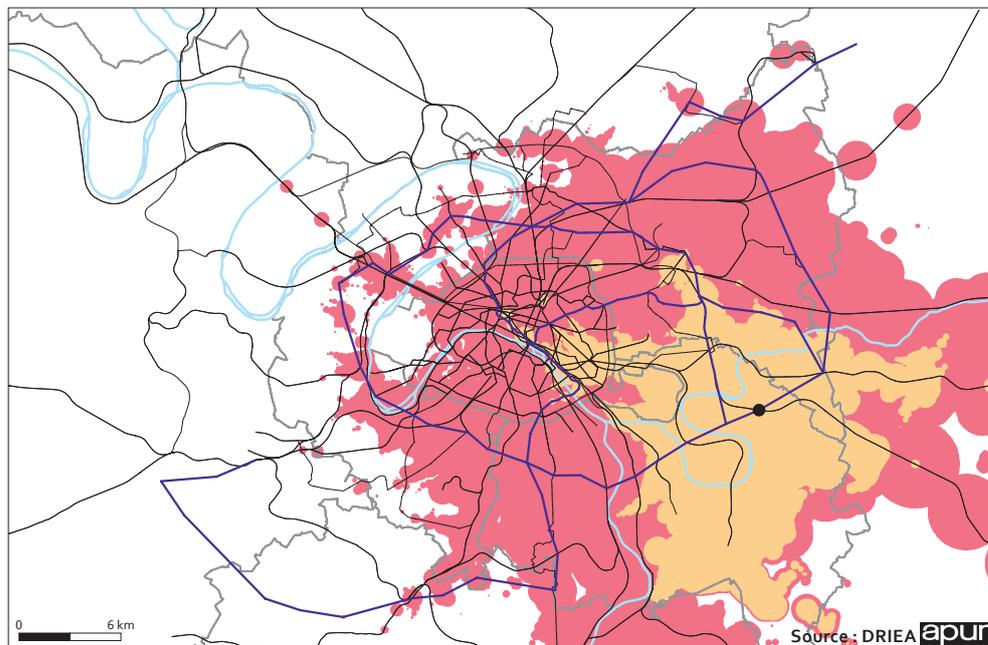
### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

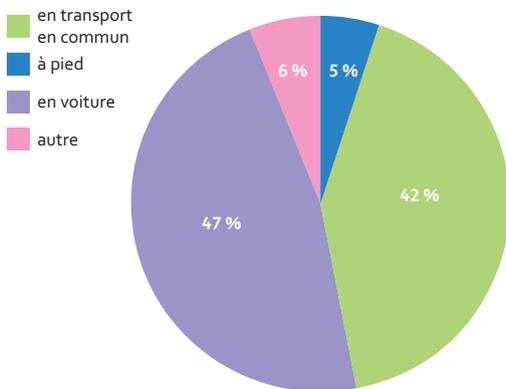
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Bry-Villiers-Champigny pour un trajet de 45 min. en transports en commun :  
Territoire : + 321 %  
Emplois : + 565 %



## 5.3 Un usage de la voiture prédominant

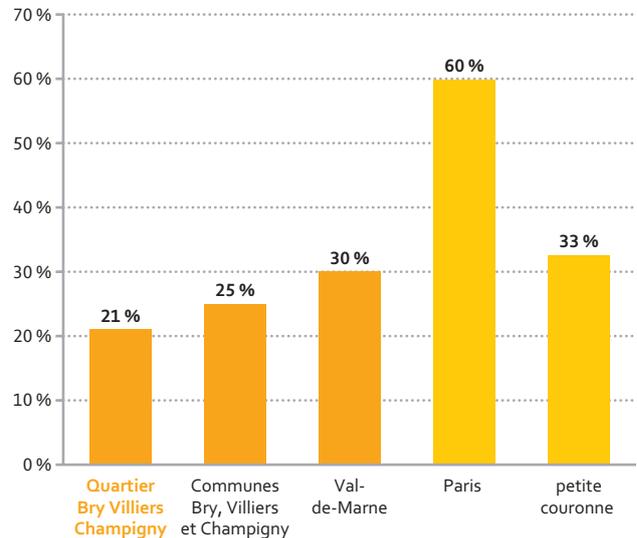
L'éloignement des transports en commun lourds (RER et Transilien) et la proximité de l'autoroute A4 expliquent la forte part de déplacements domicile-travail effectués en voiture (47 %), le plus élevé constaté dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud. De même, seul 1 ménage sur 5 ne possède pas de voiture dans le quartier de Bry Villiers Champigny, un taux bien inférieur à celui constaté dans le Val-de-Marne ou la petite couronne.

### Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

### Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

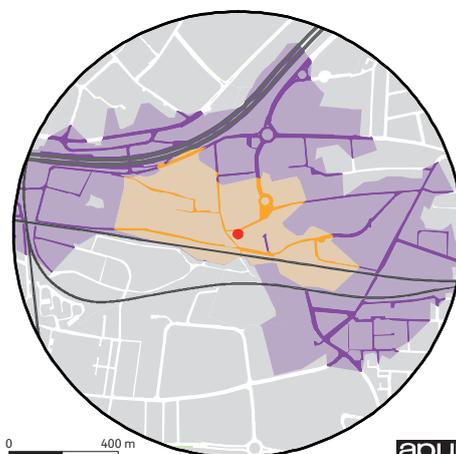
## 5.4 L'accessibilité du quartier très limitée

Les grandes infrastructures ferrées et routières et les zones d'activité de commerce situées autour de la future gare limitent son accessibilité piétonne, en particulier depuis les quartiers résidentiels en marge du rayon de 800 mètres. Il existe un enjeu fort de franchissement de l'autoroute A4 au nord et des voies ferrées au sud de la gare, notamment depuis le quartier des Simonettes Sud. Le rabattement cyclable à la gare a été anticipé lors de la création récente du boulevard Jean Monnet (RD 10 en voie nord-sud desservant la future gare). En dehors de cet aménagement, il y a peu de d'itinéraires cyclables aujourd'hui dans le quartier et beaucoup d'itinéraires en projet, comme sur l'ex-VDO en friche entre la RD10 et la rue de Bernaü. Le quartier étant peu dense et peu peuplé, le réseau de bus est assez lâche et les fréquences relativement faibles autour de la future gare.

### 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 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

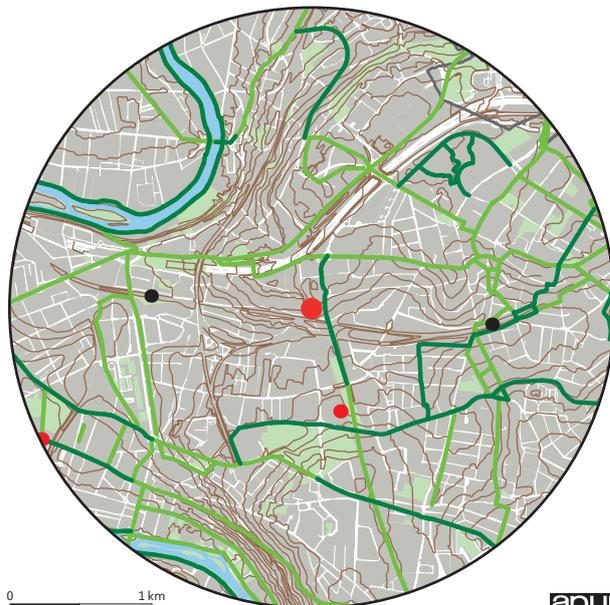
### Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

-  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.

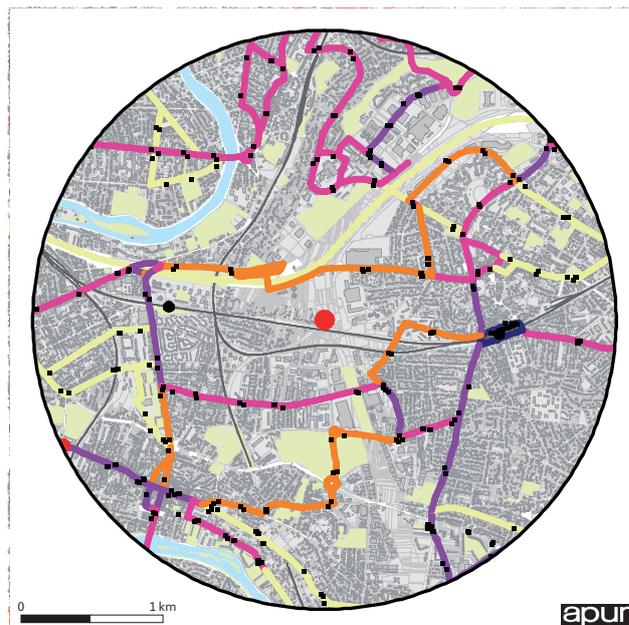


apur

### 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 Des constructions récentes correspondant à de nouvelles surfaces commerciales

Le quartier de Bry Villiers Champigny n'est pas un quartier résidentiel, ce qui explique que seulement 33 logements ont été autorisés chaque année en moyenne dans le quartier, contre une moyenne de 388 logements dans les 3 communes de Bry, Villiers et Champigny-sur-Marne. Les logements sociaux représentent 18 % des nouveaux logements dans ces 3 communes.

De 2000 à 2012, plus de 100 000 m<sup>2</sup> de surface d'activités ont été autorisées dans le seul quartier de Bry Villiers Champigny. Les 2/3 de ces surfaces correspondent à des commerces, en lien avec la création du centre commercial des Armoiries notamment.

Construction (2000-2012)	Quartier Bry Villiers Champigny	Communes Bry, Villiers et Champigny
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	36 440	440 890
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	24 %	18 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	33	388
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	53	476
Taux de construction	11 %	11 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	28 893	377 528

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.

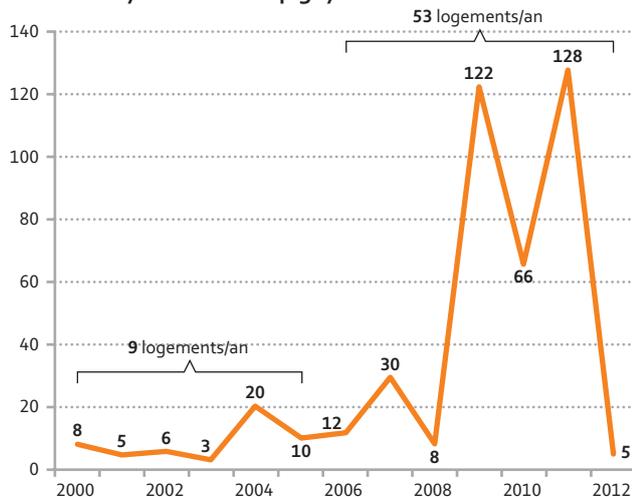
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Bry Villiers Champigny (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier Bry Villiers Champigny



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Communes Bry, Villiers et Champigny



Source : DRIEA, SITADEL 2013

## 6.2 Des opérations d'activités de grande taille et des petites opérations privées

Les permis portant sur des surfaces de logement autorisées de 2000 à 2012 font ressortir la ZAC des Simonettes nord, nouveau quartier résidentiel situé à proximité immédiate de la future gare. De nombreuses petites opérations privées apparaissent dans les différents secteurs pavillonnaires. Les surfaces d'activités autorisées dans le quartier de Bry Villiers Champigny sont nombreuses et de grande taille. Elles correspondent au renforcement des zones d'activités (au nord à Bry et sur le plateau à Champigny) et à la construction récente de grandes surfaces commerciales comme les Armoiries.

### Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

### m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



### Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

### m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

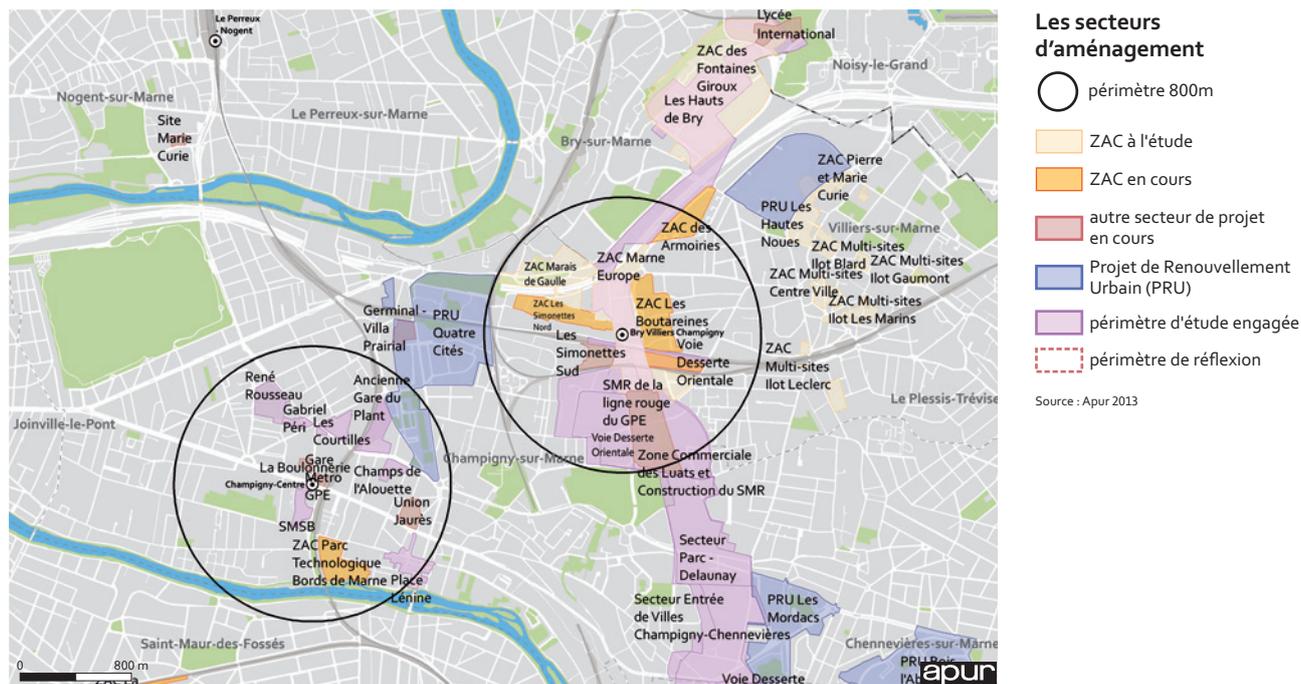
- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



## 6.3 Des projets de rééquilibrage en faveur de l'activité

Secteur de projet stratégique, le quartier de Bry Villiers Champigny se développe autour d'une dominante d'activités techniques, logistiques et commerciales répondant à un objectif de rééquilibrage du rapport habitat/emploi dans ces communes, énoncé notamment dans le cadre du CDT Boucles de la Marne. Au sud du quartier s'établira le site de maintenance et de remisage (SMR) et le poste de commandement de la ligne 15, infrastructures-clé du RGPE. L'entre-deux ferroviaire à Villiers sera valorisé en tant que lieu de service de fret urbain en connexion avec les liaisons ferrées existantes. Les ZAC des Armoiries, des Boutareines et bientôt les Simonettes Nord sont des centres commerciaux. Sur l'emprise de l'ex-VDO, la ZAC Marne Europe actuellement à l'étude accueillera la future gare et ambitionne de créer une nouvelle centralité mixte comprenant commerces, bureaux, logements et équipements. Le projet viendrait relier à termes les quartiers résidentiels alentours, récents comme les Simonettes sud ou plus anciens comme les Luats au sud-est.

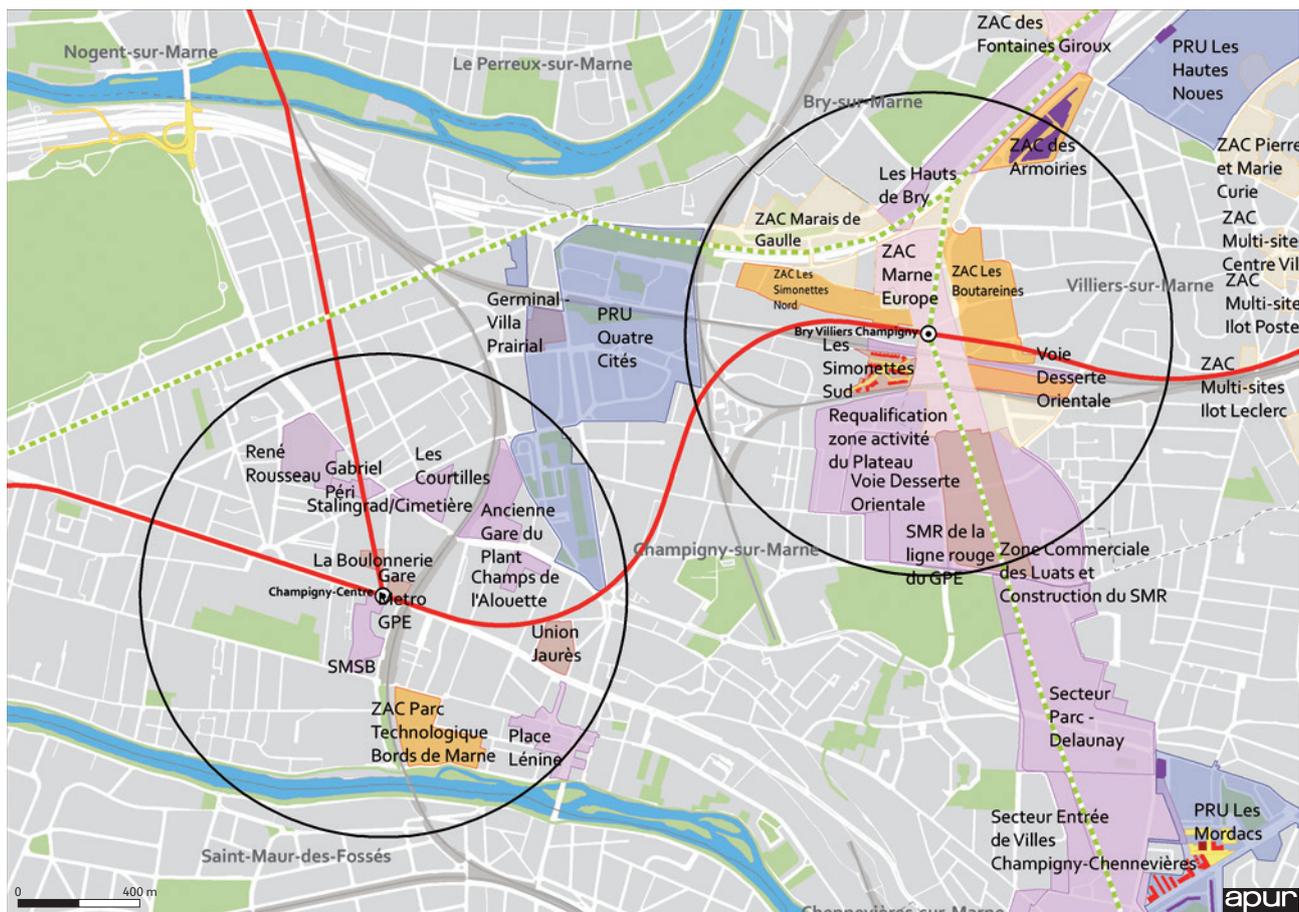


### Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Les Simonettes Nord	ZAC Les Simonettes Sud	ZAC Marne Europe	ZAC des Boutareines
Commune	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne		
Date d'achèvement (prévision)	2015	2015	2030	Clôturée en 2013
Nombre de logements (estimation)		<b>192</b>	<b>1 000</b>	<b>120</b>
Logement (m <sup>2</sup> )		11 000	70 000	8 400
dont logement sociaux (m <sup>2</sup> )				
Bureaux (m <sup>2</sup> )				10 000
Activités (m <sup>2</sup> )			70 000	30 000
Équipements (m <sup>2</sup> )	15 000		Hôtel, centre de congrès	
Commerces (m <sup>2</sup> )	35 000		10 400	
Surface totale (m <sup>2</sup> )	<b>50 000</b>	<b>11 000</b>	<b>154 400</b>	<b>56 000</b>
Maîtrise d'ouvrage	SADEV 94	SADEV 94	EPAMARNE	EPAMARNE
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur	APSYS	Frédéric Lebard; Simonneau & Hennig, Geru architecture		

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, novembre 2013

Actuellement non desservi par des transports en commun lourds, le quartier de Bry Villiers Champigny bénéficiera à l'horizon 2020 d'une desserte nouvelle et performante. La gare du RGPE devrait être reliée aux lignes du RER E et du Transilien P, ce qui impliquerait la création de nouvelles gares sur le réseau ferré. Le Trans Val-de-Marne (TVM) viendra desservir le nord du quartier en longeant l'autoroute sur son flanc sud, tandis qu'en connexion directe avec la gare du RGPE, le projet d'Altival, TCSP reliant du nord au sud Noisy-le-Grand à Sucy-en-Brie est à l'étude le long de l'ex-VDO.



### Les opérations d'aménagement

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

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

	Définition	Source
<b>1 – Densités</b>		
Densité de population	Nb. d'hab. / hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> 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
<b>3 – Cadre urbain et paysager</b>		
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
<b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b>		
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 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> 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
<b>5 – Mobilité et espaces publics</b>		
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
<b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>		
Construction	Surface en m <sup>2</sup> 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
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
TVM	Trans Val-de-Marne
UC	Unité de consommation
VDO	Voie de desserte orientale
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 Bry Villiers Champigny

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.