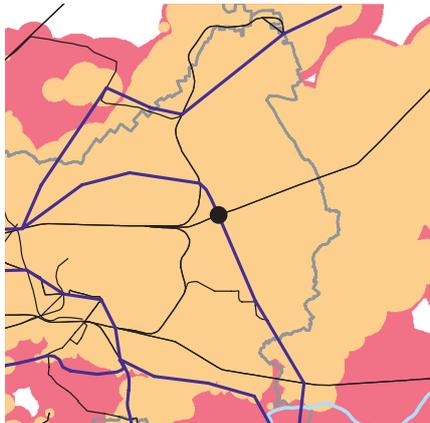


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Sevran - Livry Ligne 16

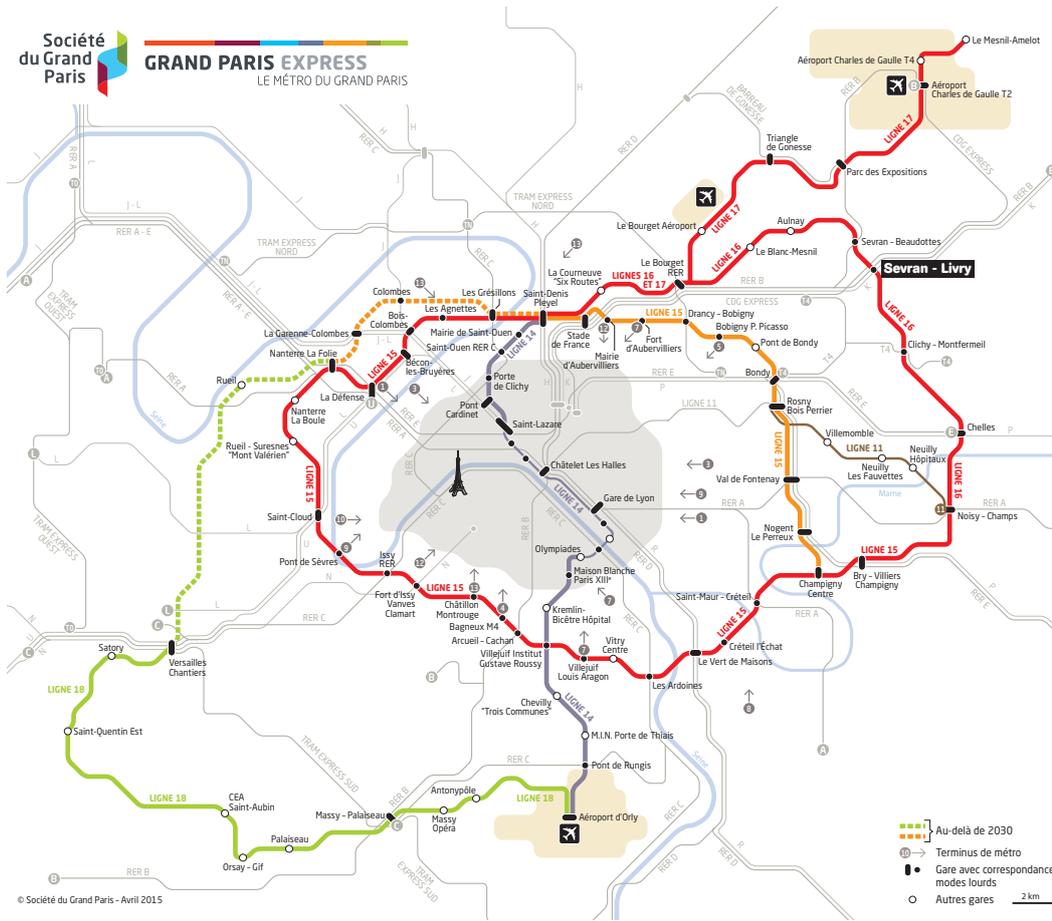


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

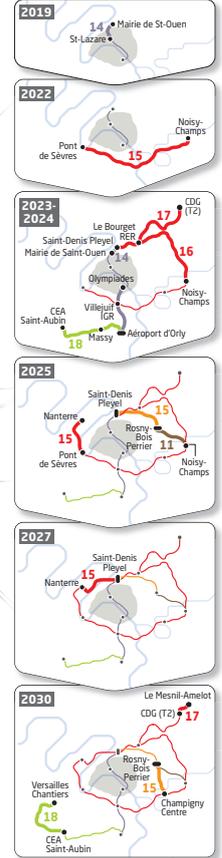
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier de faibles densités.....	3
2. Une centralité locale	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier résidentiel autour du centre ancien.....	5
3.2. Un quartier de faible hauteur	6
3.3. De faibles densités bâties	6
3.4. Un tissu pavillonnaire.....	7
3.5. La structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier loti dès le début du XX ^e siècle.....	8
3.7. Un cadre végétal très étendu	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier en croissance démographique	12
4.2. Des ménages plus aisés que dans le reste de la commune de Sevrans	13
4.3. Un quartier de grands logements collectifs	15
4.4. À Sevrans, près de la moitié des emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé	14
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris et les pôles d'emploi à proximité de Sevrans et Villepinte.....	16
5.2. Une accessibilité étendue au sud-est de la métropole	17
5.3. Une part importante de déplacements domicile-travail en voiture	18
5.4. Une bonne accessibilité malgré la faible densité des réseaux de bus et cyclables	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de construction modéré et stable	20
6.2. Un quartier qui s'est renouvelé dans le centre-ville et dans le diffus	21
6.3. La rénovation du centre-ville	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS

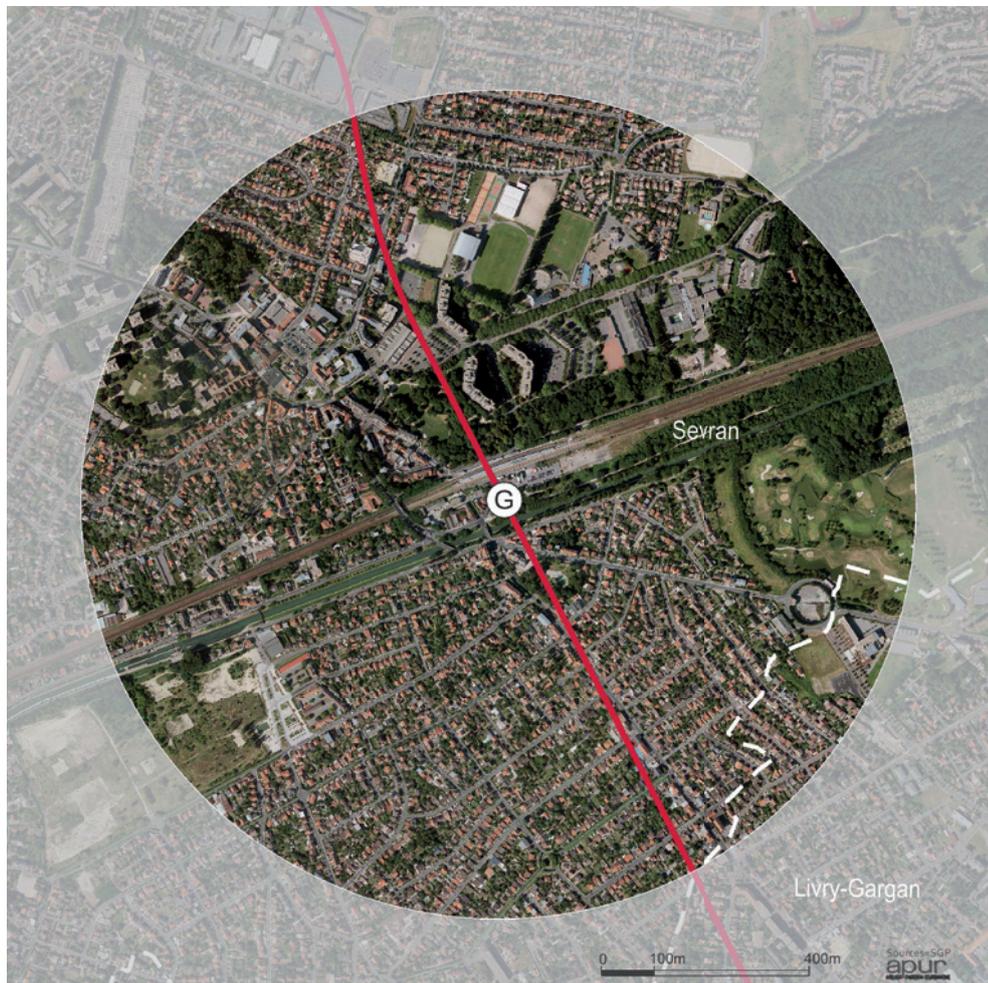


Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015

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



Gare : Sevrans - Livry

Ligne 16, horizon 2023.

Gare située dans la commune de Sevrans.

En interconnexion avec le RER B.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Sevrans, et Livry-Gargan (Seine-Saint-Denis). Sevrans appartient à la Communauté d'agglomération de Terres de France.

PLU de Sevrans approuvé le 24 octobre 2006, en cours de révision.

PLU de Livry-Gargan approuvé le 22 juin 2006.

Territoire du CDT « Est Seine-Saint-Denis »

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 Sevrans - Livry, réalisée en liaison avec les services de la ville de Sevrans**. 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 :

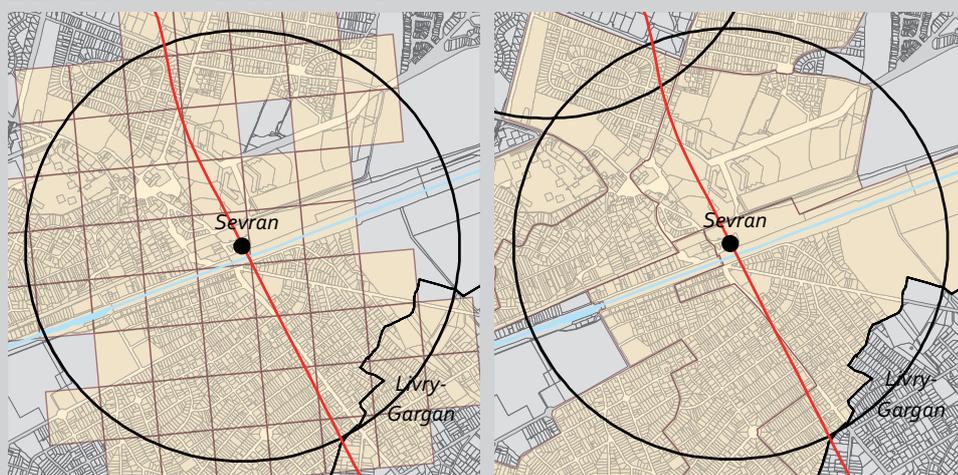
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur deux communes (Sevrans et Livry-Gargan), seule la commune de Sevrans 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 SEVRANS - LIVRY



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 de faibles densités

Le quartier de Sevrans - Livry présente une population de près de 15 000 habitants. Les densités de population sont donc plutôt faibles dans le quartier (51 habitants à l'hectare), les plus importantes étant situées à l'endroit du centre historique de Sevrans. Les densités d'emploi (8 emplois salariés à l'hectare) et le taux d'emploi (0,34) sont très faibles et soulignent le caractère résidentiel du quartier de Sevrans - Livry et sont comparables à ce qui s'observe à l'échelle de la commune de Sevrans.

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

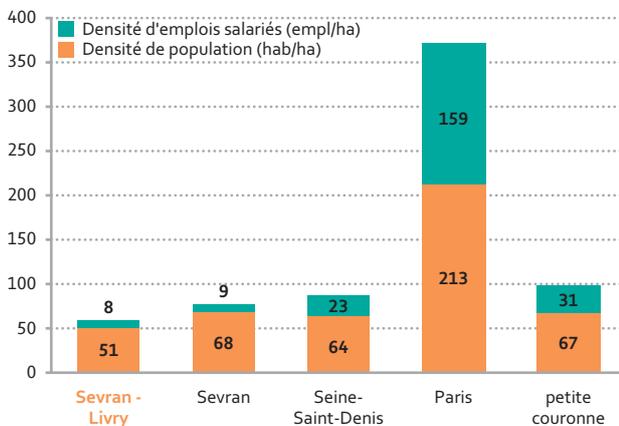


Population et emplois dans le quartier de Sevrans - Livry

Sevrans - Livry	Population	Emplois
Quartier	14 655	2 521
2 km	87 750	20 553
4 km	299 045	113 136

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

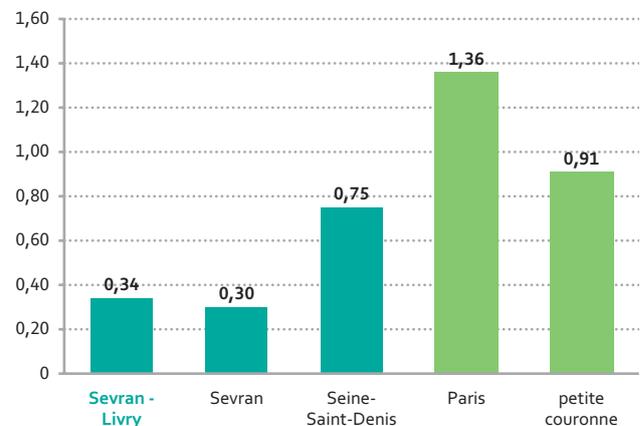
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

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

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Une centralité locale

Le quartier de Sevrans - Livry est scindé en deux parties de part et d'autre de la ligne ferroviaire et du canal de l'Ourcq. Au nord, le centre-ville concentre, depuis le nouvel hôtel de ville jusqu'à la gare du RER B en passant par la place centrale Gaston Bussière, l'ensemble des commerces et des équipements de proximité du quartier. Plus à l'est, le grand complexe sportif du stade Gaston Bussière fait face au collège Georges Brassens et au lycée Blaise Cendrars. Au sud, cette centralité locale se prolonge partiellement le long de l'avenue de Livry. À noter enfin la proximité, en cheminant le long des berges aménagées du canal depuis la station de RER B, avec le vaste Parc de la Poudrerie très fréquenté, au rayonnement d'ores et déjà métropolitain, situé juste à l'est du golf de la Poudrerie.



Source : Apur septembre 2014



Rue Mère Térésa, Sevrans



Place Gaston Bussière, Sevrans

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier résidentiel autour du centre ancien

Le centre-ville de Sevrans au nord du quartier se caractérise par un tissu ancien dans lequel sont venus s'insérer quelques équipements publics et autres opérations de logements collectifs modernes. Autour de celui-ci, notamment au sud de l'avenue du Général Leclerc et de chaque côté de l'avenue Berlioz se dressent de grands immeubles de logements collectifs en plan libre. Ailleurs, au nord du canal dans le secteur de Perrin, comme au sud dans celui des Trèfles, les logements individuels pavillonnaires dominent largement l'ensemble de ces quartiers paisibles des rives du canal de l'Ourcq.

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

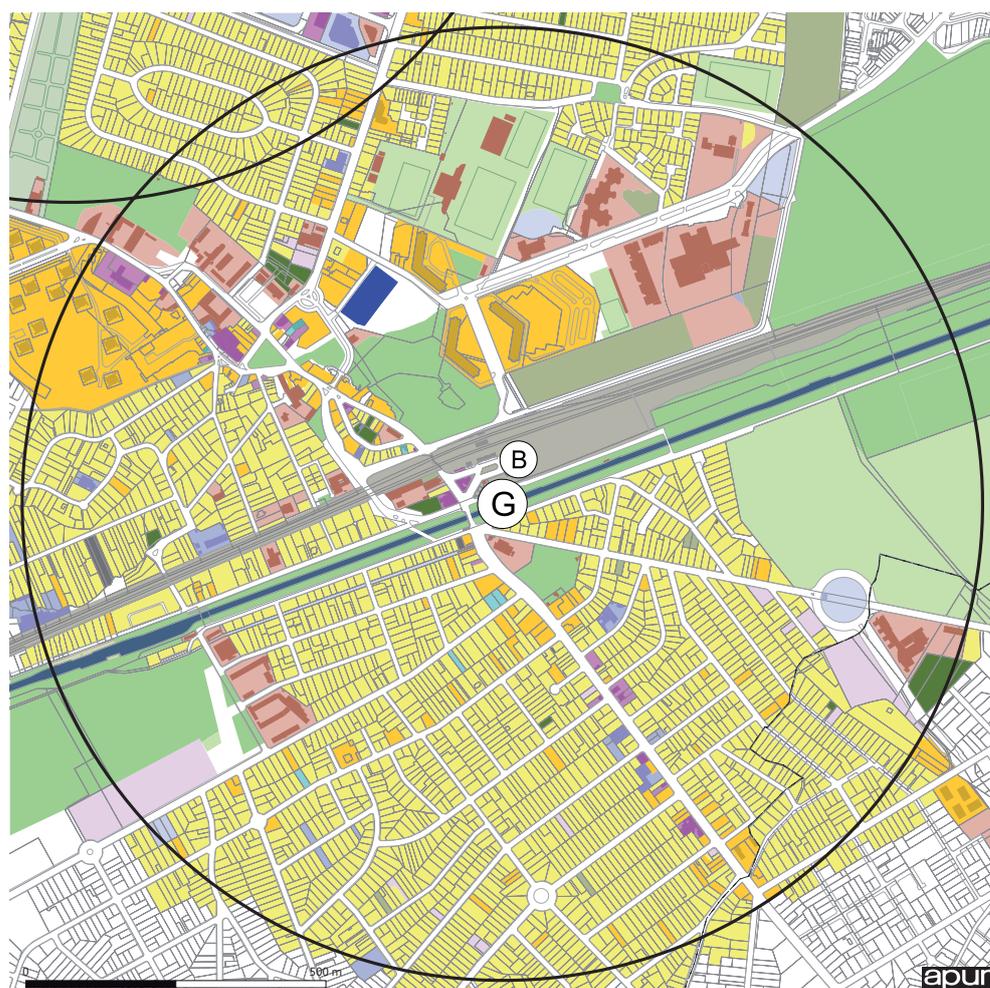
Emprise non bâtie

-  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 septembre 2014



Canal de l'Ourcq, Sevrans



Avenue de Livry, Sevrans

3.2. Un quartier de faible hauteur

Composé essentiellement d'un tissu résidentiel de pavillons, le quartier de Sevrans - Livry présente des hauteurs bâties faibles. Ainsi, 96 % des surfaces bâties sont inférieures à 15 m, et plus de la moitié ne dépassent pas les 7 m. Quelques immeubles de logements collectifs émergent néanmoins dans le quartier, comme ceux de l'avenue Berlioz culminant à plus de 37 m, ainsi que les tours du grand ensemble Perrin au nord-ouest du quartier.

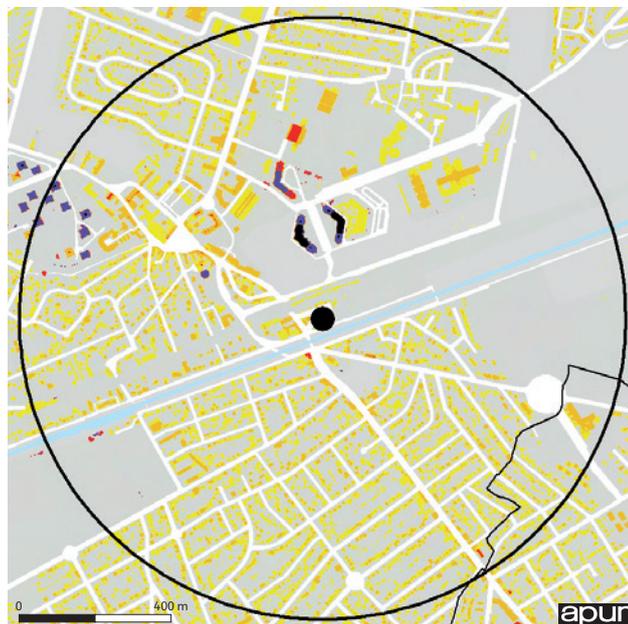
Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

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

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Sevrans - Livry



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

3.3. De faibles densités bâties

L'importance des secteurs pavillonnaires dans l'ensemble du quartier révèle des densités bâties faibles dans la quasi-totalité du quartier, accentuées par les nombreux espaces verts présents. Les densités bâties s'élèvent néanmoins dans les secteurs de logements collectifs (Racine et Berlioz par exemple), dans le centre-ville ancien de Sevrans ainsi que dans une moindre mesure le long de l'avenue de Livry au sud-est.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

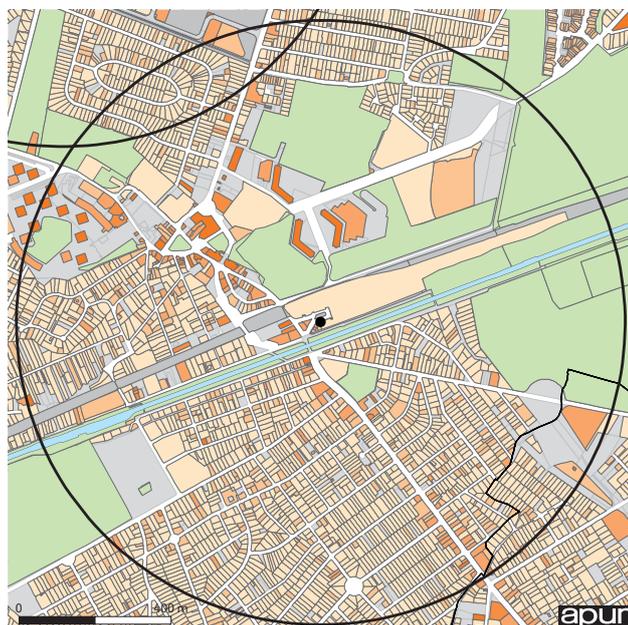
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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 pavillonnaire

Le quartier de Sevrans - Livry présente un tissu dominé par de petites parcelles en lanière et un bâti de petite échelle. Ce tissu pavillonnaire se distingue néanmoins par des trames viaires variables. Le centre ancien dispose de voies plus sinueuses qui convergent vers des places. Aux extrémités nord et sud, l'organisation en lotissement crée une trame viaire régulière et géométrique et des parcelles de tailles similaires.



Avenue de Livry, Sevrans



Avenue de Livry, Sevrans



Rue du Soissonnais, Livry-Gargan



Avenue du Général Leclerc, Sevrans

3.5. La structure de la propriété foncière

Le quartier de gare comporte de nombreuses grandes parcelles appartenant à des propriétaires publics qui accueillent des équipements publics (Hôtel de Ville, Marché couvert...) ou des espaces verts (Friche Kodak, Parc de la Poudrerie) mais aussi des parcelles aujourd'hui en friche ou sous utilisées, qui pourraient muter à court ou moyen terme.

Propriété foncière

- gare GPE
- périmètre 800m
- État, collectivité publique
liée à l'État, enseignement supérieur
- EDF-GDF, SNCF, RFF,
RATP, STIF, PAP
- Établissement public foncier
- Villes et collectivités locales
- Organisme HLM et 1%
- Propriété privée
- non renseigné

Source : fichier des propriétaires de la DGFIP au 01/01/2011



3.6. Un quartier loti dès le début du xx^e siècle

L'urbanisation du quartier de Sevrans - Livry est ancienne et continue, non seulement à l'endroit du centre-ville, mais également dans les lotissements pavillonnaires, dont de nombreux logements datent d'avant 1949, par exemple au nord du quartier de gare et au sud du canal de l'Ourcq. L'extrémité sud du quartier s'est bâtie principalement entre 1949 et 1975, tandis que les immeubles de logements ainsi que les pavillons situés autour de l'avenue Jouhaux datent du dernier quart du xx^e siècle.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

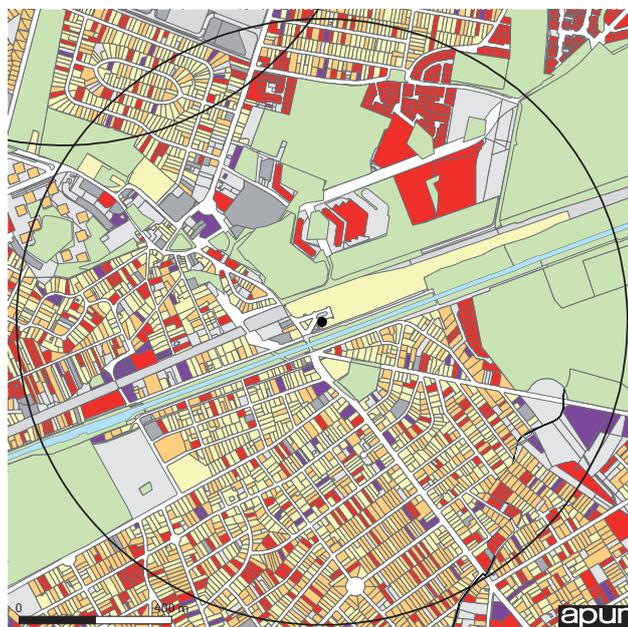
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

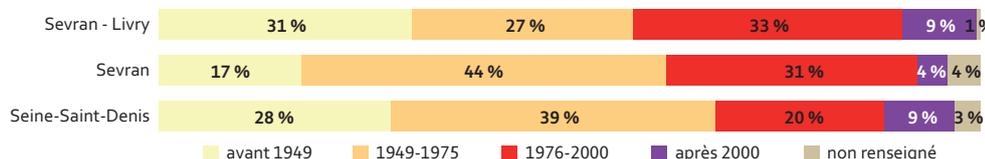
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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)

3.7. Un cadre végétal très étendu

Le quartier de Sevran - Livry possède un cadre végétal de grande qualité. De grands espaces verts et paysagers accessibles au public tels que le canal de l'Ourcq et le Parc de la Poudrerie valorisent le quartier, d'autant que s'ajoutent des parcs tels que le parc Louis Armand au nord-ouest ou l'ancienne friche Kodak au sud-ouest. Le couvert végétal s'étend ainsi sur près de la moitié de la surface du quartier (49 %), grâce également aux jardins privés des nombreuses parcelles pavillonnaires, constituant un patrimoine végétal important à préserver.

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

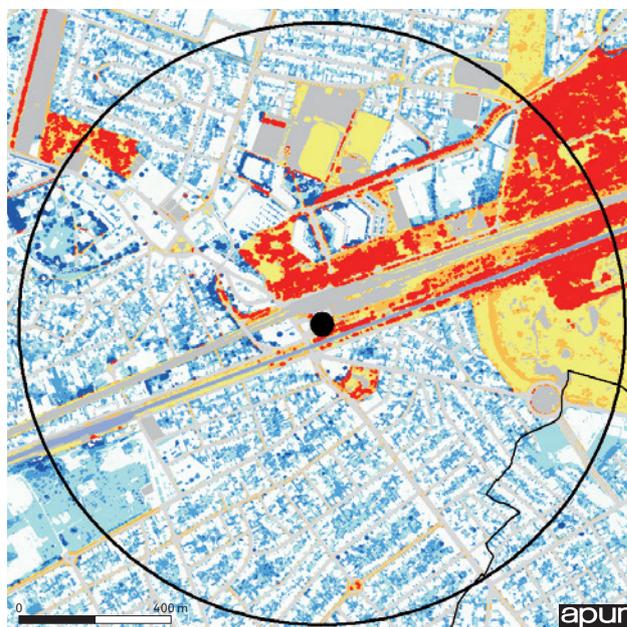
- gare
 - périmètre 800m
- Espaces privés
- Hauteurs de la végétation
- moins de 1 m
 - de 1 à 10 m
 - plus de 10 m

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



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

Les relevés thermographiques d'été révèlent quelques îlots de chaleur significatifs, en particulier au niveau du centre-ville de Sevran (marché couvert, parking de la place Gaston Buissière). Ils mettent en évidence cependant le rôle important de régulateur thermique du parc de la Poudrière, du canal de l'Ourcq et des espaces verts qui lui sont adjacents.

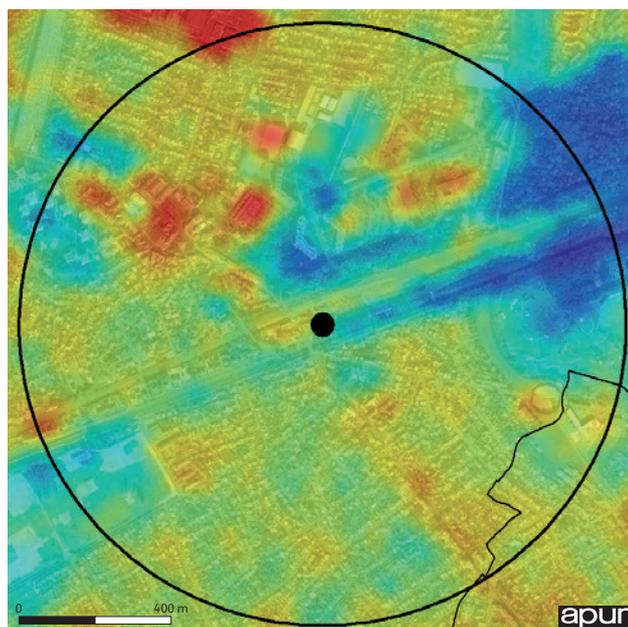
Des relevés thermographiques d'hiver mettent en valeur les déperditions de chaleur des ensembles pavillonnaires du quartier. Une opération d'amélioration programmée de l'habitat (OPAH) ciblée sur l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments est en réflexion sur le quartier du centre-ville et les zones d'habitat situées à l'ouest (ensemble Perrin notamment).

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

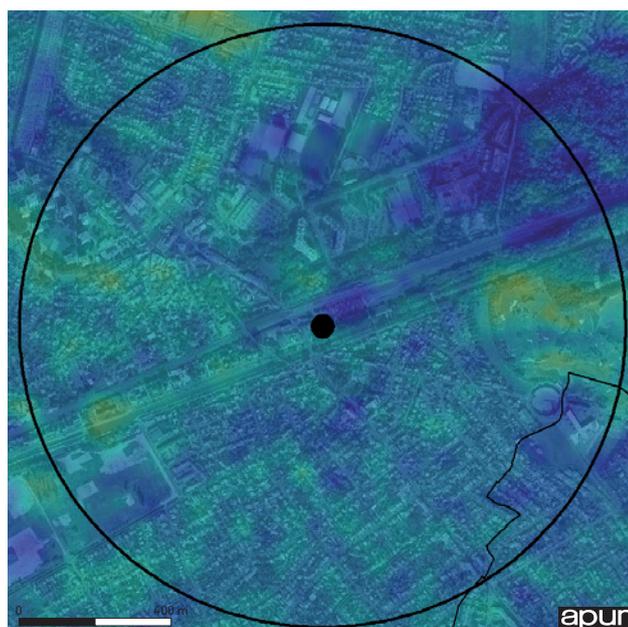
Source : LANSAT - 2010



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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANSAT - 2012



Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m autour de la future gare permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques et solaires thermiques. Les toitures des nombreux petits pavillons peuvent présenter un ratio intéressant en termes d'exposition et de rendement. Il existe également quelques toitures de taille plus importante au nord, telles que celle du marché couvert.

Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable dans les secteurs où prédomine l'habitat individuel ainsi que pour d'autres parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Le quartier de Sevrans – Livry est constitué principalement de secteurs pavillonnaires et présente ainsi un potentiel significatif à étudier.

Les bâtiments disposant de chauffage collectif et situés dans un rayon de 200 m autour du réseau de chaleur de Sevrans (en marge sud du quartier) peuvent constituer un gisement prioritaire pour la densification de ce dernier. Un réseau de chaleur existe d'ores et déjà au niveau de l'ensemble de logements Racine au nord-ouest du quartier. L'extension du réseau pourrait ainsi concerner une partie du centre-ville de Sevrans, ainsi que le secteur d'habitat individuel au nord au nord du canal.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



Synthèse des potentiels de développement des ENR et des réseaux de chaleur

- gare
- périmètre 800m
- parcelles potentiellement éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau SIAPP (200m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

Sources : Apur d'après Insee Recensement 2010, DGFIP 2011, SIAPP 2012, BRGM/CPCU 2013



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

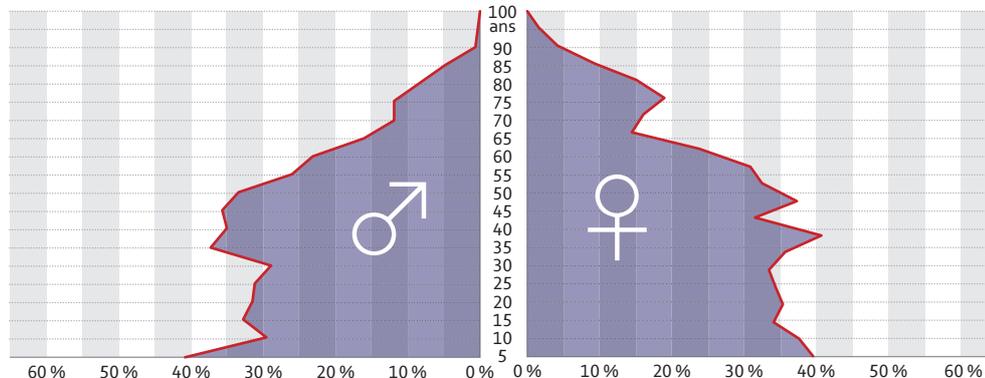
4.1. Un quartier en croissance démographique

Le quartier de Sevrans - Livry se distingue des dynamiques socio-démographiques de la commune de Sevrans. Le centre-ville au nord et le secteur pavillonnaire au sud du canal de l'Ourcq accueillent une population un peu moins jeune qu'à l'échelle de la commune (26 % contre 31 %). En lien avec les constructions récentes, la population du quartier a crû entre 1999 et 2010 (+14 %) alors qu'à Sevrans la progression n'atteint que 6 % sur la même période. Au niveau de la population active, les cadres sont plus représentés dans le quartier (12,3 % contre 8 % à Sevrans), même si la part de la population active appartenant aux catégories employés et ouvriers reste supérieure à 50 % (57 %). Le taux de chômage y est quant à lui moins élevé (14,8 %) qu'à Sevrans (18,5 %) ou en Seine-Saint-Denis (16,8 %).

	Sevrans - Livry	Sevrans	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	14 655	51 634	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 14,3 %	+ 6,0 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	26,1 %	30,5 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	12,7 %	9,2 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	2 521	6 821	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	12,3 %	8,0 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	56,7 %	65,8 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,34	0,30	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	17,6 %	30,0 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	14,8 %	18,5 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

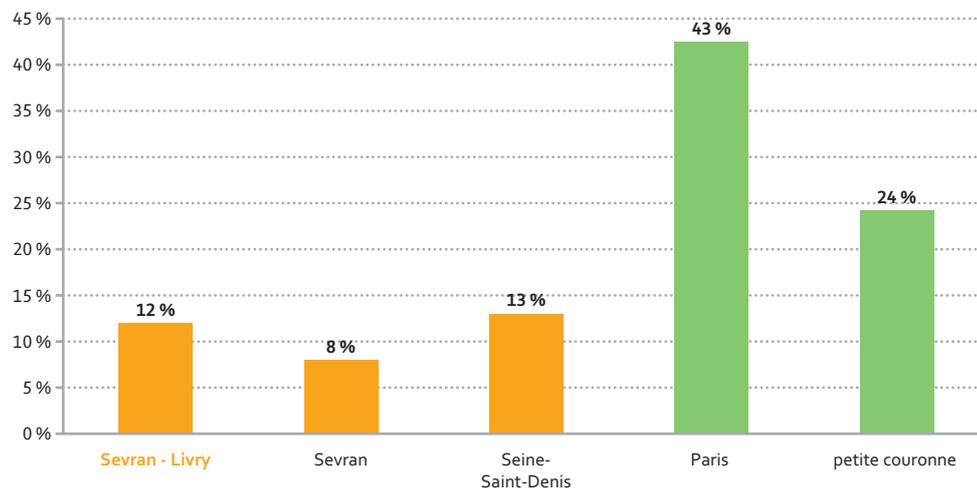
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Sevrans - Livry (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

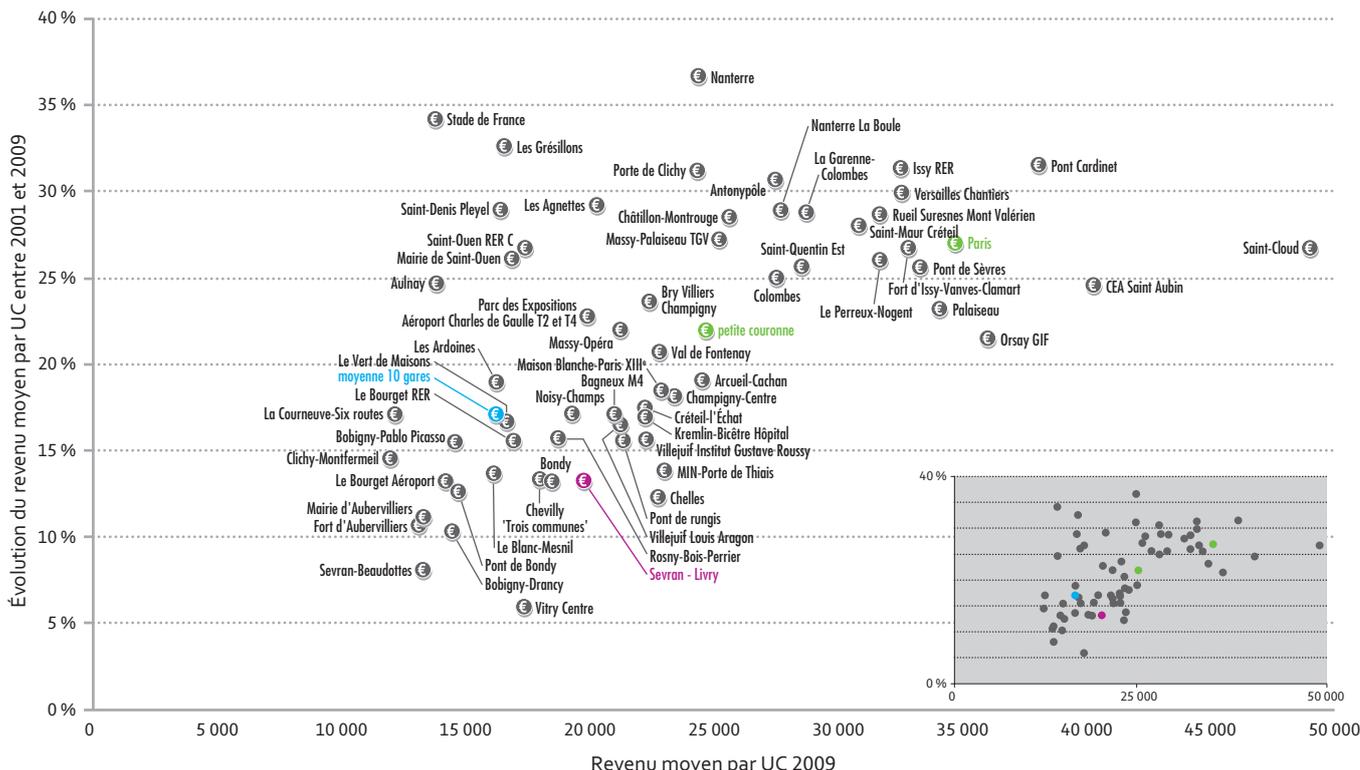


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des ménages plus aisés que dans le reste de la commune de Sevrans

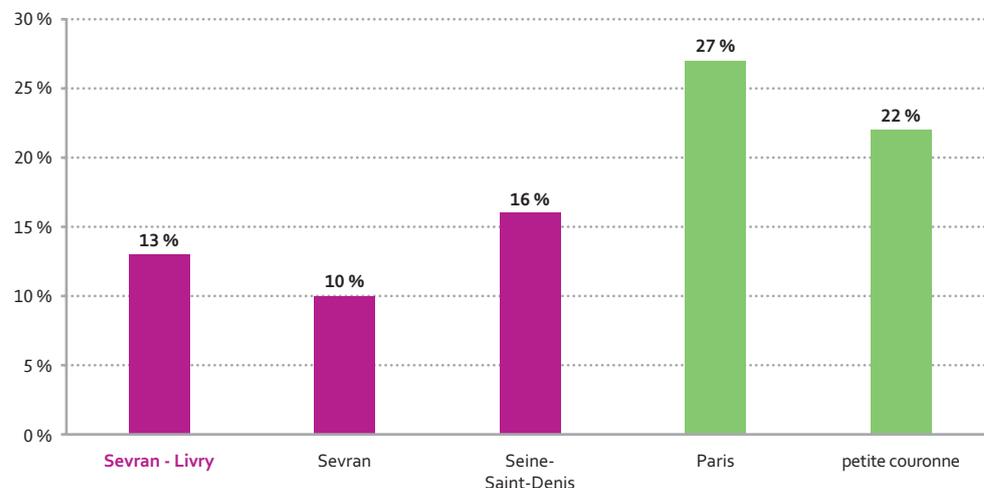
Le revenu moyen des ménages du quartier de Sevrans - Livry s'élève à 19733 € par an et par unité de consommation. Il s'agit d'un des revenus moyens les plus élevés parmi les quartiers de la ligne 16 du RGPE. Cependant, il reste inférieur à celui observé en petite couronne, environ 25 000 € par an et par UC. Le revenu moyen des ménages du quartier a progressé de 13,2 % entre 2001 et 2009 à une vitesse supérieure à celle des revenus moyens des ménages de la commune de Sevrans (+ 10,2 %). Les ménages à bas revenus sont quant à eux moins présents dans le quartier qu'à l'échelle de la commune : 17,6 % dans le quartier de gare contre 30 % à Sevrans, une proportion marquant le caractère plus aisé des ménages vivant dans le quartier de Sevrans - Livry.

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



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

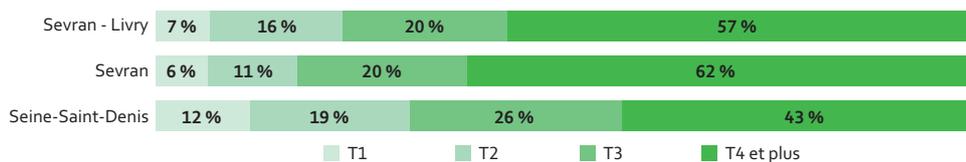
Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



4.3. Un quartier de grands logements collectifs

Le parc de logements du quartier de Sevrans - Livry compte 5 317 logements, qui se répartissent presque également entre logements individuels (45 %) et logements collectifs (55 %). Ce parc se caractérise par une proportion très importante de propriétaires occupants (69 %), dans une commune de Sevrans dont la moitié des ménages sont propriétaires (51 %). Le quartier accueille environ 13 % de logements HLM, une proportion bien moindre comparée aux 34 % de logements HLM dans la ville de Sevrans. Enfin, les logements du quartier, comme ceux de la commune, sont de grande taille, avec 57 % de T4 et plus contre seulement 7 % de T1, des chiffres comparables à ceux observés à l'échelle de la commune.

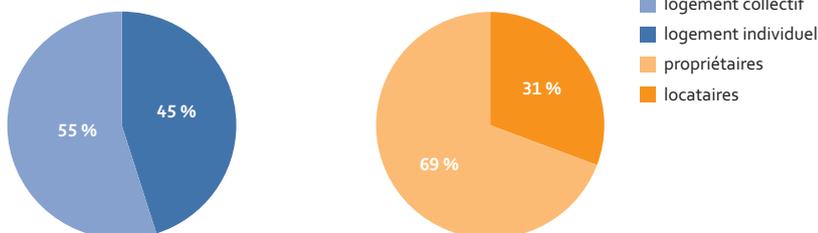
Répartition des types de logements



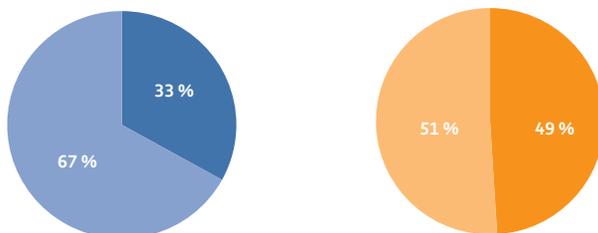
Sources : DRIEA, DGFIP (au 01/01/2011)

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

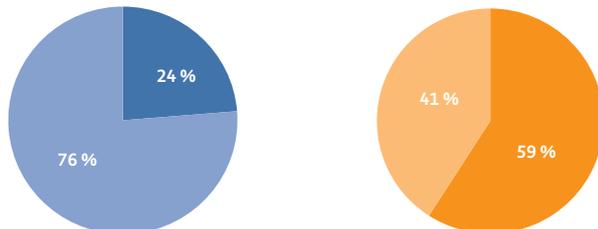
Sevrans - Livry



Sevrans



Seine-Saint-Denis

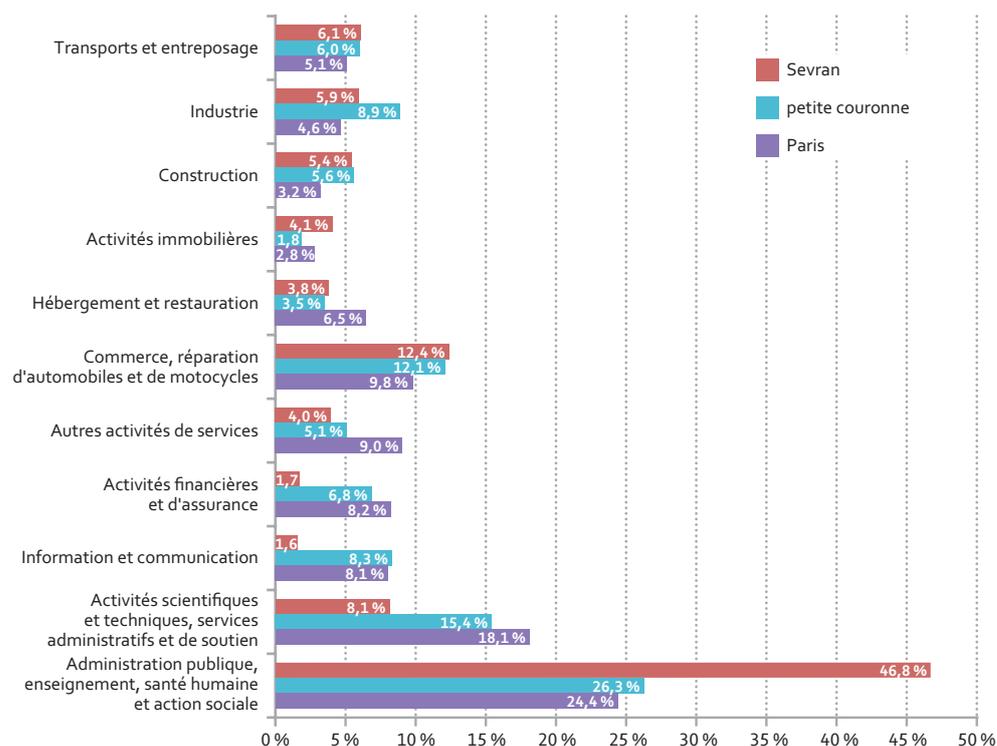


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

4.4. À Sevrans, près de la moitié des emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé

Les emplois offerts dans la commune de Sevrans appartiennent pour une large majorité aux secteurs de l'administration publique, l'enseignement et la santé (46,8 % des emplois salariés). Vient ensuite le secteur du commerce et de la réparation automobile, comptant pour 12,4 % des emplois salariés. Dans le quartier, la présence d'équipements administratifs (la Mairie de Sevrans par exemple) ainsi que de nombreux équipements scolaires confirment la tendance exprimée à l'échelle de la commune de Sevrans.

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

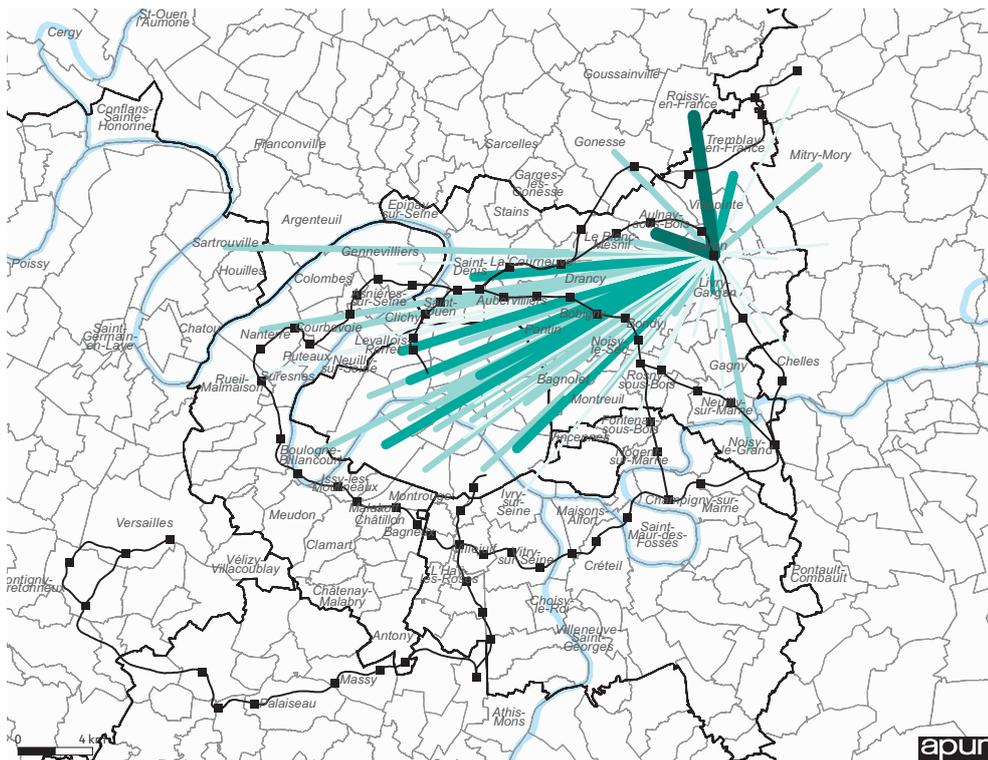


Source : Insee Recensement 2010

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris et les pôles d'emploi à proximité de Sevran

Les oursins représentant les déplacements domicile-travail des actifs résidant ou travaillant à Sevran illustrent le faible taux d'emploi de la commune (0,30). Sevran compte un pourcentage relativement faible d'actifs travaillant et résidant dans la commune (18 %). Ainsi, les actifs résidant à Sevran vont principalement travailler à Paris et à Saint-Denis, suivant la ligne du RER B, ou bien vers les pôles d'emploi d'Aulnay-sous-Bois et de Roissy. En revanche, la plupart des actifs venant travailler à Sevran proviennent de communes très proches (Livry-Gargan, Aulnay-sous-Bois, Villepinte ou Tremblay-en-France).

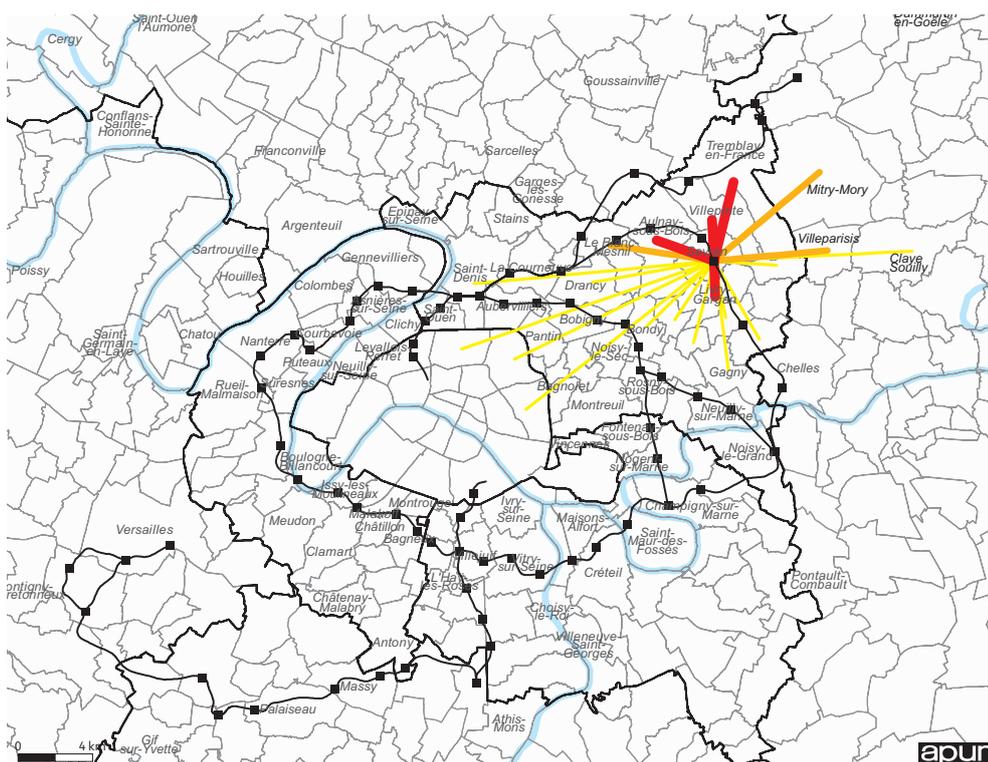


Où travaillent les actifs habitant à Sevran

- 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 Sevran

- 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

3 468 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Sevran. Ils représentent **18,2 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité étendue au sud-est de la métropole

Le quartier de Sevran - Livry est d'ores et déjà desservi par le RER B. Un trajet en transports en commun de 45 minutes permet un accès à la partie nord-est de la métropole ainsi qu'à Paris. La réalisation de l'ensemble du Réseau du Grand Paris Express à l'horizon 2030 permettra d'accroître ce territoire accessible en direction du sud-est de la métropole ainsi que du nord-ouest, soit un gain de près de 90 % en termes de superficie desservie. Les emplois accessibles projetés à l'horizon 2030 seront quant à eux augmentés de 40 %.

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

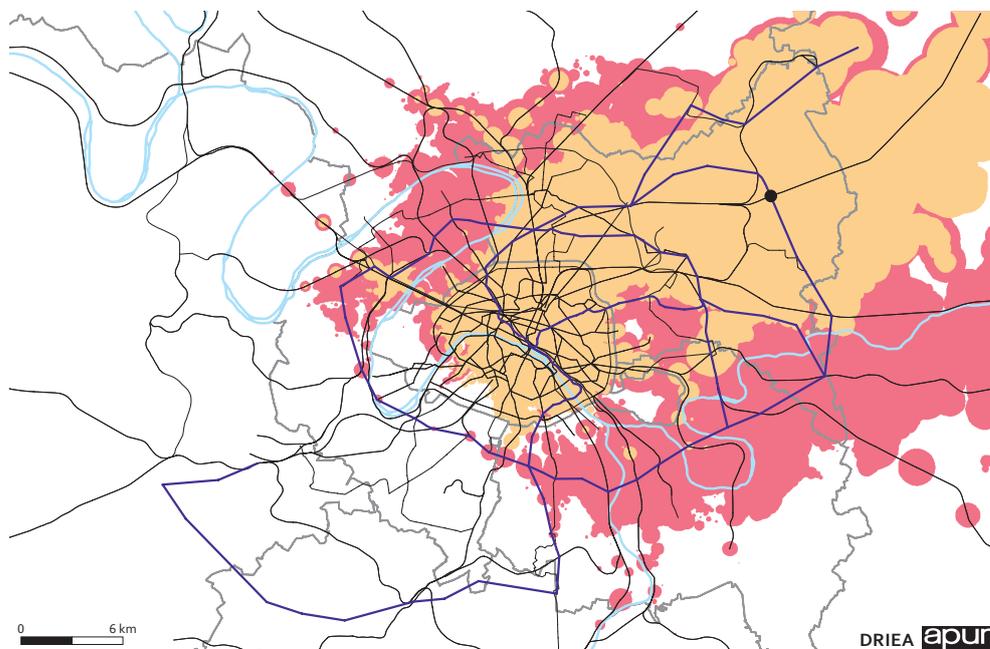
- 2013
- horizon 2030

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 Sevran - Livry pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

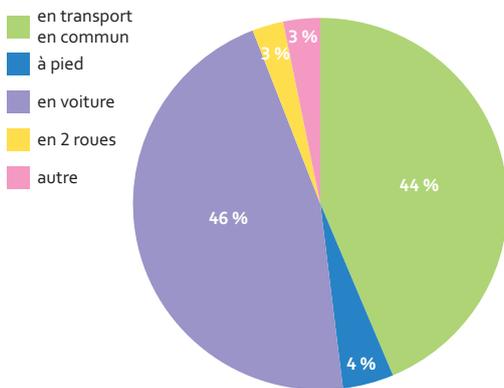
Territoire : + 88 %
Emplois : + 40 %



5.3. Une part importante de déplacements domicile-travail en voiture

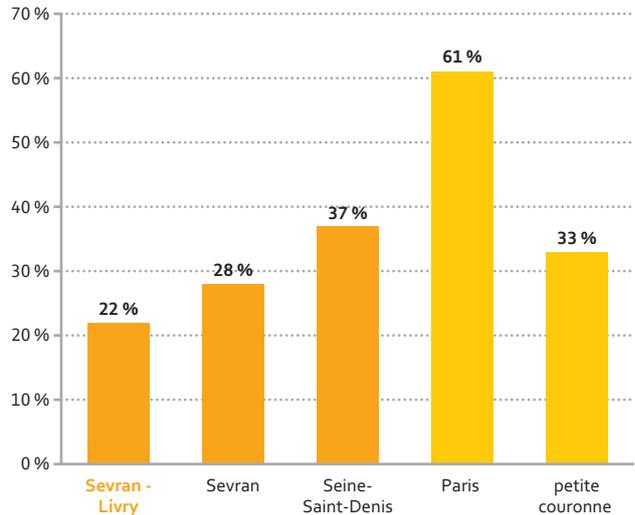
Les déplacements domicile-travail des actifs du quartier de Sevrans - Livry se partagent de manière égale entre l'usage de la voiture (46 %) et celui des transports en commun (44 %). La part importante de la catégorie voiture, et ce malgré la présence d'une gare du RER B, est renforcée par la faible proportion de ménages sans voiture dans le quartier (22 %), alors que ce taux s'élève à 37 % en Seine-Saint-Denis et à 33 % dans l'ensemble de la petite couronne.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4. Une bonne accessibilité malgré la faible densité des réseaux de bus et cyclables

Dans le quartier de Sevrans - Livry, l'accessibilité piétonne est plutôt bonne, puisque la quasi-totalité du quartier est accessible par un trajet à pied d'environ 15 minutes maximum, à l'exception de l'extrémité nord du quartier. Le canal de l'Ourcq dispose de 3 franchissements dans le quartier mais le pont de Livry, qui est le principal point de passage vers la gare et le centre-ville, est un goulet d'étranglement. Des réflexions en cours prévoient son élargissement en conservant la voie piétonne, une voie de bus et une voie de circulation automobile

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

apur

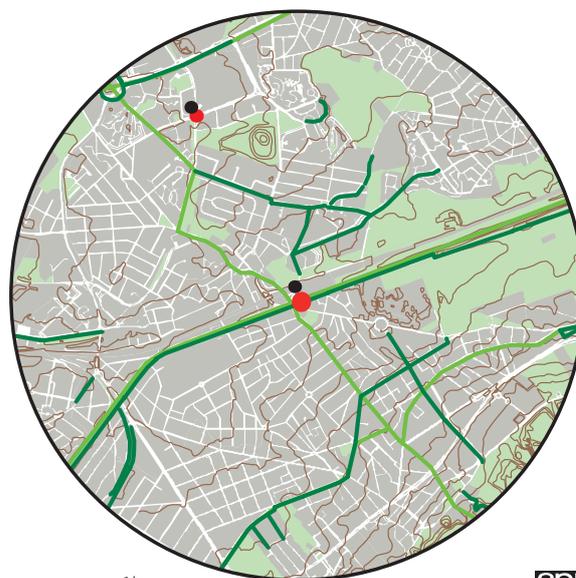
Le réseau cyclable dans un rayon de 2 km autour de la future gare est marqué par la présence de la piste cyclable longeant le canal de l'Ourcq. Il reste peu développé en milieu urbain, n'incitant pas aux rabattements vers la gare RER de Sevrans - Livry, même si le calme des secteurs pavillonnaires peut être propice à la pratique du vélo. Les pistes cyclables déjà en place se situent autour des équipements scolaires et sportifs de l'avenue Léon Jouhaux au nord-est de la gare et à Livry sur les avenues César Collavéri et Maurouard.

Enfin actuellement, Le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare de Sevrans - Livry est structuré pour organiser le rabattement actuel vers la gare RER de Sevrans - Livry, tout particulièrement le long de l'axe Avenue de Livry/Avenue du Général Leclerc. Le réseau de bus n'est cependant pas d'une grande densité dans un tissu urbain constitué principalement de secteurs pavillonnaires et les fréquences restent faibles : 1 à 4 bus par heure en heure de pointe pour la plupart des axes desservis et un maximum 20 bus à l'heure en heure de pointe sur l'axe Avenue de Livry/Avenue du Général Leclerc. La question du rabattement vers la gare de Sevrans - Livry et le RGPE depuis l'est du quartier (Coubron, Vaujours) est à étudier.

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 93 2013



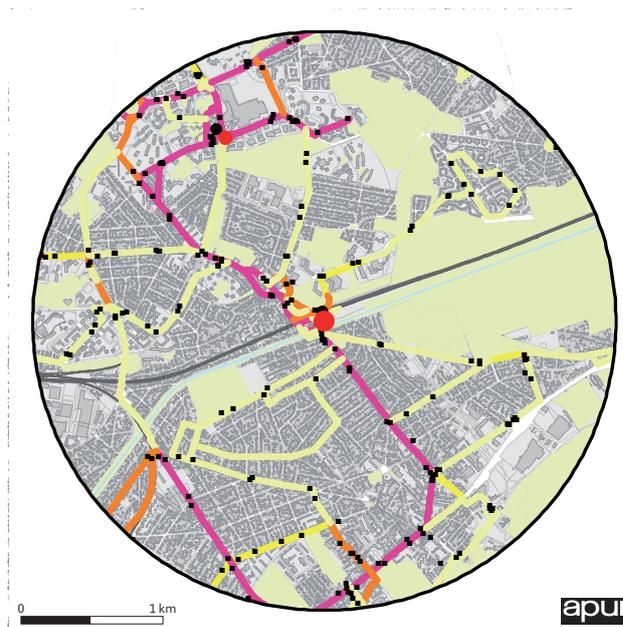
Note de lecture :

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

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

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

Source : STIF 2012



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

6.1. Un rythme de construction modéré et stable

Le quartier de Sevrans - Livry a participé à l'effort de construction de logements à Sevrans sur la période 2000-2012. Ainsi, plus de 50 000 m² de surface de logement ont été autorisés au cours de la période avec un rythme annuel moyen de logements autorisés stable autour de 46 logements. L'absence de logements sociaux traduit un effort de rééquilibrage du parc de logements sevransais. Les surfaces de locaux d'activités autorisées dans le quartier sont faibles au cours de la période 2000-2012 (environ 20 000 m²). 2/3 de ces surfaces ont eu pour destination la construction d'équipements de service public.

Construction (2000-2012)	Sevrans - Livry	Sevrans
Surface de logements autorisés (m ²)	51 862	116 453
dont m ² logements sociaux (en %)	0 %	20 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	46	133
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	43	194
Taux de construction	11 %	10 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	20 577	55 236

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.

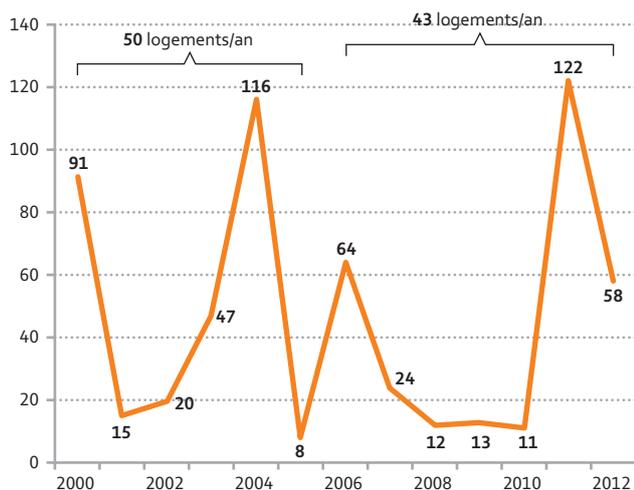
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Sevrans - Livry (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

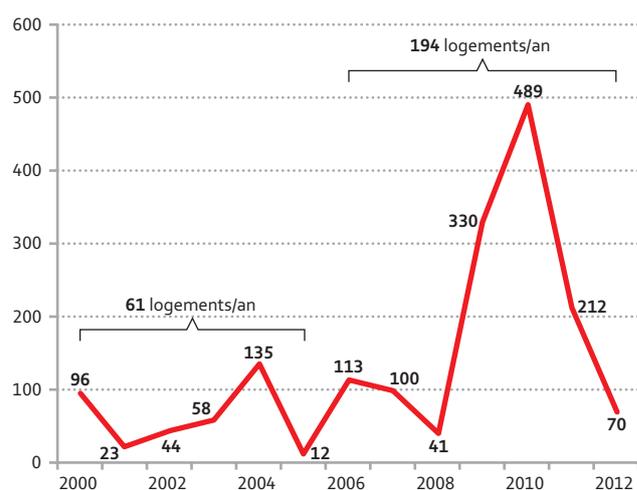
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare Sevrans - Livry



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune de Sevrans



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Un quartier qui s'est renouvelé dans le centre-ville et dans le diffus

Les cartes localisant les permis autorisés mettent en évidence le centre-ville de Sevrans comme lieu stratégique des nouveaux développements dans le quartier. Plusieurs opérations de logements ont ainsi été autorisées : rue Gabriel Péri, rue Roger le Maner ou avenue du Général Leclerc, de même que pour les locaux d'activité avenue du Général Leclerc. De nombreuses petites opérations de logements ont été autorisées dans les secteurs pavillonnaires, révélant ainsi le renouvellement progressif du quartier dans le diffus.

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

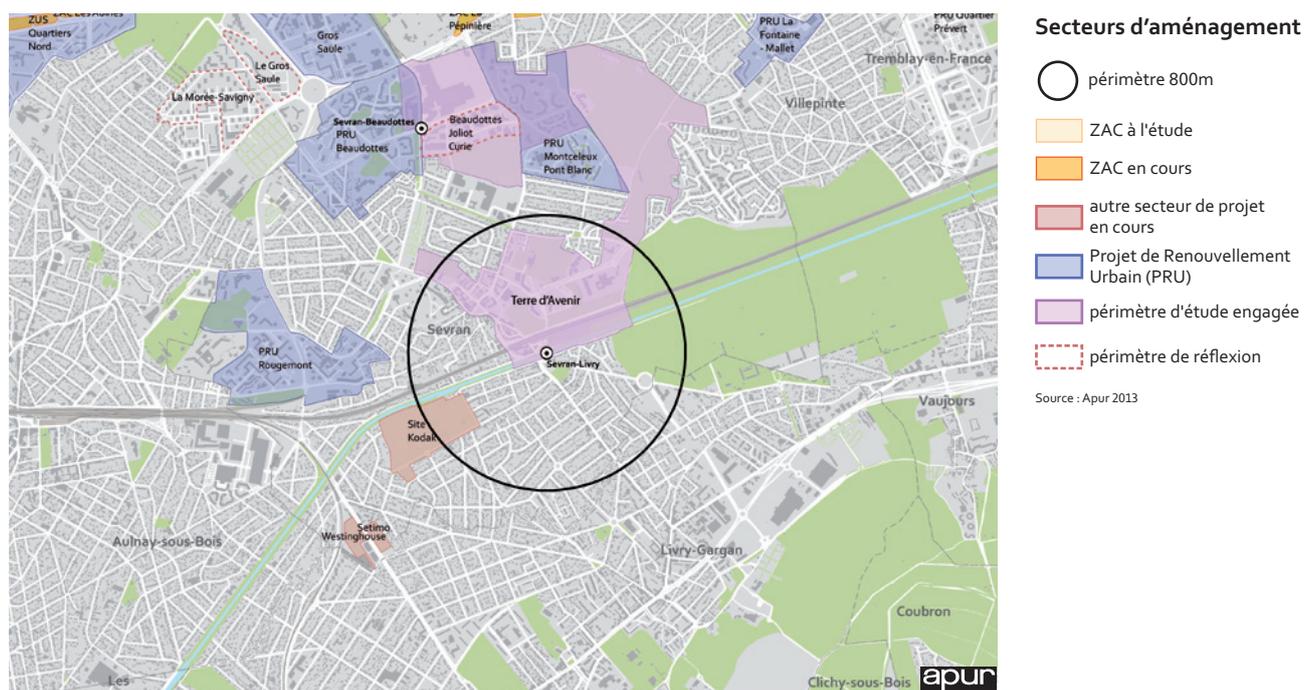
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. La rénovation du centre-ville et des quartiers sud de Sevrans

Les projets dans le quartier de Sevrans - Livry concernent principalement la partie située au nord du canal de l'Ourcq. Le centre-ville de Sevrans fait l'objet d'une restructuration complète en quartier mixte par l'intermédiaire de la réhabilitation de l'habitat ancien, la rénovation des places et la création de nouveaux espaces publics piétons, la reconstitution d'un pôle administratif, ainsi que la construction d'équipements. Cette démarche de restructuration a été incluse dans la stratégie « Terre d'Avenir » sous le nom de quartier du marché/Écocité et qui sera prochainement développée par le groupement composé de l'agence LIN, Michel Desvigne et IBV Hüsler. Cette stratégie prévoit ainsi le développement d'une offre de logements, bureaux, commerces, et équipements de services, avec un souci de haute qualité environnementale. Ce projet inclut notamment une opération de logements et d'éco-activités à proximité de la future gare du RGPE sur les actuels terrains RFF de la Marine. Tous ces projets sont inscrits dans le cadre du CDT Est - Seine-Saint-Denis.



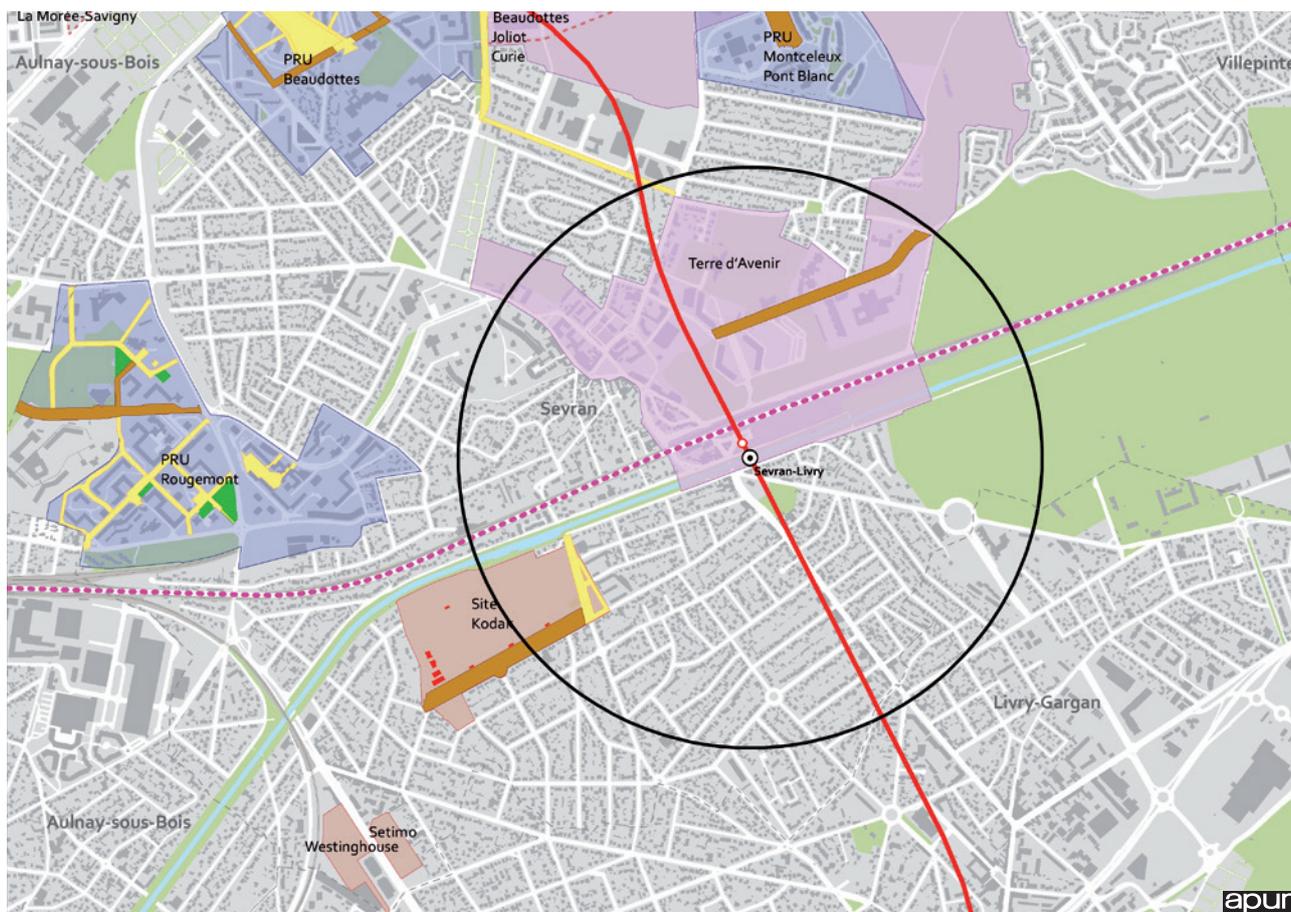
Éléments des opérations d'aménagement

	Site Kodak	Westinghouse	Terre d'Avenir, quartier du marché
Commune	Sevrans	Sevrans	Sevrans
Date d'achèvement (prévision)			2030
Nombre de logements (estimation)			1 500
Logement (m ²)			
dont logements sociaux (m ²)			
Bureaux (m ²)			Programmation en cours de définition
Activités (m ²)			
Équipements (m ²)	Programmation en cours de définition		
Commerces (m ²)			
Surface totale (m ²)			
Maîtrise d'ouvrage			EPA Plaine de France/Sevrans
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur			

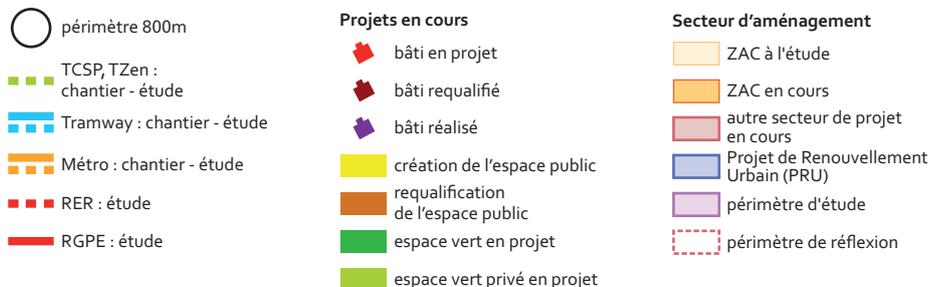
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, décembre 2014

Au sud du canal et à l'extrémité sud-ouest du quartier, la Friche Kodak - Parc de la Plage verte est un projet mené par l'Agence Laverne. 8 hectares d'espaces verts sont créés, destinés aux loisirs. Elle accueillera également le Conservatoire du végétal, un gymnase et une base de canoë-kayak. Les espaces publics entre la friche Kodak et les équipements scolaires et sportifs ont été redessinés et sont désormais réalisés.

En matière de projets de transport, la gare de la ligne 16 du RGPE sera créée en connexion avec l'actuelle gare du RER B de Sevran - Livry. Inscrit au CDT, le renforcement de l'offre de franchissement viable liée au pont de Sevran est à l'étude afin d'optimiser l'accès des bus à la gare routière située en face des gares RER et RGPE, et d'assurer la sûreté et le confort des déplacements piétons. Encore à l'étude, le tracé du Charles de Gaulle Express pourrait passer au niveau des actuelles voies ferrées du RER B.



Projets d'aménagement et de transport



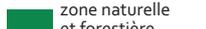
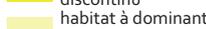
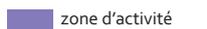
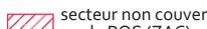
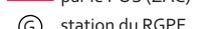
Sources : Apur 2014, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole Etat Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

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

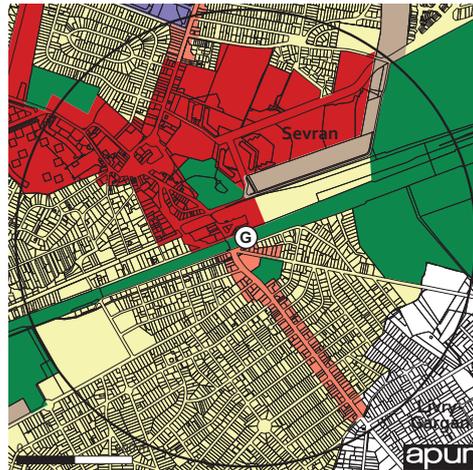
Le quartier de gare de Sevrans - Livry est presque tout entier situé sur dans la commune de Sevrans, dont le PLU de Sevrans, adopté en octobre 2006, est en cours de révision pour intégrer les nouvelles opérations dans le règlement et mieux permettre le renouvellement du bâti existant.

L'analyse du zonage et du règlement permet de constater que le quartier de gare correspond à plusieurs zones (les trois principales étant une zone mixte dense, une zone naturelle et une vaste zone d'habitat à dominante pavillonnaire) où les principaux articles du règlement l'article sur le COS et les hauteurs sont en revanche assez homogènes d'une zone à l'autre. Le COS est non réglementé dans presque tout le quartier et les hauteurs maximums autorisées y sont limitées à 15 m.

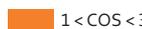
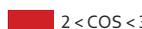
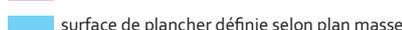
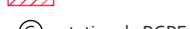
Récolement des zonages des PLU

												
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Sevrans approuvé le 24 octobre 2006 (en cours de révision) et le PLU de Livry-Gargan approuvé le 22 juin 2006.



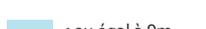
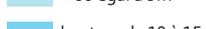
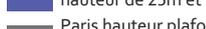
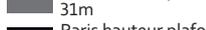
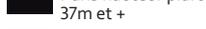
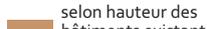
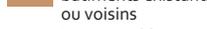
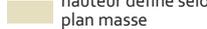
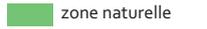
Récolement des densités des PLU

									
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

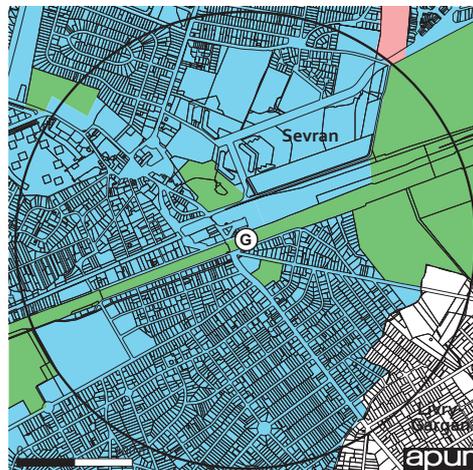
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Sevrans approuvé le 24 octobre 2006 (en cours de révision) et le PLU de Livry-Gargan approuvé le 22 juin 2006.



Récolement des hauteurs maximales des PLU

												
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Sevrans approuvé le 24 octobre 2006 (en cours de révision) et le PLU de Livry-Gargan approuvé le 22 juin 2006.



	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	Péri 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 Sevrans - Livry — 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 de la ligne 15 sud ainsi que l'analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare de cette ligne ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 16, dont Sevrans - Livry fait partie.