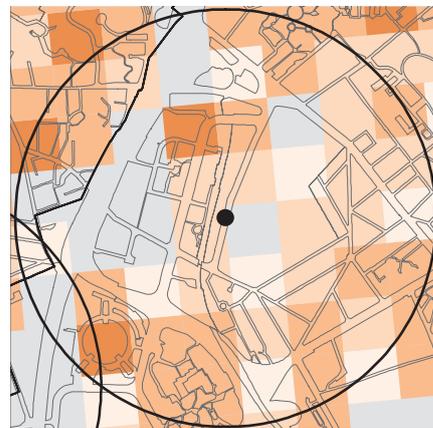
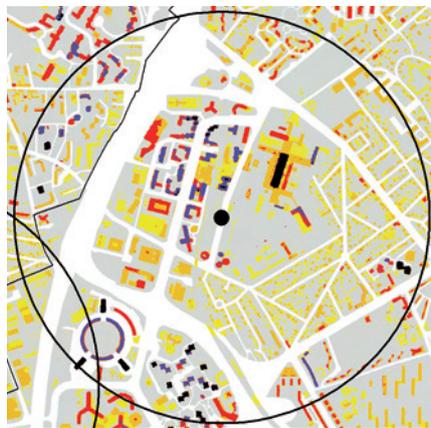
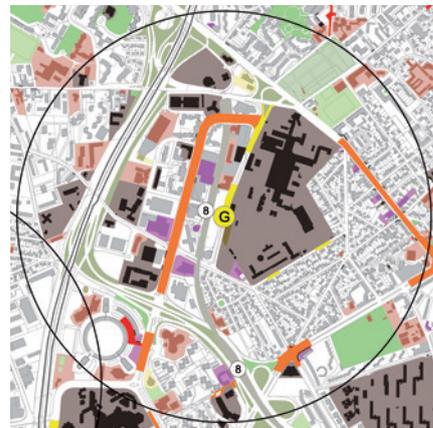


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Créteil l'Échat 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

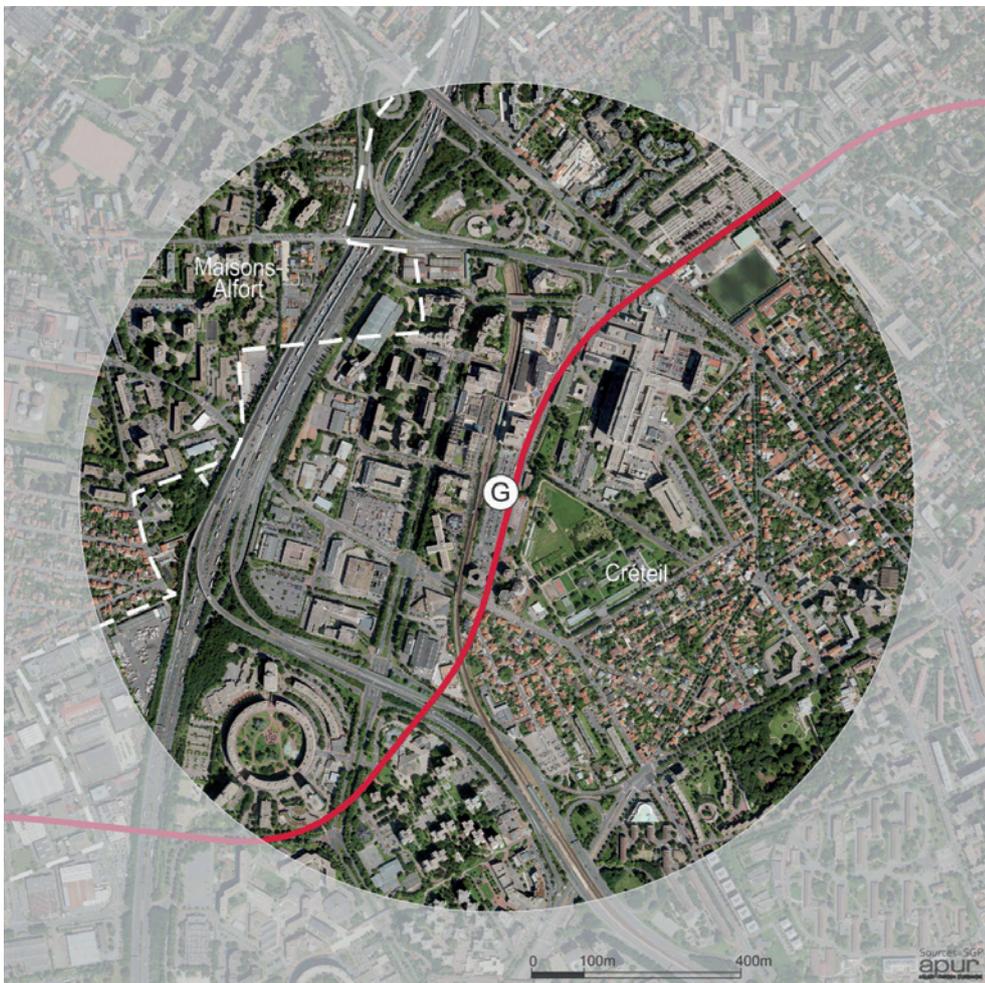
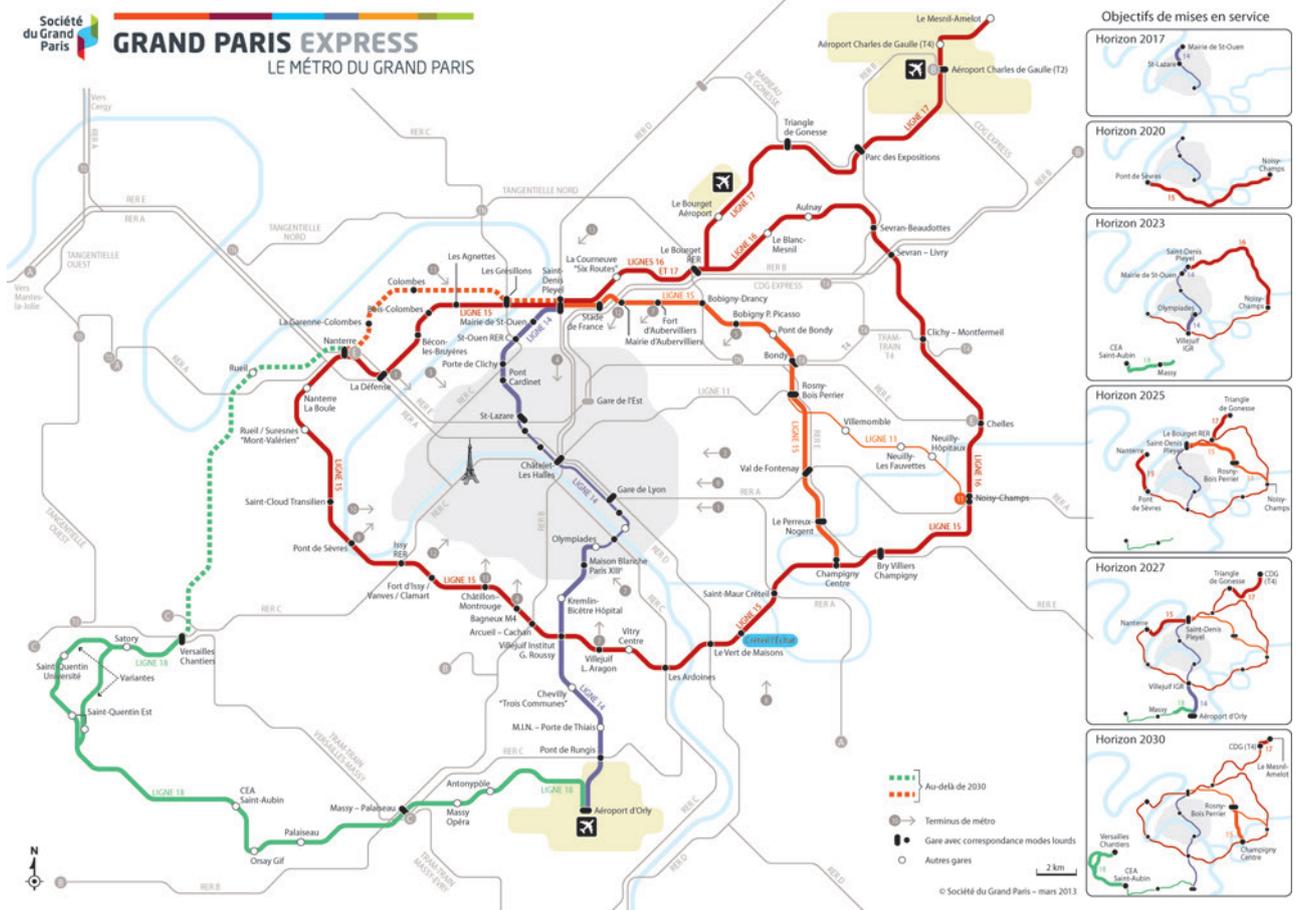
Mise en page : Apur

[www.apur.org](http://www.apur.org)

# Sommaire

Préambule .....	1
Introduction .....	3
1. Un quartier mixte et dense .....	5
2. Une centralité métropolitaine liée aux fonctions de préfecture de la ville de Créteil .....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	7
3.1 Des fonctions urbaines fortement imbriquées .....	7
3.2 Un quartier de grande hauteur .....	8
3.3 Un bâti dense à proximité de la future gare .....	8
3.4 Une grande diversité de formes urbaines .....	9
3.5 Un quartier qui s'est développé dans les années 1970 .....	9
3.6 Une grande variété d'expressions végétales .....	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 de 26 000 habitants .....	12
4.2 Des ménages aux revenus moyens .....	13
4.3 À Créteil et Maisons-Alfort, une large majorité de métiers liés à l'administration publique, la santé et l'enseignement .....	14
4.4 Une majorité de logements collectifs .....	15
5. La mobilité et les espaces publics .....	16
5.1 Une forte attractivité de Créteil et Maisons-Alfort générant d'importants flux de déplacements domicile-travail .....	16
5.2 Une accessibilité au territoire élargie vers le nord, le sud-ouest et l'est de la métropole .....	17
5.3 L'usage des transports en commun plébiscité .....	18
5.4 L'accessibilité déjà structurée mais à améliorer à l'est et au nord .....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1 Une construction dynamique à l'échelle des communes .....	20
6.2 De nombreux permis correspondent à des travaux d'agrandissement des logements existant .....	21
6.3 Des projets en réflexion pour redynamiser le quartier .....	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



**Gare : Créteil L'Échat**

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans la commune de Créteil

En interconnexion avec la ligne 8 du métro

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Créteil et Maisons-Alfort (Val-de-Marne). Créteil appartient à la Communauté d'agglomération de Plaine Centrale du Val-de-Marne.

PLU de Créteil adopté le 26 mars 2007, révisé le 8 décembre 2013

PLU de Maisons-Alfort adopté le 7 octobre 2010

# 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

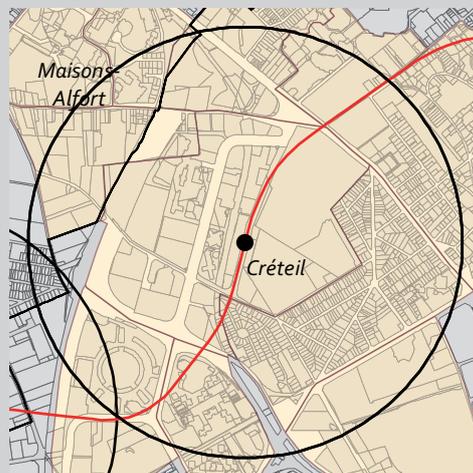
Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 15 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques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



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 corroyés 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 Créteil L'Échat, réalisée en liaison avec les services des villes de Créteil et Maisons-Alfort.**

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

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

## Les indicateurs

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

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

**L'observatoire est ainsi :**

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



# 1. Un quartier mixte et dense

Le quartier de gare de Créteil L'Échat se caractérise par une très forte densité d'habitants (101 à l'hectare) due notamment à la présence de nombreuses zones d'habitat collectif (dans les quartiers de L'Échat, de Lévière, de Montaigut à Créteil, et aux Juilliottes à Maisons-Alfort). Elle s'accompagne d'une densité d'emplois importante (59 emplois salariés à l'hectare), portant le taux d'emploi dans le quartier à 1,2. Ces emplois se concentrent principalement dans le secteur de L'Échat où se trouve notamment le centre hospitalier universitaire (CHU) Henri Mondor.

## 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

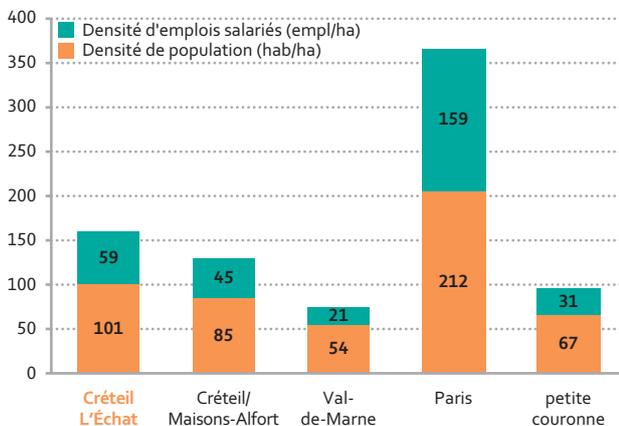


## Population et emplois dans le quartier de Créteil L'Échat

Créteil L'Échat	Population	Emplois
Quartier	26 623	18 336
2 km	123 179	78 039
4 km	353 748	160 750

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

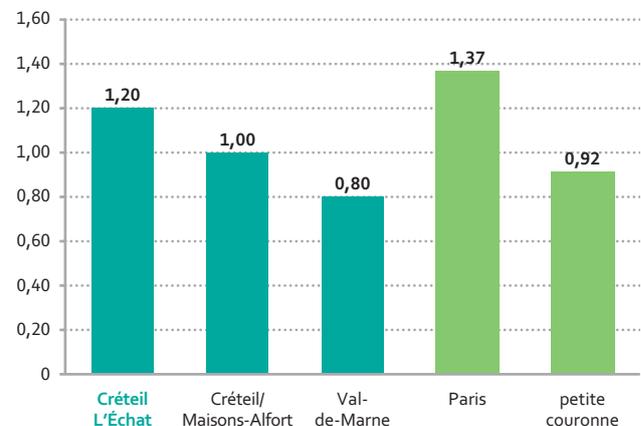
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## Taux d'emploi

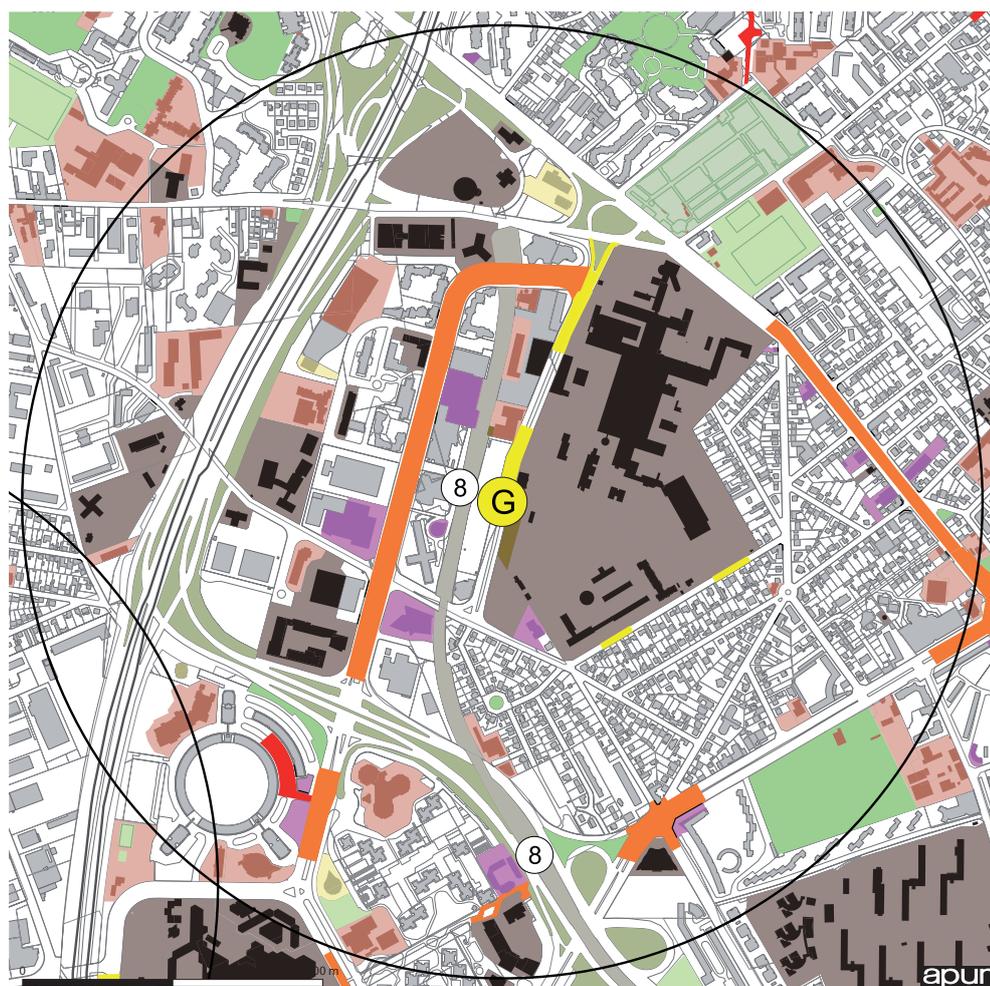
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## 2. Une centralité métropolitaine liée aux fonctions de préfecture de la ville de Créteil

Le secteur de L'Échat et ses abords ont fait l'objet d'un programme d'urbanisme mis en œuvre entre la fin des années 60 et le début des années 70, appelé le Nouveau Créteil. Ce secteur accueille de nombreux équipements d'envergure métropolitaine en lien avec le statut de préfecture du Val-de-Marne de la Ville de Créteil. Ainsi le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) Henri-Mondor, la galerie marchande de L'Échat mais aussi l'Université Paris Est Créteil (UPEC), la Faculté de Médecine et le Palais de Justice, plus au sud, font de ce quartier de gare une centralité dite globale. Les commerces (en particulier le long de l'avenue du Général de Gaulle et de la RD 19) et autres équipements de proximité, constituent une centralité mixte. À noter également la présence dans le quartier de 2 stations de métro (ligne 8) et de l'autoroute A86 reliée à la route départementale D1.



### 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



CHU Henri Mondor, rue Gustave Eiffel, Créteil



Université Paris Est Créteil – Faculté de Droit, Avenue du Général de Gaulle, Créteil

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

#### 3.1 Des fonctions urbaines fortement imbriquées

La mixité des fonctions et leur forte imbrication caractérisent le quartier de L'Échat. S'y concentrent de nombreuses activités administratives, économiques, tertiaires, commerciales voire industrielles. On y trouve plus à la marge quelques zones de logements collectifs caractéristiques de l'urbanisation des années 1960-70, à l'époque du Nouveau Créteil, de grands ensembles denses en plan libre, témoins d'une architecture souvent emblématique de la Ville de Créteil. À l'est de la grande emprise qu'occupe le CHU Henri-Mondor, quelques rues bordées de logement individuel subsistent et confèrent à cette partie du quartier un caractère pavillonnaire plus calme.

##### 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

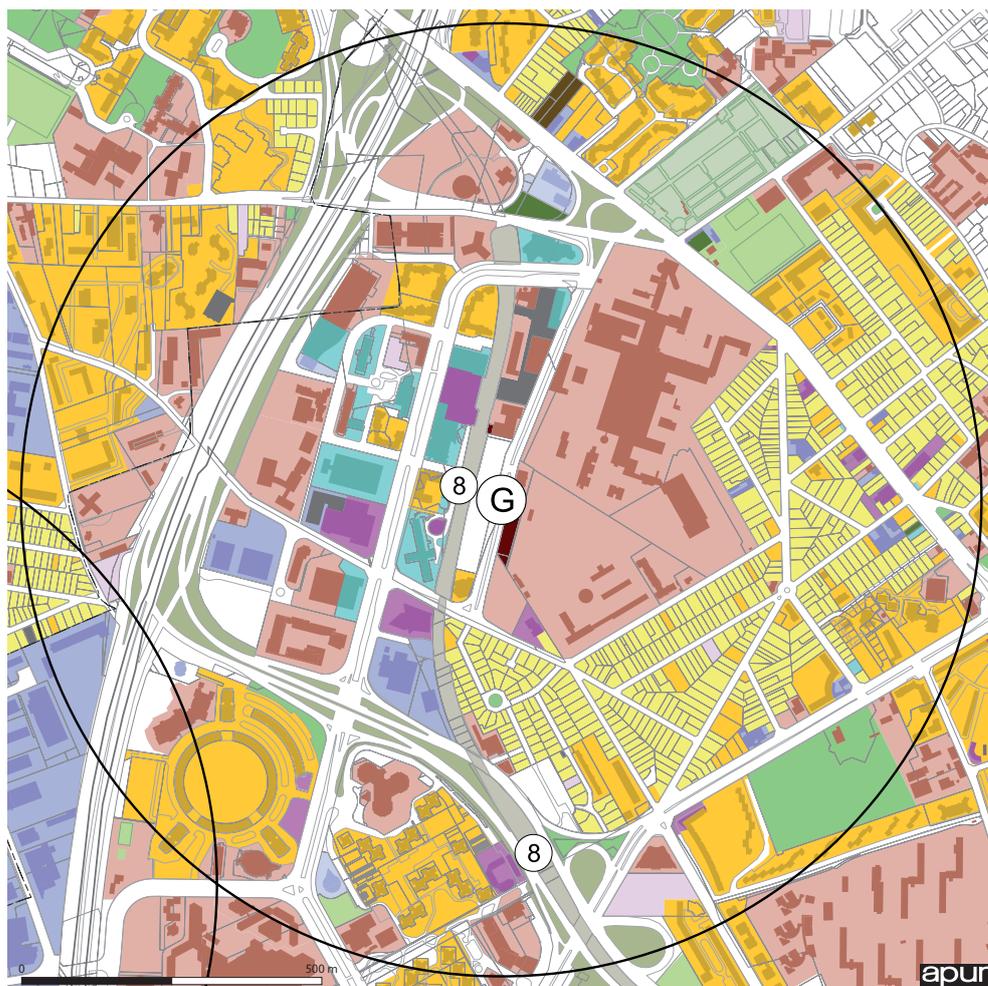
###### Emprise non bâtie

- 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



Bureaux, avenue du Général de Gaulle, Créteil



Logements collectifs, Montaigt, Créteil

## 3.2 Un quartier de grande hauteur

Si près de trois-quarts de surfaces bâties sont inférieures à 15 mètres de hauteur, Créteil L'Échat se distingue par la présence dans certains secteurs de bâtiments de grande hauteur. Le CHU Henri Mondor ou les tours des ensembles de logements de Montaigut et de Lévière s'élèvent à plus de 37 mètres. Les immeubles du secteur de L'Échat à Créteil, ceux du quartier Berlioz et des Juilliottes à Maisons-Alfort, contribuent à ce que 13 % des surfaces bâties dépassent 25 m de hauteur.

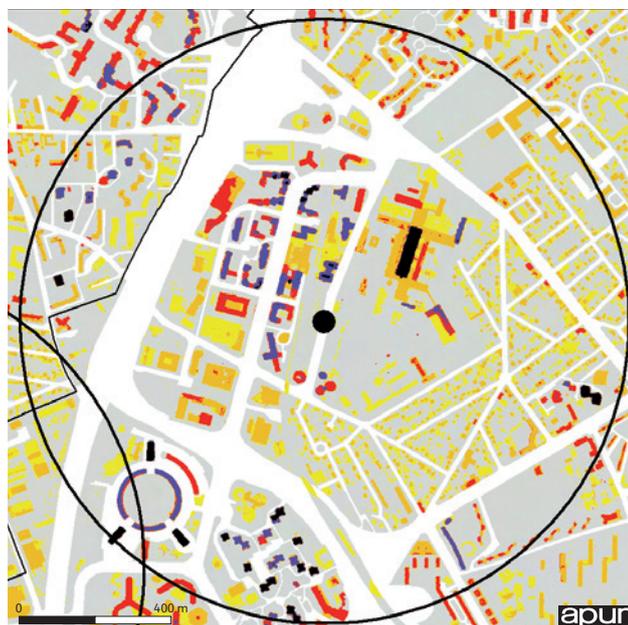
### Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

### Hauteurs des bâtiments

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

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



### Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Créteil L'Échat



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

## 3.3 Un bâti dense à proximité de la future gare

Le quartier est d'ores et déjà densément bâti, particulièrement dans le secteur de L'Échat. Constitué de parcelles occupées par de grands immeubles de bureaux, d'équipements et de logements, les densités bâties dépassent fréquemment 3. Ce même constat vaut pour les quartiers de Montaigut, de Lévière et des Bordières à Créteil, ainsi qu'aux Juilliottes à Maisons-Alfort. Le secteur pavillonnaire ou les grandes parcelles d'équipements se caractérisent en revanche par de faibles densités bâties.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

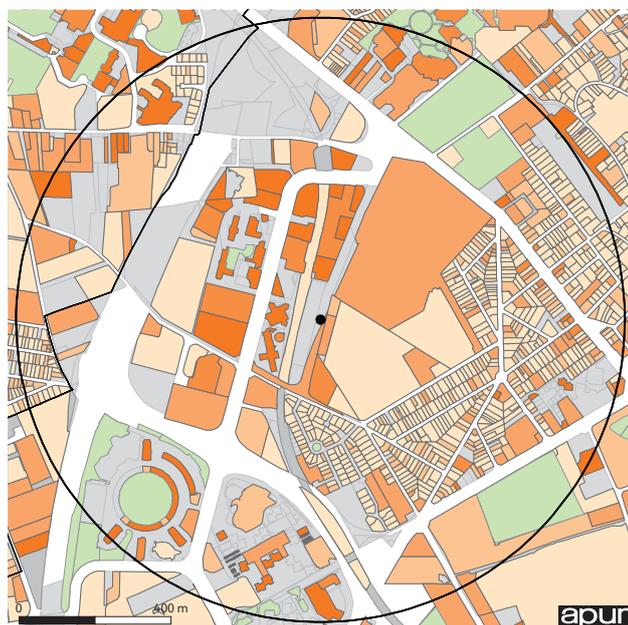
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

- 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 grande diversité de formes urbaines

Le quartier de gare de Créteil L'Échat se distingue par la grande diversité de son tissu urbain. On y trouve des quartiers pavillonnaires, dont certains en lotissement. Le Nouveau Créteil est constitué différemment, avec des grands ensembles de logements collectifs organisés selon un plan libre autour de vastes espaces publics piétonnés, ou bien encore des bâtiments de grande dimension sur dalle. La trame viaire du quartier apparaît très hiérarchisée et contribue à donner l'impression d'un quartier « sectorisé ».



Logements collectifs, La Haye aux Moines et la Lévière, Créteil



Pavillons, rue Saint-Christophe, Créteil



Bureaux et logements sur dalle, rue Gustave Eiffel, Créteil

### 3.5 Un quartier qui s'est développé dans les années 1970

Le développement du quartier de gare de Créteil L'Échat date de la période d'expansion de la ville de Créteil dans les années 1960-1970. Le CHU Henri Mondor a été mis en service en 1969 et au cours des années 1970 se sont construits les quartiers de L'Échat, de Montaigut, de la Lévière, de même que les Juilliottes à Maisons-Alfort. À l'est, les quartiers résidentiels de Champeval et des Buttes, autour de la RD 19 et à proximité du centre historique de la ville (en bordure est du quartier), étaient quant à eux déjà construits avant 1949. L'urbanisation progressive du quartier se reflète ainsi dans les statistiques de datation des logements du quartier de Créteil L'Échat.

#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

#### Période majoritaire\*

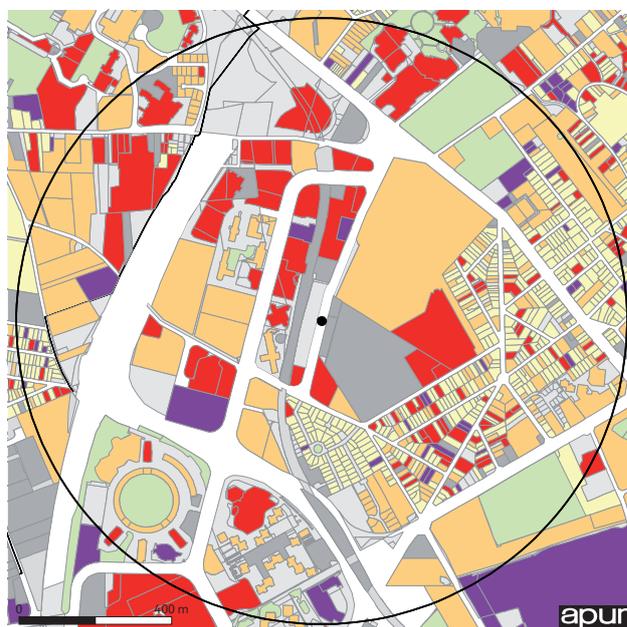
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

#### Principaux équipements

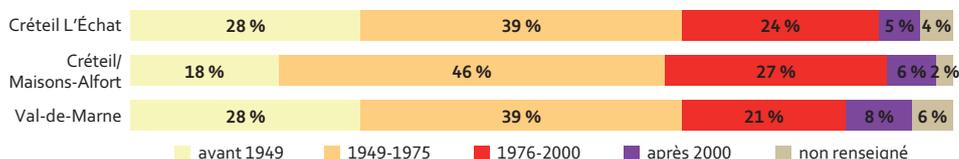
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



#### Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

## 3.6 Une grande variété d'expressions végétales

Le quartier de Créteil L'Échat présente une grande variété d'expressions végétales. Couvrant 38 % de la surface du quartier, la végétation est très présente dans les zones résidentielles : jardins des quartiers pavillonnaires du Champeval et des Buttes ainsi que dans les zones de grands ensembles (Montaigut, La Lévière, La Haye aux Moines, les Bordières à Créteil, le quartier Berlioz et les Juilliottes à Maisons-Alfort). De grands espaces verts accessibles au public (le Parc Dupeyroux, le jardin du CHU partiellement), auxquels s'ajoutent les plantations dans l'espace public (RD 19, avenue du Général de Gaulle, rue des Mèches), complètent le cadre végétal du quartier. Néanmoins, la carte ci-dessous montre de nombreux espaces végétalisés correspondant aux délaissés des infrastructures routières : abords de l'A86 et de la RD1 et échangeurs entre l'autoroute et les RD 1 et 19.

### Les bâtiments et la végétation

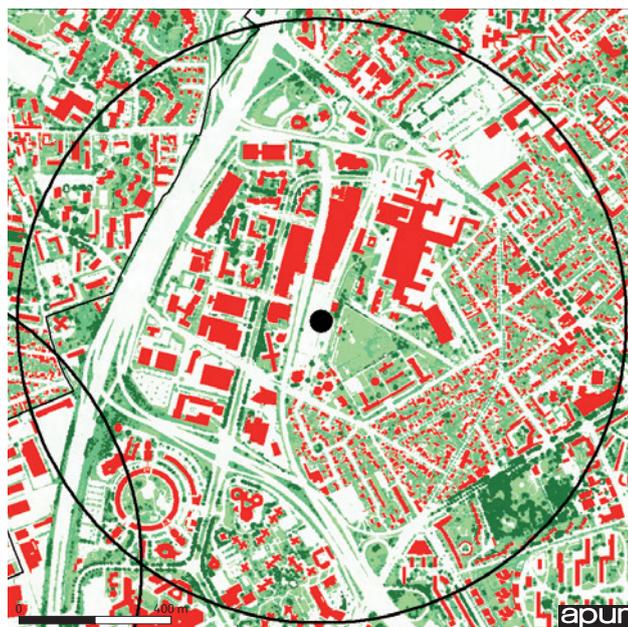
- gare
- périmètre 800m

### 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

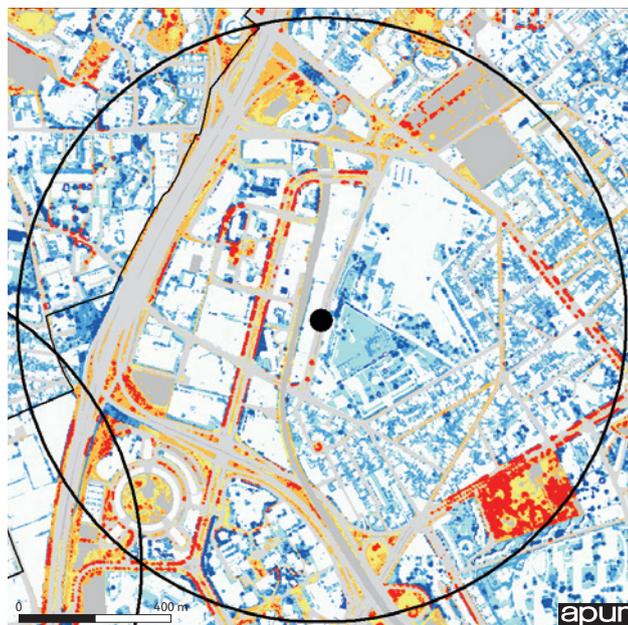
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### 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



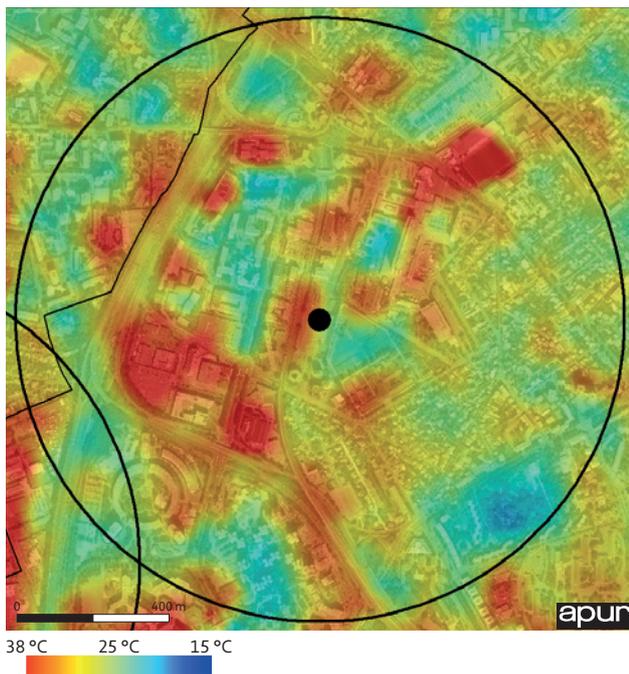
### 3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments de bureaux et d'activités du secteur de l'Échat disposent ainsi d'un fort taux d'ensoleillement.
- Des relevés thermographiques d'été font apparaître des îlots de chaleur significatifs au niveau des zones d'activités et de bureaux situées en bordure de la RD1 et de l'autoroute, ainsi que sur les grandes emprises routières et parcs de stationnement (ex : rue Gustave Eiffel).
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent un quartier assez homogène, avec des déperditions importantes au niveau de certains entrepôts ou bâtiments publics.

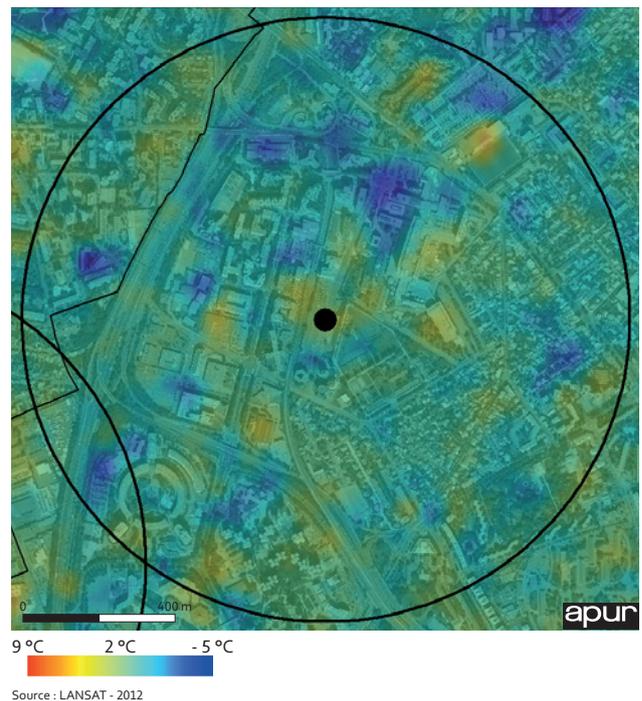
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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

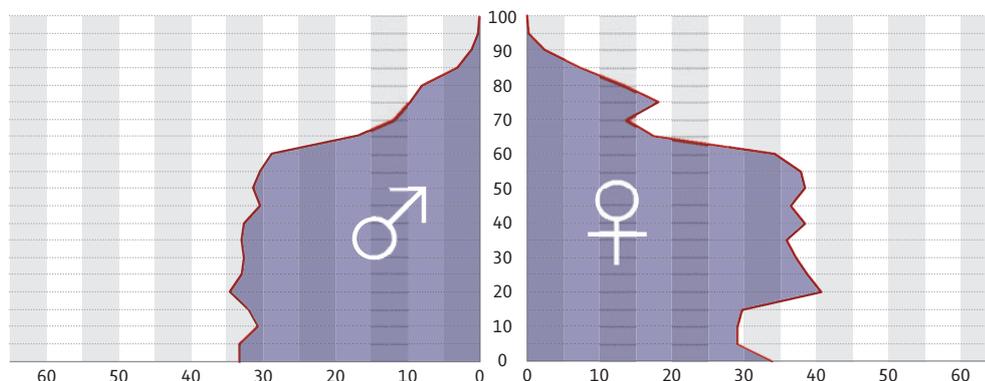
### 4.1 Un quartier de 26 000 habitants

Le quartier de Créteil L'Échat comprend plus de 26 000 habitants et est en une croissance démographique (+ 6,1 % entre 1999 et 2010). Sur le plan socio-économique, les caractéristiques des ménages du quartier sont comparables à celles des villes de Créteil et Maisons-Alfort. La population du quartier comprend près d'un quart de jeunes de moins de 18 ans et environ 12 % de plus de 65 ans. 1 actif sur 5 appartient à la catégorie des cadres, alors que près d'un sur deux est employé ou ouvrier et le taux de chômage est légèrement supérieur à 11 %. Le quartier regroupe également de nombreux emplois (18 336 emplois salariés), avec un taux d'emploi de 1,16 (contre 1,05 à Maisons-Alfort et Créteil).

	Créteil L'Échat	Créteil/ Maisons-Alfort	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	26 623	144 104	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2009	+ 6,1 %	+ 7,6 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	23,6 %	24,1 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	12,9 %	12,5 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	18 336	75 909	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	20,5 %	20,6 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	47,3 %	47,3 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	1,16	1,05	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	18,4 %	18,0 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

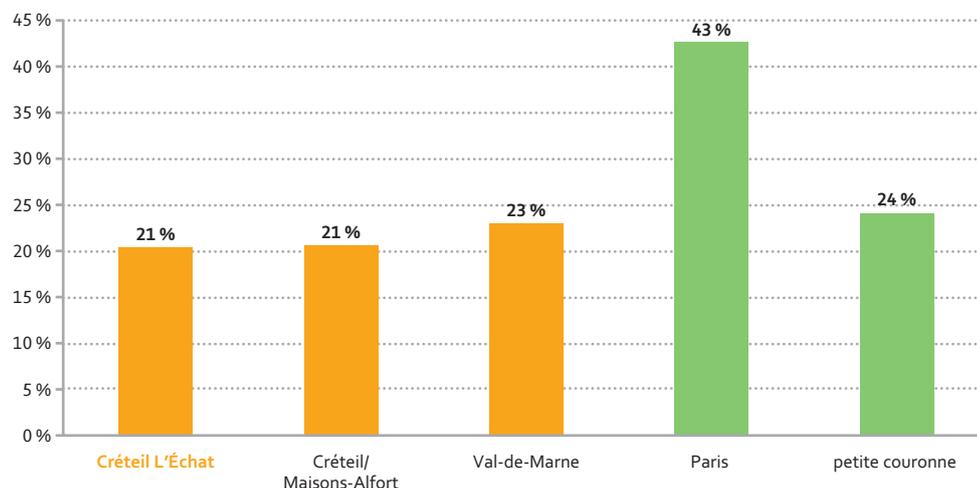
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Créteil L'Échat (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active

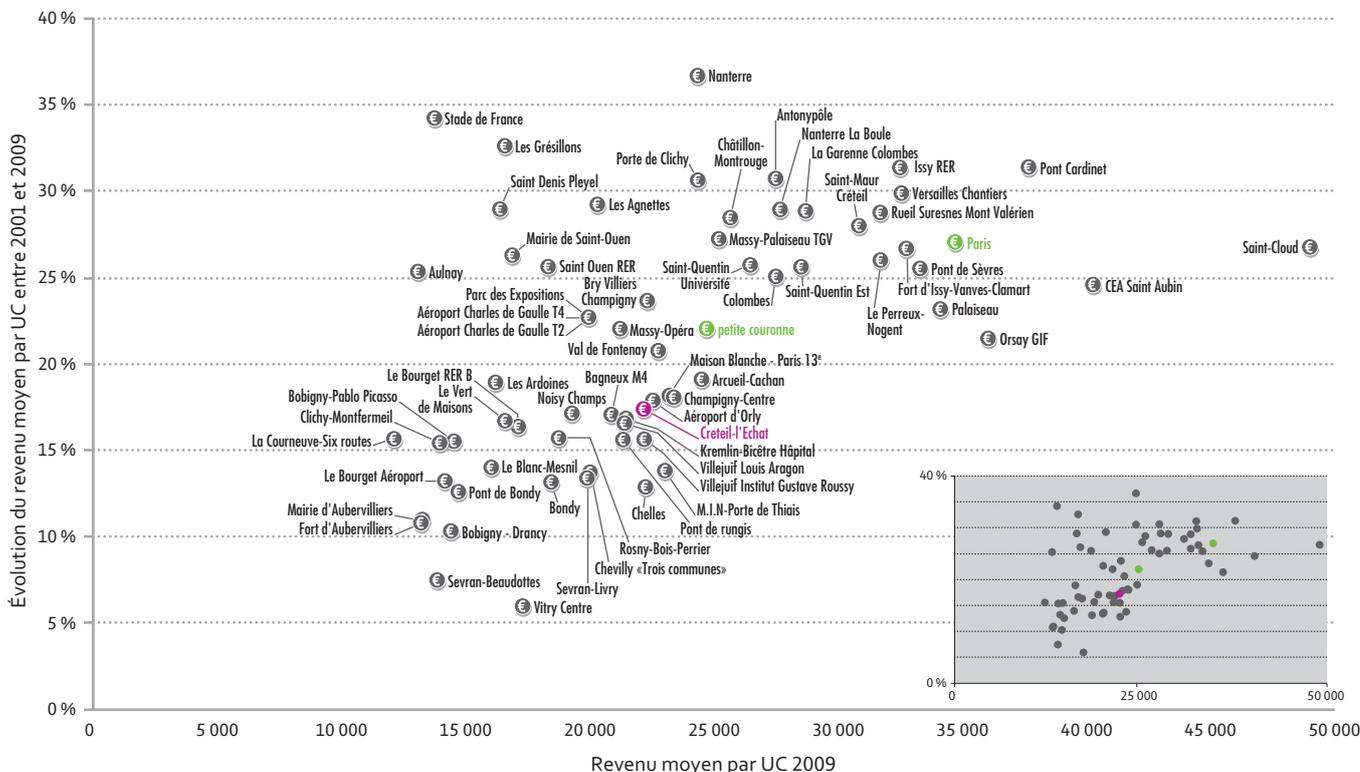


Source : Insee Recensement 2010

## 4.2 Des ménages aux revenus moyens

Le revenu moyen des ménages du quartier de Créteil L'Échat s'élève à 22 209 € par an en 2009, un revenu moyen similaire à celui observé à l'échelle des communes de rattachement, Maisons-Alfort et Créteil. Depuis 2001 il a néanmoins progressé un peu moins rapidement que dans ces dernières ou dans le Val-de-Marne : + 17 % entre 2001 et 2009 (contre 19 % dans le département). Le quartier compte 18 % de ménages à bas revenus en 2010.

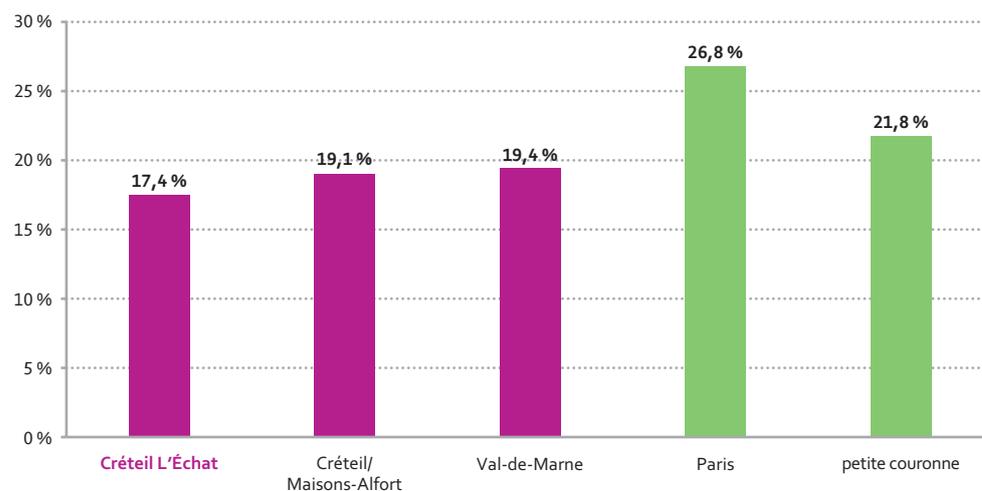
### Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

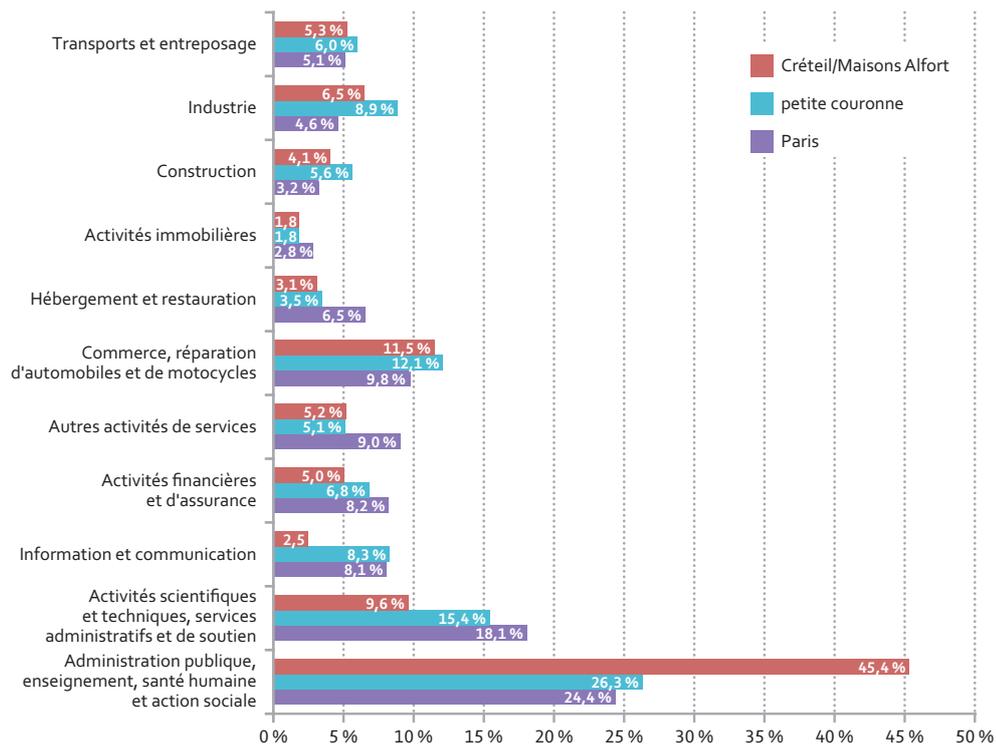


Source : Insee Recensement 2010

## 4.3 À Créteil et Maisons-Alfort, une large majorité de métiers liés à l'administration publique, la santé et l'enseignement

Les secteurs d'activités présents dans les communes de Créteil et de Maisons-Alfort sont marqués par une forte proportion de métiers liés à l'administration publique, l'enseignement et la santé (45 % des postes salariés). Les secteurs du commerce (11 %) et les activités techniques et autres services administratifs (10 %) ne représentent à peine qu'1 emploi sur 10 chacun. Avec la présence du CHU Henri Mondor, des bureaux de la CAF du Val-de-Marne ou encore des locaux de la Faculté de Droit de l'Université Paris-Est Créteil (UPEC), le quartier de Créteil L'Échat apparaît représentatif des secteurs d'emploi de ses communes de rattachement.

Emplois par secteur d'activité dans les communes de Créteil et Maisons-Alfort

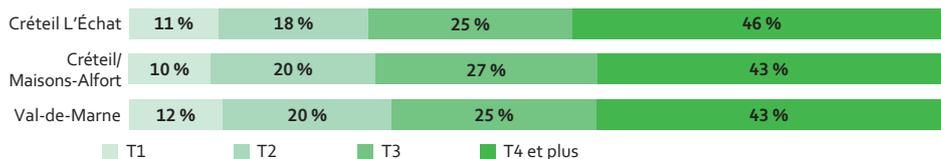


Source : Insee Recensement 2010

## 4.4 Une majorité de logements collectifs

Les 10 641 logements situés dans le quartier de Créteil L'Échat se composent en majorité de logements collectifs (82 %) et se caractérisent par leur grande taille (46 % de T4 et plus). Les logements individuels des quartiers de Champeval et des Buttes représentent ainsi 18 % du parc résidentiel. Ces proportions sont à l'image de celles observées dans les communes de Créteil et Maisons-Alfort réunies, de même que dans le Val-de-Marne. Quant au statut d'occupation de ces logements, environ 6 ménages sur 10 sont locataires de leur logement. On compte 32 % de logements sociaux dans le quartier (37 % à Créteil et 22 % à Maisons-Alfort).

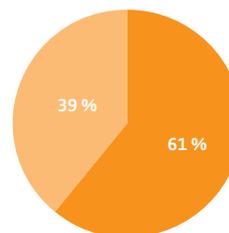
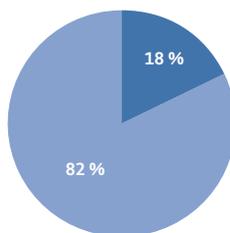
### Répartition des types de logements



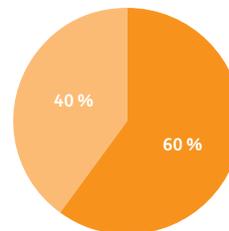
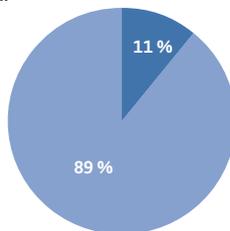
Sources : DRIEA, DGFIP (au 01/01/2011)

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

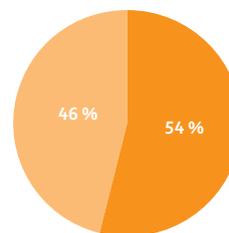
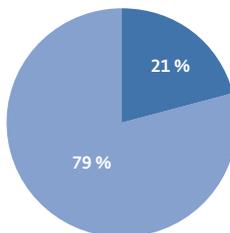
#### Créteil L'Échat



#### Communes de Créteil et Maisons-Alfort



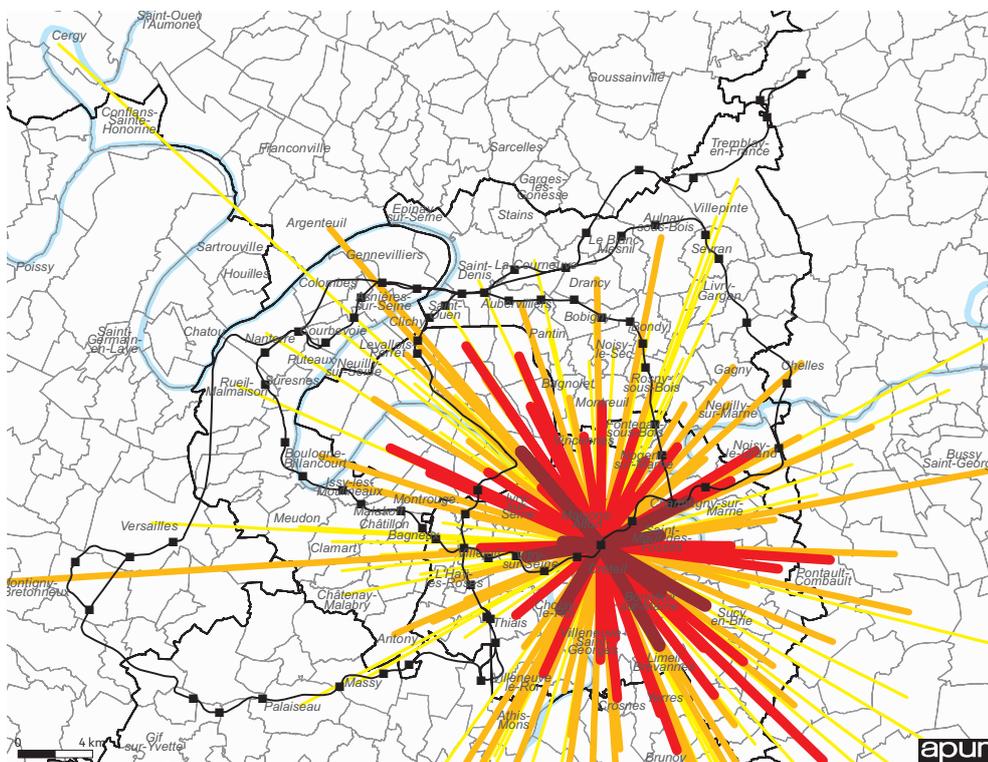
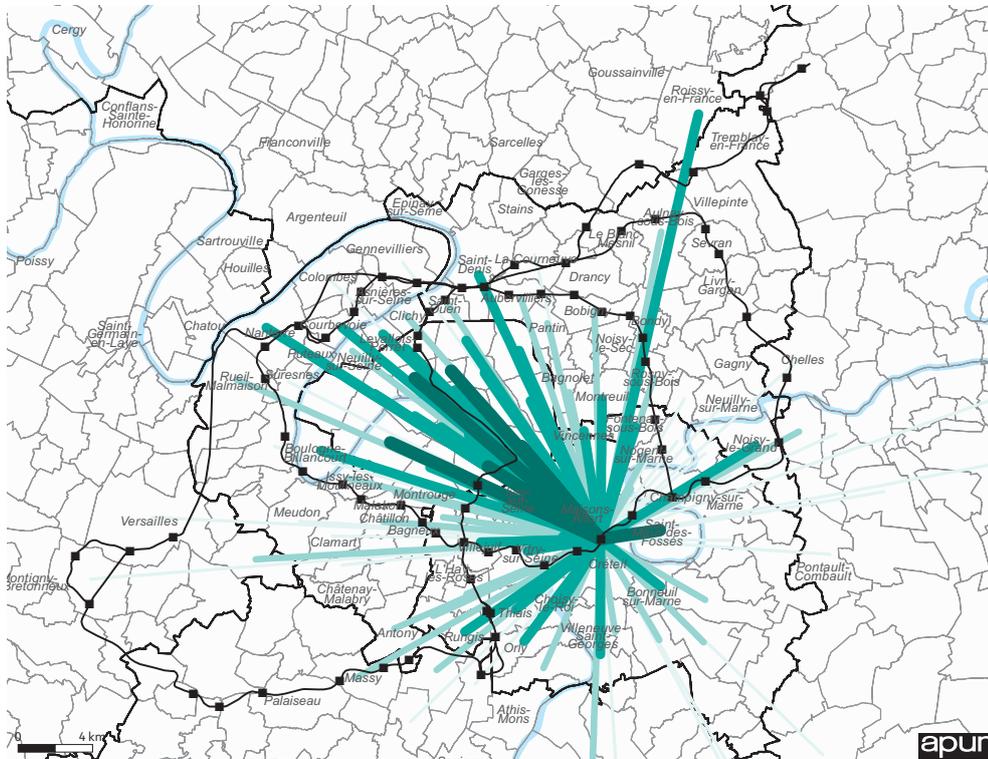
#### Val-de-Marne



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 Une forte attractivité de Créteil et Maisons-Alfort générant d'importants flux de déplacements domicile-travail



**Où travaillent les actifs habitant à Créteil et Maisons-Alfort**

**Nombre d'actifs**

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee Recensement 2010

**Où habitent les actifs travaillant à Créteil et Maisons-Alfort**

**Nombre d'actifs**

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee Recensement 2010

**21 126 actifs** travaillent dans leur commune de résidence, à Créteil ou Maisons-Alfort. Ils représentent **32,5 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

Les communes de Créteil et de Maisons-Alfort constituant des pôles d'emploi attractifs, l'étude des déplacements domicile-travail permet d'observer que d'une part une forte proportion de résidents de ces communes y travaillent (un tiers des actifs résidant), et que d'autre part pour les autres, la connexion aux infrastructures de transports en commun (RER D, ligne 8 du métro) et autoroutières génèrent une grande dispersion des flux dans la métropole. Les actifs travaillant à Créteil et Maisons-Alfort proviennent plutôt de Paris ou de communes limitrophes telles que Saint-Maur-des-Fossés. Les actifs qui résident à Créteil et Maisons-Alfort se dispersent dans toutes les communes avoisinantes, les flux les plus importants étant dirigés vers Paris et Saint-Maur, mais aussi vers les communes de Vitry-sur-Seine, Champigny-sur-Marne, Choisy-le-Roi, Limeil-Brévannes ou Sucy-en-Brie.

## 5.2 Une accessibilité au territoire élargie vers le nord, le sud-ouest et l'est de la métropole

Aujourd'hui, l'accessibilité au territoire métropolitain est déjà étendue à Paris et au sud-est de la métropole grâce à la station de la ligne 8 du métro, Créteil L'Échat. La future gare de la ligne 15 sera en connexion directe avec le métro. À l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du RGPE sera construit, le territoire accessible en 45 minutes de transports en commun sera multiplié par 2,5 et les emplois accessibles par 2.

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

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

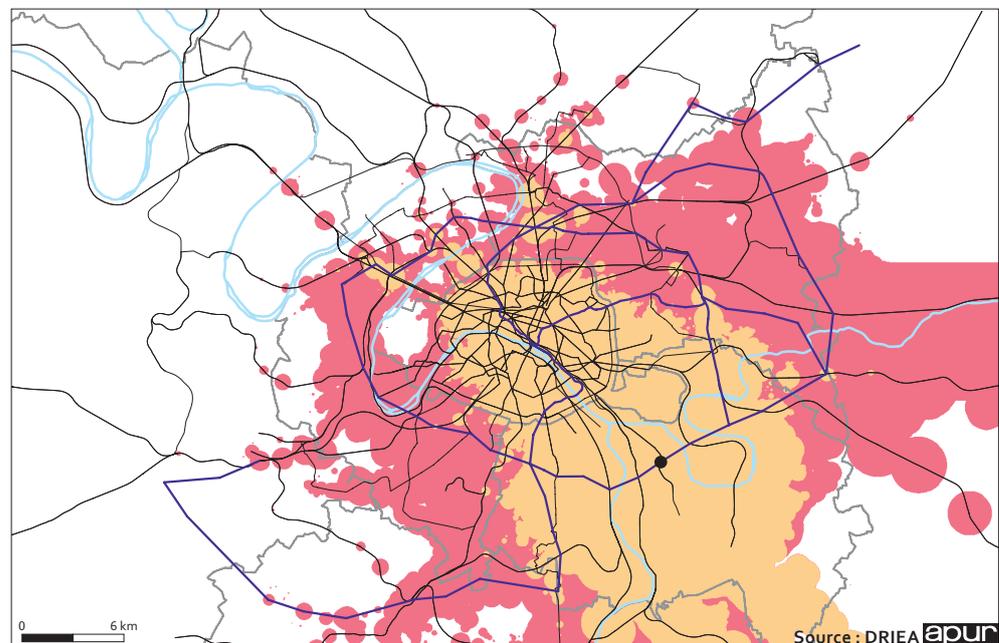
#### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

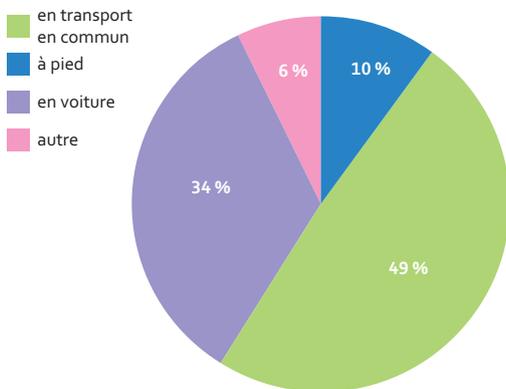
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Créteil L'Échat pour un trajet de 45 min. en transports en commun :  
 Territoire : + 164 %  
 Emplois : + 90 %



## 5.3 L'usage des transports en commun plébiscité

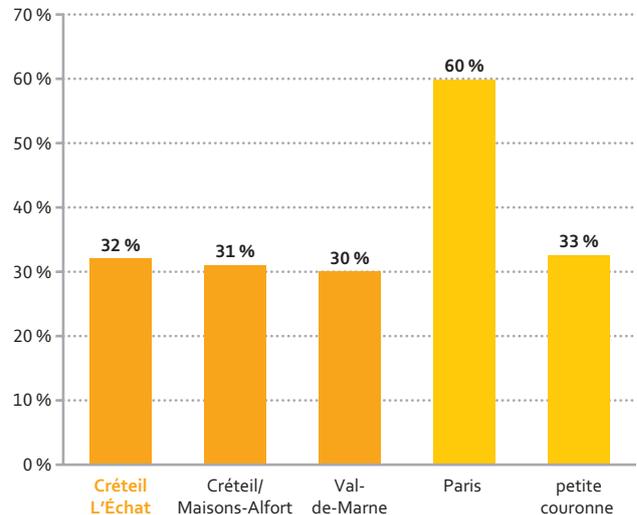
Dans le quartier de Créteil L'Échat, 1 actif sur 2 utilise les transports en commun pour ses déplacements domicile-travail. Le quartier est desservi au niveau autoroutier par deux échangeurs de l'A86 mais dispose également de deux stations de la ligne 8 du métro (Créteil L'Échat et Créteil-Université). La qualité de l'offre en transports en commun est probablement à relier à la proportion significative de ménages sans voiture (32 %).

### Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

### Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

## 5.4 L'accessibilité déjà structurée mais à améliorer à l'est et au nord

Le quartier de Créteil L'Échat possède dans sa partie « nouvelle » une trame viaire très hiérarchisée qui permet de couvrir la majeure partie du quartier en moins de 10 minutes à pied. Néanmoins, des obstacles limitent l'accessibilité piétonne à la gare qui reste mono-orientée à l'ouest. Il n'existe que deux points de franchissements de l'autoroute depuis Maisons-Alfort, et le franchissement de la RD 1 ne s'effectue qu'en trois points dans le périmètre du quartier. Enfin, le CHU Henri Mondor restreint l'accès depuis le centre historique de Créteil et le quartier de Champeval.

### 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

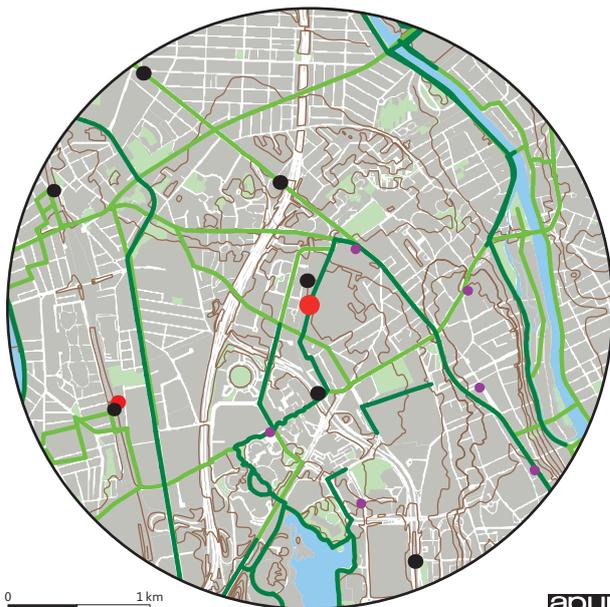
En plus de la présence de Cristolib' (vélo en libre service dans la commune de Créteil), certains axes structurants autour de la gare sont d'ores et déjà aménagés pour faciliter le rabattement cyclable à la gare : c'est le cas de la rue Gustave Eiffel, la RD 19 en provenance de Créteil, la route de Choisy et l'avenue du Général de Gaulle. En revanche, il n'existe pas encore d'aménagement cyclable depuis Maisons-Alfort, bien qu'ils soient inscrits au SDIC. À noter qu'il n'existe pas encore de station Cristolib' au niveau des sorties de l'actuel métro.

Le rabattement en bus est quant à lui déjà organisé pour desservir à la fois la station de la ligne 8 du métro et le CHU Henri Mondor, avec la gare routière située rue Gustave Eiffel. Les fréquences de bus sont élevées en provenance de Maisons-Alfort, du centre-ville historique de Créteil et de son nouveau centre.

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

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

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 94 2013



apur

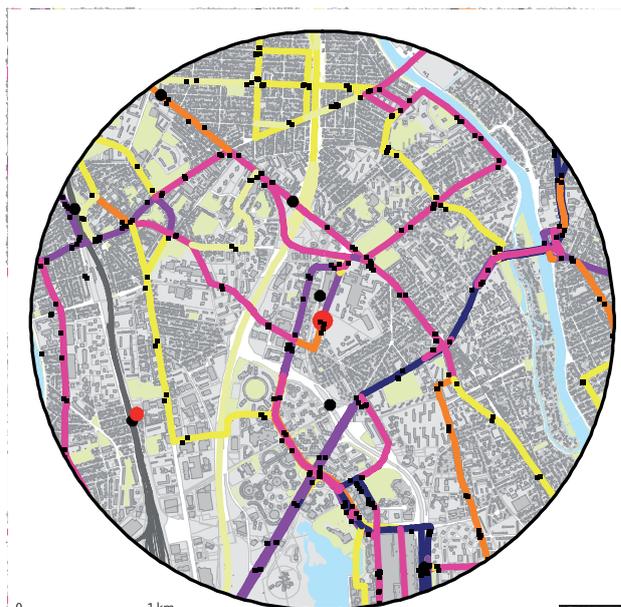
Note de lecture :

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



apur

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

### 6.1 Une construction dynamique à l'échelle des communes

Le rythme de construction dans le quartier de Créteil l'Échat ne reflète pas la dynamique à l'œuvre dans les communes de Créteil et de Maisons-Alfort dont l'effort de construction est soutenu depuis plusieurs décennies. Malgré la mixité fonctionnelle constatée à l'échelle du quartier, l'Échat reste un secteur orienté principalement vers l'activité et les services, ce qui explique que le nombre moyen de logements autorisés chaque année est faible, inférieur à 50 logements par an depuis 2006. Les surfaces d'activité autorisées sont néanmoins assez modestes : 51 000 m<sup>2</sup> entre 2000 et 2010. Ce sont pour les deux tiers des surfaces consacrées à l'accueil d'équipements publics.

Construction (2000-2012)	Créteil L'Échat	Créteil et Maisons-Alfort
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	39 369	424 644
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	0 %	20 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	49	437
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	41	620
Taux de construction	6 %	10 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	51 288	345 074

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.

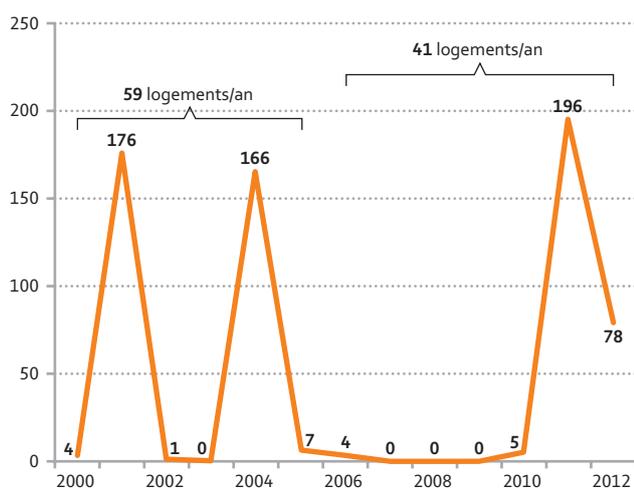
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Créteil L'Échat (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

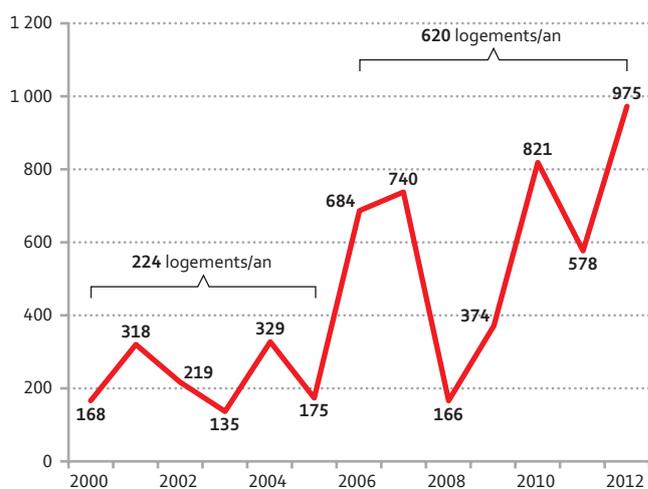
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier Créteil L'Échat



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Communes Créteil et Maisons-Alfort



Source : DRIEA, SITADEL 2013

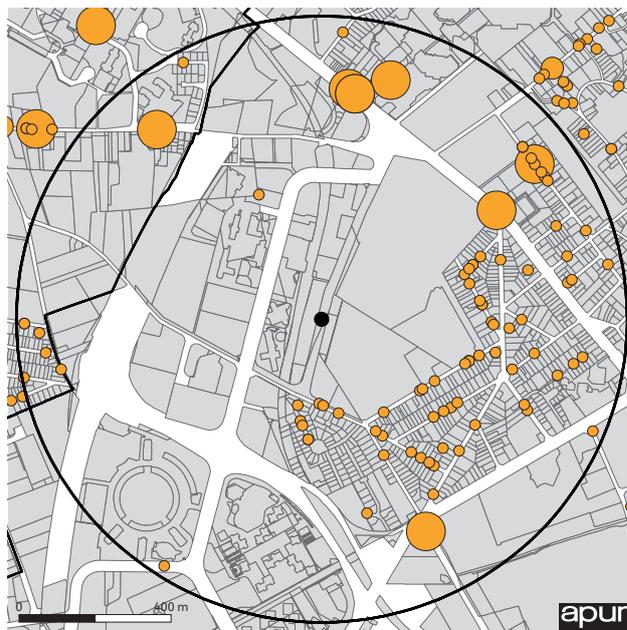
## 6.2 De nombreux permis correspondent à des travaux d'agrandissement des logements existant

Les permis portant sur des surfaces de logement sont localisés dans les secteurs pavillonnaires à l'est du quartier. Ils correspondent souvent à des extensions de logements et non à des créations de logements. Quelques grandes opérations ont eu lieu à l'extrémité nord du quartier. Les surfaces d'activités autorisées depuis 2000 l'ont été dans un tout autre secteur, à l'ouest de la gare entre la rue Gustave Eiffel et l'avenue du Général de Gaulle.

### 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

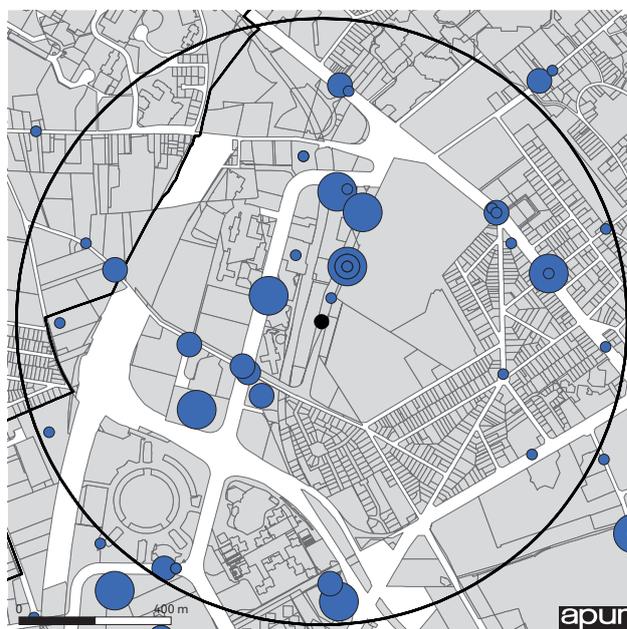
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



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

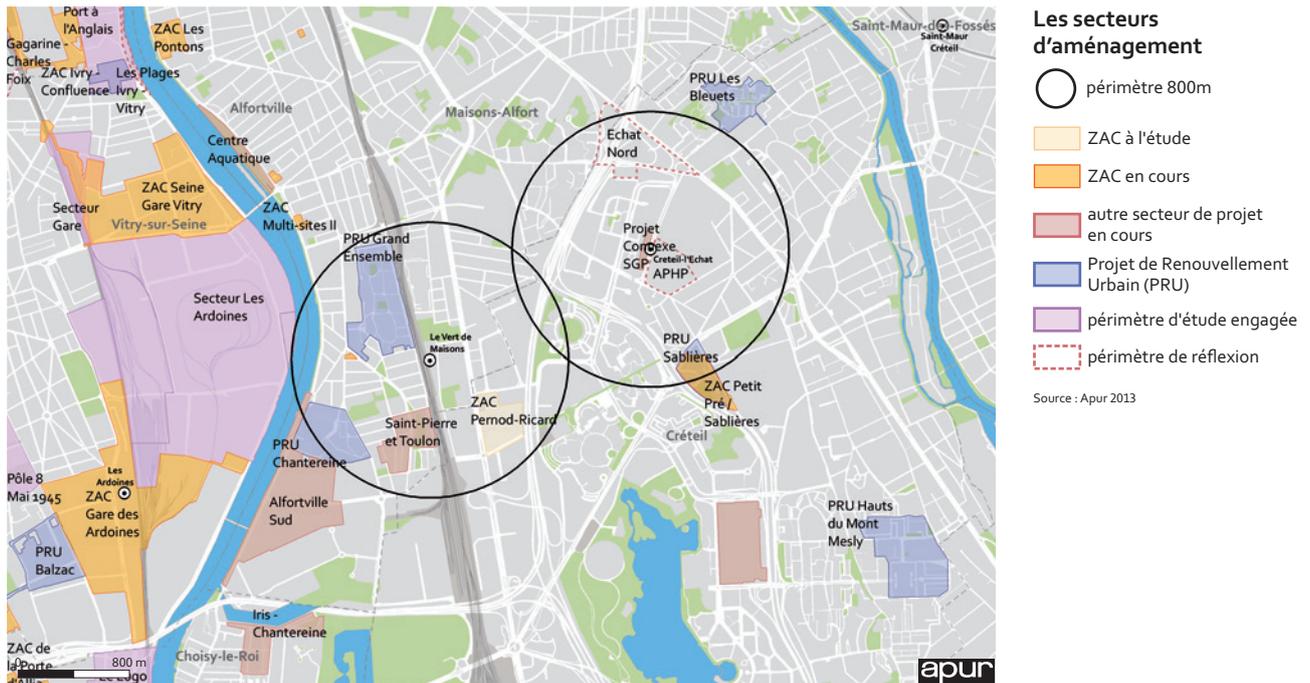
- gare
  - périmètre 800m
- m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012
- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
  - de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
  - 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



## 6.3 Des projets en réflexion pour redynamiser le quartier

L'arrivée du RGPE vient redynamiser le secteur mixte de L'Échat, dont le développement initial s'était effectué en corrélation avec la station de la ligne 8 du métro. En interconnexion avec cette dernière, un secteur de près de 9 000 m<sup>2</sup> prévoit le développement d'un programme de 18 000 m<sup>2</sup> combinant des logements, avec peut-être une résidence étudiante, des bureaux et des commerces. Pour l'instant, la ZAC de Petit Pré – Sablières est le principal projet en cours dans le quartier. Situé au sud, ce projet ANRU prévoit, après la démolition des ensembles de logements collectifs et la suppression d'une bretelle de la RD 1, la construction de logements sociaux et en accession ainsi que des bureaux, la rénovation des équipements sportifs et la requalification des espaces publics. Le quartier est également bordé au nord par un secteur de renouvellement urbain, le PRU Les Planètes – Bleuets – Bordières.



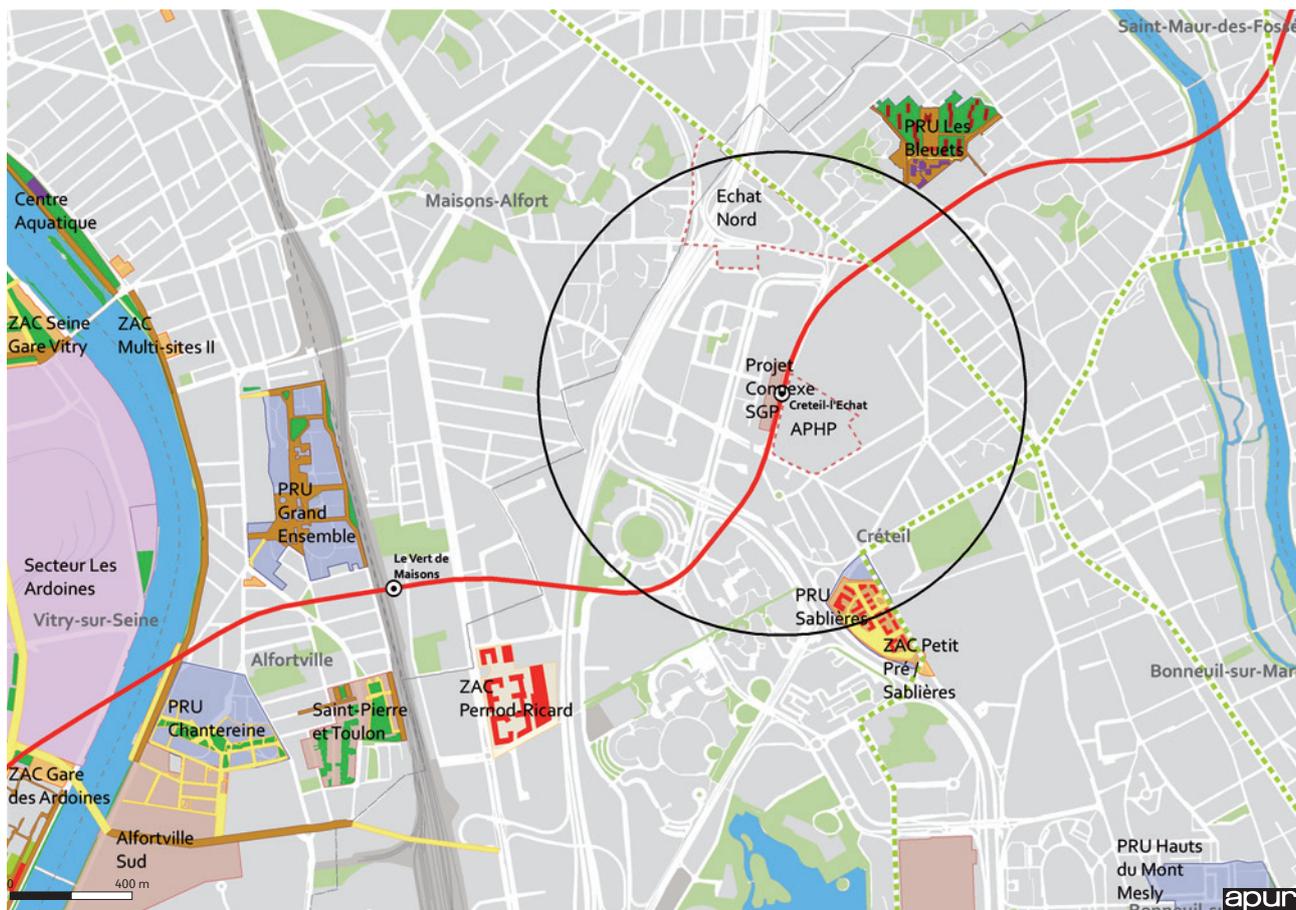
### Éléments des opérations d'aménagement (mai 2014)

	Projet connexe SGP	ZAC du Petit Pré-Sablières
Commune	Créteil	Créteil
Date d'achèvement (prévision)	2022	2015
Nombre de logements (estimation)	<b>370+150 logements étudiants</b>	
Logement (m <sup>2</sup> )	6 000 + 6 000 (résidence étudiante)	
dont logement sociaux (m <sup>2</sup> )		
Bureaux (m <sup>2</sup> )	6 000	9 000
Activités (m <sup>2</sup> )		
Équipements (m <sup>2</sup> )		
Commerces (m <sup>2</sup> )		
Surface totale (m <sup>2</sup> )	<b>18 000</b>	
Maîtrise d'ouvrage	Valophis	
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur	Atelier Ruelle	

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

La ligne 15 sud sera créée en interconnexion avec la ligne 8 du métro et l'actuelle station de Créteil L'Échat. En matière d'accessibilité à la gare, un projet de liaison piétonne à la gare depuis le quartier du Champeval est à l'étude. Elle relierait la rue du Général Sarrail à la rue Gustave Eiffel par une traversée des parcelles du CHU Henri Mondor, de la faculté de Médecine et l'Hôpital de jour. Elle permettra d'améliorer l'accès de la gare depuis l'est du quartier.

Sans être en interconnexion directe avec le RGPE, deux projets de transports en commun sont à l'étude et traverseraient le quartier à proximité de la gare. D'une part, une nouvelle ligne du Trans Val-de-Marne (TVM), reliera Mont d'Est (Noisy-le-Grand) à la place de l'Abbaye (Créteil). Il empruntera le tracé de l'actuel TVM de Saint-Maur Créteil à la rue des Mèches au sud du quartier, avant de bifurquer rue Déménitroux et longer la ZAC Petit Pré – Sablières. D'autre part, un TCSP sur l'axe nord-sud de la RD/RN19 (dont une portion traverse le quartier au nord-est) reliera Briec-Comte-Robert et Maisons-Alfort et desservira notamment la gare du RER A à Boissy-Saint-Léger.



### 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 Renouvellement 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
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 Créteil L'Échat

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.