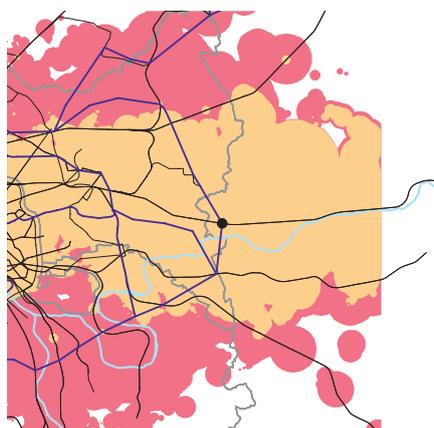
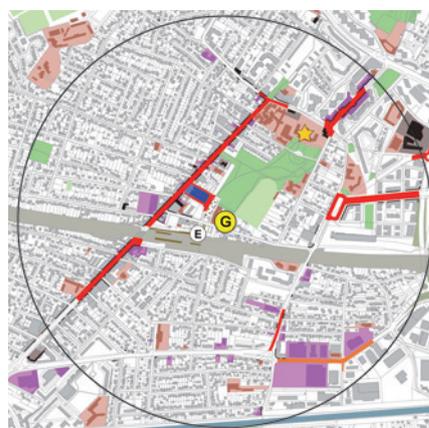


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Chelles Ligne 16

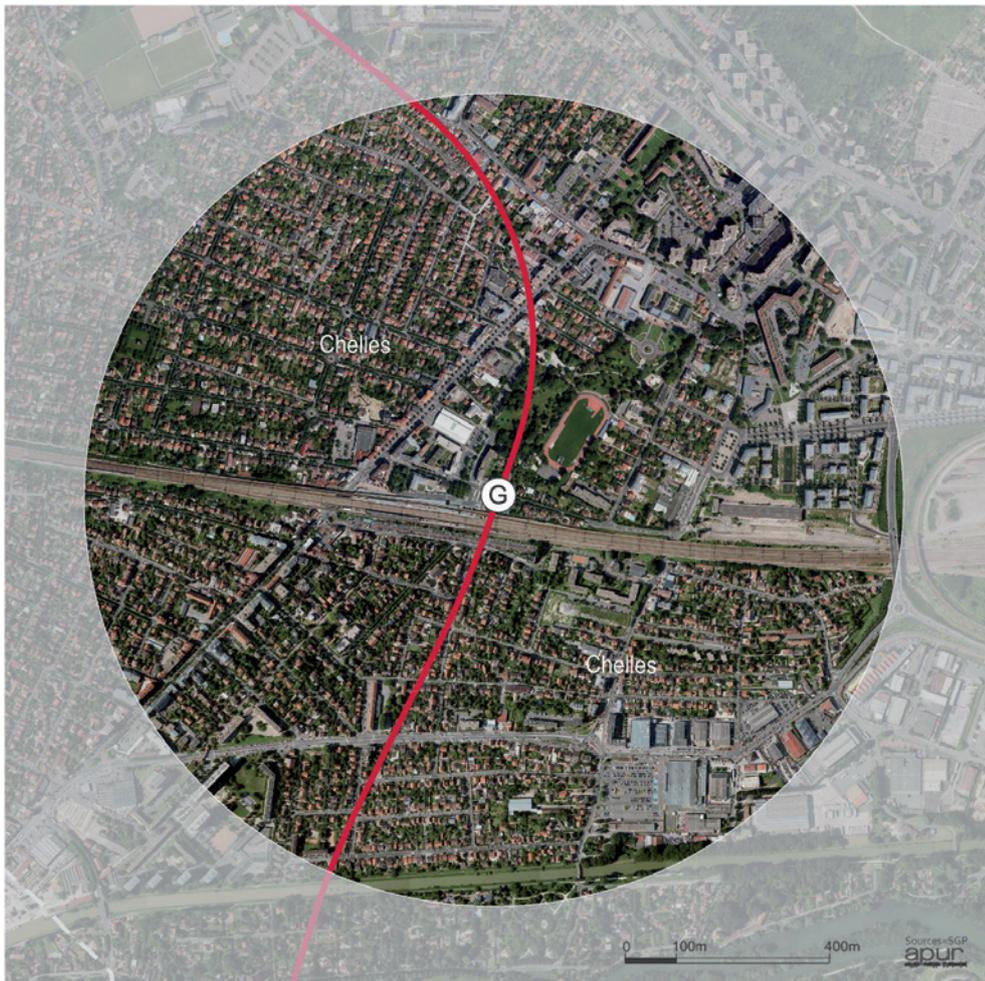
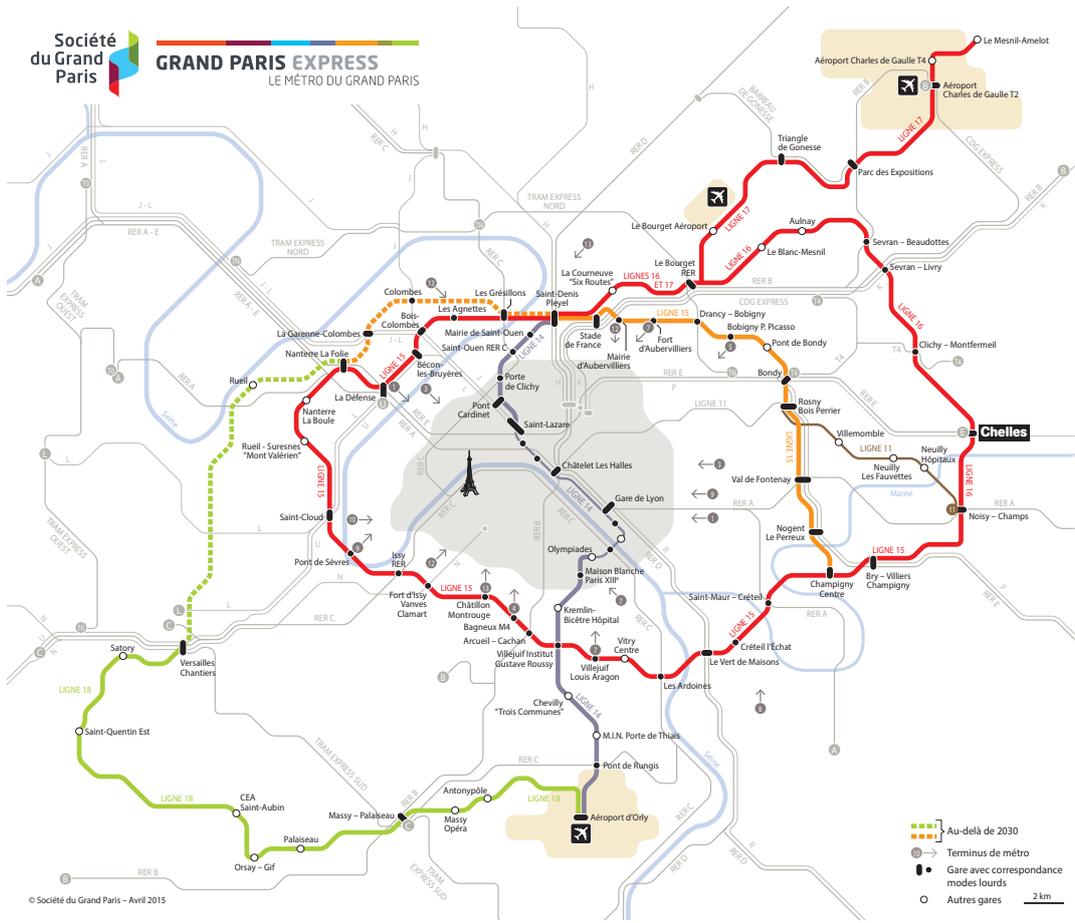


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin
Photos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

Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier peu dense.....	3
2. Une centralité locale forte	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier résidentiel autour du centre-ville et de ses aménités	5
3.2. Un quartier comprenant quelques émergences au nord-est	6
3.3. Des densités bâties faibles en lien avec la prédominance du tissu pavillonnaire ...	6
3.4. Un tissu urbain fortement structuré par la trame viaire	7
3.5. Un quartier ancien qui ne cesse d'évoluer.....	8
3.6. Un cadre végétal de qualité	9
3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Dynamisme démographique et taux de chômage limité	12
4.2. Des ménages aux revenus moyens.....	13
4.3. Un parc de petits logements développé et une prédominance de propriétaires occupants	14
4.4. À Chelles, près d'un tiers des emplois sont liés à l'administration, l'enseignement et la santé.....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail fortement liés à Paris.....	16
5.2. Une accessibilité améliorée vers le nord et le sud-est de la métropole	17
5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés autant en transports en commun qu'en voiture	18
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de construction de logement soutenu	20
6.2. Des opérations de grande taille et une multitude de permis en secteur diffus	21
6.3. Le quartier évolue autour des voies ferrées	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Chelles

Ligne 16, horizon 2023/2024.

Gare située dans la commune de Chelles.

Interconnexion avec le RER E et le Transilien P.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Chelles. Chelles appartient à la Communauté d'agglomérations Marne et Chantieraine.

PLU de Chelles approuvé le 18 janvier 2008, en cours de révision.

Territoire du CDT « Chelles Vaires-sur-Marne ».

Introduction

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

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

Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans une volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse dans le but de parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier en quoi et comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il permettra d'apprécier dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permettra de catégoriser les quartiers de gares du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou au contraire en fonction de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribuera à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constituera une aide à la décision.

Les partenaires

La **Société du Grand Paris (SGP)** a souhaité donner suite aux recommandations de son comité stratégique, et particulièrement du groupe de travail chargé de l'environnement des gares, en prenant l'initiative de la création de l'observatoire des quartiers de gare, validée lors de la session de décembre 2013. Pour la SGP, l'observatoire est le moyen de disposer d'un diagnostic partagé sur chaque quartier et d'éléments comparatifs permettant de mieux insérer la gare dans son environnement.

Parallèlement, à la demande du préfet de Région et afin de pouvoir mesurer l'évolution des quartiers de gare, de rendre compte de la mise en œuvre des politiques publiques aux ministres concernés, la **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)** avait engagé l'élaboration d'un observatoire et développé des outils qu'elle se propose de mettre à disposition pour construire cet observatoire partenarial.

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

La méthode

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est déroulée en deux temps : **une première phase de préfiguration en 2013** sur un nombre limité de gares pour définir le contenu de l'observatoire **et une généralisation de la démarche** à l'ensemble des gares en 2014 et 2015.

L'observation des quartiers de gare est conduite à deux échelles :

- **Volet 1 : Analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare** test qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

Le présent document est la monographie du quartier de gare de Chelles, réalisée en liaison avec les services de la communauté d'agglomération de Marne et Charteraine. Les monographies des quartiers de gare de la ligne 16 (de Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs) seront établies au cours du premier semestre 2014 puis en fonction du calendrier de mise en service du réseau.

Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

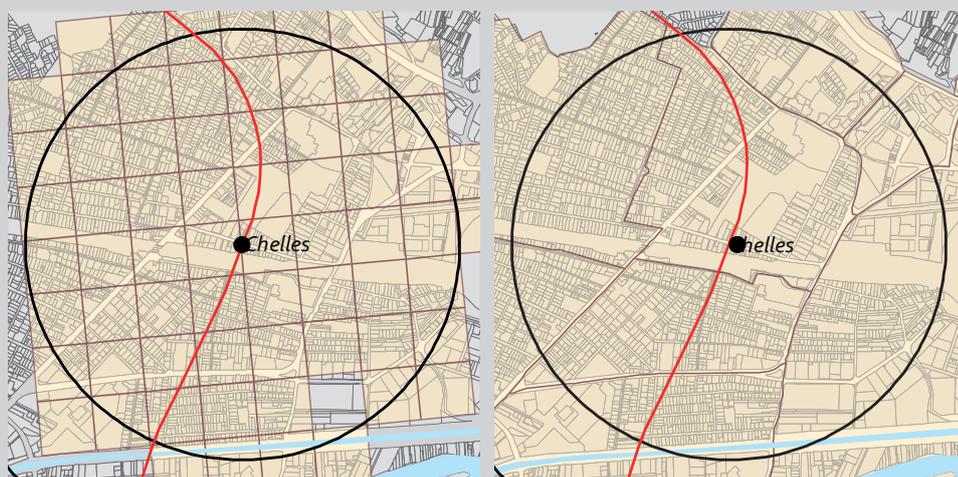
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de **800 m** autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à **10 minutes à pied**. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 m autour de la gare.

Le quartier étant géographiquement localisé sur la commune de Chelles, cette dernière 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 CHELLES



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

Découpage du quartier à l'IRIS

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

1. Un quartier peu dense

Un peu moins de 21 000 personnes résident dans le quartier de gare RGPE de Chelles, soit une densité de population de 35 habitants par hectare contre 67 en moyenne en petite couronne. Chelles est ainsi un des quartiers de gare de la ligne 16 où la densité de population est la plus faible, en particulier à proximité de la gare, en lien avec la présence du parc du Souvenir et de l'urbanisation de la commune comme lieu de villégiature, privilégiant un temps la Marne plutôt que le centre-ville historique. Les plus fortes concentrations de population correspondent aux ensembles d'habitat collectif du centre-ville situés en limite nord est du quartier de gare. La densité d'emploi est elle aussi relativement peu élevée : 19 emplois par hectare dans le quartier de gare contre 31 en moyenne en petite couronne.

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

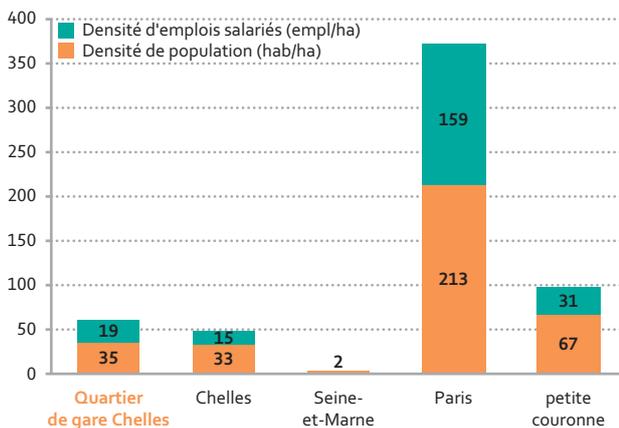


Population et emplois dans le quartier de Chelles

Quartier de gare Chelles	Population	Emplois
Quartier	20 571	8 377
2 km	54 221	19 763
4 km	215 350	53 480

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

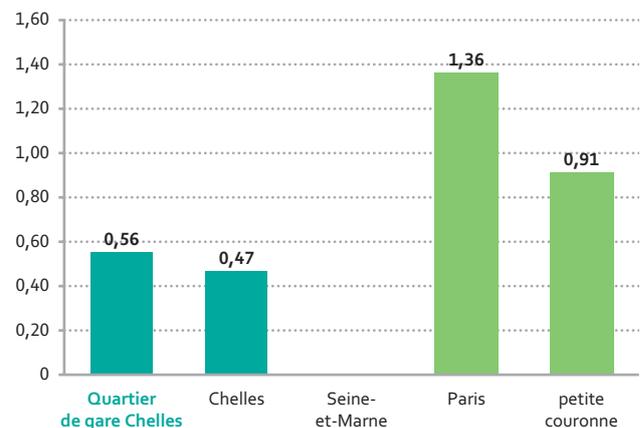
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

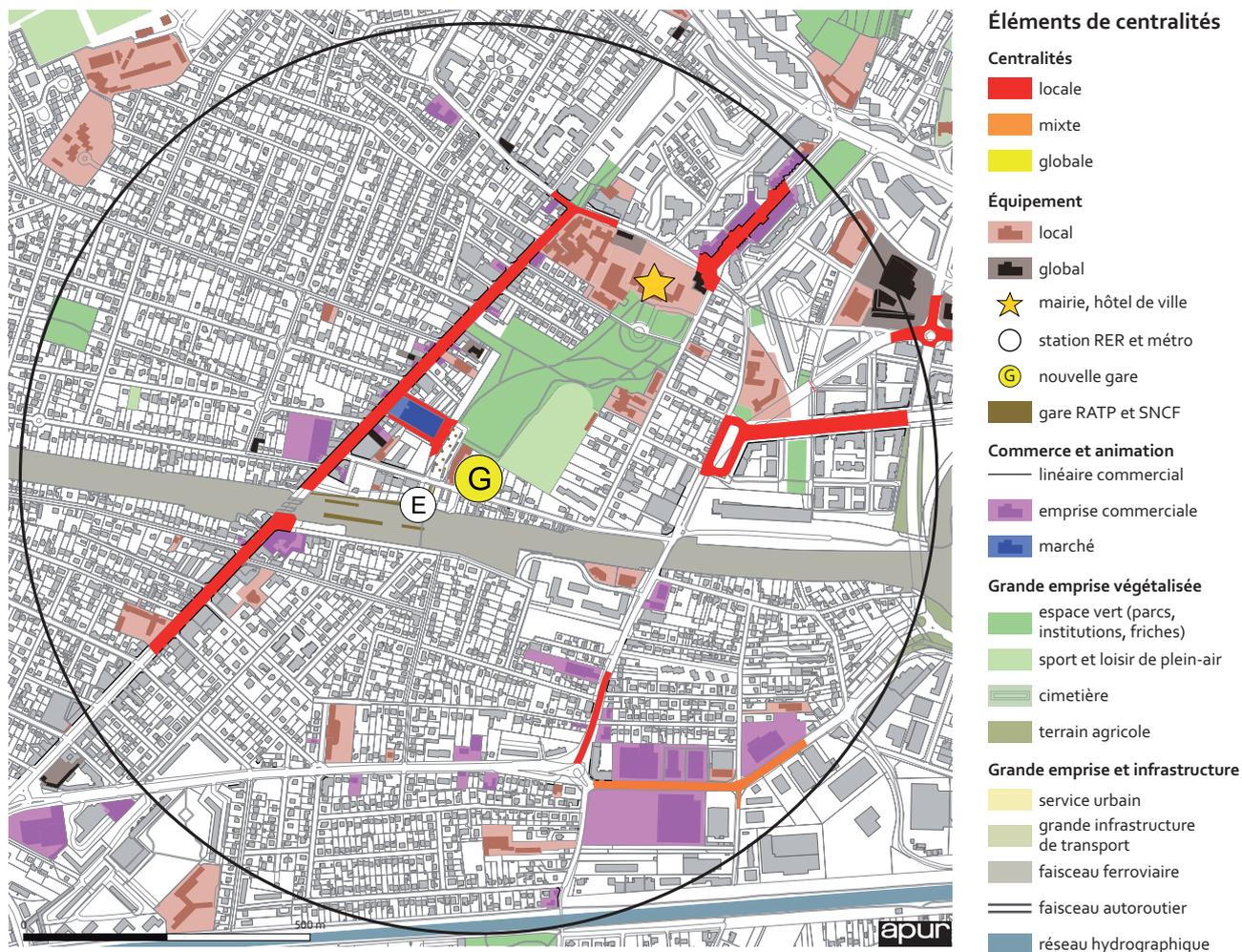
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Une centralité locale forte

La présence de la gare de Chelles–Gournay accueillant la ligne du RER E et celle du Transilien P confère au centre-ville de Chelles une centralité locale forte se déployant essentiellement sur les avenues commerçantes du Maréchal Foch au sud et de la Résistance au Nord. C'est le long de cette dernière avenue, côté est, que se sont installés les nombreux équipements de centre-ville que sont le marché, la chapelle Sainte-Bathilde, le collège, l'Hôtel de Ville dominant au nord le parc urbain du Souvenir. On retrouve au sud-est de ce secteur, à proximité du canal de Chelles, la vaste zone d'activités de la Trentaine accolée au grand centre commercial de l'avenue de Sylvie Chemin.



Source : Apur janvier 2015



Rue Gambetta, Chelles



Avenue de la Résistance, Chelles

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier résidentiel autour du centre-ville et de ses aménités

Très résidentiels, les quartiers jouxtant le centre-ville de Chelles, à l'ouest et au sud, sont majoritairement pavillonnaires. Ce centre-ville, étendu principalement le long de l'avenue de la Résistance et de la rue Louis Eterlet présente, sur ces principaux axes, un tissu mixte mêlant logement continu collectif, activités commerciales et équipements. À l'est de ce centre-ville, quelques secteurs de grands ensembles ou de collectifs discontinus se sont développés, notamment aux abords du boulevard Mendès France nouvellement aménagé. Contenue entre la gare de triage et le canal de Chelles, la zone d'activités de la Trentaine s'étire d'est en ouest jusqu'à la rue Auguste Meunier qui borde le grand parking de surface du centre commercial Auchan.

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

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

Emprise d'activité

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

Emprise non bâtie

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

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur janvier 2015



Hôtel de Ville, rue Louis Eterlet, Chelles



Rue Jacques Schlosser, Chelles

3.2. Un quartier comprenant quelques émergences au nord-est

Le quartier de gare de Chelles comprend de nombreux pavillons et bâtiments d'activités ou administratifs dont les hauteurs ne dépassent pas les 15 m. Le quartier s'éleve néanmoins par la présence d'ensembles de logements collectifs dans le quart nord-est du quartier et d'un front bâti tout le long des avenues du Maréchal Foch et de la Résistance, portant notamment dans le quartier à 17 % les surfaces bâties appartenant à des bâtiments de plus de 25 m.

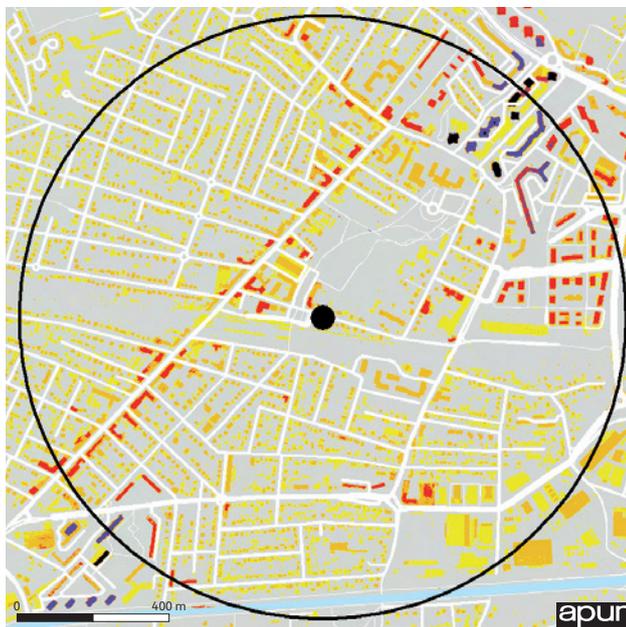
Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

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

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare de Chelles



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

3.3. Des densités bâties faibles en lien avec la prédominance du tissu pavillonnaire

Le quartier de gare RGPE de Chelles se caractérise par l'étendue du tissu pavillonnaire, d'où des densités bâties assez homogènes et le plus souvent inférieures à 0,5. Tout comme les hauteurs, les densités bâties les plus fortes sont concentrées le long de l'axe nord-est - sud-ouest formé par les avenues du Maréchal Foch et de la Résistance. Les parcelles de logement qui forment ce front bâti continu présentent des densités bâties supérieures à 2. Les quartiers d'habitat collectif situés au nord de la mairie présentent aussi des densités bâties proches de 2.

Densité bâtie à la parcelle

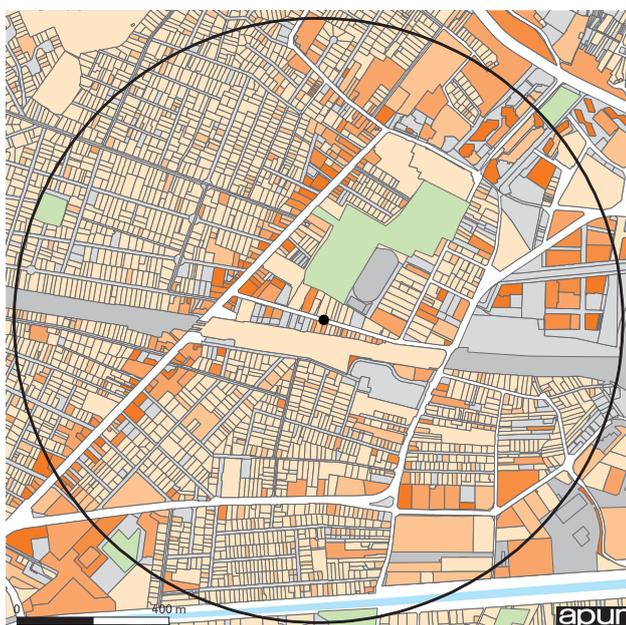
- gare
- périmètre 800m

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

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3
- espaces verts
- non renseigné
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle

Sources : DRIEA, MAJIC DGFIP 2011, BD Parcellaire © IGN2011



3.4. Un tissu urbain fortement structuré par la trame viaire

Le quartier de gare de Chelles est organisé autour des axes structurants formés par la rue Auguste Meunier et l'avenue François Mitterrand, l'avenue du Général de Gaulle et les avenues du Maréchal Foch et de la Résistance (ex-RN34), sur ces dernières s'élevant un front bâti plus haut que les nombreux pavillons présents dans le quartier. Au nord-est du quartier, les immeubles de logements collectifs sont de grande échelle et bien insérés dans le tissu malgré leur implantation libre dans leur parcelle grâce à une trame viaire lisible. La voie ferrée coupe le quartier en deux mais le tissu de part et d'autre reste cohérent.



Rue du Docteur Roux, Chelles



Cours Jacques Chaban-Delmas, Chelles



Rue Raymond Couil, Chelles



Rue René Eterlet, Chelles

3.5. Un quartier ancien qui ne cesse d'évoluer

Le quartier de gare de Chelles a connu une urbanisation relativement ancienne, au nord comme au sud de la voie ferrée. Les constructions des secteurs pavillonnaires (L'Union, Chelles Nouveau, le Domaine) datent ainsi pour la plupart d'avant 1949 : elles ont commencé à la fin du XIX^e siècle puis ont connu des mutations diffuses au fil des ans. La période des Trente Glorieuses a vu le développement du nord-est et du sud du quartier, avec la construction des ensembles de logements du « Centre-Ville » (1964-1979) et du Manoir Saint-Hubert (1955-1957) ainsi que les logements de la Grande Prairie et la zone d'activités de la Trentaine au sud. Le dernier quart du XX^e siècle connaît quelques évolutions ponctuelles dans le quartier, dont on notera néanmoins la construction de l'Hôtel de Ville de Chelles et le début des opérations liées au ZAC du Centre-Gare et de la ZAC de l'Aulnoy, qui continuent encore aujourd'hui.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

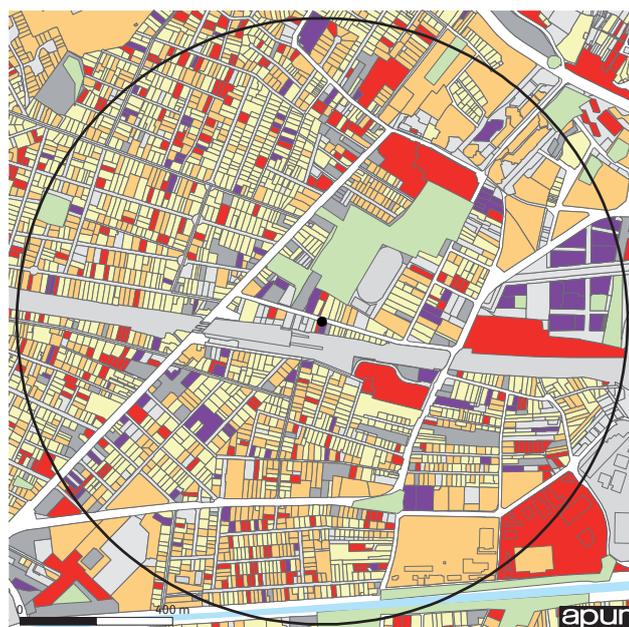
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

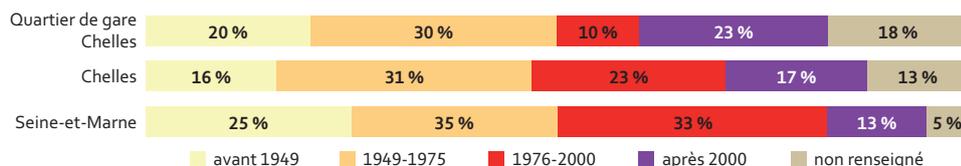
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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 cadre végétal de qualité

Le quartier de gare de Chelles possède un cadre végétal de grande qualité. Le couvert végétalisé s'élève à 40 % de la surface du quartier, une proportion légèrement supérieure à la moyenne de l'ensemble des quartiers de gare de la ligne 16. Le cadre végétal du quartier est donc composé d'espaces verts publics de tailles diverses, comme le Parc du Souvenir, l'espace vert du Manoir Saint-Hubert ou même le square carré situé entre les avenues Marthe, d'Austerlitz et Robert Magisson. Les jardins privés constituent cependant une part très importante de ce couvert végétalisé, dans des secteurs pavillonnaires où les rues sont agrémentées de rangées d'arbres.

Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

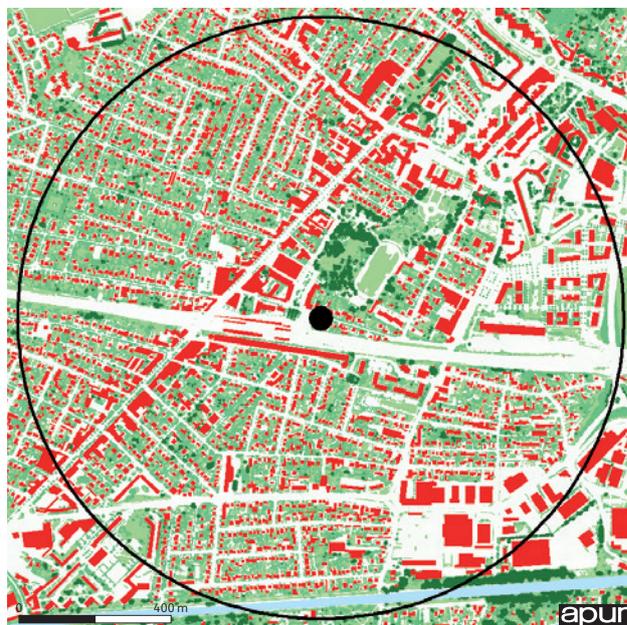
■ moins de 1 m

■ de 1 à 10 m

■ plus de 10 m

■ bâtiments

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



3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été révèlent des îlots de chaleur significatifs correspondant soit à des zones minérales telles que la zone d'activité de la Trentaine, les voies routières (avenue de la Résistance par exemple) et ferrées ou bien encore les zones de parkings situés autour des grands ensembles de logements collectifs. Les espaces verts jouent un rôle de régulateur thermique, à l'image du Parc du Souvenir au centre du quartier ou les jardins des pavillons.

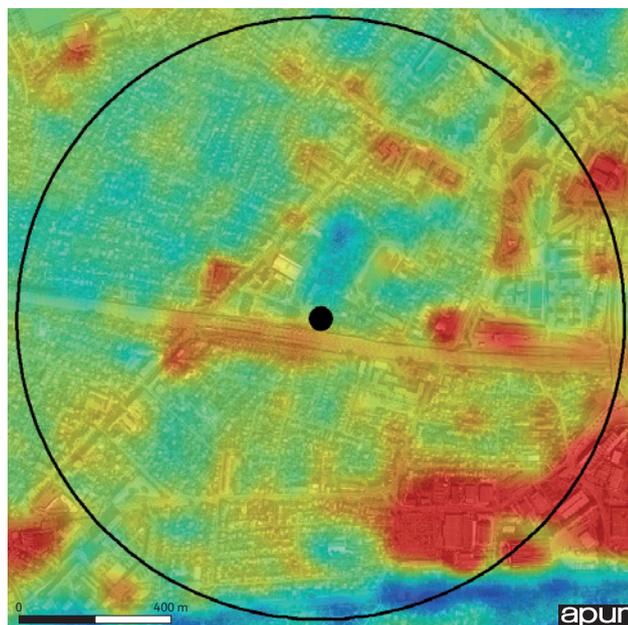
Des relevés thermographiques d'hiver permettent quant à eux de mettre en évidence d'éventuelles déperditions de chaleur significatives. C'est ainsi observable pour des bâtiments comme certains de la zone d'activités de la Trentaine, certains logements collectifs au nord-est du quartier ou des équipements comme l'Hôtel de Ville.

Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que d'autres technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier.

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

38 °C 25 °C 15 °C

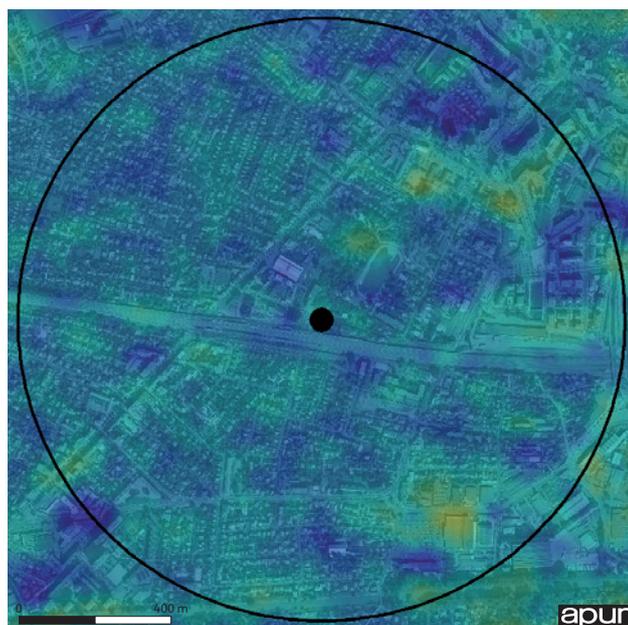
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANDSAT - 2012



Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Il y a peu de grandes toitures permettant une production importante d'énergie, à l'exception du parking de la gare en bordure sud des voies ferrées ou le marché couvert. Néanmoins, les toitures des pavillons, nombreux dans le quartier et malgré leur petite taille, peuvent tout à fait présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition.

Une grande partie du quartier est desservi actuellement par un réseau de chaleur issu d'un puits de géothermie profonde situé hors du quartier, rue de la Belle île, à côté du canal de Chelles. Il dessert de nombreux ensembles de logements collectifs (la grande Prairie au sud-ouest, les résidences du Centre-Ville, celle du Manoir Saint-Hubert, les nouvelles constructions de la ZAC Aulnoy), et des équipements comme la gare RER ou l'Hôtel de Ville.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

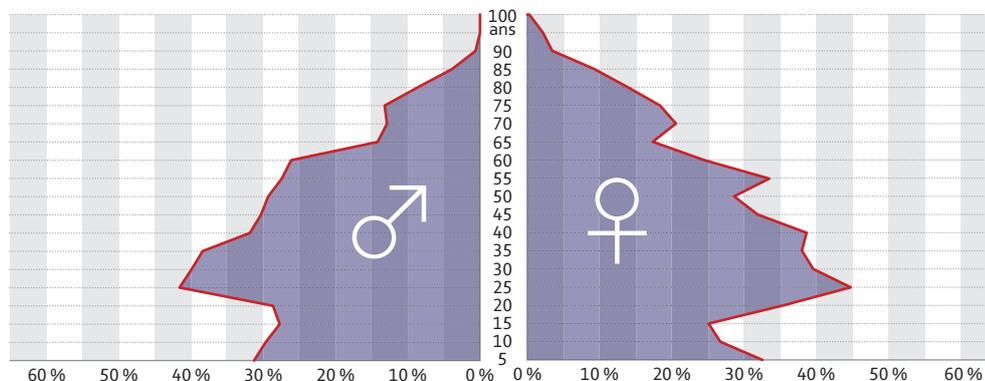
4.1. Dynamisme démographique et taux de chômage limité

La population du quartier de gare de Chelles a fortement progressé entre 1999 et 2010 (+ 23 %), en lien avec les opérations de la ZAC de l'Aulnoy et l'arrivée du RER E, une dynamique démographique plus marquée que dans l'ensemble de la commune de Chelles et deux fois plus soutenue qu'en Seine-et-Marne (+ 11 %) ou en petite couronne (+ 10 %). Avec un quart de moins de 18 ans et 13 % de plus de 65 ans, la composition de la population du quartier est comparable à celle de la commune ou de la petite couronne. 19 % des actifs résidant dans le quartier de gare de Chelles exercent un emploi de cadre, c'est la part la plus élevée parmi les quartiers de gare de la ligne 16. De même le taux de chômage dans le quartier de gare de Chelles est le plus bas, limité à 10,3 % des actifs, contre 12,5 % en petite couronne et 18 % en moyenne dans l'ensemble des 10 quartiers de la ligne 16.

	Quartier de gare Chelles	Chelles	Seine-et-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	20 571	55 255	1 338 973	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 23,3 %	+ 16,3 %	+ 10,9 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	23,4 %	25,5 %	25,6 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	13,3 %	11,7 %	11,1 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	8 377	12 238		1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	18,5 %	17,0 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	48,1 %	49,5 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,56	0,47		1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	15,5 %	16,2 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	10,3 %	10,5 %	9,6 %	11,0 %	12,5 %

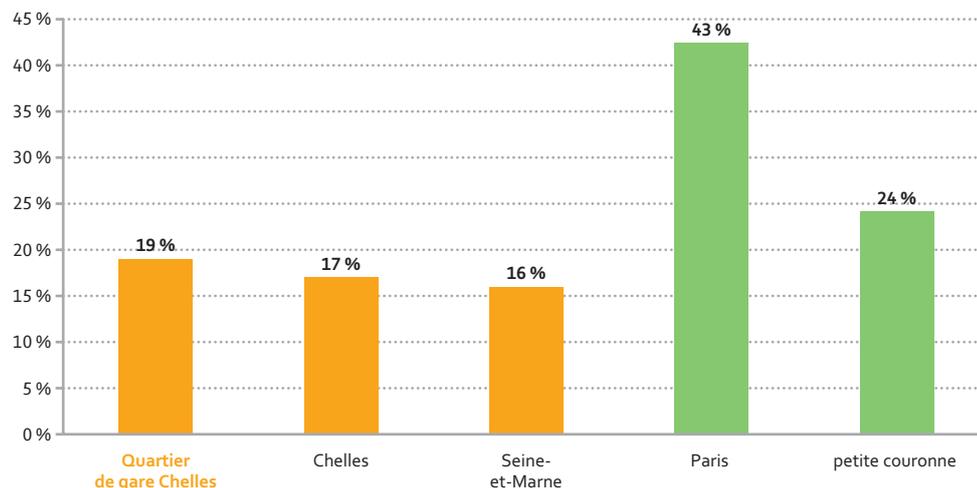
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare de Chelles (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

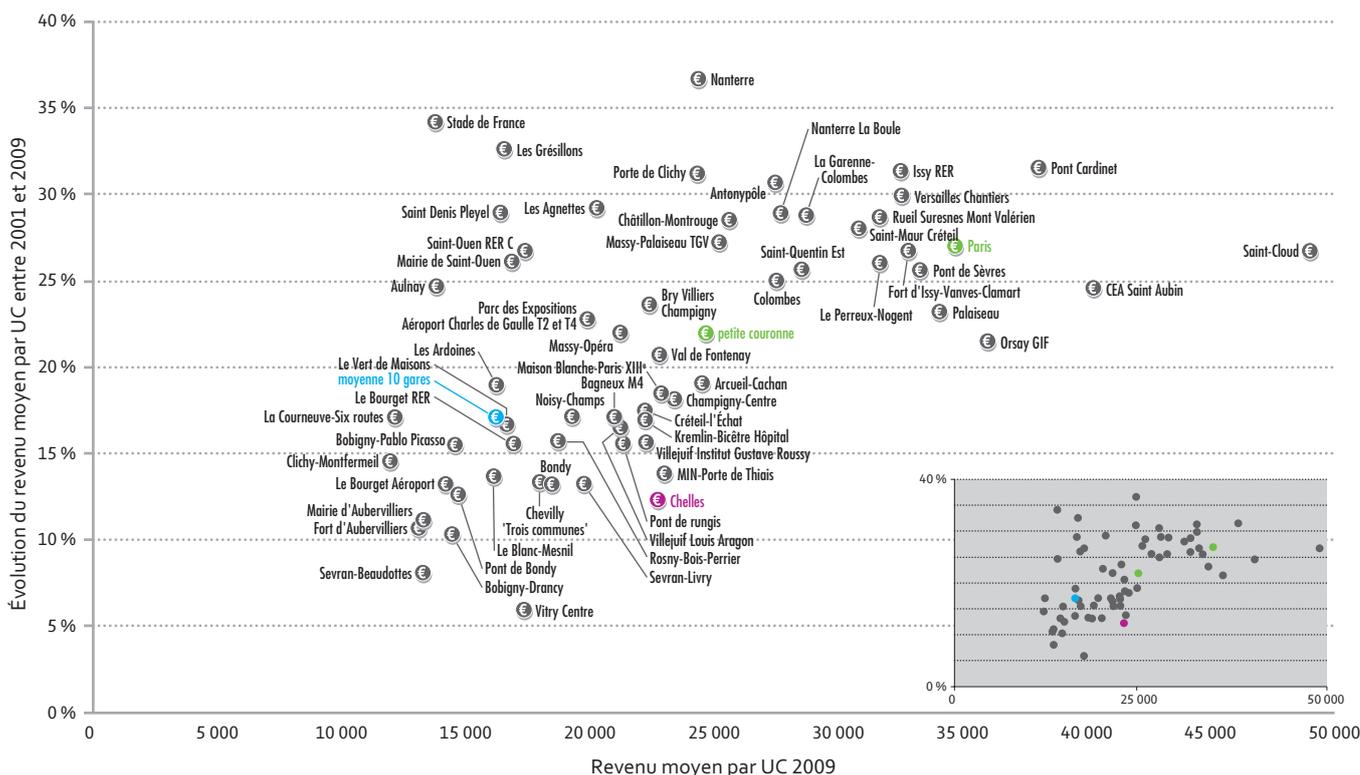


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des ménages aux revenus moyens

Le revenu moyen des ménages résidant dans le quartier s'élève 22 274 € par unité de consommation et par mois, c'est un revenu comparable à celui de l'ensemble des ménages résidant dans la commune de Chelles (22 283 €) et du revenu moyen des ménages de la petite couronne (24 688 €). Le niveau de revenu des ménages du quartier de gare a progressé de 12 % entre 2001 et 2009, soit une progression un peu plus faible que dans la commune et deux fois moins soutenue qu'en petite couronne. Contrairement à ce que l'on observe dans les autres quartiers de la ligne, la part des ménages à bas revenus est relativement limitée, représentant environ 15 % de l'ensemble des ménages du quartier, mais le quartier de gare concentre des ménages aux revenus contrastés, entre le nord-est et le sud-ouest par exemple.

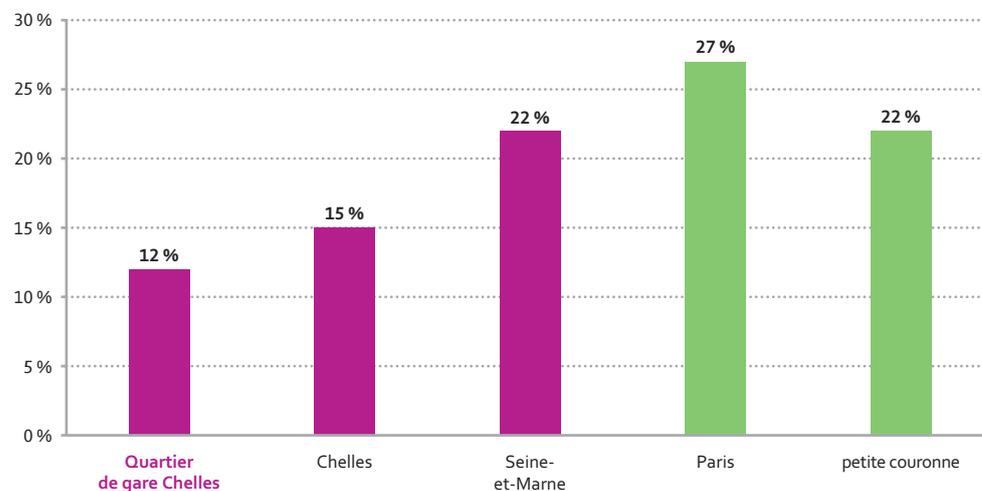
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

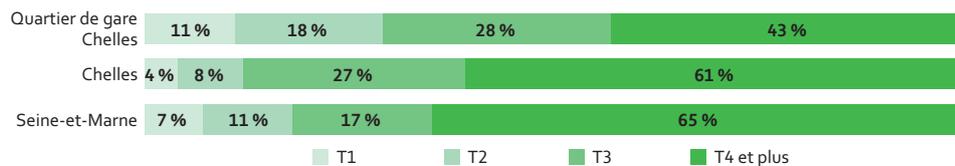


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Un parc de petits logements développé et une prédominance de propriétaires occupants

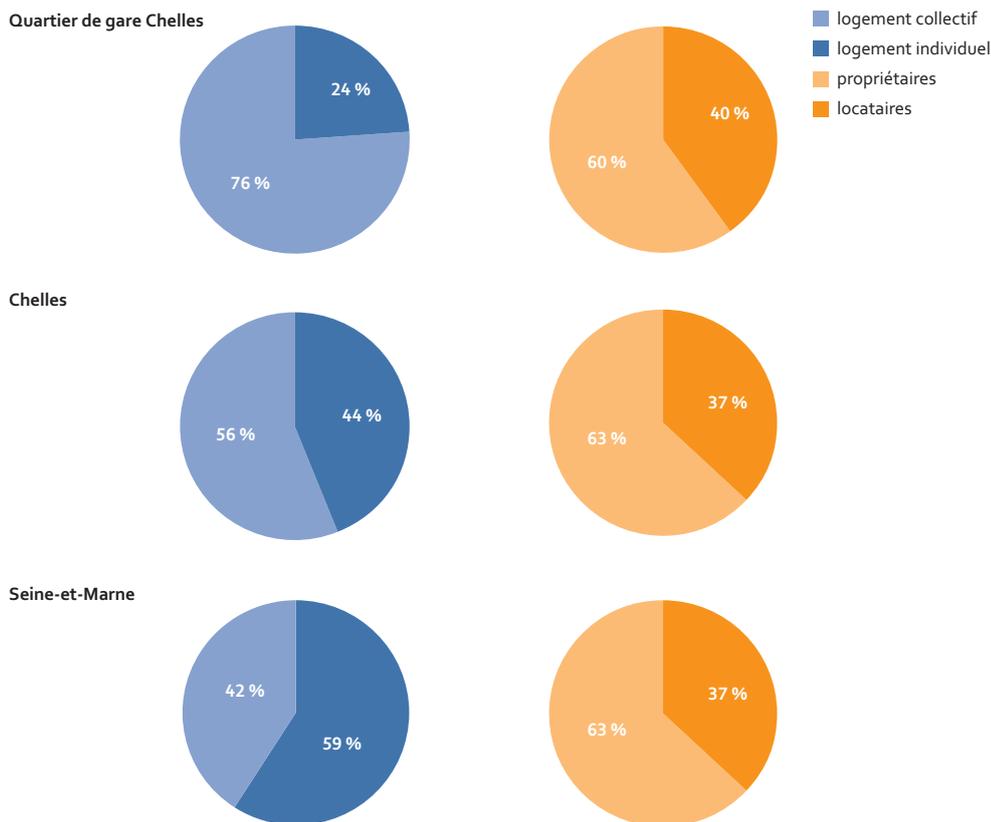
Le quartier de gare compte environ 8 200 logements répartis de manière équilibrée en termes de taille : 29 % de petits logements (T1 et T2), 28 % de T3 et 43 % de grands logements. L'offre de petits logements est plus développée dans le quartier de gare que dans l'ensemble de la commune de Chelles. D'ailleurs, la production récente de logement présente une part importante de petits logements (47 % à l'échelle de la commune). Près d'un quart du parc est composé de logements individuels (24 %), une proportion deux fois plus moins élevée que dans la commune de Chelles et dans le département de Seine-et-Marne. En revanche la proportion de propriétaires y est très comparable et élevée (60 %). Les logements sociaux représentent environ 16 % des logements du quartier de gare aujourd'hui (22 % selon l'inventaire SRU de la commune de Chelles).

Répartition des types de logements



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

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

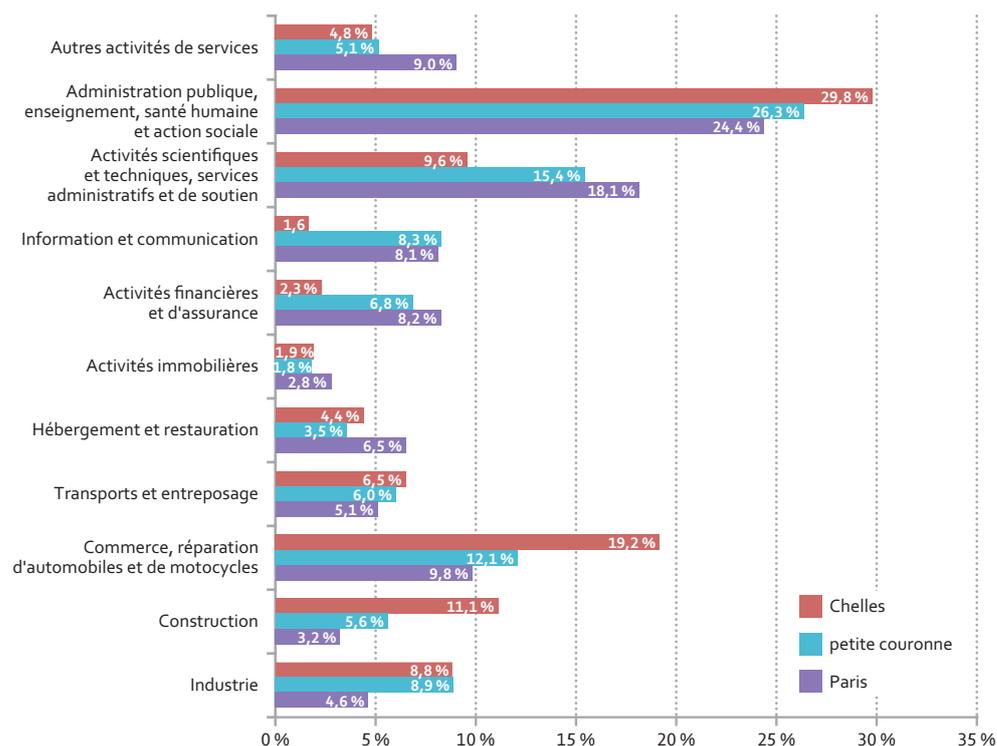


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

4.4. À Chelles, près d'un tiers des emplois sont liés à l'administration, l'enseignement et la santé

Les emplois présents dans la commune de Chelles occupent principalement des actifs des secteurs de l'administration, de l'enseignement et de la santé (30 % des emplois). Le deuxième secteur le plus représenté est celui du commerce (19 %), une proportion très supérieure à celle observée à l'échelle de la petite couronne. Le secteur de la construction représente quant à lui 11 % des emplois. Ces données sont à l'échelle de la commune, mais peuvent se retrouver en partie dans le quartier, dans la mesure où il s'agit par exemple du centre administratif de la commune et que les commerces sont très présents, que ce soit le long de l'avenue de la Résistance ou dans le sud du quartier au niveau de la zone d'activités de la Trentaine.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de Chelles

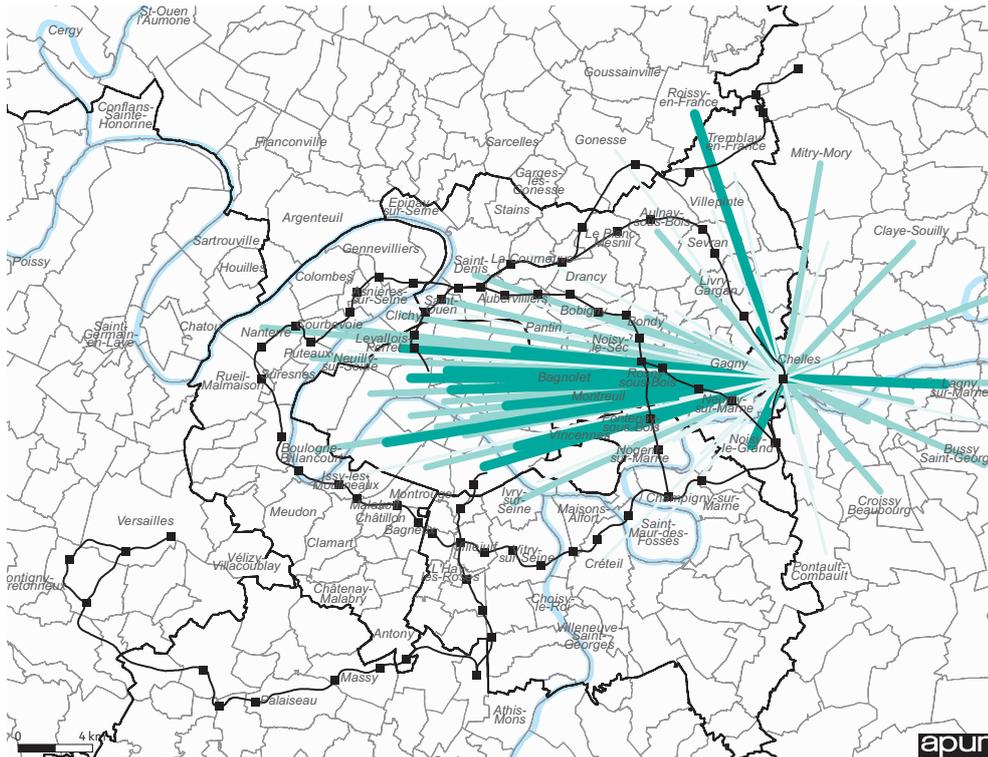


Source : Insee Recensement 2010

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail fortement liés à Paris

Les oursins représentant les déplacements domicile-travail des actifs liés à la commune de Chelles illustrent le faible taux d'emploi observé dans la commune (0,47). En effet, si près de 23 % des actifs résidant à Chelles y travaillent également, les autres se rendent principalement à Paris, pôle d'emploi majeur, et dans une moindre mesure à Noisy-le-Grand ou Roissy. Ces déplacements reflètent notamment les possibilités de transport liées au Transilien et au RER. Les actifs travaillant à Chelles mais n'y résidant pas proviennent quant à eux majoritairement de communes limitrophes telles que Gagny, Vaires-sur-Marne ou Montfermeil.

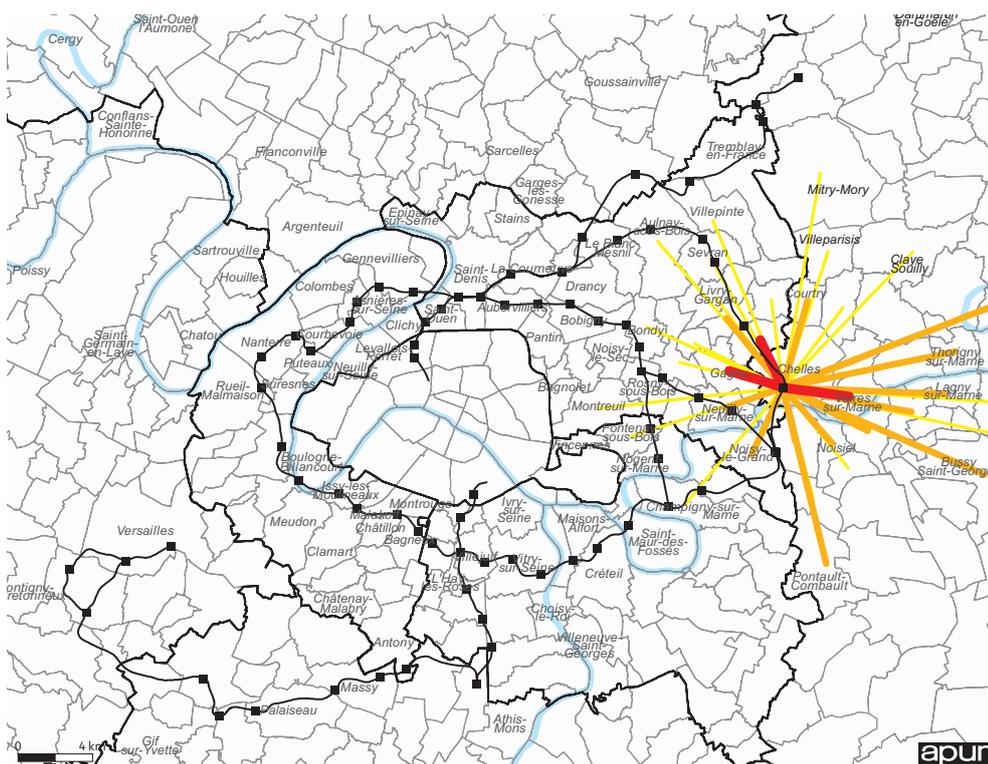


Où travaillent les actifs habitant à Chelles

- 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 Chelles

- 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

5 379 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Chelles. Ils représentent 22,6 % de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité améliorée vers le nord et le sud-est de la métropole

Le quartier de gare de Chelles verra son accessibilité à la métropole améliorée à l'horizon 2030 lorsque l'ensemble du RGPE sera achevé. En effet, les gains territoriaux en termes d'accessibilité via un trajet en transports en commun de 45 minutes à partir de la future gare sont estimés à + 97 %, soit deux fois plus qu'actuellement et permettront une extension du territoire métropolitain accessible vers le sud-est et le nord particulièrement. Les projections font également état de gains en termes d'emplois accessibles de + 50 %.

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

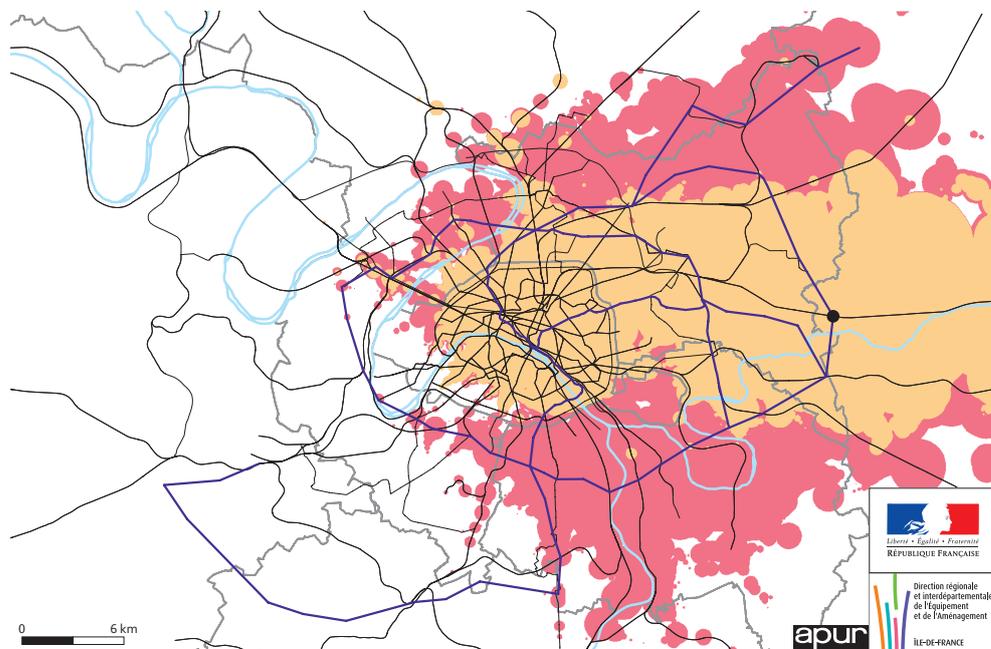
- 2013
- horizon 2030

Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fn 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 Chelles pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

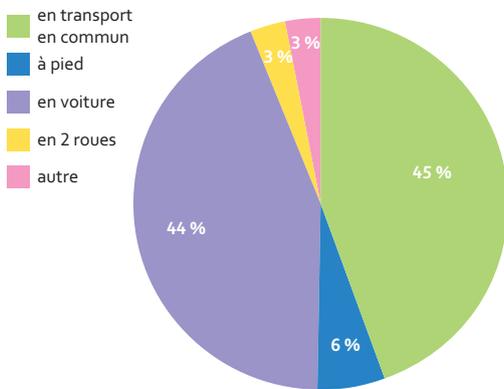
Territoire : + 97 %
Emplois : + 52 %



5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés autant en transports en commun qu'en voiture

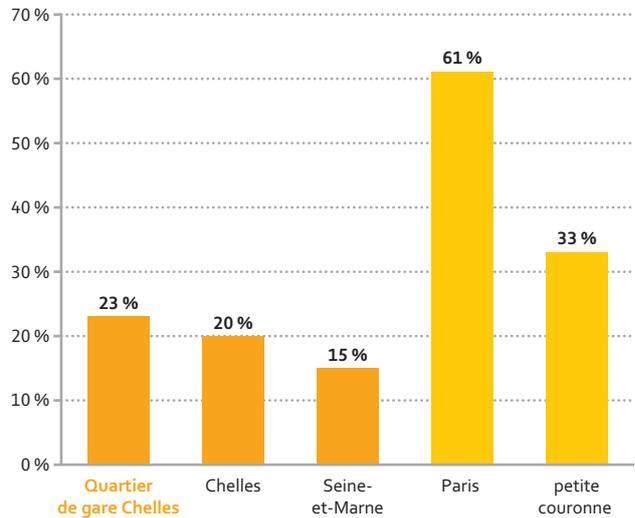
Les déplacements domicile-travail des actifs du quartier de gare de Chelles sont réalisés à parts égales en transports en commun (45 %) et en voiture personnelle (44 %). De nombreux ménages disposent d'une voiture, seuls 23 % en sont dépourvus, une proportion néanmoins supérieure à celle observée à l'échelle du département de la Seine-et-Marne (15 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

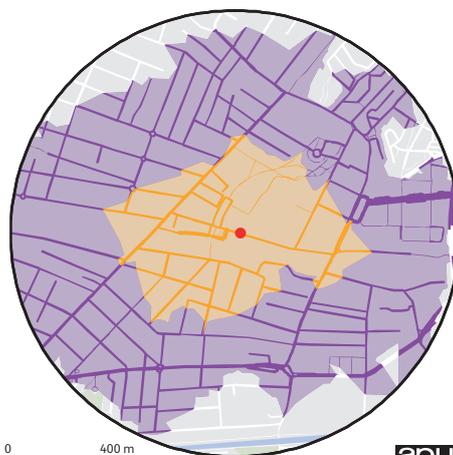
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité

La trame viaire du quartier de gare de Chelles présente des caractéristiques favorisant une accessibilité piétonne facilitée depuis la future gare. La double orientation de la gare permet de limiter l'effet de coupure urbaine des voies ferrées grâce à des accès de part et d'autre de la gare et des passages publics (entrées et sorties place Gasnier Guy et gare routière), favorisant son intégration au tissu urbain et la diffusion des voyageurs. Ainsi, la majeure partie du quartier est accessible via un trajet piéton de 1 000 m en suivant la trame viaire, à l'exception des franges nord et du canal de Chelles au sud.

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

0 400 m

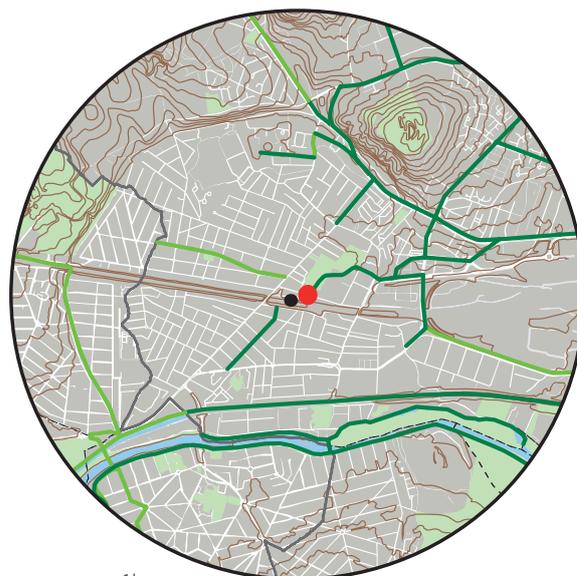


En matière de réseau cyclable, le quartier de gare de Chelles est organisé pour permettre un rabattement confortable vers la gare RER et future gare du RGPE. De nombreux aménagements existent notamment au nord des voies ferrées (pistes cyclables, zones 30, espaces publics partagés), le sud étant quant à lui un peu moins pourvu à l'exception notable de l'avenue Raymond Council, voie bus partagée (cyclistes/piétons), qui joint la gare au quartier pavillonnaire sud. Des projets de renforcement des liaisons douces sont ainsi prévus dans le futur, tels que le long de l'avenue Marthe. Le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare apparaît structuré pour permettre le rabattement vers la gare RER existante, ce qui constitue déjà un atout pour le quartier. Les fréquences de bus montrent également une desserte dense du centre-ville et des quartiers au nord-est, ainsi que des quartiers au sud de la Marne. Les lignes ont néanmoins des parcours relativement peu variés et tendent à contourner de vastes secteurs pavillonnaires.

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 77 2013, commune de Chelles



Note de lecture :

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

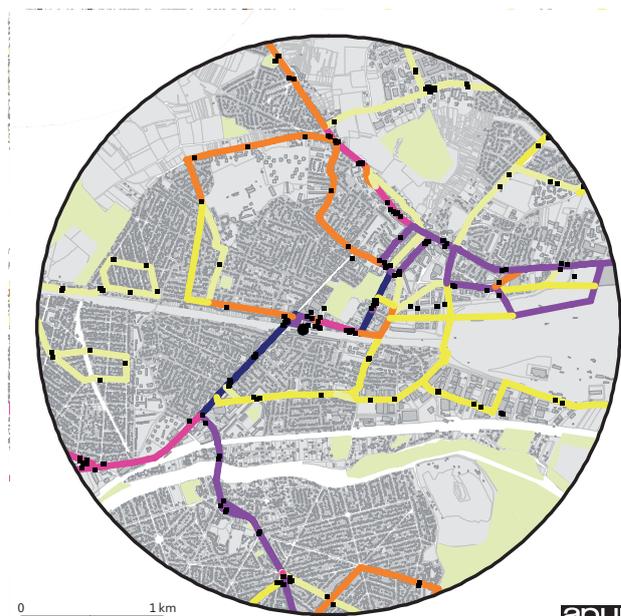
0 1 km

apur

Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

-  1 à 4 bus/heure/sens
-  4 à 6 bus/heure/sens
-  6 à 10 bus/heure/sens
-  10 à 20 bus/heure/sens
-  20 à 40 bus/heure/sens
-  plus de 40 bus/heure/sens
-  gares RGPE
-  Transilien, RER et métro
-  arrêt bus

Source : STIF 2012



0 1 km

apur

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

6.1. Un rythme de construction de logement soutenu

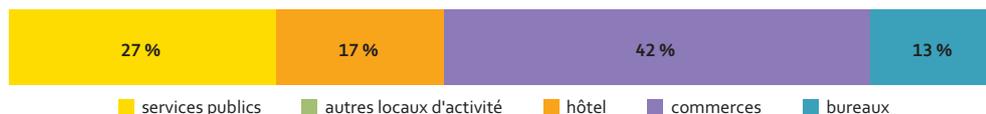
Près de 180 logements ont été autorisés en moyenne dans le quartier de gare de Chelles entre 2000 et 2012. Le quartier de gare a ainsi largement porté la dynamique de construction constatée dans la commune de Chelles. Cela représente un total de 171 000 m² de surface consacrées au logement. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont nettement plus moins importantes (23 597 m²). Il s'agit pour l'essentiel de commerces et dans une moindre mesure de surfaces dédiées aux services publics.

Construction (2000-2012)	Quartier de gare Chelles	Chelles
Surface de logements autorisés (m ²)	171 249	359 273
dont m ² logements sociaux (en %)	18 %	16 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	179	355
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	112	229
Taux de construction	27 %	22 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	23 597	137 264

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

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

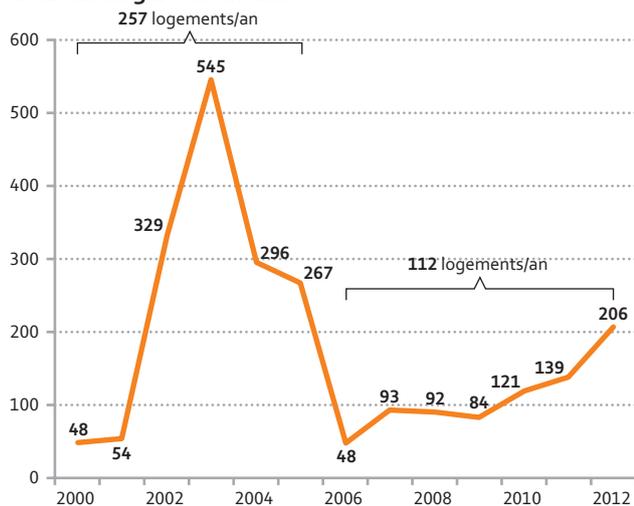
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Chelles (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

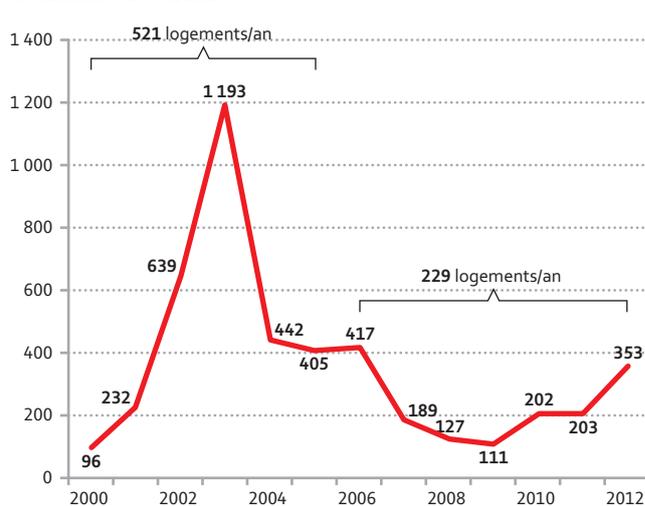
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare de Chelles



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune de Chelles



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des opérations de grande taille et une multitude de permis en secteur diffus

La carte représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 montre un grand nombre d'opérations importantes le long de l'avenue du Maréchal Foch notamment à l'ouest et de la rue des Tournelles et de la RD 934 à l'est. La carte fait aussi apparaître l'importance des mutations qui interviennent en secteur diffus, dans le tissu pavillonnaire. Les surfaces concernées sont alors sensiblement plus petites, correspondant le plus souvent à des extensions de logements existant et non à des créations de nouveaux logements.

Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

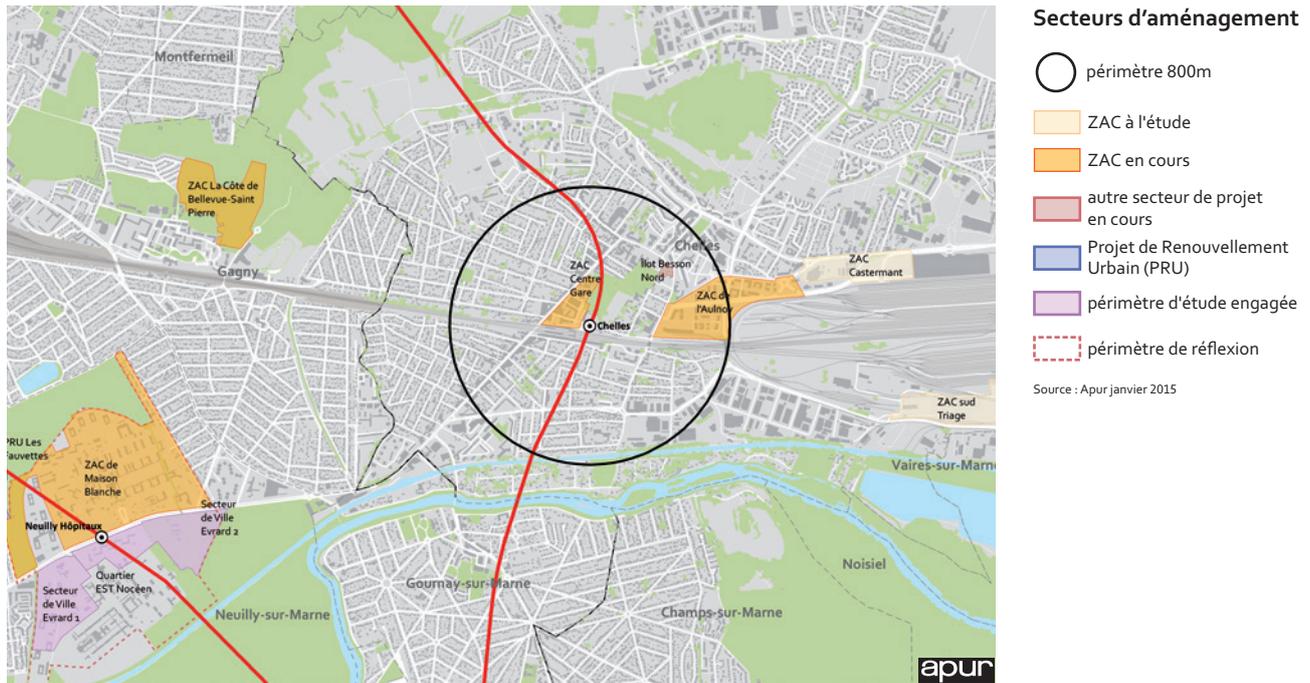
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Le quartier évolue autour des voies ferrées

Le quartier de gare de Chelles et de ses environs n'a pas attendu l'arrivée du RGPE pour entamer son évolution urbaine, notamment autour des voies ferrées. Lancée au début des années 1990, la ZAC de l'Aulnoy à l'est du quartier est ainsi aujourd'hui presque entièrement livrée. Ce nouveau morceau de ville accueille 1 700 logements (soit près de 100 000 m² de SHON) et de nombreux commerces en rez-de-chaussée. Actuellement, environ 460 logements (27 000 m² de surface de plancher) sont en cours de production. En outre, une opération de près de 110 logements, complétée d'une résidence pour 125 travailleurs/étudiants et d'un local d'activité, est en fin de construction. La gare de la ligne 16 constitue néanmoins un accélérateur de projets autour de l'actuelle gare RER et le centre-ville de Chelles. La ZAC Centre Gare est une ZAC multi-sites au nord de la gare RER, composée de plusieurs lots entre le parc du Souvenir Emile-Fouchard et l'avenue de la Résistance.



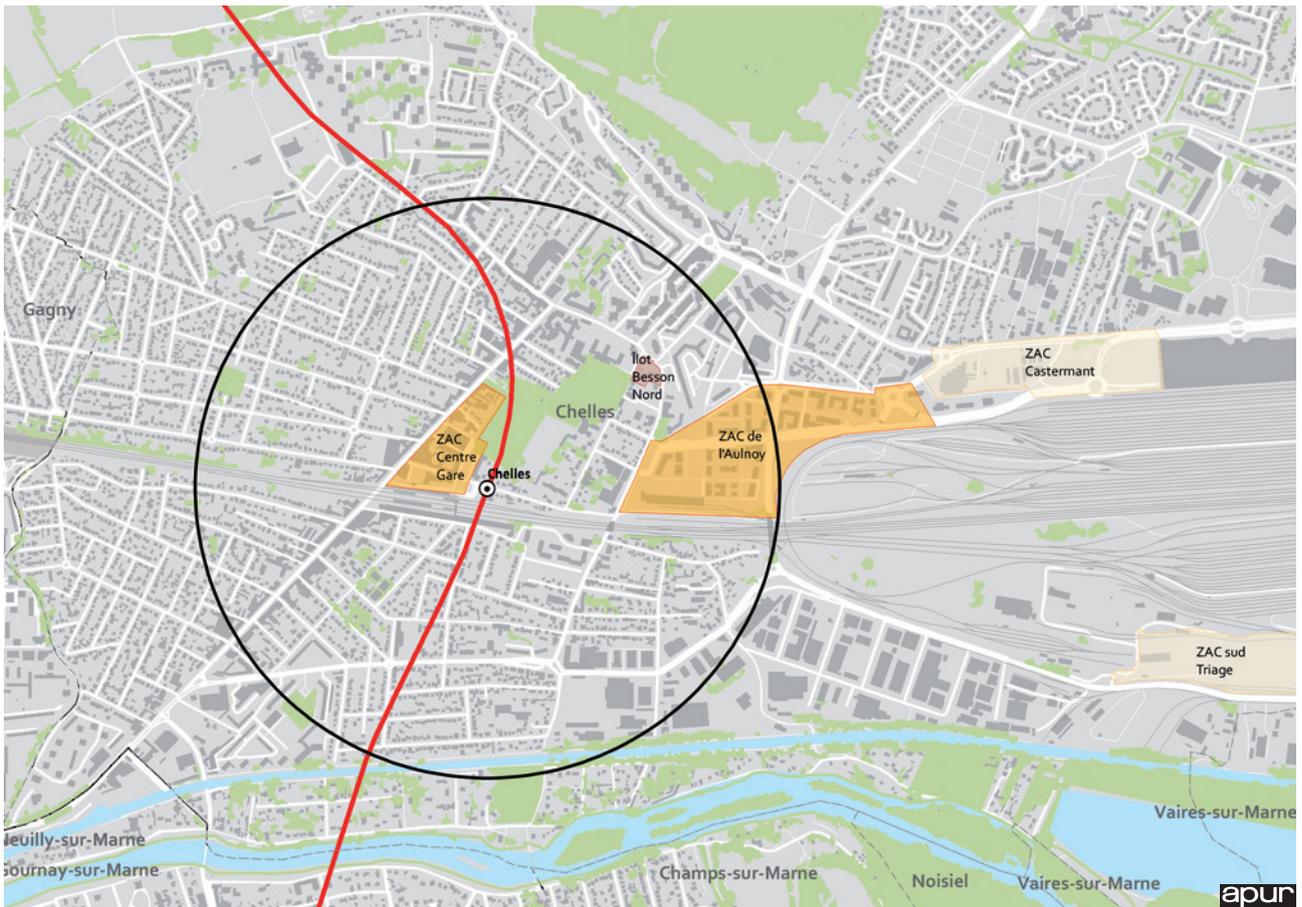
Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Centre Gare	ZAC de l'Aulnoy
Commune	Chelles	Chelles
Date d'achèvement (prévision)		
Nombre de logements (estimation)	250 (dont 122 logements étudiants)	1 700 + 460
Logement (m ²)	25 000	100 000 + 27 000
dont logements sociaux (m ²)	7 500	
Bureaux (m ²)	7 000	
Activités (m ²)		
Équipements (m ²)	1 500	
Commerces (m ²)	1 500	
Surface totale (m ²)	35 000	100 000 + 27 000
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur		
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur		

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, juillet 2015

Sur l'ensemble de ces îlots occupant une superficie de 1,6 ha, l'enjeu est de recomposer le centre-ville de Chelles via l'extension du parc et la création de nouveaux espaces publics, la construction de 400 logements (25 000 m² environ), dont une centaine de logements locatifs sociaux et une résidence étudiante de 110 chambres, des bureaux (7 000 m²), des commerces (1 500 m²), et des équipements publics (1 500 m²). Une partie de ce programme est déjà réalisée.

Plus au nord du quartier, la place de la République et l'îlot voisin ont été requalifiés. Près de 220 logements ont ainsi été réalisés en renouvellement urbain entre les rues Besson et Sainte-Bathilde. En dehors du périmètre du quartier, on notera le projet de ZAC Castermant, dans le prolongement vers l'est de la ZAC de l'Aulnoy jusqu'au centre commercial Terre-Ciel. La programmation, notamment sur l'emprise des anciens abattoirs municipaux le long de l'avenue Castermant, y est mixte et prévoit 600 logements environ, des commerces, des équipements publics ainsi que des espaces publics largement végétalisés, favorisant les déplacements doux.



Projets d'aménagement et de transport



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

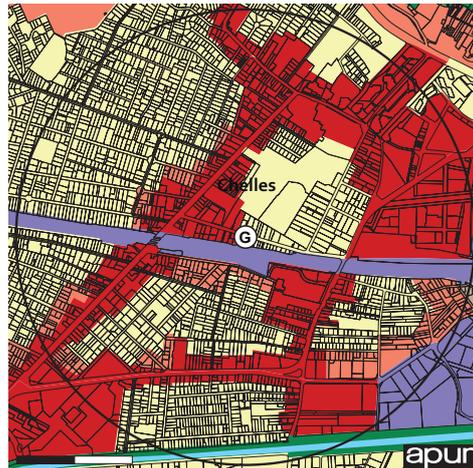
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de Chelles est tout entier situé sur la commune de Chelles qui dispose d'un PLU approuvé le 18 janvier 2008 mais actuellement en cours de révision. L'examen des zonages fait apparaître que la plus grande partie du quartier est une zone d'habitat à dominante pavillonnaire, même si, en lien avec les principaux axes au sud et à l'est du quartier, des secteurs sont d'ores déjà qualifiés de zones mixtes denses. Le COS qui figure jusqu'à présent dans le PLU est bas, inférieur à 1 dans la presque totalité du quartier. La réglementation sur les hauteurs quant à elle distingue les cœurs d'îlots et les abords des principales voies de circulation en y autorisant les constructions jusque 24 m, ce qui permet la constitution de fronts bâtis de long de ces axes.

Récolement des zonages des PLU

	zone urbaine verte		équipement public ou collectif
	zone naturelle et forestière		zone d'activité
	zone agricole		zone à urbaniser
	zone mixte dense		PSMV
	zone semi dense		secteur non couverts par le POS (ZAC)
	habitat collectif discontinu		station du RGPE
	habitat à dominante pavillonnaire		

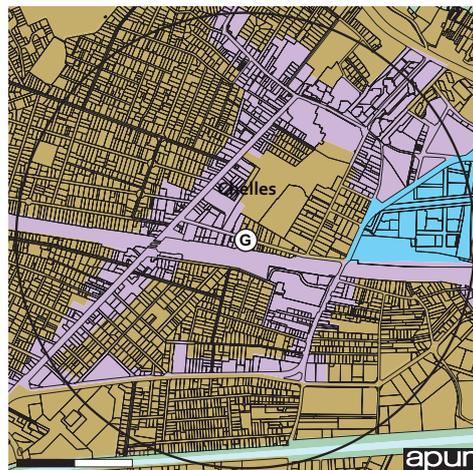
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Chelles, approuvé le 18 janvier 2008.



Récolement des densités des PLU

	COS ≤ 1
	1 < COS < 3
	2 < COS < 3
	COS > 3
	sans COS
	surface de plancher définie selon plan masse
	zone naturelle ou agricole
	PSMV
	secteur non couverts par le POS (ZAC)
	station du RGPE

Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Chelles, approuvé le 18 janvier 2008.



Récolement des hauteurs maximales des PLU

	< ou égal à 9m		selon hauteur des bâtiments existants ou voisins
	hauteur de 10 à 15m		hauteur définie selon plan masse
	hauteur de 16 à 24m		hauteur non réglementée
	hauteur de 25m et +		zone naturelle
	Paris hauteur plafond : 31m		secteur non couverts par le POS (ZAC)
	Paris hauteur plafond : 37m et +		station du RGPE
	quartier de La Défense		

Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Chelles, approuvé le 18 janvier 2008.



	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ENR	Énergies Renouvelables
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme local de l'habitat
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
UC	Unité de consommation
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de Chelles — Ligne 16

L'observatoire des quartiers de gare est né de la volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse des quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil doit permettre d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

La mise en œuvre de l'observatoire est le résultat d'échanges entre la Société du Grand Paris, la DRIEA Ile-de-France, l'Apur et les collectivités locales concernées par l'arrivée prochaine d'une gare. En 2013 un travail de préfiguration a consisté à établir une sélection parmi tous les indicateurs statistiques disponibles, à en limiter le nombre pour ne conserver que les plus pertinents. Cette étape de préfiguration a permis d'aboutir à une liste d'une cinquantaine d'indicateurs organisés en 6 thématiques : les densités, les centralités, le cadre urbain et paysager, les caractéristiques démographiques et sociales des habitants des quartiers de gare, la mobilité et les espaces publics et les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- Une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare, considérés ligne par ligne, permettant de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres.
- Des monographies détaillant les caractéristiques de chaque quartier de gare et le restituant dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la Petite couronne.

Les monographies des quartiers de gare des lignes 15 sud et 14 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de ces lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 16, dont Chelles fait partie.