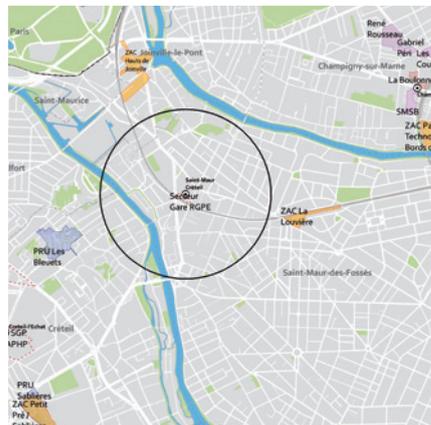
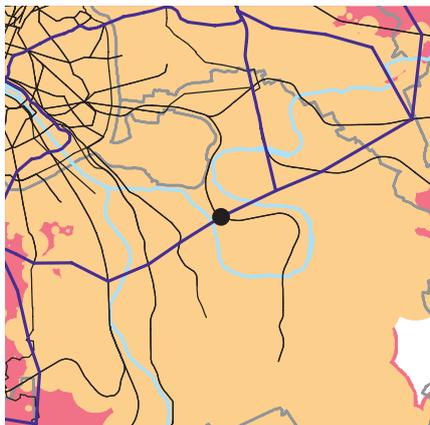
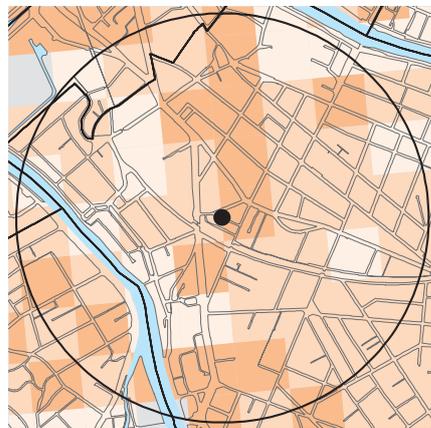
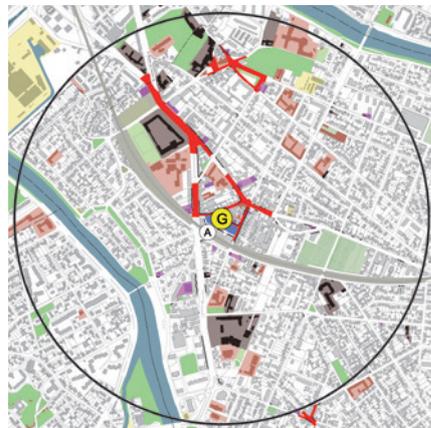


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Saint-Maur - Créteil Ligne **15** sud

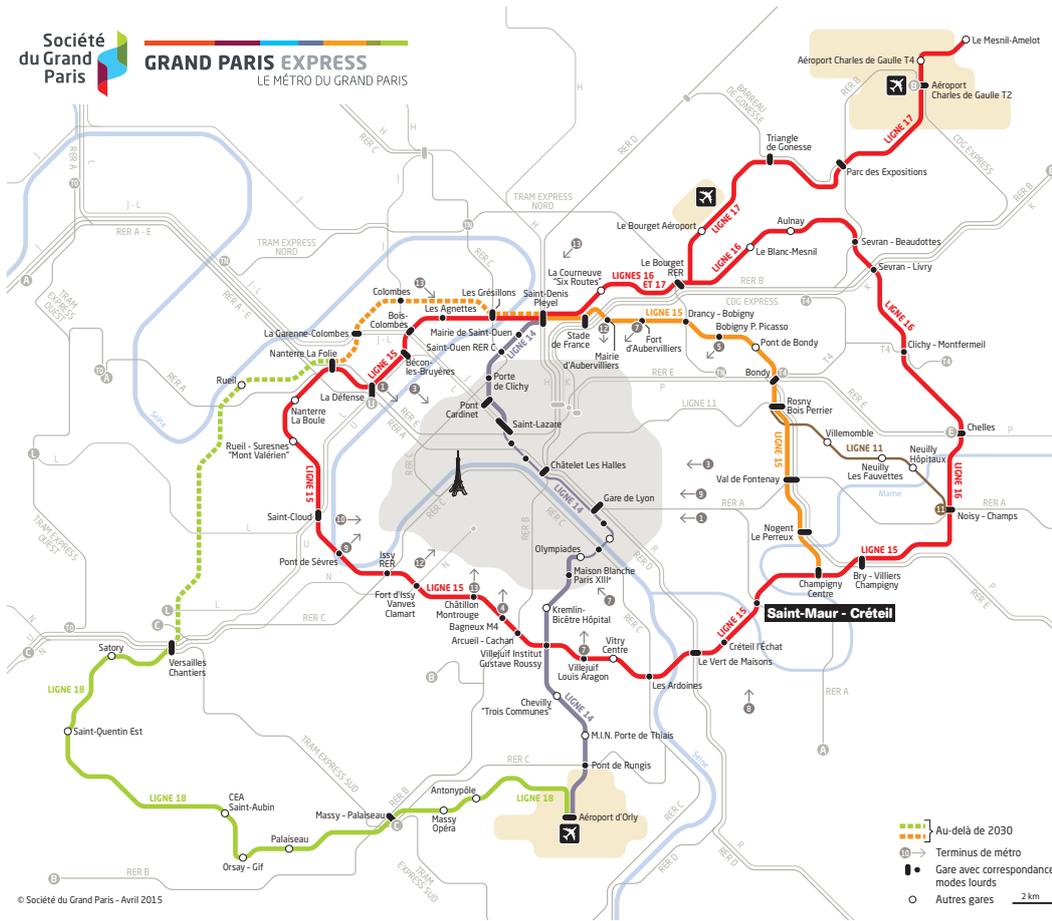


Directrice de la publication : Dominique Alba  
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte  
Avec le concours de : Barbara Chabbal, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger  
Sous la direction de : Patricia Pelloux  
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot,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

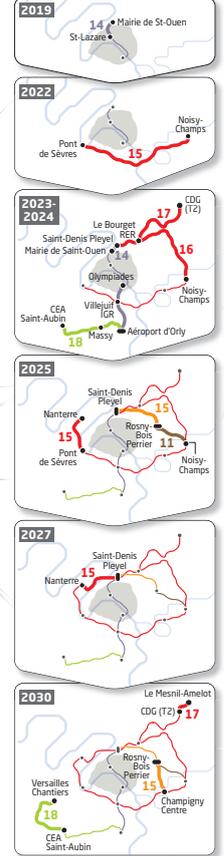
# Sommaire

Préambule .....	1
Introduction .....	3
1. Les densités du quartier .....	5
2. Une centralité locale forte du vieux Saint-Maur à la gare RER.....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	7
3.1. Un quartier à forte dominante résidentielle .....	7
3.2. Un quartier composé de bâtiments de faible hauteur.....	8
3.3. Des densités bâties assez faibles, sauf dans le centre ancien .....	8
3.4. Un tissu urbain marqué par la forte présence de pavillons entourés de jardins .....	9
3.5. Les constructions récentes occupent une place limitée dans le quartier.....	9
3.6. Un couvert végétal développé et renforcé par la présence de la Marne .....	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. Une stabilité démographique entre 1999 et 2010 .....	12
4.2. Le revenu moyen des ménages du quartier est élevé et en progression .....	13
4.3. À Saint-Maur-des-Fossés, presque un tiers des emplois relèvent de l'administration publique, la santé et l'enseignement.....	14
4.4. Plus d'un ménage sur deux est propriétaire de son logement .....	15
5. La mobilité et les espaces publics .....	16
5.1. Outre l'attractivité de Paris, des déplacements domicile-travail de relativement courte distance.....	16
5.2. Une accessibilité au territoire élargie au nord-est et au sud-ouest de la métropole .....	17
5.3. Voiture particulière et transports en commun font jeu égal dans les déplacements domicile-travail .....	18
5.4. De très bons 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 très modéré .....	20
6.2. De nombreuses petites et moyennes opérations de logements autorisées .....	21
6.3. Un projet connexe à la gare pour reconstituer la place de la gare .....	22

# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS

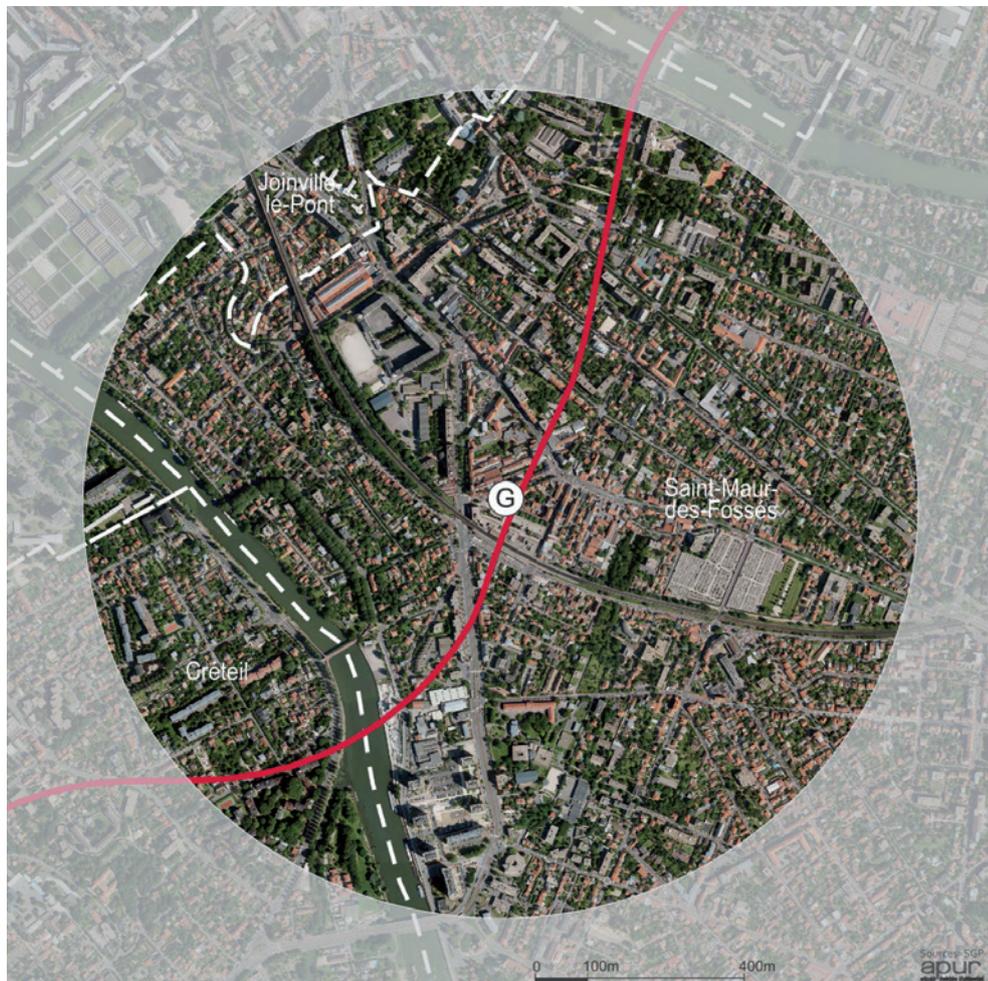


## Calendrier de mises en service



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

© Société du Grand Paris - Avril 2015



### Gare : Saint-Maur - Créteil

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune de Saint-Maur-des-Fossés

Gare en interconnexion avec le RER A

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont et Créteil (Val-de-Marne). Créteil appartient à la Communauté d'agglomération de Plaine Centrale du Val-de-Marne.

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

PLU de Joinville-le-Pont adopté le 19 décembre 2007

PLU de Créteil adopté le 26 mars 2007, révisé le 08 décembre 2013

© InterAtlas, SGP



# 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 territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

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

## Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans une volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse dans le but de parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier en quoi et comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il permettra d'apprécier dans quelle mesure la gare est 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 10 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 mètres autour de la gare.

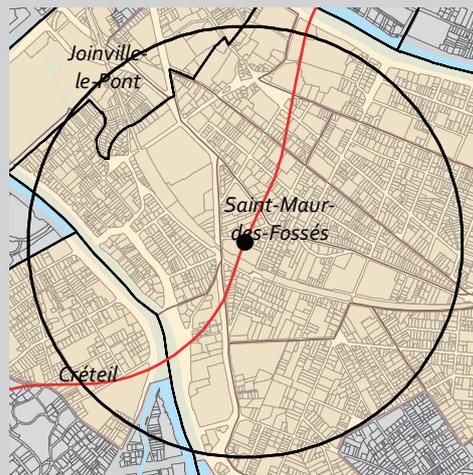
Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur trois communes (Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont et Créteil), seule la commune de Saint-Maur-des-Fossés 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 SAINT-MAUR - CRÉTEIL



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 Saint-Maur - Créteil, réalisée en liaison avec les services de la ville de Saint-Maur-des-Fossés.**

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. Les densités du quartier

Le quartier de Saint-Maur - Créteil compte plus de 21 000 habitants. Cela représente une densité de population d'un peu plus de 80 habitants par hectare, supérieure à celle observée dans l'ensemble de la commune de Saint-Maur-des-Fossés ou de la petite couronne dans son ensemble (67 hab. par ha). Les densités de population les plus élevées correspondent aux quelques ensembles d'habitat collectif situés à Créteil et au sud du quartier à Saint-Maur-des-Fossés. Le quartier regroupe plus d'emplois en moyenne que dans le reste de la commune de Saint-Maur-des-Fossés (30 emplois par hectares contre 18). Le taux d'emploi de 0,69 reflète le caractère résidentiel d'une grande partie du quartier de gare.

## Densité de population

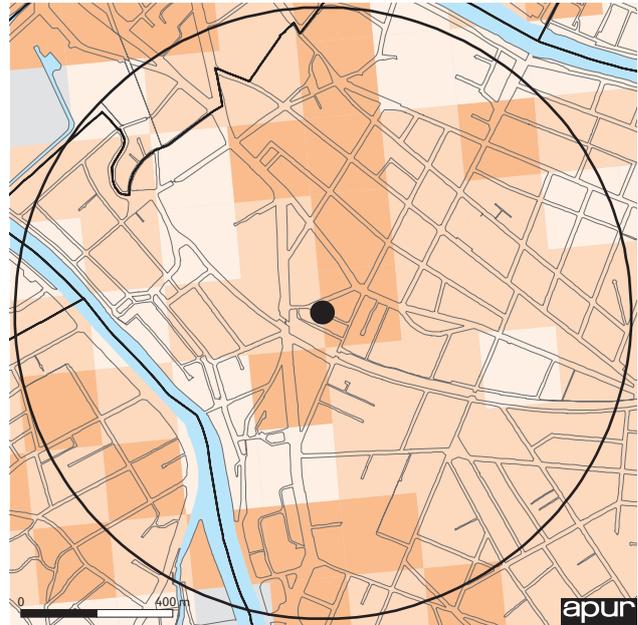
- gare
- périmètre 800 m

### 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

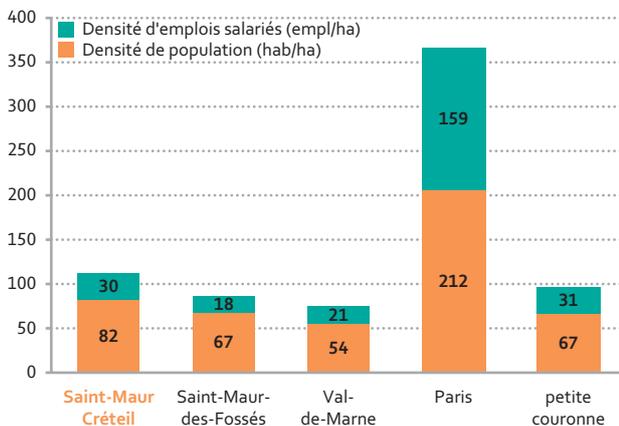


## Population et emplois dans le quartier de Saint-Maur - Créteil

Saint-Maur - Créteil	Population	Emplois
Quartier	21 260	9 403
2 km	109 493	53 594
4 km	369 898	155 819

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

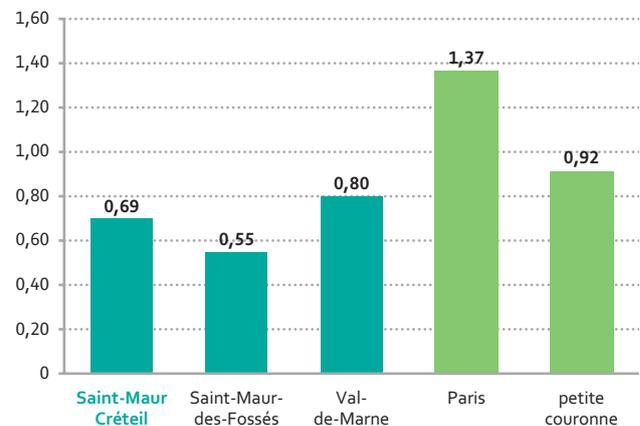
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## Taux d'emploi

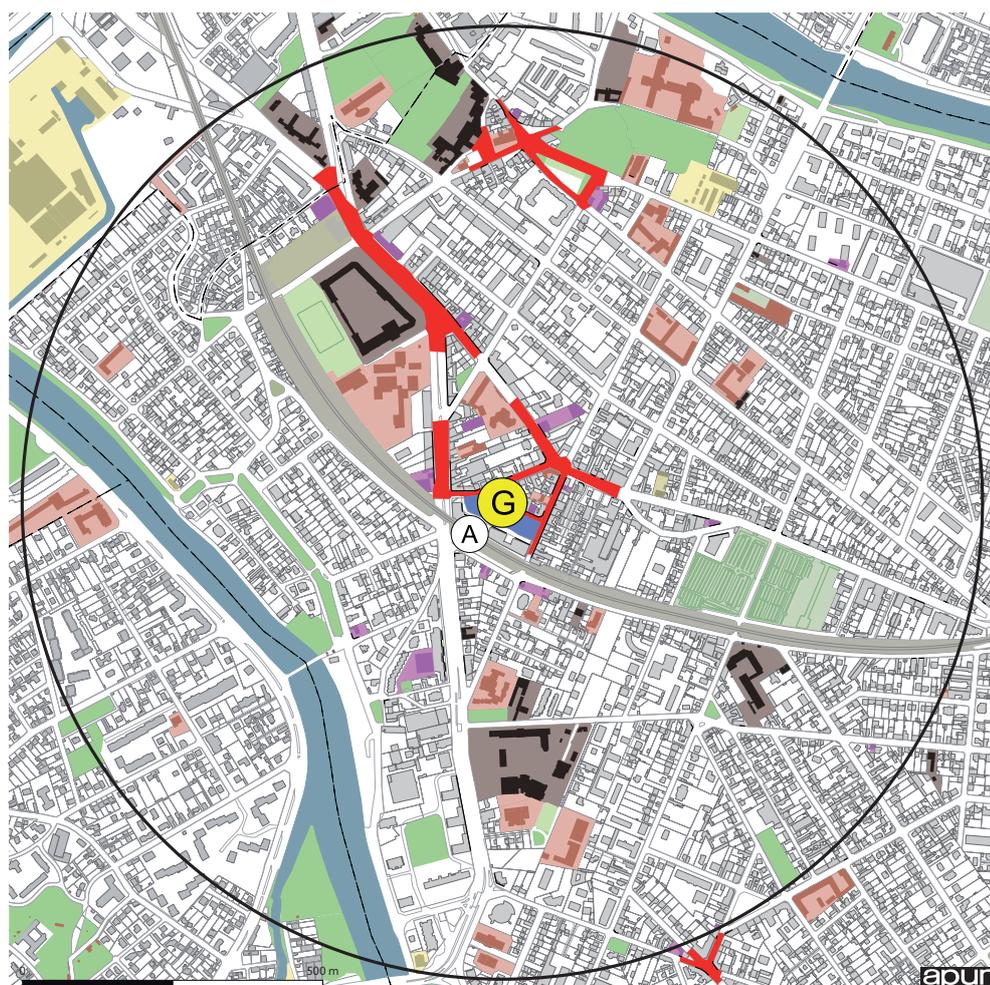
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## 2. Une centralité locale forte du vieux Saint-Maur à la gare RER

Le quartier de gare, situé au cœur d'un méandre de la Marne, est desservi par la gare du RER A « Saint-Maur - Créteil ». S'y sont développés, particulièrement dans la partie nord du quartier, des emprises et linéaires commerciaux ainsi qu'un marché de plein air « Place de la Gare » qui font de ce quartier une centralité locale. La centralité est renforcée par la présence le long du Boulevard Bertheaux, de nombreux équipements scolaires. Au nord ouest, le secteur du vieux Saint-Maur correspond à un centre ancien, à la fois paisible et animé.



### 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



Gare RER de Saint-Maur - Créteil, Parvis de Saint-Maur, Saint-Maur-des-Fossés



Rue de Paris, Saint-Maur-des-Fossés

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

#### 3.1. Un quartier à forte dominante résidentielle

Globalement très résidentielle cette zone urbaine est surtout composée de nombreux logements individuels: des pavillons entourés de jardins. Les logements collectifs, comme les principaux équipements, se situent aux abords des grands axes que sont les boulevards Bertheaux et Rabelais ou encore les rues de la Varenne et du Pont de Créteil. À noter la présence autour du vieux Saint-Maur des deux grands espaces végétalisés du quartier: le square de l'Abbaye et le parc du Parangon à Joinville-le-Pont.

##### Fonctions dominantes

###### Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

###### Équipement

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

###### Emprise d'activité

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

###### Emprise non bâtie

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

###### Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur mars 2014



Avenue Gradé, Saint-Maur-des-Fossés



Rue de Provence, Saint-Maur-des-Fossés

## 3.2. Un quartier composé de bâtiments de faible hauteur

Dans le quartier de Saint-Maur - Créteil, 9 bâtiments sur 10 font moins de 15 mètres de hauteur. Cela tient à l'étendue des quartiers pavillonnaires qui caractérise le quartier. Au nord de la gare jusqu'au Vieux Saint-Maur se succèdent des immeubles d'une vingtaine de mètres. Enfin, à l'extrémité sud du quartier, de part et d'autre de la Marne, se trouvent de grandes tours de logements comptant pour les bâtiments les plus hauts du quartier.

### 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 Saint-Maur - Créteil



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

## 3.3. Des densités bâties assez faibles, sauf dans le centre ancien

Les densités bâties du quartier de Saint-Maur - Créteil sont assez faibles, souvent inférieures à 1. Le vieux Saint-Maur, quartier le plus anciennement urbanisé, situé au nord de la gare, se distingue du reste du quartier de gare par des densités bâties plus élevées. On retrouve cette caractéristique dans la partie du quartier situé sur la commune de Joinville-le-Pont, où se trouvent plusieurs grands ensembles d'habitat collectif.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

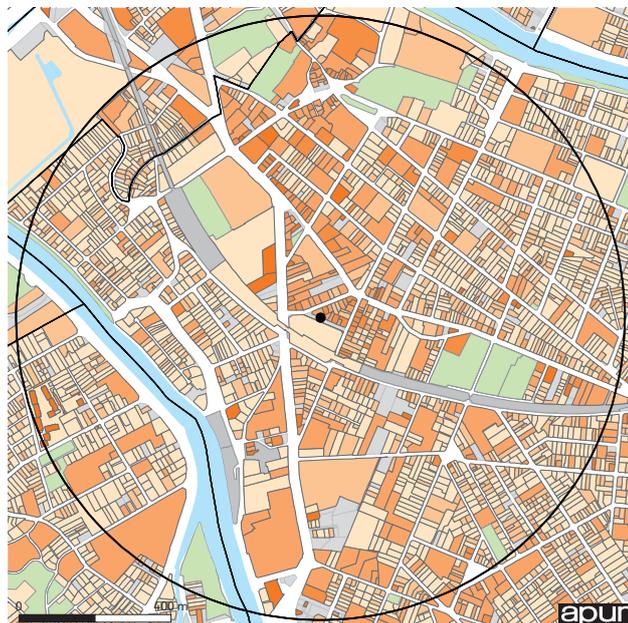
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

- 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. Un tissu urbain marqué par la forte présence de pavillons entourés de jardins

Le quartier de Saint-Maur - Créteil est organisé par de longues voies orientée nord-ouest/sud-est, plus ou moins structurantes telle la rue de la Varenne ou le rue de Marinville, et par la rue du Pont de Créteil, d'importance majeure. Autour de ces axes se trouvent une majorité de pavillons de taille et de forme variées, le plus souvent implantés au centre de la parcelle, entourés de jardins. Au nord du quartier, autour de l'église, le tissu conserve des caractéristiques de centre ancien. Les habitations collectives sont soit insérées dans le tissu pavillonnaire, soit le long des axes les plus importants du quartier, tel la rue du Pont de Créteil, ou à proximité des bords de la Marne.



Rue de l'Abbaye, Saint-Maur-des-Fossés



Square Général Ferrie, Saint-Maur-des-Fossés



Rue du Dauphiné, Saint-Maur-des-Fossés

### 3.5. Les constructions récentes occupent une place limitée dans le quartier

La plus grande partie du quartier de gare est d'urbanisation ancienne, construite avant la Seconde Guerre Mondiale pour une part et pendant la période de reconstruction pour le reste. Par la suite les secteurs pavillonnaires ont continué à se densifier, le plus souvent au gré d'initiatives individuelles dans les années 1970. Les immeubles de bureaux qui bordent le parvis de la gare datent des années 1980, tout comme la pointe de l'îlot situé au sud de la gare entre les bords de Marne et la rue du Pont de Créteil.

#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

#### Période majoritaire\*

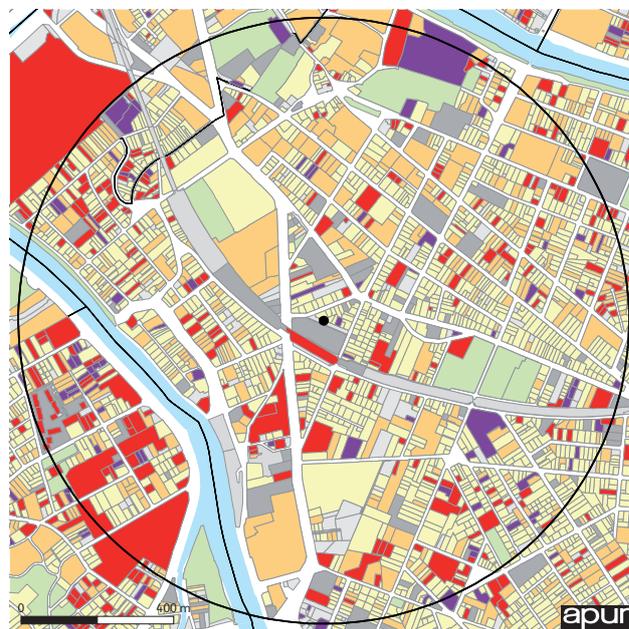
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

#### Principaux équipements

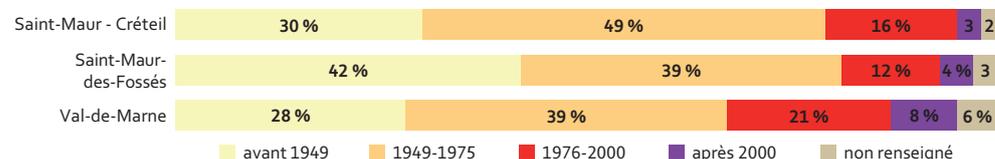
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

\* 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. Un couvert végétal développé et renforcé par la présence de la Marne

Situé dans un méandre de la Marne, Saint-Maur - Créteil est caractérisé par un couvert végétal étendu, représentant 42 % de la surface du quartier. En plus des nombreux jardins qui entourent les pavillons, les arbres d'alignement et de petits espaces verts publics, souvent organisés autour de jeux pour enfants, contribuent à faire de Saint-Maur - Créteil un quartier « vert ». Les promenades situées le long des bords de la Marne au nord et à l'ouest du quartier s'ajoutent aux deux grands espaces verts publics situés au nord du quartier : le square de l'Abbaye et le parc du Parangon.

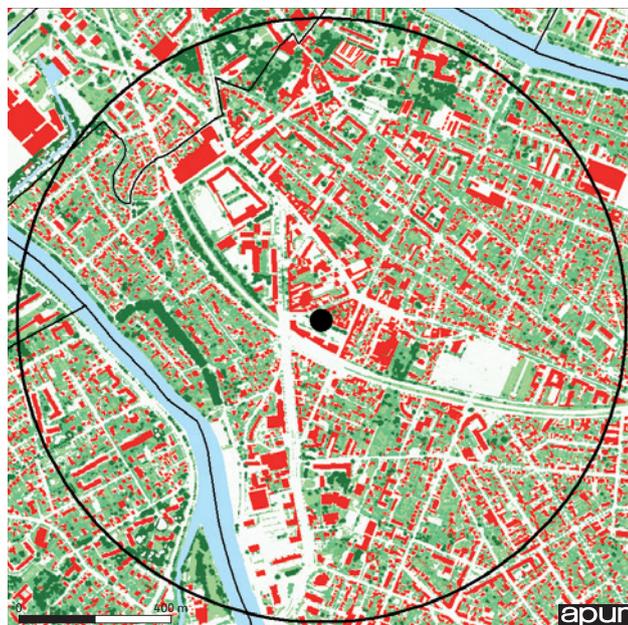
#### Les bâtiments et la végétation

- 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

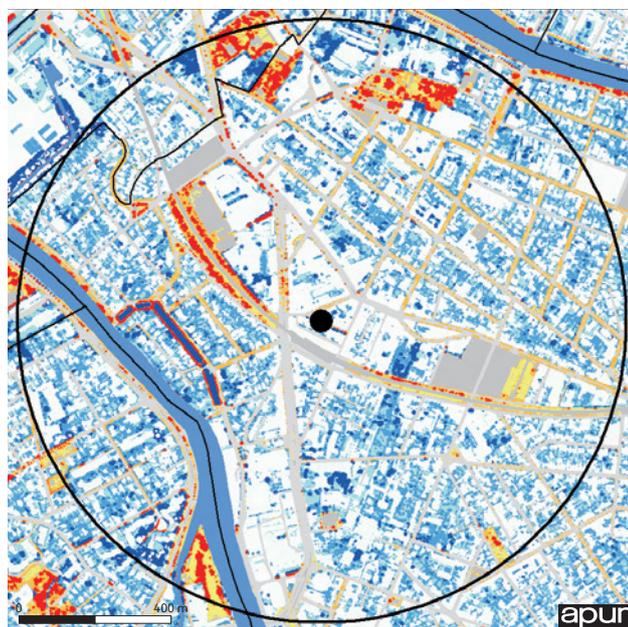
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### 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

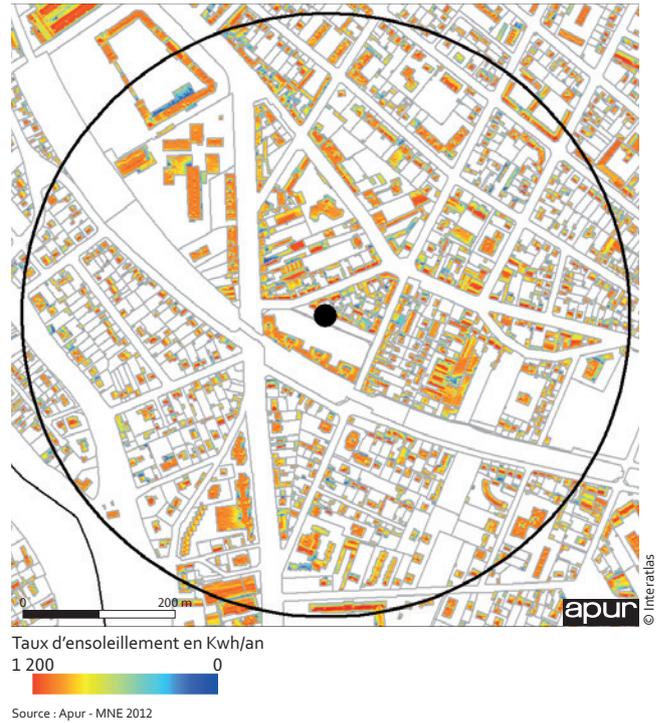
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



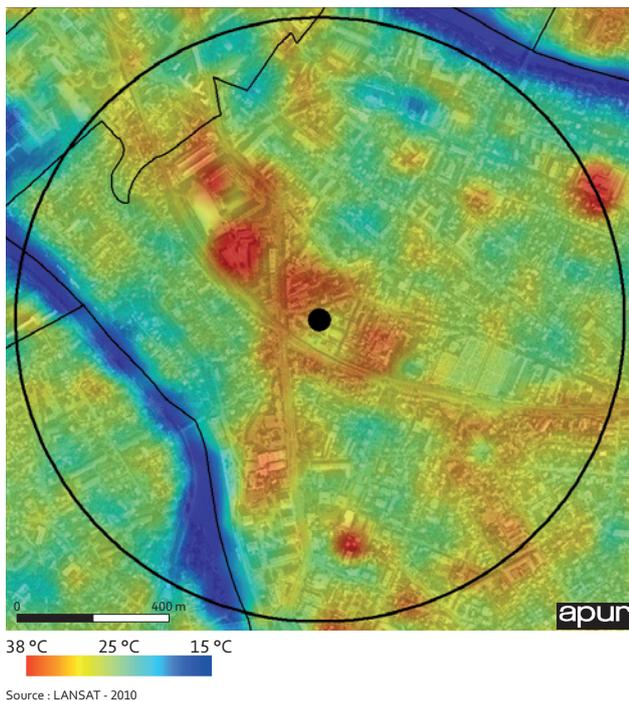
### 3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des équipements au nord ouest de la gare présentent un fort taux d'ensoleillement.
- Des relevés thermographiques d'été montrent que les bâtiments situés au cœur du quartier de gare à l'est créent des îlots de chaleur urbains, contrairement aux secteurs pavillonnaires où les jardins jouent un rôle de régulateur thermique.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent un quartier homogène, où les déperditions de chaleur sont diffuses.

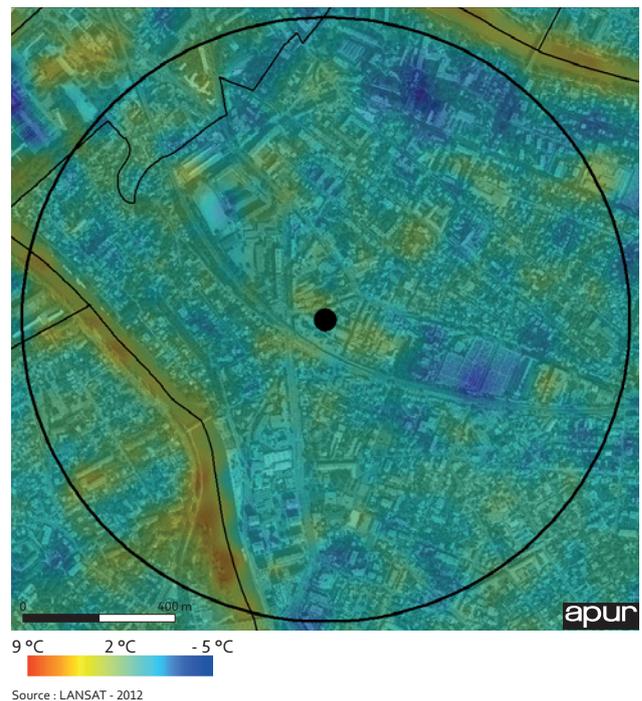
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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

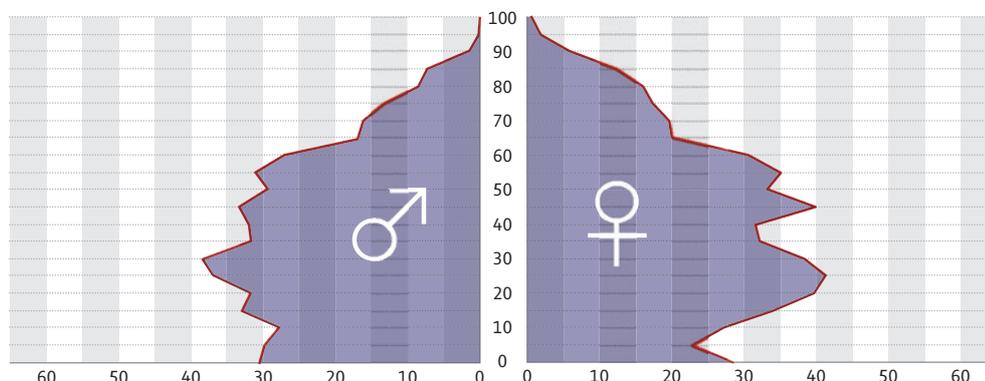
### 4.1. Une stabilité démographique entre 1999 et 2010

Le quartier de Saint-Maur - Créteil, peuplé de plus de 20 000 habitants, a peu évolué démographiquement entre 1999 et 2010. À l'image de ce que l'on observe dans la commune de Saint-Maur-des-Fossés, la population du quartier de gare compte une part de jeunes de moins de 18 ans un peu plus faible que celle du département ou de la petite couronne. À l'inverse la part des personnes âgées de plus de 65 ans ou plus y est plus élevée (16 % contre 13 % dans le Val-de-Marne et 12 % en petite couronne). Parmi les 9 400 actifs qui résident à Saint-Maur - Créteil les cadres représentent un tiers des effectifs, ce qui est sensiblement plus que leur poids dans le reste du département. Le taux de chômage dans le quartier de gare est limité : 8%.

	Saint-Maur - Créteil	Saint-Maur-des-Fossés	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	21 260	76 239	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 3,0 %	+ 2,4 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	21,2 %	21,0 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	15,6 %	17,4 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	9 403	20 626	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	33,8 %	34,9 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	33,5 %	30,5 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,69	0,55	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	13,2 %	10,6 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

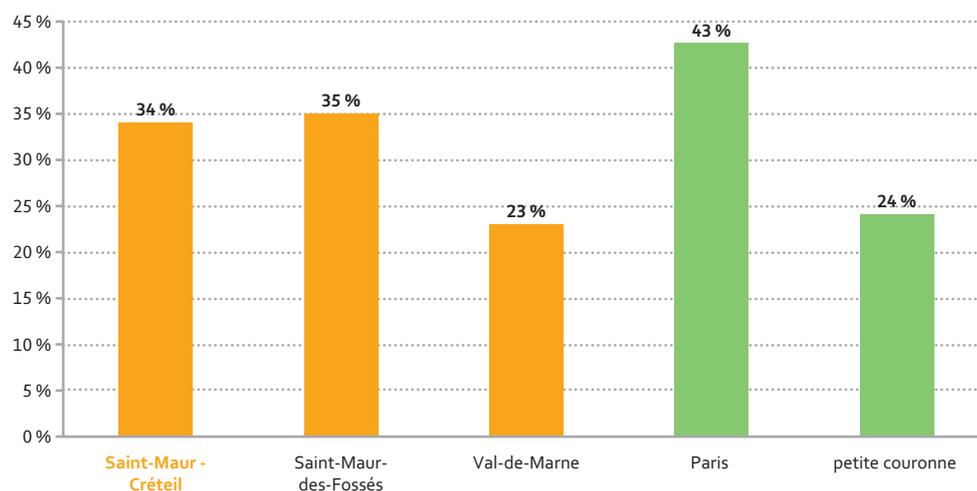
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Saint-Maur - Créteil (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active

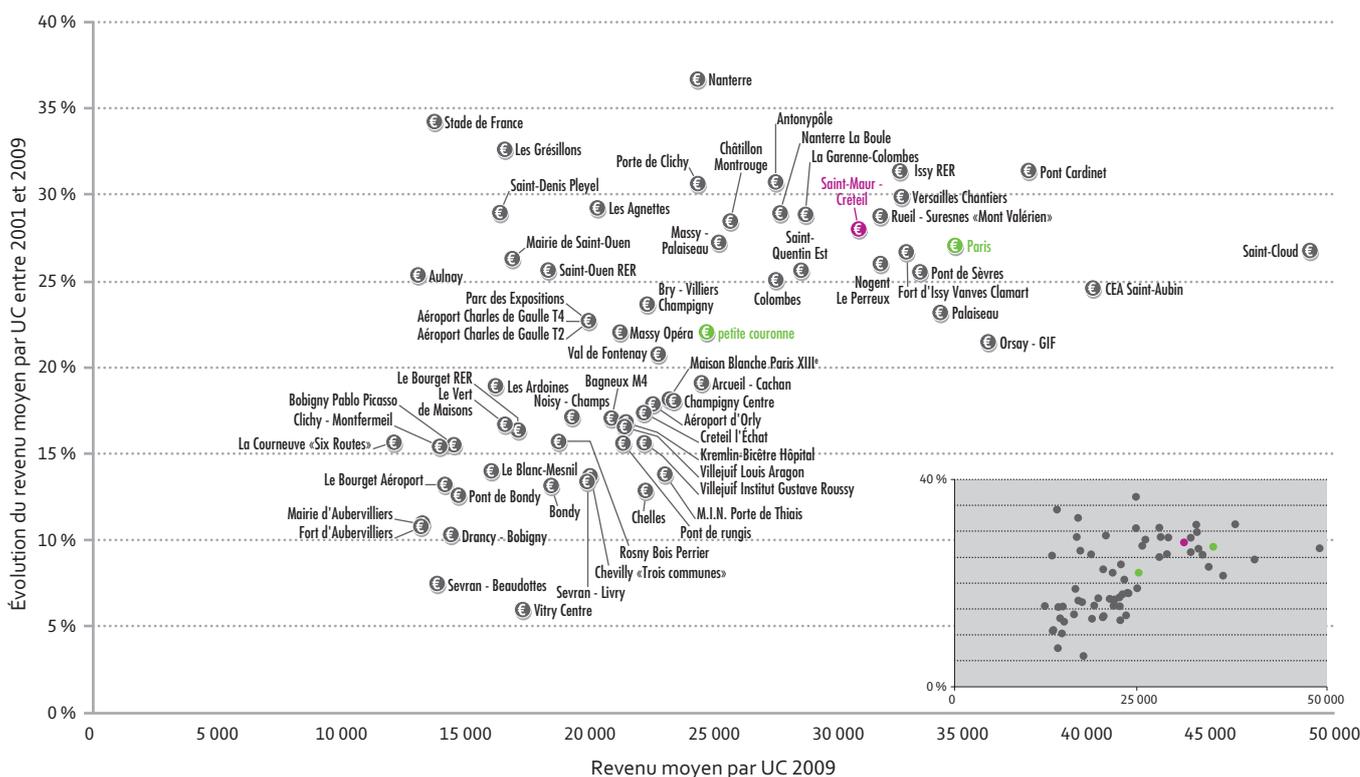


Source : Insee Recensement 2010

## 4.2. Le revenu moyen des ménages du quartier est élevé et en progression

Le revenu moyen des ménages du quartier de Saint-Maur - Créteil s'élève à plus de 30 000 € par an (et par unité de consommation) en 2009, soit un niveau intermédiaire comparé à celui de la petite couronne d'une part (24 688 €) et de Paris (34 701 €) d'autre part, mais parmi les quartiers de gare du Grand Paris les mieux placés du point de vue de ce critère. Le revenu moyen des ménages a connu une progression importante depuis 2001, plus forte que celle du département ou de la petite couronne. Les ménages à bas revenus ne représentent que 13 % des ménages du quartier, contre 17 % dans le Val-de-Marne et presque 20 % dans l'ensemble de la petite couronne.

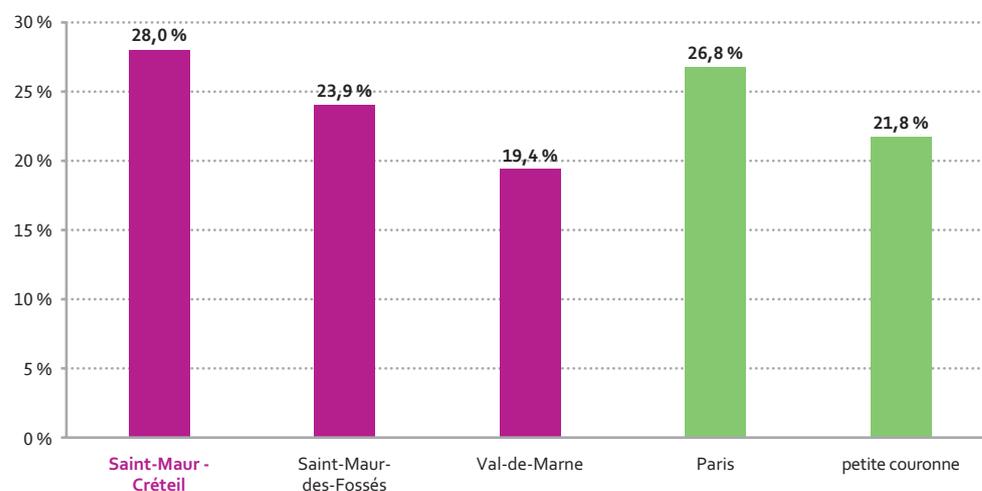
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

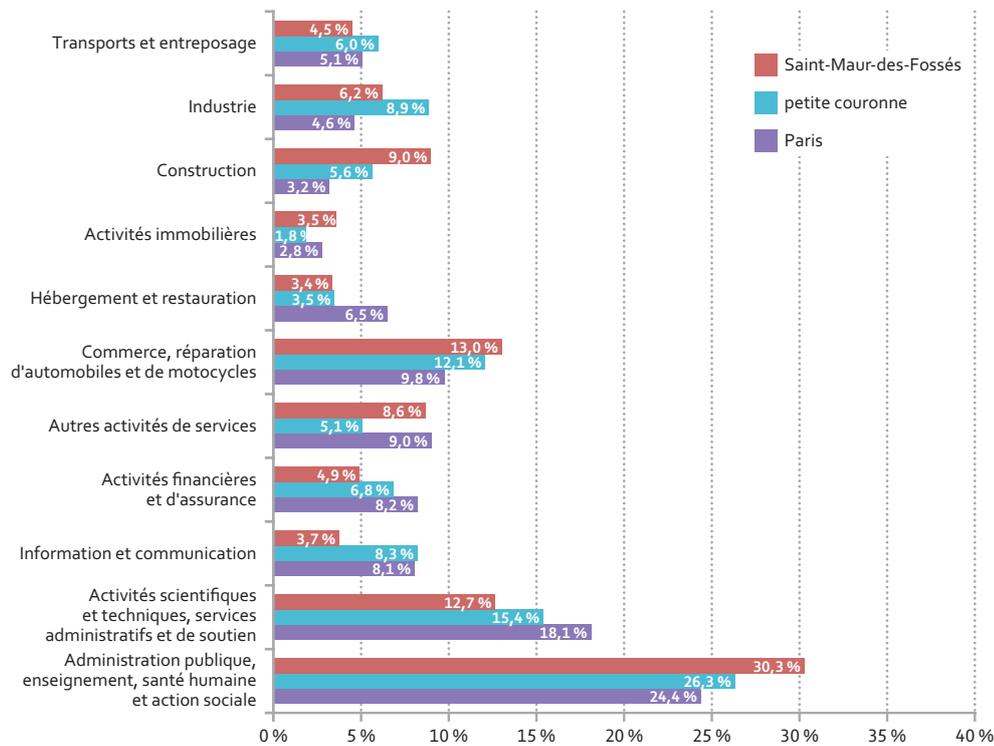


Source : Insee Recensement 2010

### 4.3. À Saint-Maur-des-Fossés, presque un tiers des emplois relèvent de l'administration publique, la santé et l'enseignement

30 % des emplois exercés dans la commune de Saint-Maur-des-Fossés sont liés à l'administration publique, la santé et l'enseignement. On trouve ainsi dans le quartier de gare le lycée Marcellin Berthelot, grand lycée de la banlieue est. 13 % des emplois appartiennent à la catégorie des activités scientifiques et techniques, et services administratifs de soutien auxquels une partie des emplois est notamment rattachée au site d'Essilor, situé au nord-est du quartier, et de Septodont au sud.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de Saint-Maur-des-Fossés

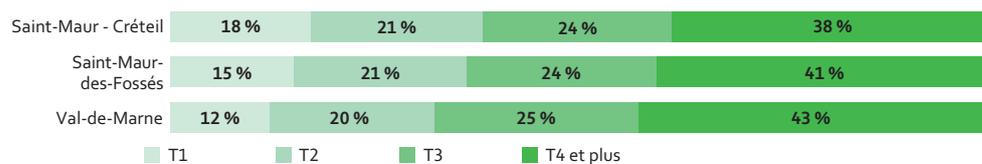


Source : Insee Recensement 2010

## 4.4. Plus d'un ménage sur deux est propriétaire de son logement

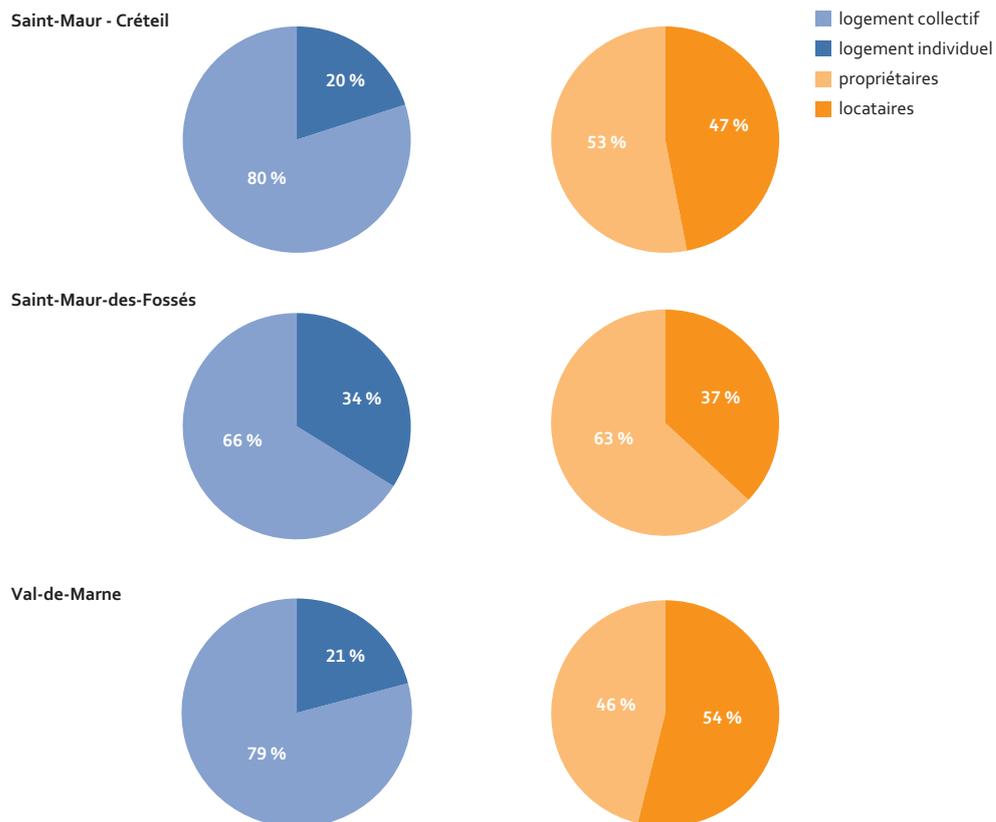
Le parc de logements du quartier de Saint-Maur - Créteil présente les mêmes caractéristiques que celui de la commune de Saint-Maur-des-Fossés, mais à un niveau moins affirmé. La part des logements individuels y est élevée (20 %), tout comme celle des ménages qui sont propriétaires du logement qu'ils occupent : 53 %, contre seulement 46 % dans le Val-de-Marne mais 63 % à Saint-Maur-des-Fossés. En lien avec le poids des maisons, les logements de grande taille sont les plus nombreux dans le quartier : 38 % des logements comptent 4 pièces ou plus. La proportion de logements sociaux est environ 3 fois plus importante dans le quartier que dans la commune (6,79 % de logements sociaux SRU au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Une partie de ces logements correspond à des secteurs d'habitat collectifs situés dans les communes de Créteil et Joinville-le-Pont.

### Répartition des types de logements



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

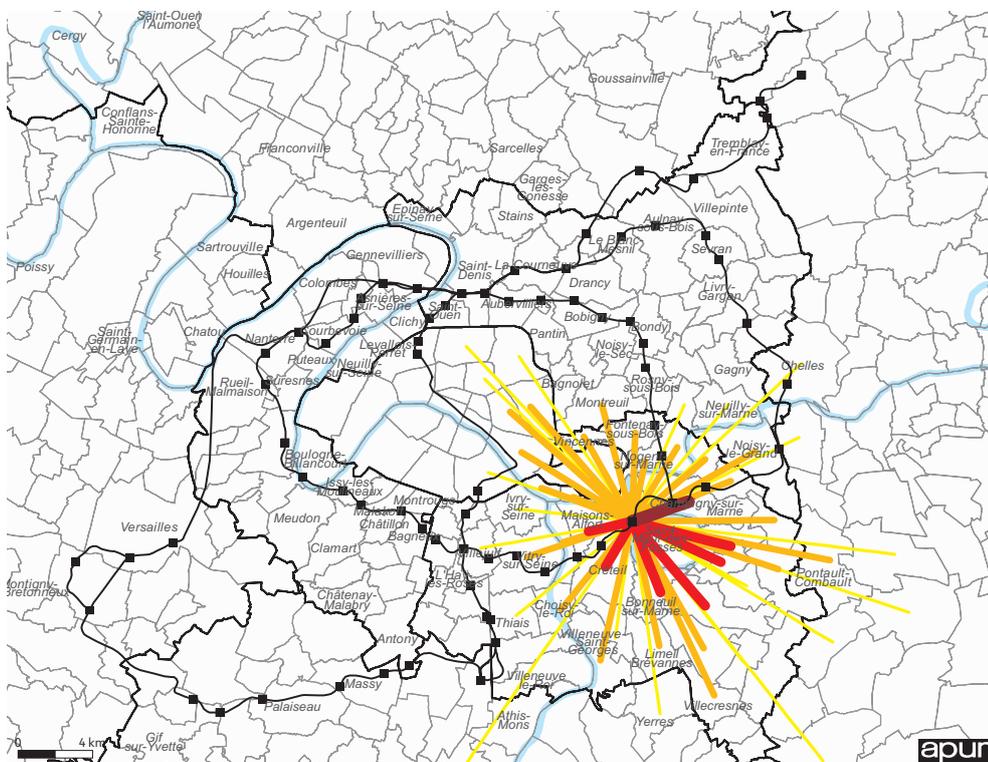
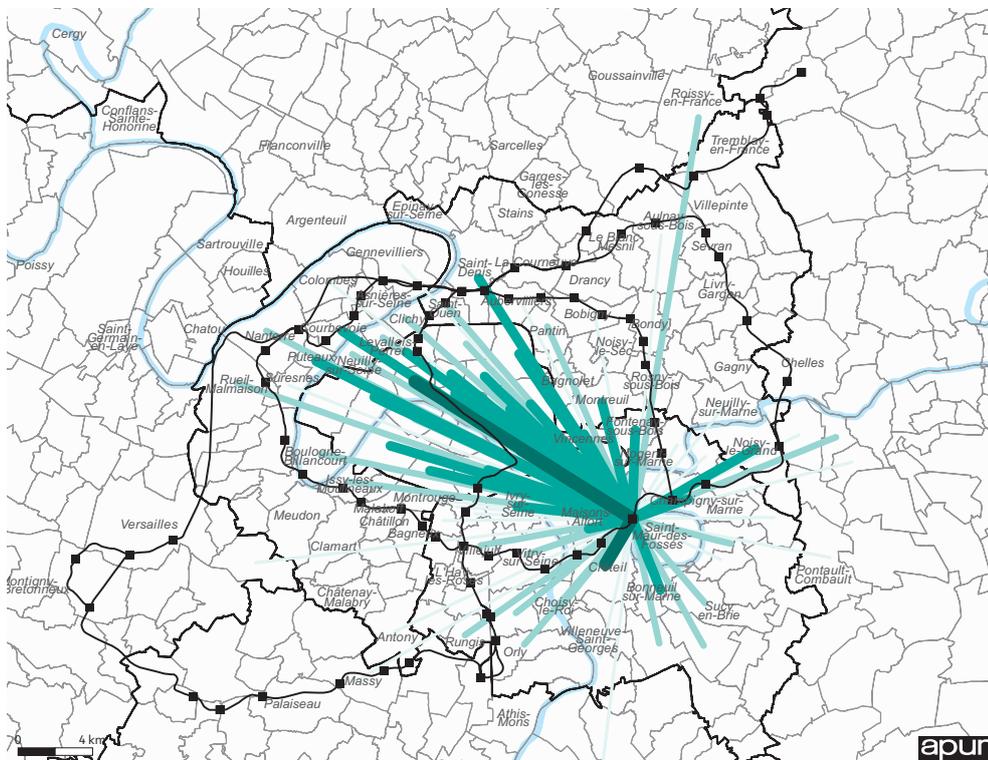
### Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation



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. Outre l'attractivité de Paris, des déplacements domicile-travail de relativement courte distance



**8 384 actifs** travaillent dans leur commune de résidence, à Saint-maur-des-Fossés. Ils représentent **24,3 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

De manière générale, les oursins représentant les communes d'origine et de destination liées aux déplacements domicile-travail mettent en évidence des distances relativement faibles (à l'exception des arrondissements de l'ouest parisien) et des destinations concordant avec le tracé de la ligne A du RER. Près d'1/4 des actifs résidant à Saint-Maur-des-Fossés y travaillent également, les autres se déplaçant principalement vers l'ouest de la ville, et particulièrement à Paris et Créteil, pour rejoindre leur lieu de travail. À l'inverse, les actifs travaillant à Saint-Maur-des-Fossés viennent principalement de communes proches situées en périphérie sud-est de la ville, telles que Champigny-sur-Marne, ou bien encore Créteil, Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie ou Ormesson-sur-Marne.

## 5.2. Une accessibilité au territoire élargie au nord-est et au sud-ouest de la métropole

Desservi par le RER A, le quartier de Saint-Maur - Créteil bénéficie d'ores et déjà d'une accessibilité à la métropole étendue ; recouvrant par un trajet de 45 minutes en transports en commun, Paris, le Val-de-Marne et une petite partie des Hauts-de-Seine. La connexion au réseau du Grand Paris Express permettra, lorsqu'il sera terminé d'ici 2030, de doubler le territoire métropolitain accessible, notamment en l'étendant vers le sud-ouest et le nord-est du Grand Paris.

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

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

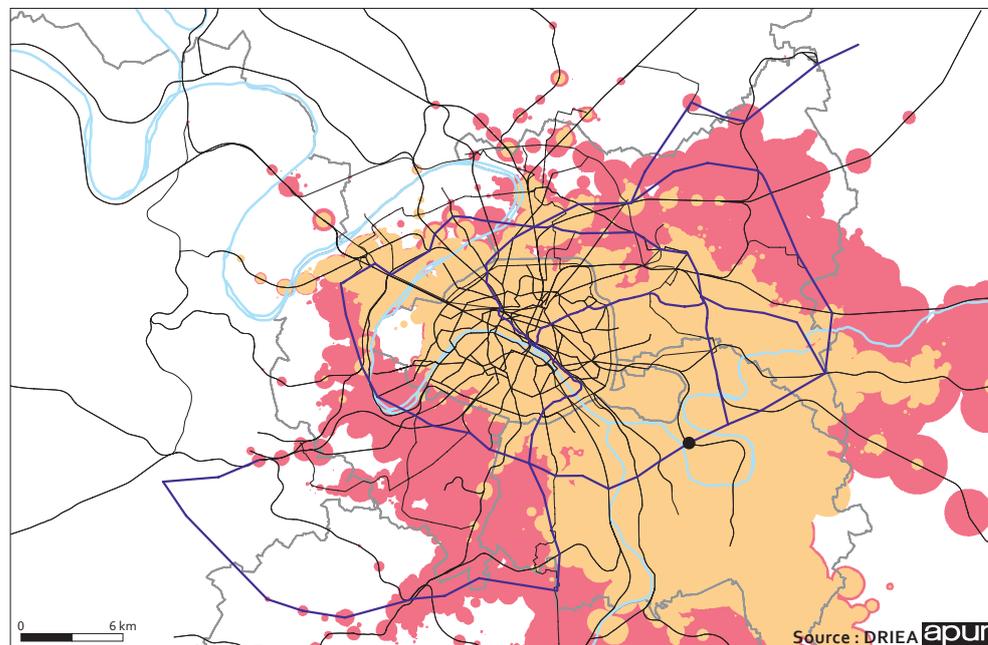
#### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

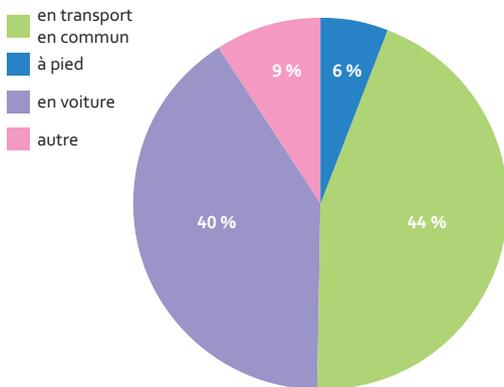
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Saint-Maur - Créteil pour un trajet de 45 min. en transports en commun :  
 Territoire : + 103 %  
 Emplois : + 56 %



### 5.3. Voiture particulière et transports en commun font jeu égal dans les déplacements domicile-travail

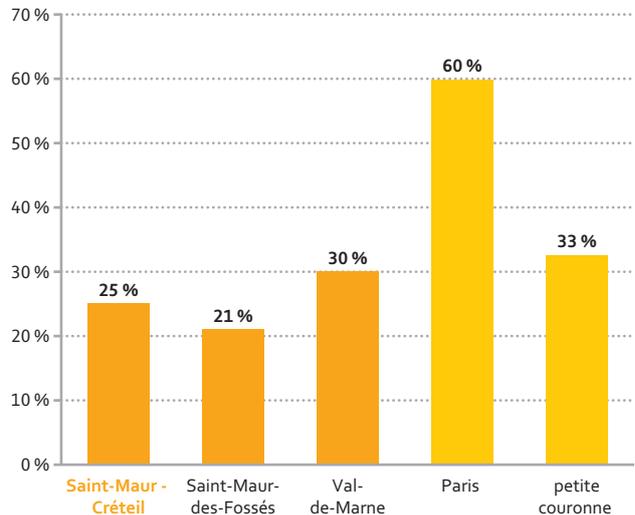
Dans le quartier de Saint-Maur - Créteil, la part de ménages sans voiture est peu élevée, à l'image de la commune de Saint-Maur-des-Fossés : 1/4 des ménages ne disposent pas de véhicule personnel. Aussi, malgré la présence d'une gare du RER A, les déplacements domicile-travail privilégient quasiment autant la voiture (40 %) que les transports en commun (44 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

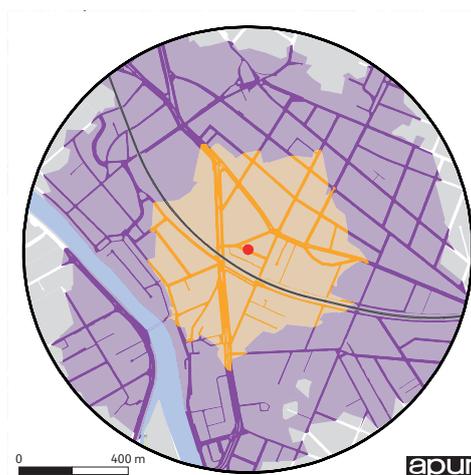
### 5.4. De très bons atouts en termes d'accessibilité du quartier

Le quartier de Saint-Maur - Créteil dispose d'un maillage viaire très développé permettant une accessibilité piétonne quasi optimale. En effet, la quasi-totalité du quartier est accessible en 10 minutes à pied environ, y compris la partie sud-ouest du quartier correspondant à Créteil et située de l'autre côté de la Marne. L'accessibilité à 5 minutes est elle-même déjà bien étendue et la voie ferrée du RER A ne semble pas jouer le rôle de coupure urbaine.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2013



Note de lecture :

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

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

Le réseau cyclable autour de la future gare de Saint-Maur - Créteil n'a pas connu jusqu'à présent de véritable développement lié au rabattement à l'actuelle gare RER. Les principaux aménagements existants dans un rayon de 2 km correspondent aux pistes cyclables le long de la Marne, côté Créteil au sud, et de part et d'autre de la Marne au nord, à Saint-Maur et Champigny, ainsi que sur les communes de Joinville-le-Pont et Saint-Maurice. L'absence d'aménagement cyclable est néanmoins compensée par la relative quiétude des quartiers pavillonnaires saint-mauriens permettant d'assurer un niveau de sécurité correct à vélo.

En ce qui concerne le réseau de bus, le niveau de desserte de l'actuelle gare du RER A de Saint-Maur - Créteil est élevé, en particulier en provenance de Créteil. Le terminus du Trans Val-de-Marne, bus à haut niveau de service, se trouve en effet en niveau de la gare RER et se dirige ensuite vers Créteil par la rue du Pont de Créteil. Des fréquences de bus relativement élevées sont constatées également en provenance de Champigny-sur-Marne, via par exemple l'avenue de la Libération, ainsi qu'en provenance du reste de la commune de Saint-Maur à l'est, via le boulevard Rabelais ou le boulevard de Créteil. Une réflexion sur la restructuration du réseau de bus à Saint-Maur dans le cadre des projets Est-TVM et Grand Paris Express est actuellement menée par le STIF, la RATP et les services de la ville de Saint-Maur pour maintenir à minima le niveau de service actuel en transports collectifs.

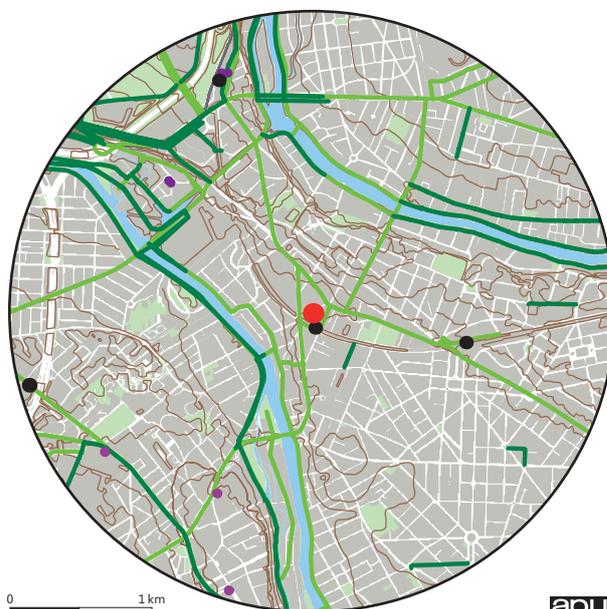
### Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

-  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 :

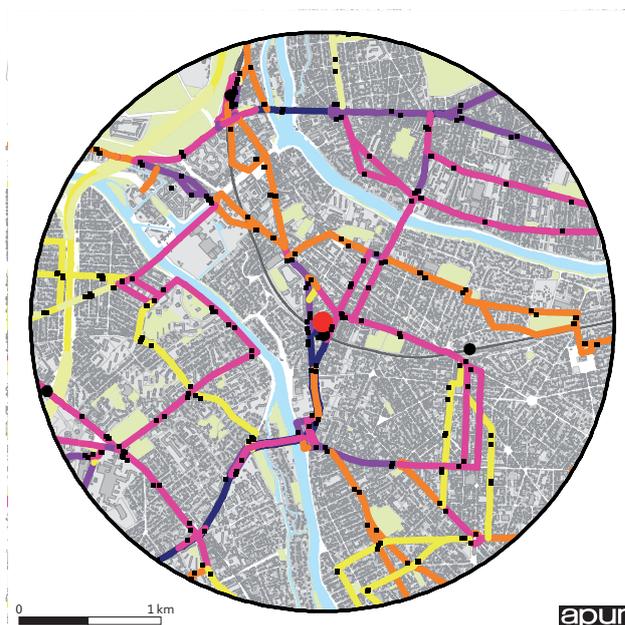
Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.



### 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 très modéré

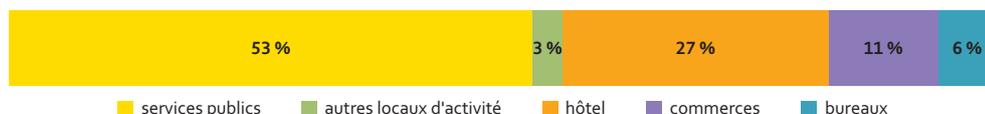
De 2000 à 2012, le quartier de Saint-Maur - Créteil a connu relativement peu de constructions autorisées : 22 logements par an en moyenne pour un taux de renouvellement de 3 %, tandis qu'environ 18000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités ont été autorisés. Depuis 2011, le nombre d'autorisations de logements est à la hausse, pour atteindre en 2012 le plus haut résultat depuis 2000 dans le quartier (98) et dans la commune de Saint-Maur-des-Fossés (342). En matière de locaux d'activités, les autorisations ont visées en majorité des locaux de services publics (53 %), mais également plus d'1/4 de résidences hôtelières (27 %).

Construction (2000-2012)	Saint-Maur - Créteil	Saint-Maur-des-Fossés
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	27 406	210 558
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	13 %	6 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	22	139
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	28	145
Taux de construction	3 %	5 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	18 288	118 706

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

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

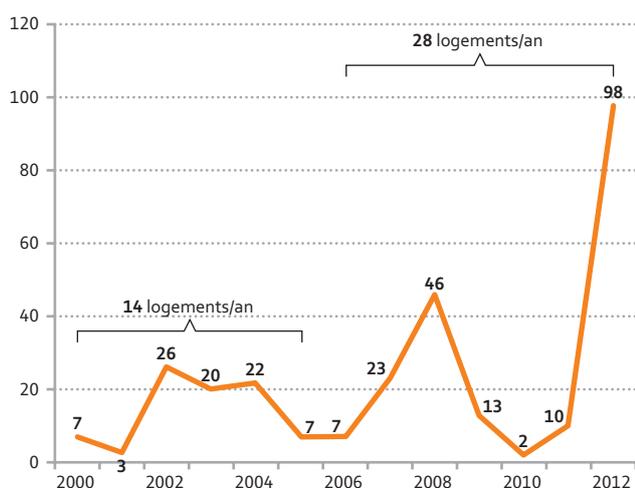
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Saint-Maur - Créteil (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

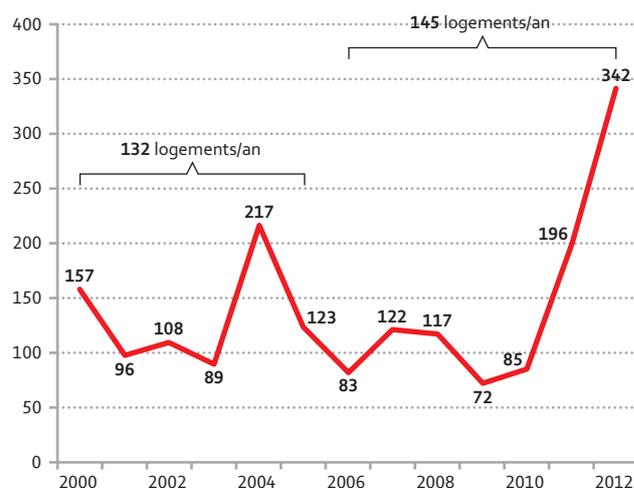
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier de gare Saint-Maur - Créteil



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Commune de Saint-Maur-des-Fossés



Source : DRIEA, SITADEL 2013

## 6.2. De nombreuses petites et moyennes opérations de logements autorisées

En matière de logements, les opérations autorisées sont nombreuses et localisées dans le diffus des secteurs pavillonnaires. Elles sont principalement de petite taille, mais il se trouve également un nombre significatif d'opérations de taille moyenne (entre 500 et 2 000 m<sup>2</sup>). Trois grandes opérations de logements sont à signaler : en limite nord-ouest du quartier à Joinville-le-Pont, rue du Four et au centre du quartier rue de la Varenne. Les autorisations visant des locaux d'activités de grande taille se sont concentrées plus particulièrement le long de la rue du Pont de Créteil, artère principale du quartier, et notamment dans le secteur sud.

### 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

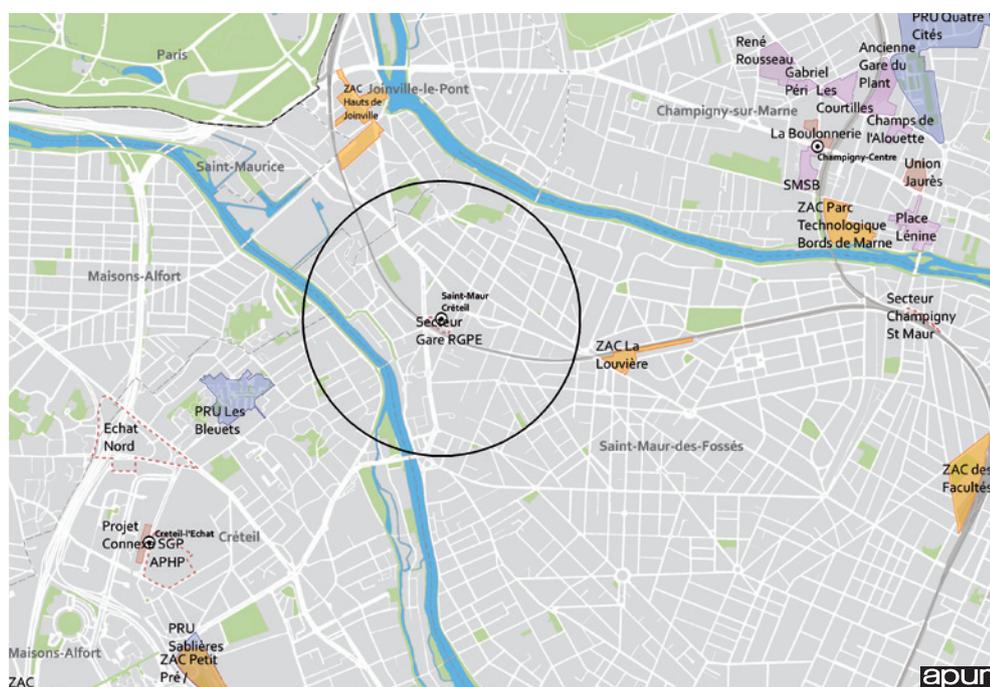
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



## 6.3. Un projet connexe à la gare pour reconstituer la place de la gare

L'arrivée du RGPE dans le quartier de Saint-Maur - Créteil a permis d'initier la réflexion autour d'un projet de construction de logements, en partie sociaux, et de commerces de quartier. Cette réflexion, qui intégrera l'aménagement du parvis de la gare et celui de la place publique, sera développée en concertation étroite avec la Ville de Saint-Maur dans les prochains mois. A noter néanmoins la réhabilitation des grands ensembles de logements sociaux de la cité du Pont de Créteil, en cours actuellement.

Autour du quartier, des projets urbains sont en cours de développement. La ZAC La Louvière, autour de la gare du RER A « Parc de Saint-Maur » est ainsi quasiment terminée et visera à redynamiser l'offre commerciale du centre de Saint-Maur-des-Fossés. Plus à l'est, la ZAC des Facultés, située au nord de la gare du RER A « La Varenne – Chennevières », abondera d'ici à 2016 l'offre de logements de la commune, notamment en matière de logements sociaux (près d'1/3 des surfaces de logements construites). Enfin, en limite nord du quartier, la ZAC des Hauts-de-Joinville continue le renouvellement de l'aménagement de ce quartier de Joinville, en créant de nouveaux équipements et logements.



### Secteurs d'aménagement

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

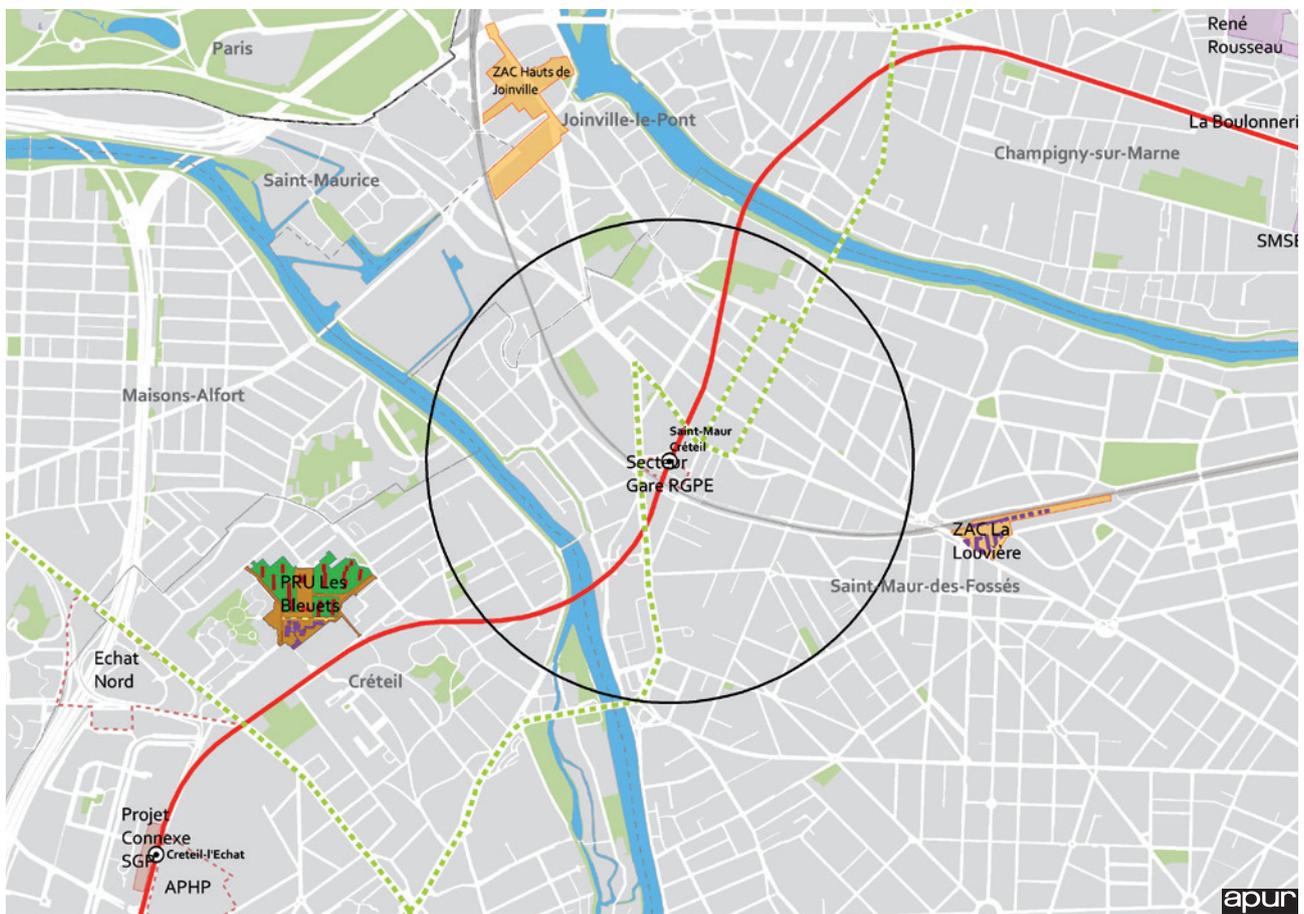
Source : Apur 2013

### Éléments des opérations d'aménagement (mai 2014)

	Projet connexe SGP	ZAC des Facultés	ZAC des Hauts-de-Joinville
Commune	Saint-Maur-des-Fossés	Saint-Maur-des-Fossés	Joinville-le-Pont
Date d'achèvement (prévision)		2020	2016
Nombre de logements (estimation)		310 (dont 150 log. sociaux, 1 résidence étudiante (100 unités), 1 résidence pour personnes âgées (100 unités))	510 (dont 60 logements étudiant et 32 logements sociaux)
Logement (m <sup>2</sup> )		34 400	38 250
dont logement sociaux (m <sup>2</sup> )		12 000 + 4 000	2 400
Bureaux (m <sup>2</sup> )			
Activités (m <sup>2</sup> )		11 000	
Équipements (m <sup>2</sup> )		13 400	1 crèche et 1 gymnase
Commerces (m <sup>2</sup> )			1 600
Surface totale (m <sup>2</sup> )	7 000 (foncier)	58 800	45 250
Maîtrise d'ouvrage		Ville de Saint-Maur-des-Fossés	Ville de Joinville-le-Pont
Maîtrise d'œuvre / architecte coordinateur			Agence 3AM

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

En matière de projets de transports, la ligne 15 sud sera créée en interconnexion avec celle du RER A au niveau de l'actuelle gare de Saint-Maur - Créteil. À proximité se trouve l'actuel terminus du Trans Val-de-Marne (TVM), bus à haut niveau de service effectuant le trajet Saint-Maur-des-Fossés/Antony via, entre autres, le pôle intermodal Pompadour à Créteil, le centre commercial Belle Épine à Thiais et le Marché International de Rungis. Une nouvelle ligne, l'Est-TVM, est à l'étude pour une mise en service potentielle à l'horizon 2017. Elle relierait la place de l'Abbaye à Créteil à la gare du RER « Noisy-le-Grand Mont d'Est ». Elle emprunterait une partie de l'actuel tracé du TVM, sur la portion entre la rue des Mèches à Créteil et la gare RER de Saint-Maur - Créteil, puis traverserait vers l'est le Vieux Saint-Maur, la fourchette de Champigny puis celle de Bry, les locaux de l'INA et la SFP, avant de rejoindre le centre commercial Mont d'Est à Noisy-le-Grand. À l'exception du tronçon déjà existant entre le Pont de Créteil et la gare de Saint-Maur - Créteil, l'Est-TVM ne circulera pas en site propre à Saint-Maur-des-Fossés



### Projets d'aménagement et de transport

- |                                   |  |   |
|-----------------------------------|--|---|
| ○ périmètre 800m                  | <b>Projets en cours</b>  | <b>Secteur d'aménagement</b>            |
| --- TCSP, TZen : chantier - étude | ■ bâti en projet   | ■ ZAC à l'étude                         |
| --- Tramway : chantier - étude    | ■ bâti requalifié  | ■ ZAC en cours                          |
| --- Métro : chantier - étude      | ■ bâti réalisé   | ■ autre secteur de projet en cours      |
| --- RER : étude                   | ■ création de l'espace public requalification de l'espace public | ■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU) |
| --- RGPE : étude                  | ■ espace vert en projet  | ■ périmètre d'étude                     |
|                                   | ■ espace vert privé en projet                                    | --- périmètre de réflexion              |

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 utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares - isochrones 45 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
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif - Données statistiques sur le tissu économique 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
UPEC	Université Paris-Est Créteil
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 Saint-Maur - Créteil — Ligne 15 sud

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.