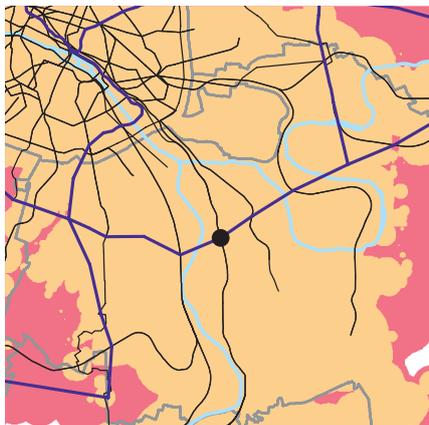
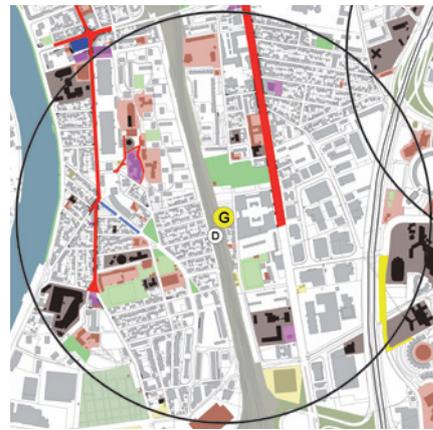


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Le Vert de Maisons Ligne 15 sud



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Barbara Chabbal, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger

Sous la direction de : Patricia Pelloux

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

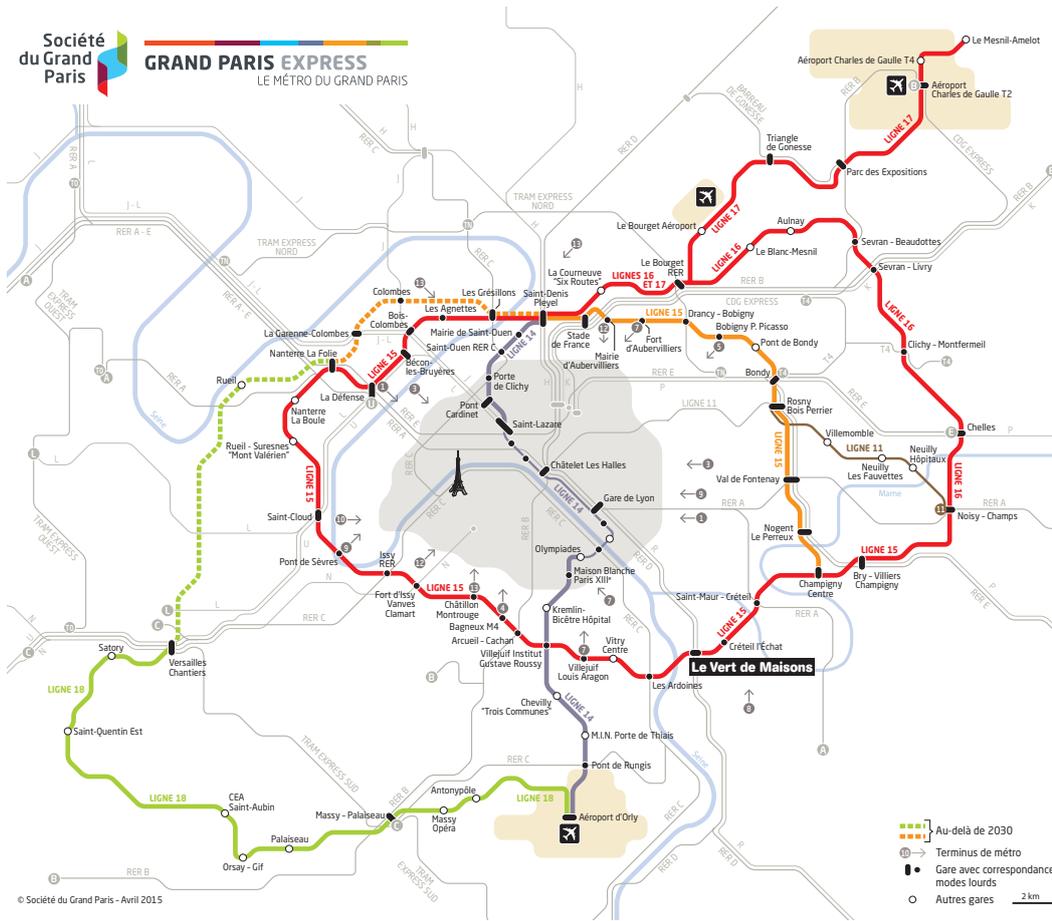
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2014V4.1

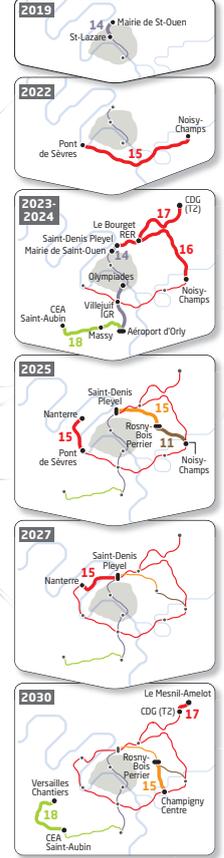
# Sommaire

Préambule .....	1
Introduction .....	3
1. Près de 60 habitants à l’hectare dans le quartier .....	5
2. Deux centralités locales .....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	7
3.1. Un quartier résidentiel bordé par une vaste zone d’activités .....	7
3.2. Des bâtiments de grande hauteur aux abords de la gare .....	8
3.3. Des densités bâties contrastées .....	8
3.4. Un tissu varié structuré par de grandes voies nord-sud .....	9
3.5. Un quartier qui s’est peu renouvelé depuis les années 1980 .....	9
3.6. Un couvert végétal relativement limité .....	10
3.7. Des outils en cours d’élaboration pour préparer la transition énergétique à l’échelle du quartier .....	11
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales .....	12
4.1. Une majorité d’actifs ouvriers ou employés .....	12
4.2. Des ménages aux revenus modestes .....	13
4.3. À Alfortville, Maisons-Alfort et Créteil, les emplois liés à l’administration publique, la santé et l’enseignement sont les plus nombreux .....	14
4.4. 9 logements sur 10 sont des logements collectifs .....	15
5. La mobilité et les espaces publics .....	16
5.1. Le pôle d’emplois d’Alfortville, Maisons-Alfort et Créteil génère des déplacements domicile-travail importants .....	16
5.2. Une accessibilité au territoire élargie à l’est et au sud-ouest de la métropole .....	17
5.3. L’usage des transports en commun déjà dominant .....	18
5.4. L’accessibilité du quartier partiellement structurée autour du RER D .....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1. La moitié des surfaces autorisées dans le quartier depuis 2000 sont consacrées au logement .....	20
6.2. De nombreuses opérations de grande taille à travers le quartier .....	21
6.3. De grands projets rénovation urbaine avant l’arrivée du métro .....	22

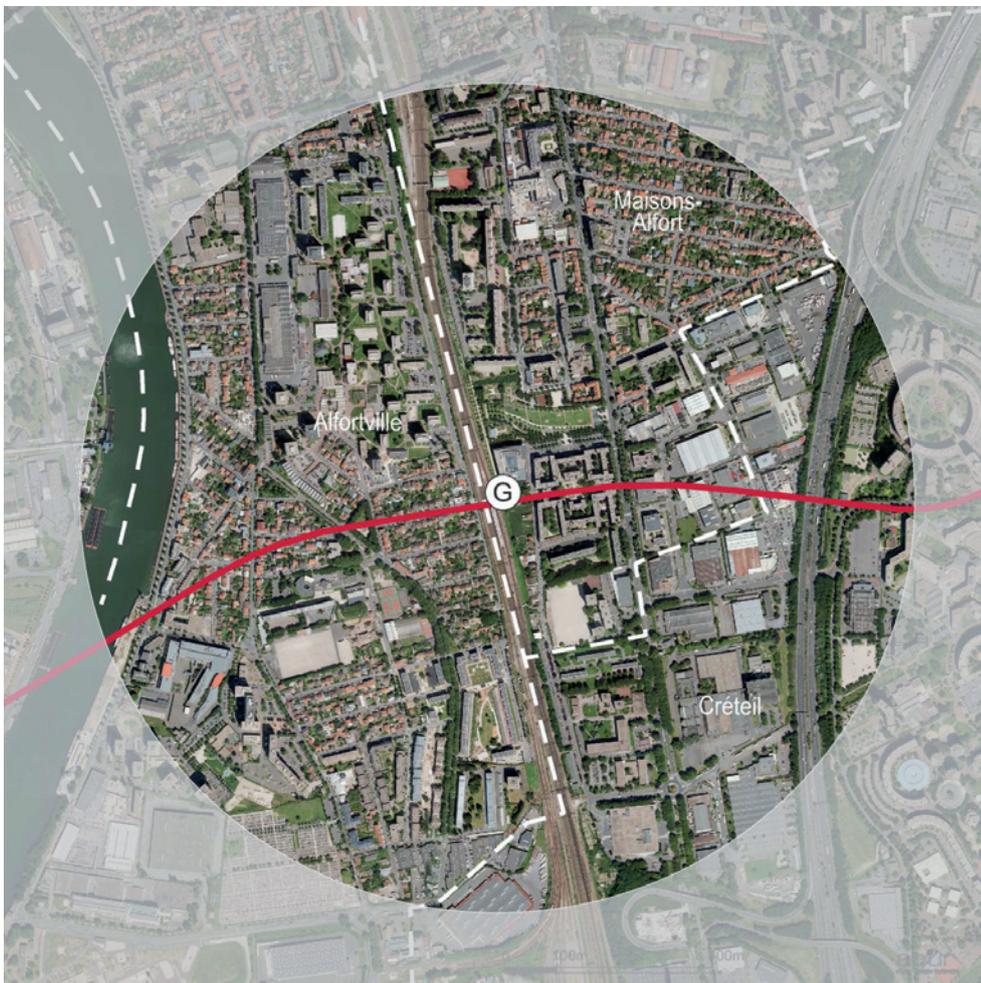
# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



## Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015



### Gare : Le Vert de Maisons

Ligne 15, horizon 2020

Gare située dans les communes de Maisons-Alfort et Alfortville

Gare en interconnexion avec le RER D

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

PLU d'Alfortville adopté le 12 février 2009

PLU de Maisons-Alfort adopté le 07 octobre 2010

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

# Préambule

## Le contexte

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

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

## Les objectifs

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

## Les partenaires

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

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

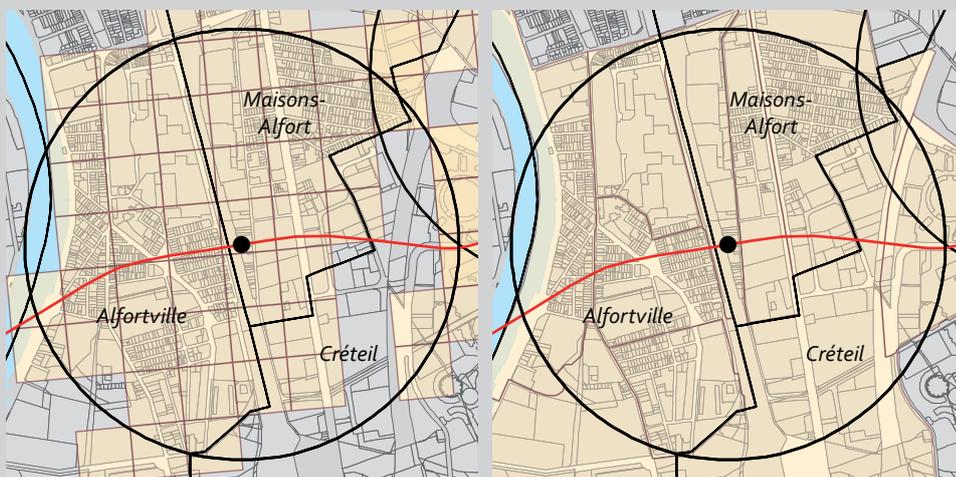
L'**Atelier parisien d'urbanisme (Apur)** qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

## Définition du quartier de gare

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

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

### EXEMPLE DU QUARTIER DE LEVERT DE MAISONS



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

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

Découpage du quartier à l'IRIS

# Introduction

## La méthode

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

**Un travail de préfiguration de l'observatoire a été réalisé sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne :** Rueil-Suresnes-Mont Valérien, Les Agnettes dans les Hauts-de-Seine, Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis et Les Ardoines et Vitry Centre dans le Val-de-Marne.

Le choix de ces gares correspondait à la volonté de donner un aperçu de la diversité des quartiers des futures gares du Grand Paris sur le plan urbain, social, économique et des transports... Les gares du Grand Paris s'inséreront dans des tissus urbains plus ou moins denses et constitués, dans des quartiers variablement mixtes sur le plan social et économique. Le Réseau du Grand Paris Express viendra améliorer la desserte des quartiers en créant de nouvelles gares ou en venant se connecter et renforcer des gares existantes. Ces nouvelles gares s'inscrivent également dans une dynamique de projet urbain.

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

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

**Le présent document est la monographie du quartier de la gare de Le Vert de Maisons, réalisée en liaison avec les services des villes d'Alfortville, Maisons-Alfort et Créteil.**

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

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

## Les indicateurs

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

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

**L'observatoire est ainsi :**

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



# 1. Près de 60 habitants à l'hectare dans le quartier

Le quartier de gare du Vert de Maisons regroupe environ 24 000 habitants, soit une densité de population moyenne (56 habitants par hectare), plus faible que celle des communes de rattachement de la gare (91 hab/ha) mais proche de celle du Val-de-Marne (54 hab/ha). La partie sud est du quartier est occupée par de grandes emprises d'activité, ce qui explique que le taux d'emploi du quartier soit relativement élevé de 0,9.

## 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

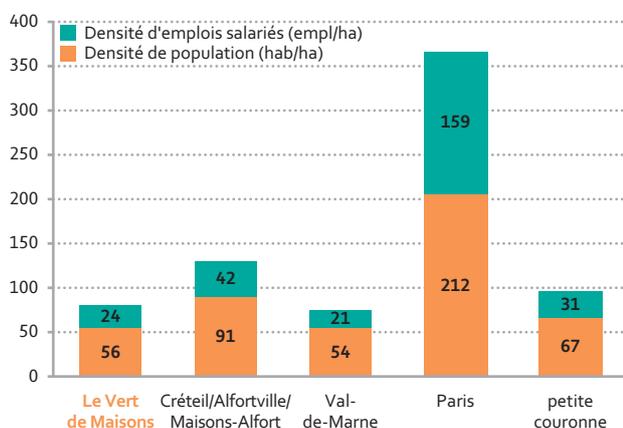


## Population et emplois dans le quartier de Vert de Maisons

Le Vert de Maisons	Population	Emplois
Quartier	23 840	10 290
2 km	92 199	72 624
4 km	400 813	179 184

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

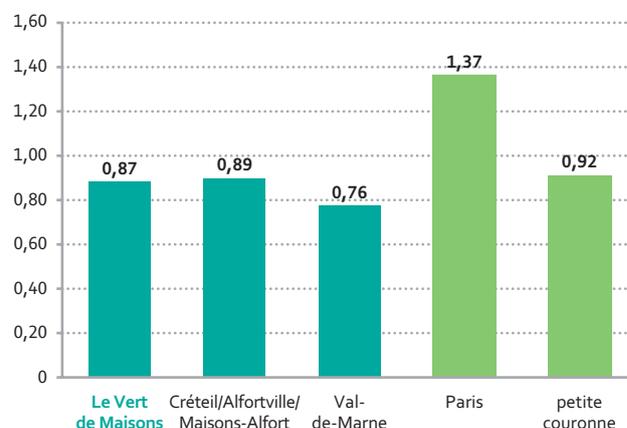
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## Taux d'emploi

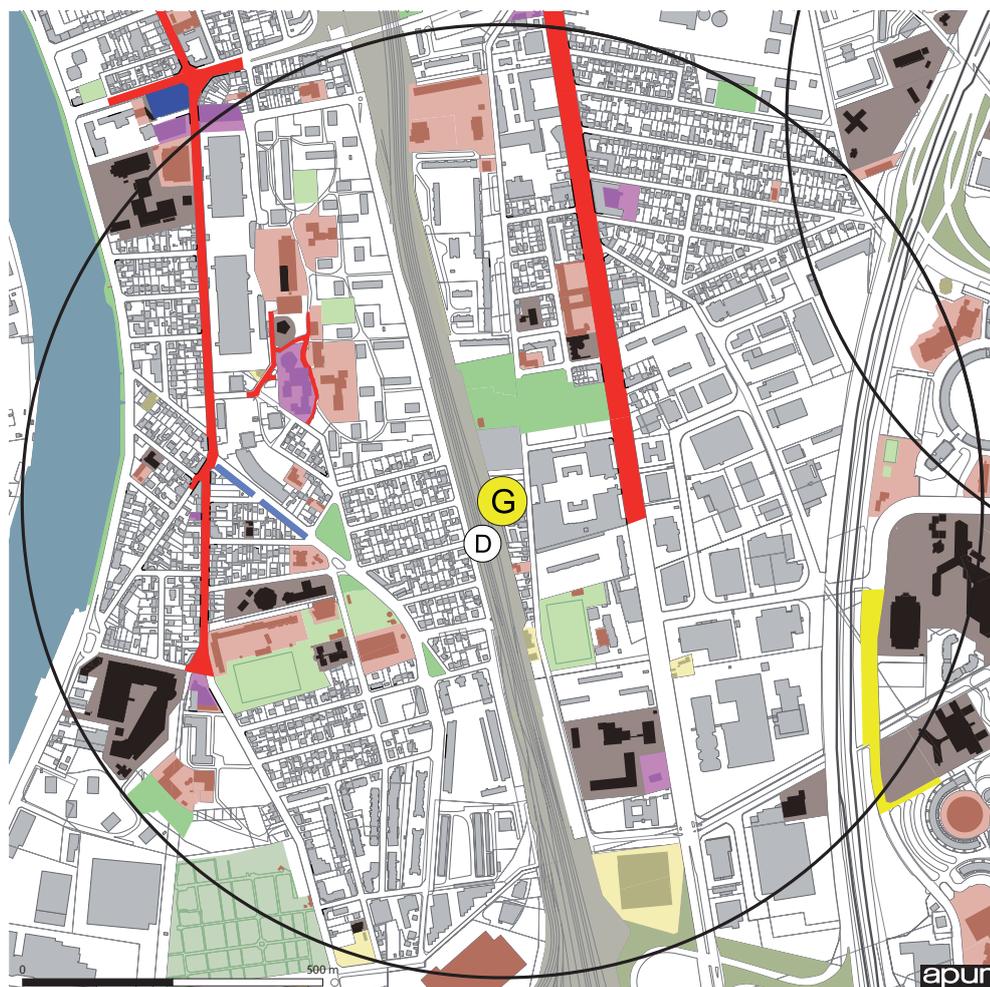
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## 2. Deux centralités locales

Le quartier de Vert de Maisons est découpé en deux suivant l'axe des voies ferrées du RER D, créant ainsi deux quartiers distincts communiquant assez peu l'un avec l'autre. À l'ouest, le quartier correspondant au sud d'Alfortville comprend une grande centralité locale le long de la rue Étienne Dolet, composée de commerces en rez-de-chaussée, de petits centres commerciaux et de marchés et jalonnée d'équipements scolaires et sportifs. Du côté de Maisons-Alfort à l'est, la RD6 crée également une centralité locale propre au quartier Liberté-Vert de Maisons, avec commerces et équipements scolaires.



### Éléments de centralités

#### Centralités

- locale
- mixte
- globale

#### Équipement

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

#### Commerce et animation

- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

#### Grande emprise végétalisée

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

#### Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur mars 2014



École Jules Ferry, rue Jean Jaurès, Maisons-Alfort



Palais des Sports, rue de Rome, Alfortville

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

#### 3.1. Un quartier résidentiel bordé par une vaste zone d'activités

De part et d'autre de la voie ferrée du RER D, le quartier de la future gare de Vert de Maisons se distingue par de vastes zones d'habitat, dans lesquelles le logement collectif discontinu apparaît très prégnant (Grand Ensemble, Saint-Pierre Toulon à Alfortville, Square Dufourmantelle et Square Liberté à Maisons-Alfort). Le quartier comprend également une zone d'activités importante, située principalement sur la commune de Créteil, en marge de l'autoroute A86, mais aussi en bordure sud du quartier, à Alfortville, où se trouve la zone d'activités Val de Seine. Au nord-ouest du quartier, une zone d'activités ancienne, les Jardins d'Alfortville, se trouve complètement insérée dans le tissu résidentiel.

#### Fonctions dominantes

##### Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

##### Équipement

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

##### Emprise d'activité

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

##### Emprise non bâtie

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

##### Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur mars 2014



Logements collectifs, square Dufourmantelle, Maisons-Alfort



Activités, rue de Grenoble, Alfortville

## 3.2. Des bâtiments de grande hauteur aux abords de la gare

L'importance des secteurs pavillonnaires au nord-est, dans le quartier Liberté à Maisons-Alfort, et dans une large partie de la moitié ouest du quartier explique que plus de 80 % des surfaces bâties du quartier correspondent à des bâtiments de moins de 15 mètres de haut. Toutefois aux abords de la gare et au nord de celle-ci se concentrent plusieurs bâtiments de grande hauteur : le Grand Ensemble, Chantereine, St-Pierre-Toulon à Alfortville ou encore les squares Dufourmantelle et Liberté à Maisons-Alfort.

### 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

Note de lecture :  
Deux tours et la barre Jardin de Chantereine sont en cours de démolition.



### Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Vert de Maisons



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

## 3.3. Des densités bâties contrastées

Le quartier du Vert de Maisons se caractérise par une densité bâtie contrastée selon les secteurs. Dans les ensembles pavillonnaires et le long des voies ferrées, les densités bâties sont peu élevées. Il n'en est pas de même dans les secteurs d'habitat collectifs et les secteurs d'activités, tels que le Grand Ensemble à Alfortville au nord du quartier, le square Dufourmantelle à Maisons-Alfort ou les zones industrielles du Closeau, des Bouvet à Créteil.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
  - périmètre 800m
- Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\***
- 0,5 et moins
  - de 0,5 à 1
  - de 1 à 2
  - de 2 à 3
  - plus de 3
- espaces verts
  - non renseigné
  - emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



### 3.4. Un tissu varié structuré par de grandes voies nord-sud

Le quartier de Vert de Maisons se distingue par de vastes ensembles de logements collectifs composés librement sur leurs parcelles et juxtaposés à des quartiers pavillonnaires découpés de manière régulière en lotissements. Le tissu urbain du quartier est quadrillé par des voies structurantes nord-sud et des voies secondaires orientées est-ouest. La zone d'activités, située au sud-est du quartier, présente quant à elle des bâtiments de grande emprise et de faible hauteur et des voies de desserte relativement larges.



Pavillons, rue de Naples, Alfortville



« Grand Ensemble », Alfortville



Zone d'activités, chemin des Mèches, Créteil

### 3.5. Un quartier qui s'est peu renouvelé depuis les années 1980

Les ensembles pavillonnaires sont les constructions les plus anciennes du quartier de gare du Vert de Maisons, puisqu'ils précèdent la construction des grands ensembles sur des anciens espaces agricoles. La zone d'activité des Jardins d'Alfortville date également d'avant 1949. Les nombreux ensembles d'habitat collectifs datent quant à eux des années 1960-1970, période d'expansion de l'Est parisien et notamment de Créteil, préfecture du Val-de-Marne. À Alfortville en particulier, le quartier de Chantereine, au sud-ouest, date des années 1970, tout comme le quartier « Grand Ensemble » au nord-ouest, tandis que le quartier de Saint-Pierre/Toulon comporte des collectifs des années 1950 (îlot Saint-Pierre) et des plus récents, datant des années 1980-1990 (îlots Grenoble et Toulon). Les constructions récentes sont peu nombreuses dans le quartier.

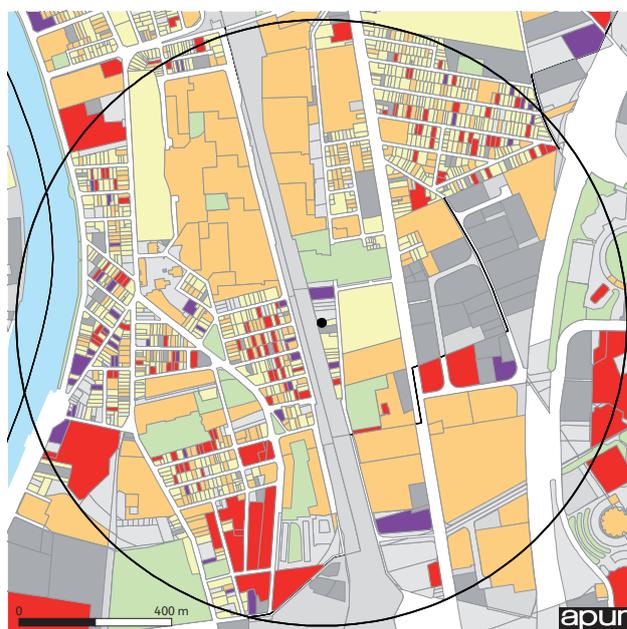
#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

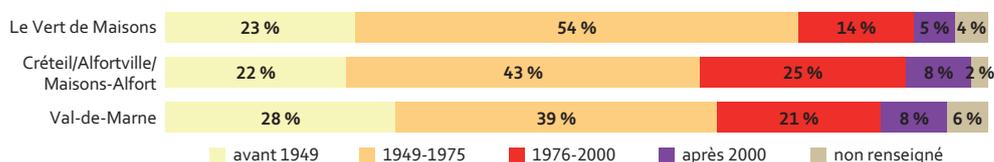
- gare
- périmètre 800m
- Période majoritaire\***
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné
- Principaux équipements**
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



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



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

### 3.6. Un couvert végétal relativement limité

Même si le parc paysager de Vert de Maisons se trouve à proximité de la gare, le quartier se caractérise par un couvert végétal relativement limité, représentant moins d'un tiers de la surface du quartier (30 %). Les espaces verts du quartier correspondent principalement aux jardins des secteurs d'habitat, qu'il s'agisse des pavillons ou des grands ensembles. La végétation est aussi présente le long des grands axes de circulation (autoroute A86) ou comme végétation de composition, structurante, le long des rues de Grenoble à Alfortville et de l'avenue du Maréchal Foch à Créteil. Mais en dehors du nouveau Parc paysager de Vert de Maisons, créé en 2005 en lieu et place des friches des anciennes imprimeries Cino del Duca, les espaces verts publics sont peu nombreux dans le quartier.

#### Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800m

#### Les hauteurs de la végétation en mètres

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

■ bâtiments

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



#### Hauteurs de la végétation dans le domaine public et les espaces privés

- gare
- périmètre 800m

#### Espaces privés

##### Hauteurs de la végétation

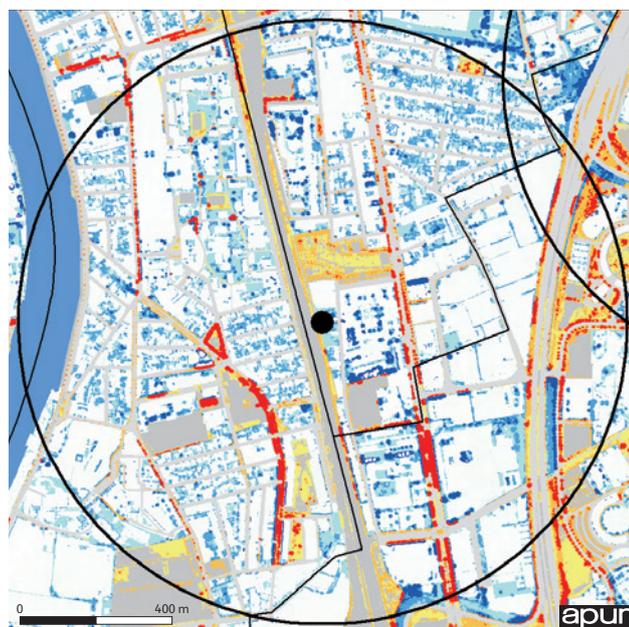
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### Domaine public

Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

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

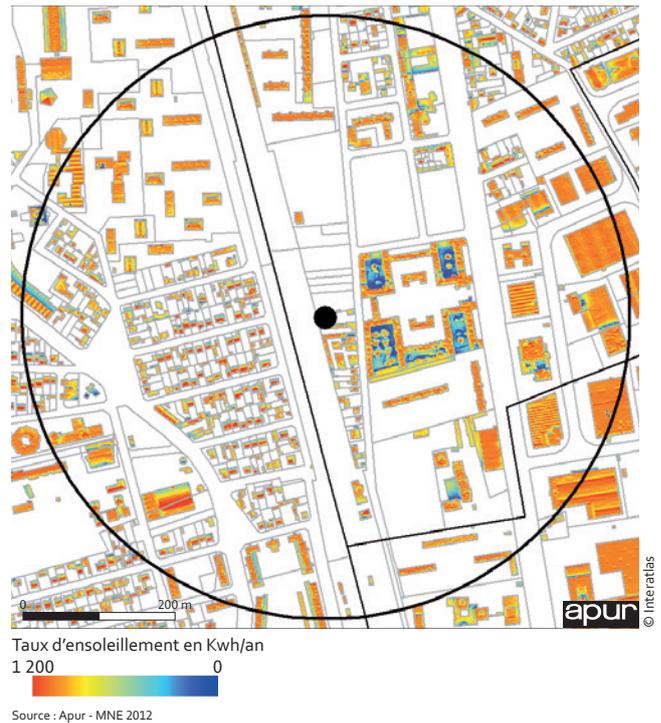
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



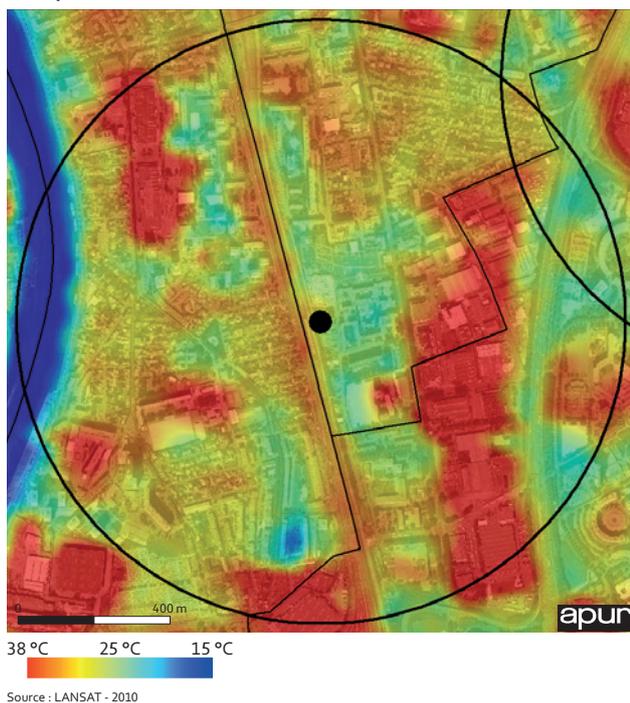
### 3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des vastes bâtiments dans les zones d'activités à l'est du quartier disposent d'un fort taux d'ensoleillement.
- Des relevés thermographiques d'été montrent que les zones d'activité au nord-est du quartier et à l'est sont des îlots de chaleur urbains importants.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent un quartier fait d'une majorité de bâtiments peu performants sur le plan énergétique, d'où des déperditions de chaleur nombreuses, notamment dans la zone industrielle des Bouvets au sud-est.

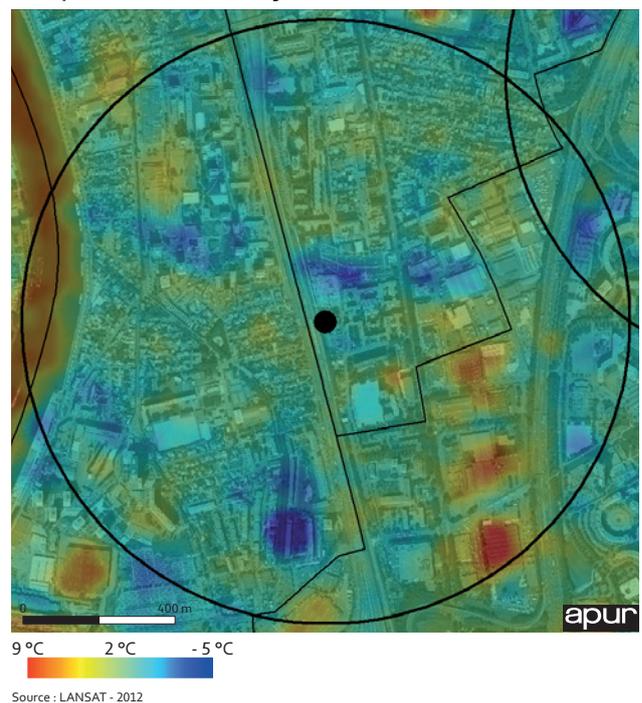
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



Thermographie d'été  
(température au sol le 20 août 2010 à 10h30)



Thermographie d'hiver  
(température au sol le 14 janvier 2012 à 10h00)



## 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

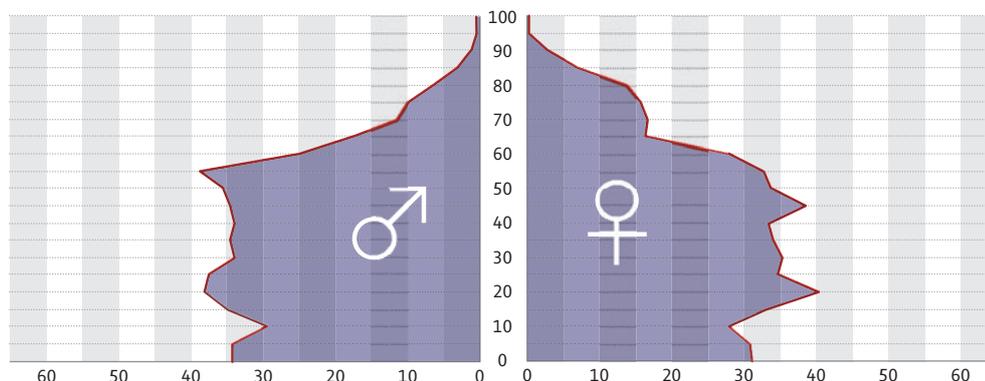
### 4.1. Une majorité d'actifs ouvriers ou employés

La population du quartier du Vert de Maisons est restée stable entre 1999 et 2010, avec environ 24 000 habitants. 60 % des actifs résidant dans ce quartier sont employés ou ouvriers, contre 48 % des actifs des communes de rattachement de la gare et 45 % des actifs du département. Autre point significatif, le taux de chômage du quartier est plus élevé dans le quartier de gare que dans les communes de rattachement de la gare (15 % des actifs y sont au chômage, contre 12 % à Alfortville, Créteil et Maisons-Alfort).

	Le Vert de Maisons	Créteil/Alfortville Maisons-Alfort	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	23 840	185 357	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 1,0 %	+ 10,6 %	+ 8,2 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	24,4 %	24,1 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	13,0 %	12,2 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	10 290	85 455	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	11,7 %	20,1 %	22,9 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	60,4 %	48,0 %	45,3 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,87	0,89	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	25,9 %	19,3 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %

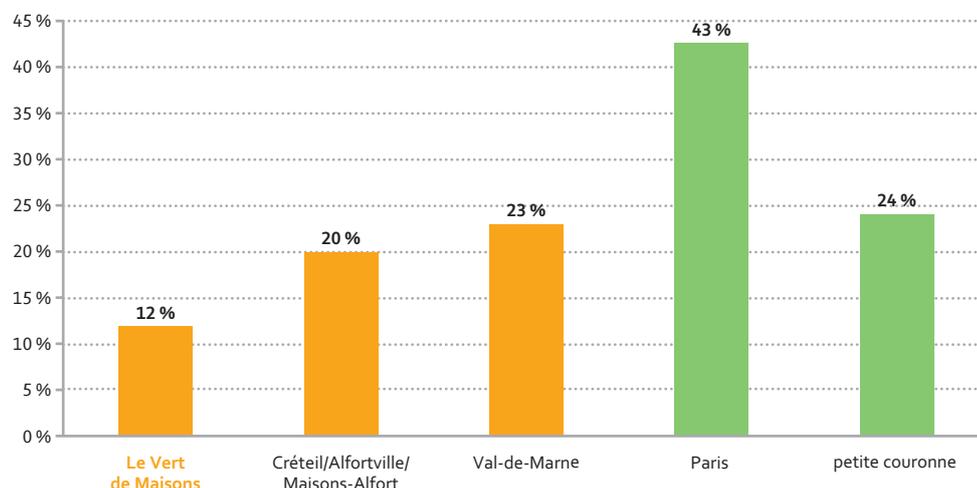
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Vert de Maisons (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active

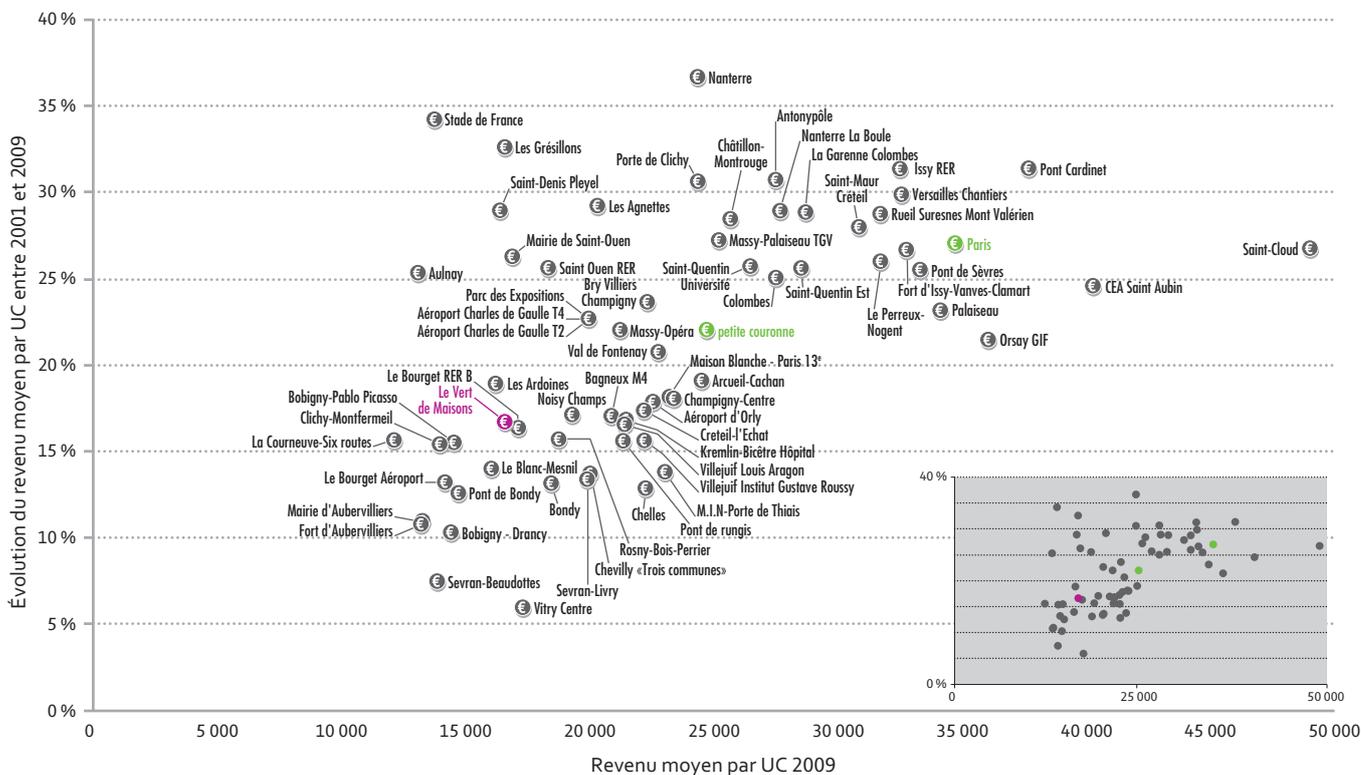


Source : Insee Recensement 2010

## 4.2. Des ménages aux revenus modestes

Le revenu moyen des ménages du quartier du Vert de Maisons s'élève à 16 660 € par an en 2009, soit un niveau modeste comparé à celui des trois communes de rattachement de la gare ou du département. Ce revenu moyen a progressé légèrement moins vite dans le quartier (17 % entre 2001 et 2009) que dans les 3 communes d'Alfortville, Créteil et Maisons-Alfort. Les ménages à bas revenus représentent le quart des ménages du quartier de Vert de Maisons (contre 20 % seulement dans les communes de rattachement et 17,5 % dans le département).

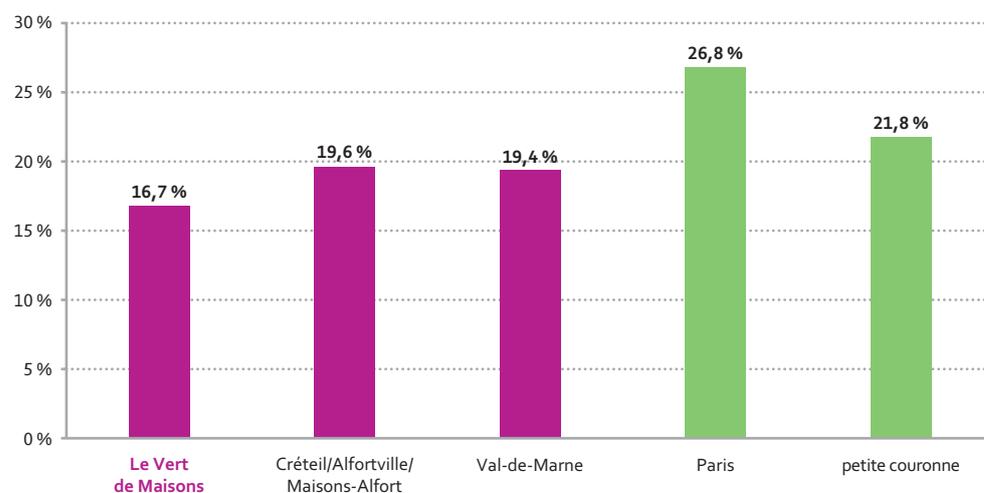
### Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

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

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

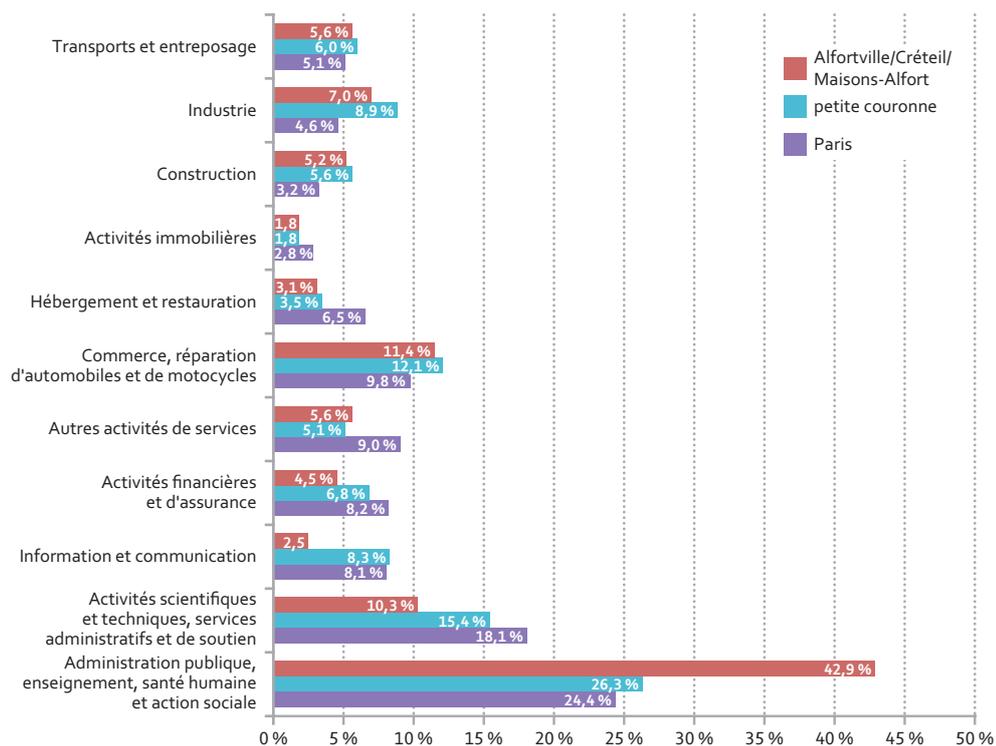


Source : Insee Recensement 2010

### 4.3. À Alfortville, Maisons-Alfort et Créteil, les emplois liés à l'administration publique, la santé et l'enseignement sont les plus nombreux

Les secteurs d'activités présents dans les communes d'Alfortville, Maisons-Alfort et Créteil présentent une large proportion de métiers liés à l'administration publique, l'enseignement et la santé (43 % des postes salariés). Les autres secteurs d'activités les plus représentés dans ces communes sont liés au commerce, et aux activités techniques et aux autres services administratifs, des secteurs représentant chacun environ 10 % des emplois salariés. Dans le quartier de Vert de Maisons, malgré les nombreux équipements, scolaires notamment, et compte tenu de la zone d'activités localisée dans le quart sud-est du quartier, il est probable que des secteurs d'emplois tels que « transports et entreposage » ou « industrie » soient bien plus représentés que dans les trois communes de rattachement du quartier de gare.

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

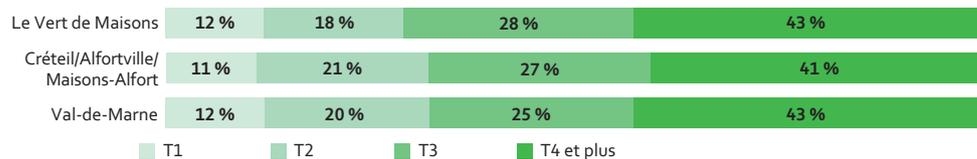


Source : Insee Recensement 2010

## 4.4. 9 logements sur 10 sont des logements collectifs

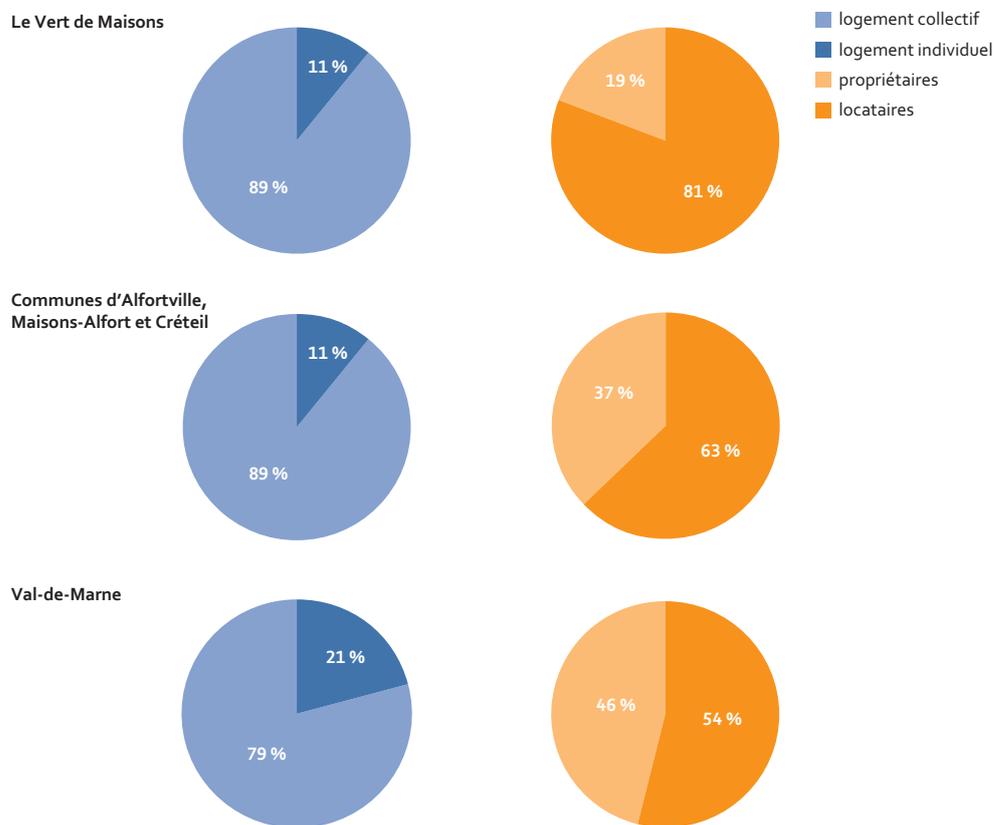
Malgré la présence de poches importantes de logements pavillonnaires, le quartier de Vert de Maisons se distingue par une large proportion de logements collectifs (89 %). Les ménages résidant dans les 9 343 logements du quartier sont majoritairement locataires (81 %). Près des deux tiers occupent un logement social (63 %), un taux très important, y compris comparé à ceux des communes de rattachement de la gare (37 % à Créteil, 41 % à Alfortville et 22 % à Maisons-Alfort). Les logements du quartier sont de grande taille (43 % de T4 et plus), à l'image de ceux des communes de rattachement et du département.

### Répartition des types de logements



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

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

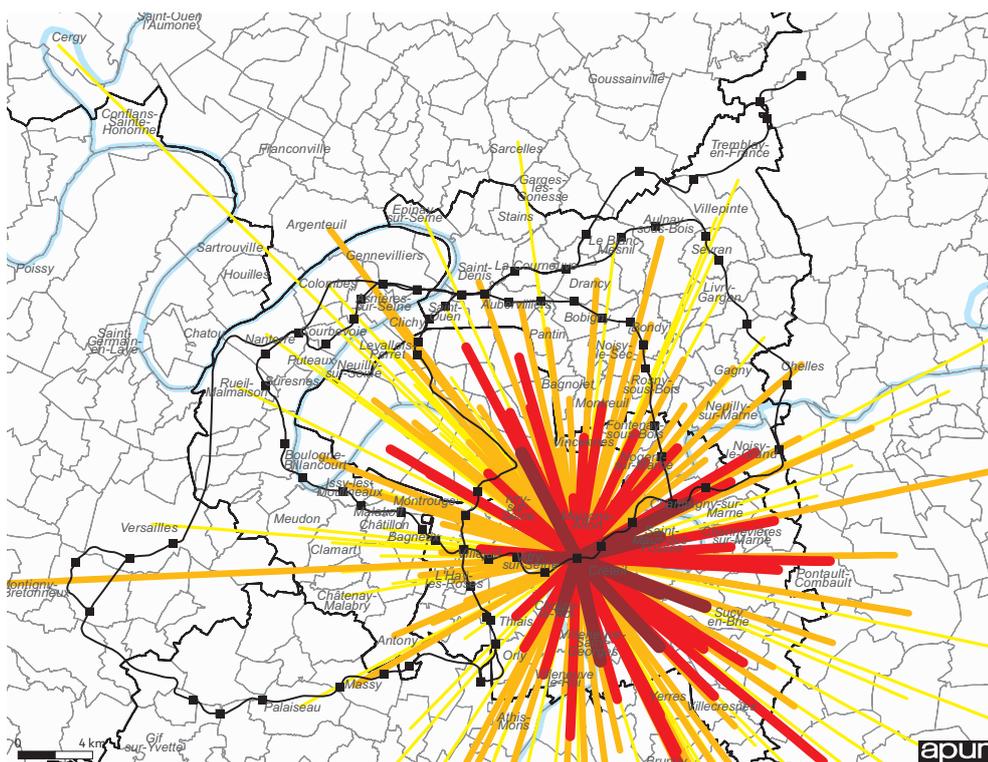
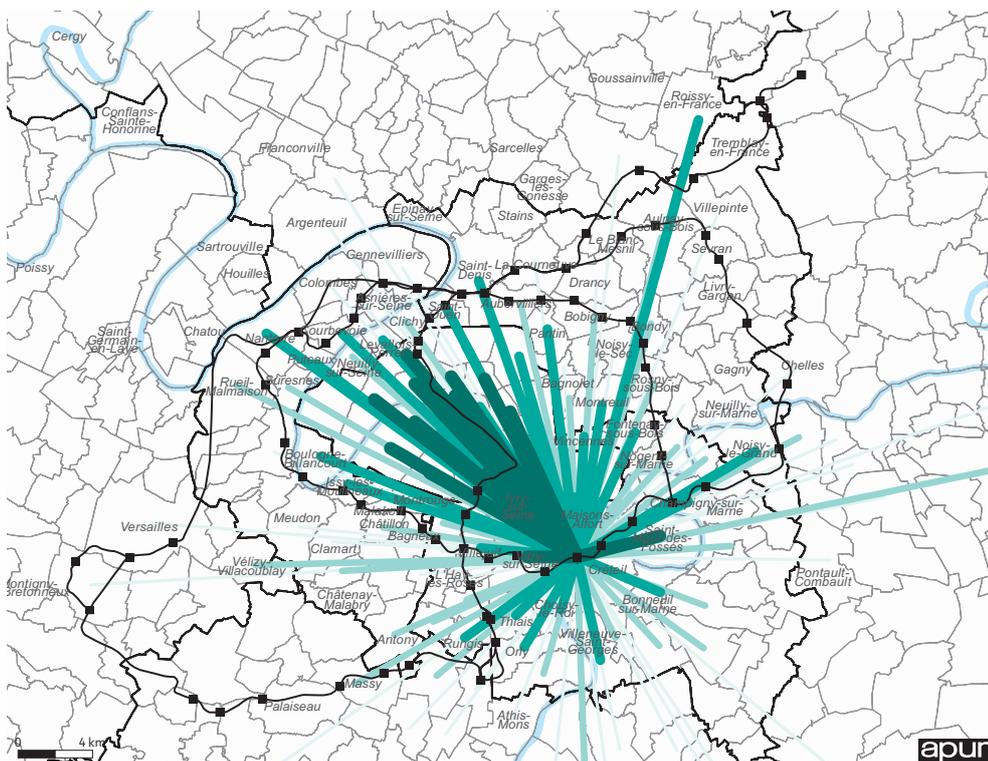


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

## 5. La mobilité et les espaces publics

### 5.1. Le pôle d'emplois d'Alfortville, Maisons-Alfort et Créteil génère des déplacements domicile-travail importants

Les communes d'Alfortville, Maisons-Alfort et Créteil constituent un important pôle d'emplois à l'échelle de la métropole. 1/3 des actifs résidant dans ces communes y travaillent. Leur accessibilité, facilitée par le métro (ligne 8), le RER D et l'A86, explique que de nombreux actifs provenant de toute la métropole viennent y travailler. Les actifs de ces communes travaillant ailleurs tendent en revanche à se déplacer principalement vers Paris, Saint-Maur, Rungis ou Noisy-le-Grand.



**27 841** actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Alfortville, Créteil ou Maisons-Alfort. Ils représentent **32,6 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

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

Le quartier de Vert de Maisons est aujourd'hui desservi par le RER D, avec lequel le RGPE sera en interconnexion. Grâce au RER D, une partie significative de la métropole est d'ores et déjà accessible en 45 minutes de trajet en transports en commun, incluant notamment Paris, le sud-est (vers Melun, Corbeil-Essonnes et Evry) et une partie de la Plaine de France au nord. Lorsque le RGPE sera terminé à l'horizon de 2030, le territoire métropolitain accessible sera alors élargi au sud-ouest de la métropole ainsi qu'au nord-est, pour un gain de 80 % en termes de territoire et de pratiquement 50 % en termes d'emplois accessibles.

### 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

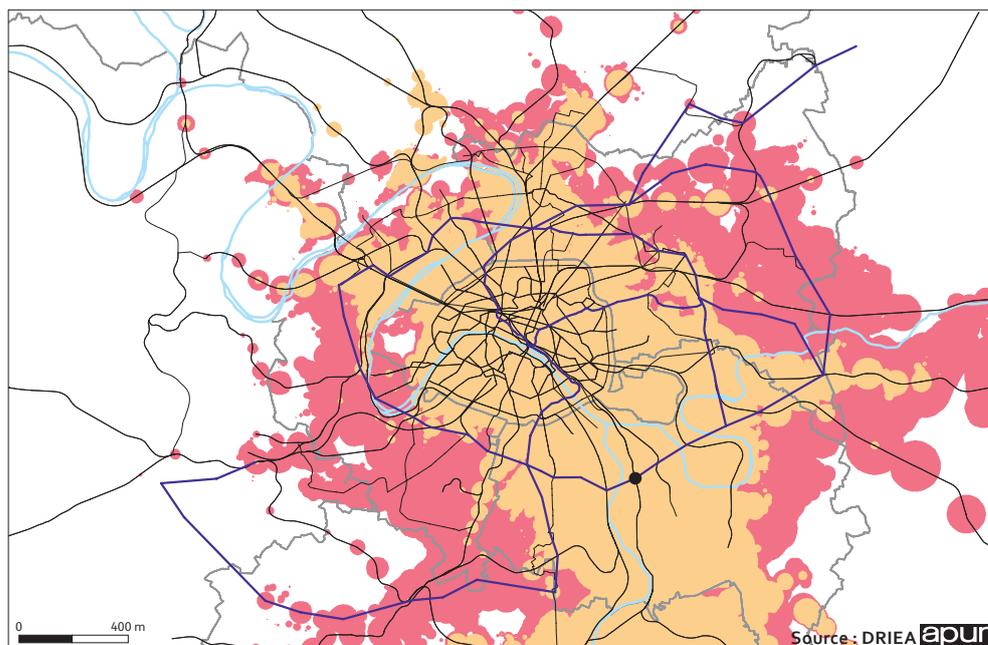
- 2013
- horizon 2030

*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 Vert de Maisons pour un trajet de 45 min. en transports en commun :

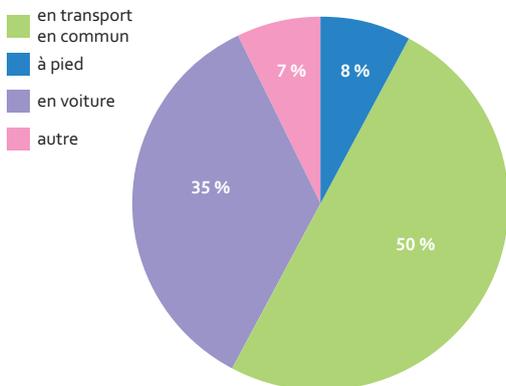
- Territoire : + 80 %
- Emplois : + 47 %



### 5.3. L'usage des transports en commun déjà dominant

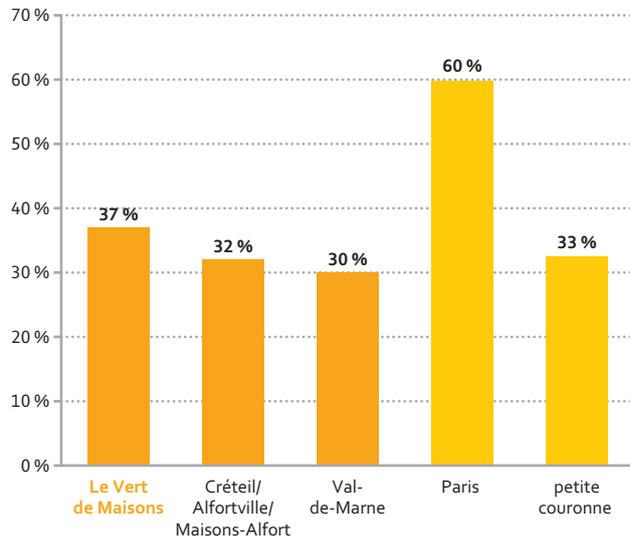
Grâce à la desserte du quartier par le RER D, les déplacements domicile-travail dans le quartier de Vert de Maisons sont réalisés pour moitié via les transports en commun. Bien que 35 % des déplacements domicile-travail soient effectués en voiture, la part de ménages sans voiture est élevée (37 %) et supérieure à ce qui est observé par exemple en petite couronne.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

### 5.4. L'accessibilité du quartier partiellement structurée autour du RER D

À Vert de Maisons, la gare du RGPE sera en interconnexion directe avec la gare du RER D, déjà existante. Il s'agit d'une gare bi-face avec deux accès à l'est et à l'ouest, ce qui permet d'ores et déjà de limiter l'effet barrière des voies ferrées traversant le quartier en son milieu. Le maillage viaire de part et d'autre de la voie ferrée, bien que plus fin à l'ouest qu'à l'est, permet de couvrir la quasi-totalité du quartier par un trajet à pied de 10 minutes.

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

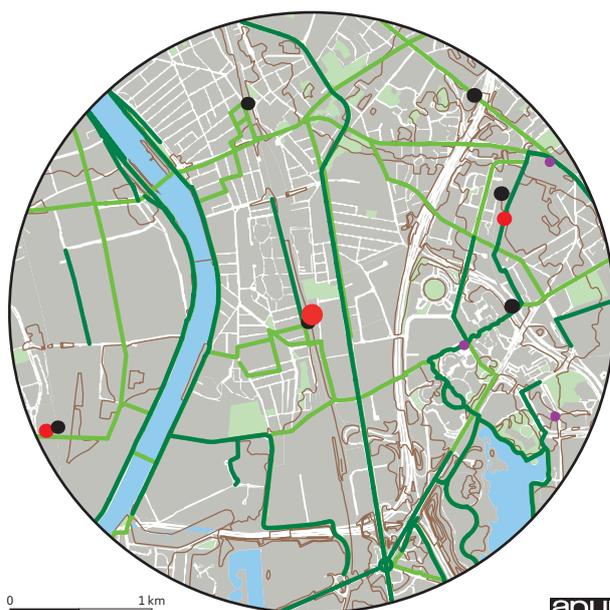
L'accessibilité de la gare à vélo est facilitée par des aménagements cyclables le long de la Seine ainsi que dans la rue Jean Jaurès (RD6). Ces axes sont orientés nord-sud et il n'existe en revanche pas encore d'aménagements cyclables est-ouest, à l'exception de ceux à Créteil « Nouvelle ville » à l'est et au niveau du carrefour Pompadour au sud. Des itinéraires cyclables sont en projet et inscrits au SDIC, rejoignant directement la gare via les rues des Goujons, de Liège et Budapest ainsi que via un prolongement de la Digue d'Alfortville et un nouveau franchissement des voies ferrées jusqu'à la rue Marc Seguin.

Les accès à l'actuelle gare du RER D de Vert de Maisons donnent sur de petites rues qui ne sont pas desservies par le réseau de bus. Les principales lignes de bus à proximité de la gare sont ainsi situées dans la rue Jean Jaurès à l'est (bus n° 181), dont la fréquence de passage est peu élevée ne desservant pas les zones d'activités du sud-est du quartier, et dans la rue Étienne Dolet à l'ouest (Bus n° 103), dont la fréquence est quant à elle plus élevée, puisqu'elle traverse d'importantes zones résidentielles.

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

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

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



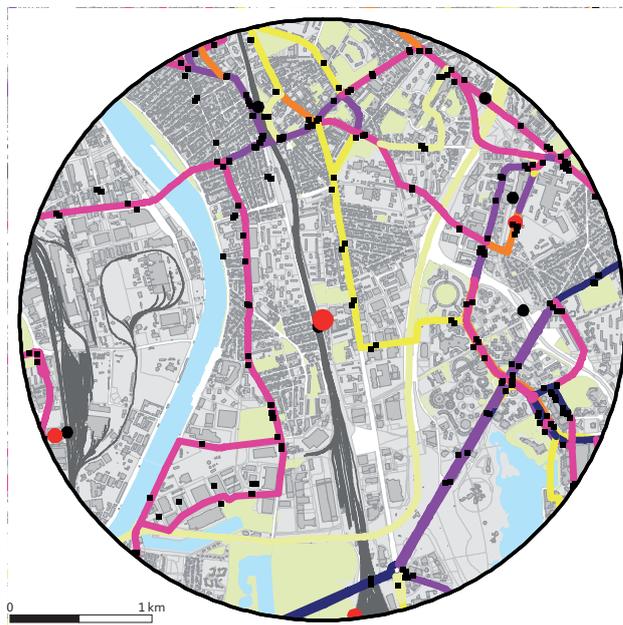
Note de lecture :

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

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

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

Source : STIF 2012



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

### 6.1. La moitié des surfaces autorisées dans le quartier depuis 2000 sont consacrées au logement

Entre 2000 et 2012, 70 706 m<sup>2</sup> de logements ont été autorisés dans le quartier de Vert de Maisons, pour autant de m<sup>2</sup> de locaux d'activités (71 053 m<sup>2</sup>). Le rythme de logements autorisés est resté stable autour d'une moyenne de 65 logements par an entre 2000 et 2005, avant de marquer le pas et de reprendre depuis 2009. Cette tendance, comparable à celle observée dans les communes d'Alfortville, Maisons-Alfort et Créteil, est à mettre en relation avec les nombreux programmes de rénovation urbaine dans le quartier, en particulier à Alfortville.

Construction (2000-2012)	Le Vert de Maisons	Alfortville, Créteil et Maisons-Alfort
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	70 706	694 339
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	24 %	23 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	76	717
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	86	815
Taux de construction	11 %	12 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	71 053	488 140

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.

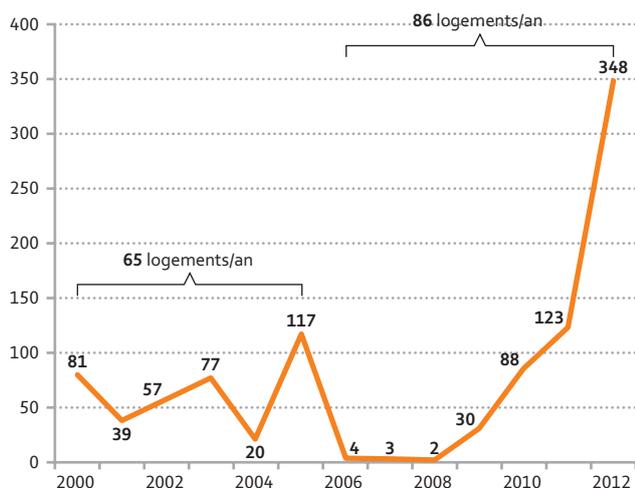
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Vert de Maisons (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

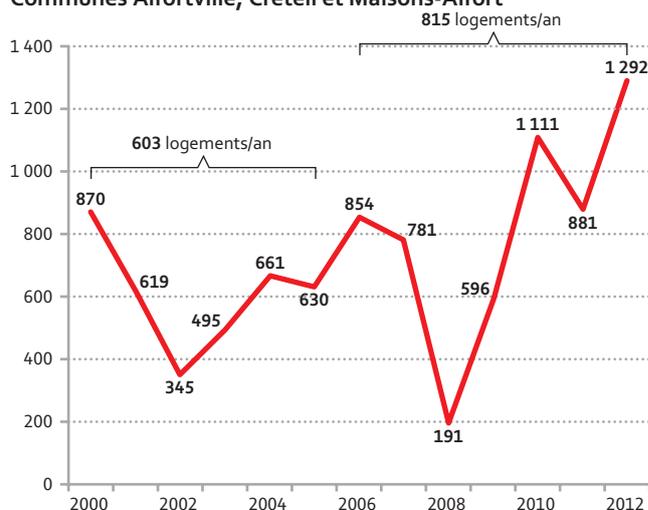
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier de gare Le Vert de Maisons



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Communes Alfortville, Créteil et Maisons-Alfort



Source : DRIEA, SITADEL 2013

## 6.2. De nombreuses opérations de grande taille à travers le quartier

D'importantes opérations de logements ont été autorisées entre 2000 et 2012 dans le quartier de Vert de Maisons, en particulier du côté d'Alfortville, au sud-ouest du quartier. Ces permis sont notamment liés aux grandes opérations de renouvellement urbain entamées dans le secteur de Chantereine. Les locaux d'activités autorisés dans le quartier de Vert de Maisons se situent principalement dans la zone d'activités au sud-est du quartier, mais elles concernent également l'opération de bureaux à proximité de la gare, côté Maisons-Alfort, et la zone d'activités Les Jardins d'Alfortville au nord-ouest.

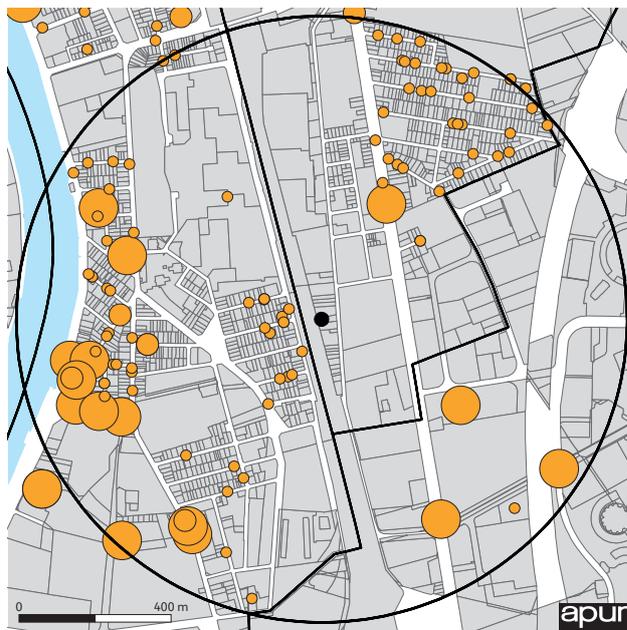
### Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

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

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



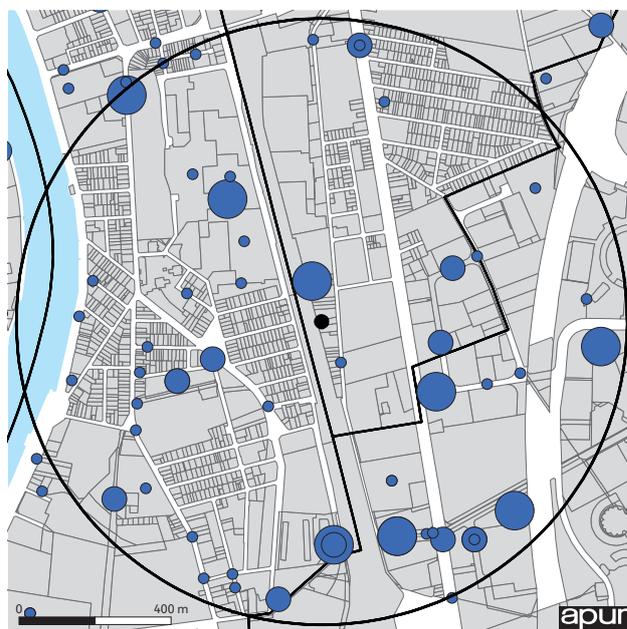
### Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

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

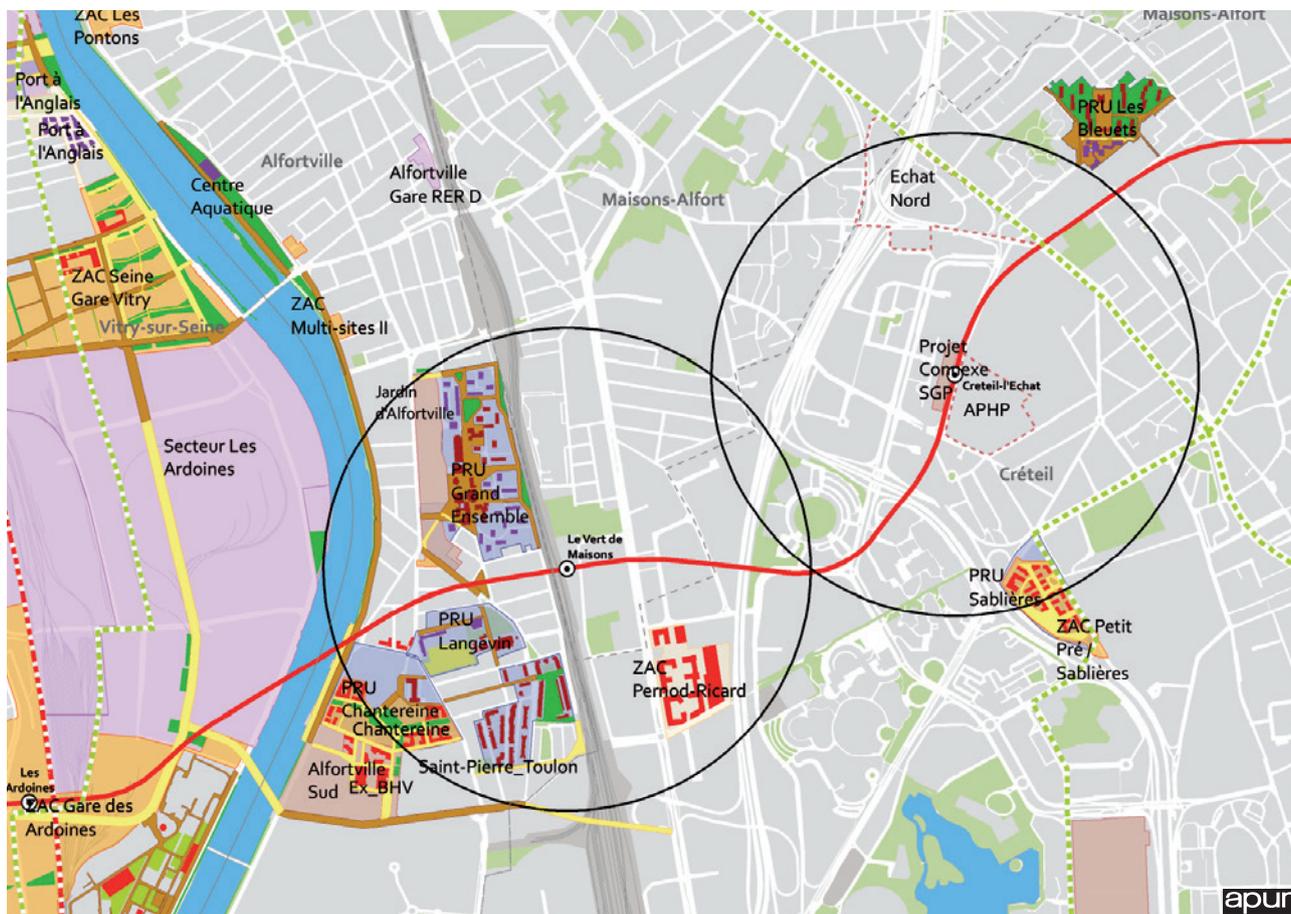
- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013





En matière de transport, le quartier de Vert de Maisons est déjà desservi par le RER D et le RGPE constitue le seul grand projet de transport dans et à proximité du quartier. À plus long terme (2030), la création d'un pont au-dessus de la Seine permettant de relier la Digue d'Alfortville à Alfortville et la rue Léon Mauvais à Vitry-sur-Seine, devrait relier le quartier au niveau du quartier des Ardoines.



### Projets d'aménagement et de transport

- périmètre 800m
- TCSP, TZen : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- RGPE : étude

- Projets en cours**
- bâti en projet
  - bâti requalifié
  - bâti réalisé
  - création de l'espace public
  - requalification de l'espace public
  - espace vert en projet
  - espace vert privé en projet

- Secteur d'aménagement**
- ZAC à l'étude
  - ZAC en cours
  - autre secteur de projet en cours
  - Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
  - périmètre d'étude
  - périmètre de réflexion

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

	Définition	Source
<b>1 – Densités</b>		
Densité de population	Nb. d'hab. / hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Densité d'emploi salariés	Nb. d'emplois salariés privés / hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009 / hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés / nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
<b>3 – Cadre urbain et paysager</b>		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
<b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b>		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation - 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Epoque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
<b>5 – Mobilité et espaces publics</b>		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares - isochrones 45 min	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/ SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
<b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>		
Construction	Surface en m <sup>2</sup> et nb de logements - permis autorisés	SITADEL 2000 - 2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

### Liste des Sigles

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





# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare de Vert de Maisons — Ligne 15 sud

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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