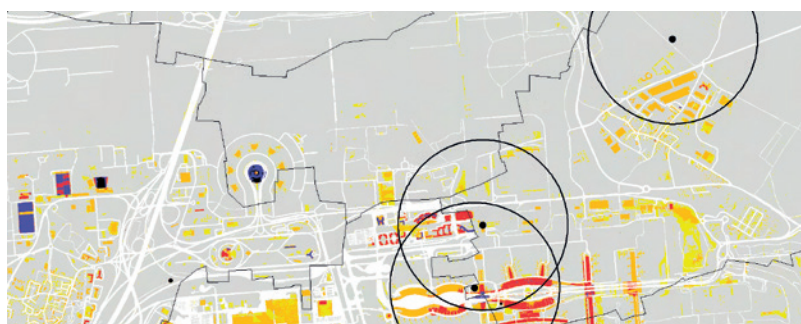


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie des quartiers de gare de Aéroport CDG T2, Aéroport CDG T4 et Le Mesnil-Amelot Ligne 17

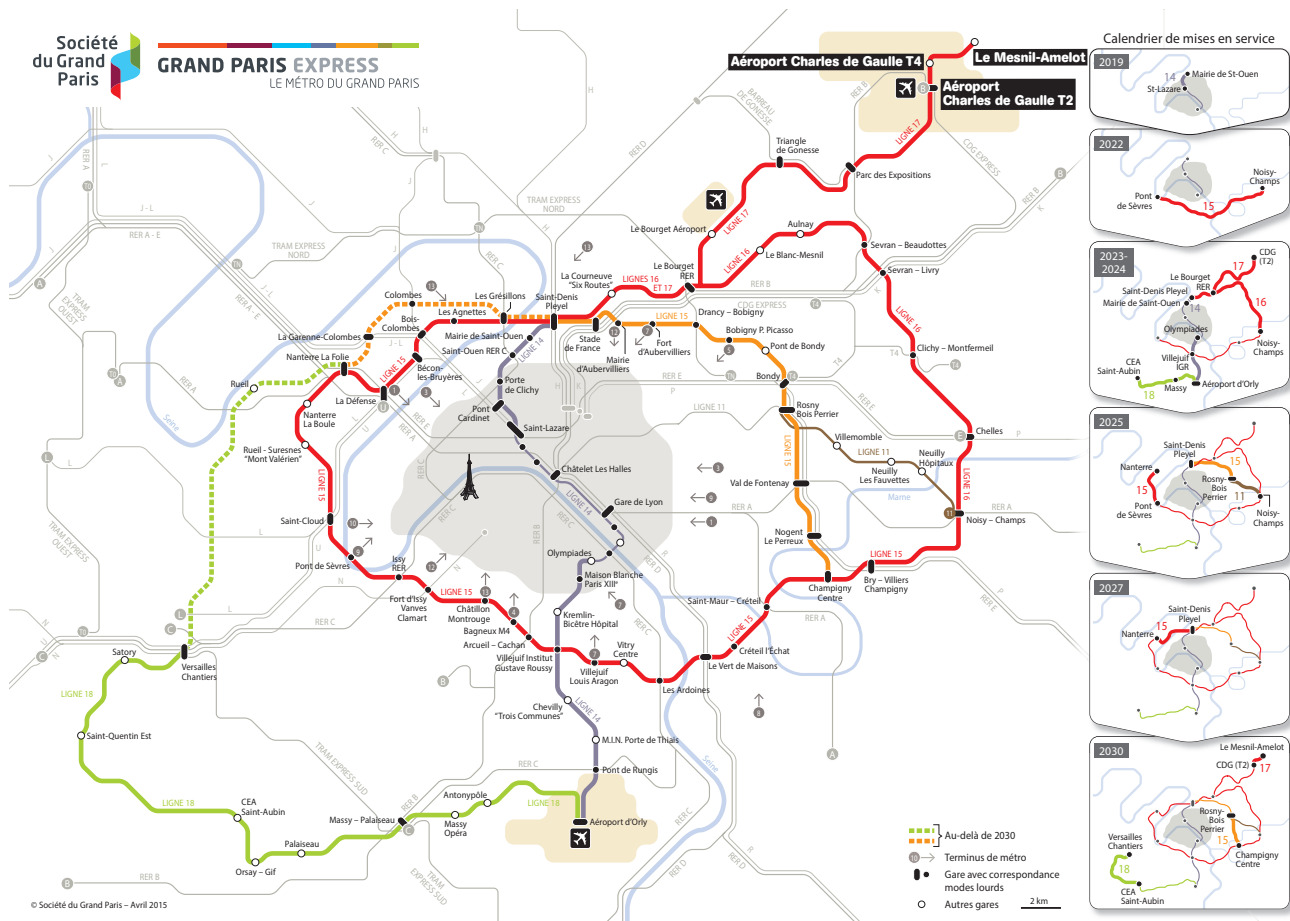


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger, Lise Roger-Jaffé
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin
Photos et illustrations : Apur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

Sommaire

Introduction	1
1. Un secteur d'emplois liés aux activités aéroportuaires et de fait très peu peuplé.....	3
2. Une porte d'entrée internationale sur la métropole	4
3. Le cadre urbain et paysager.....	5
3.1. Un vaste secteur d'infrastructures de transports et d'activités économiques	5
3.2. Des hauteurs bâties commandées par les servitudes aéronautiques.....	6
3.3. Une végétation peu élevée	7
3.4. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier.....	8
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	10
4.1. Un ensemble de communes accueillant 4 fois plus d'emplois que d'habitants	10
4.2. 1 emploi sur 2 dans le secteur du transport et de l'entreposage	11
5. La mobilité et les espaces publics.....	12
5.1. Un important bassin résidentiel et professionnel, attractif à l'échelle de la Métropole et au-delà	12
5.2. L'accessibilité depuis l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle et le nord de la région sensiblement améliorée	13
5.3. Des réseaux de bus qui se complètent pour desservir la zone aéroportuaire 24/24 et 7/7.....	14
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	16
6.1. Une dynamique de construction portée naturellement par les locaux d'activités	16
6.2. Des grandes surfaces d'activités autorisées dans le secteur des trois gares	17
6.3. Autour de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle, un secteur voué à l'expansion des activités économiques aéroportuaires	18

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gares : Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot

Ligne 17, horizon 2023-2024 (Aéroport Charles de Gaulle T2) et 2030 (Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot).

Gare de Charles de Gaulle T2 située dans la commune de Tremblay-en-France.

Gare de Charles de Gaulle T4 située dans la commune du Mesnil-Amelot.

Gare du Mesnil-Amelot située dans la commune du Mesnil-Amelot.

Quartiers (800 m autour de la gare) localisés sur les communes de Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot, Mauregard et Mitry-Mory. Tremblay-en-France appartient au territoire de Paris Terres d'envols (T7 - Seine-Saint-Denis). Mitry-Mory, Mauregard et Le Mesnil-Amelot appartiennent à la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France (Val d'Oise).

PLU du Tremblay-en-France approuvé le 30 mai 2011.

PLU du Mesnil-Amelot approuvé le 17 novembre 2015.

PLU de Mauregard approuvé le 23 mai 2005, révisé le 13 octobre 2010.

PLU de Mitry-Mory approuvé le 30 juin 2005, dernière modification le 25 mai 2011.

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 d'ici fin 2016.

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 des quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot, réalisée en liaison avec les services des villes concernées, le Groupe ADP et Grand Paris Aménagement.

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.**

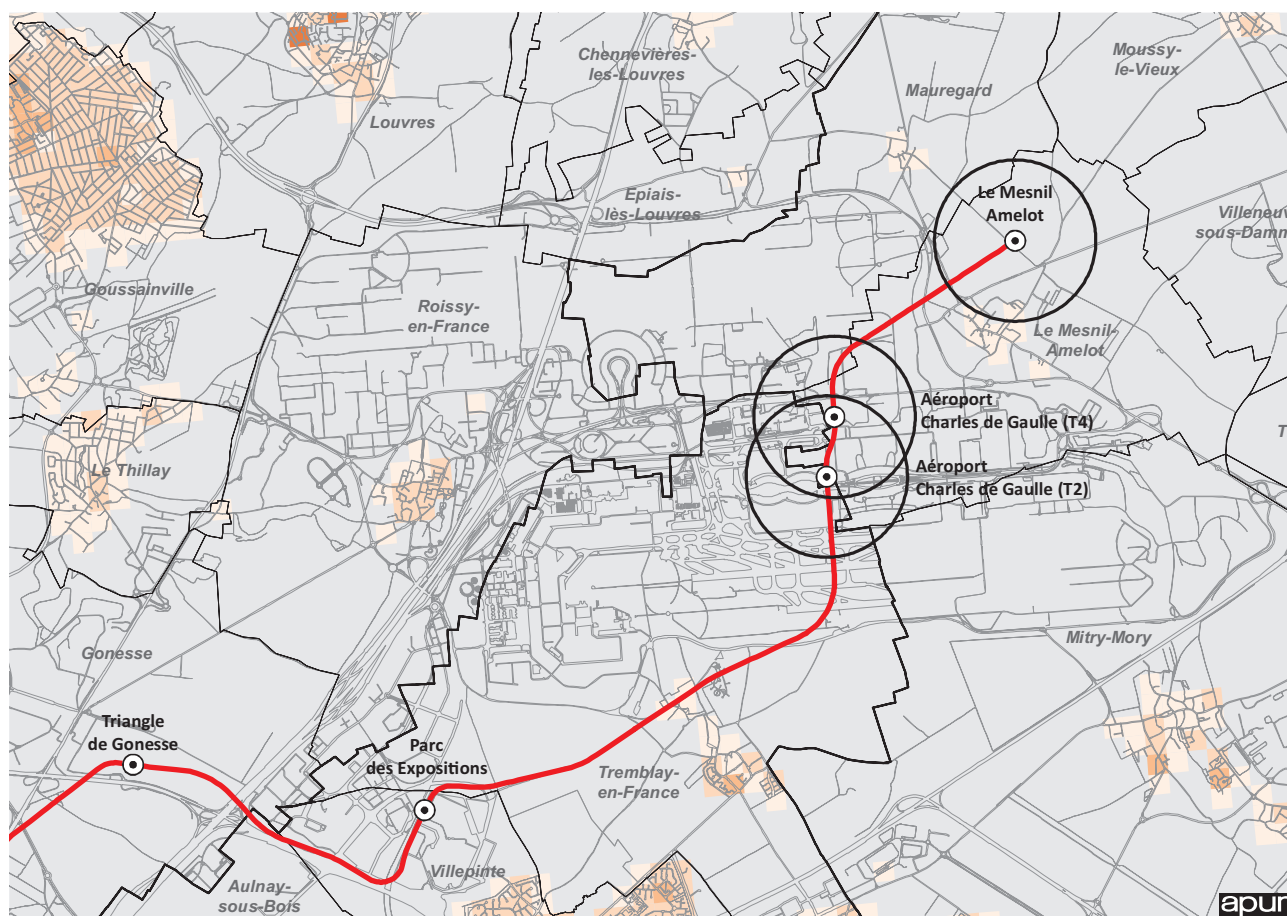
Définition du quartier de gare

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, lorsque cela est possible, de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 m autour de la gare.

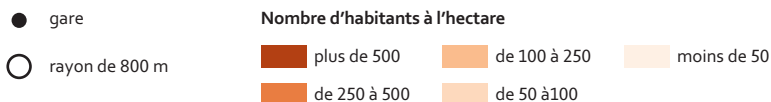
Compte tenu du contexte particulier des quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 (emprise aéroportuaire), ainsi que, dans une moindre mesure, du Mesnil-Amelot, un ensemble de 8 communes ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées à la construction, afin de mieux refléter le bassin de vie dans lequel ces quartiers sont insérés. Ces communes sont Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Vieux, Roissy-en-France et Tremblay-en-France. Dans certains cas les deux quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2 et Aéroport Charles de Gaulle T4 ont également été regroupés.

1. Un secteur d'emplois liés aux activités aéroportuaires et de fait très peu peuplé

Les deux quartiers de gare autour d'Aéroport Charles de Gaulle T2 et Aéroport Charles de Gaulle T4, desservant le cœur de l'aéroport, ne sont pas des quartiers d'habitations et présentent ainsi des densités de population nulles. La gare du Mesnil-Amelot est située au nord-est de la ville, soit dans une partie à dominante d'activités agricoles, tertiaires et d'équipements publics. Le quartier de gare inclut également une partie habitée de la commune. En limite sud néanmoins, les densités de population sont un peu plus élevées, mais restent inférieures à 50 habitants à l'hectare. Dans les huit communes autour des gares, le nombre d'habitants s'élève à près de 60 000, la vaste majorité se situant à Mitry-Mory et Tremblay-en-France. La population du Mesnil-Amelot est inférieure à 1 000 habitants. À l'inverse, ce territoire accueille de nombreux emplois (environ 115 000), et le taux d'emploi s'élève à près de 4 sur les huit communes.



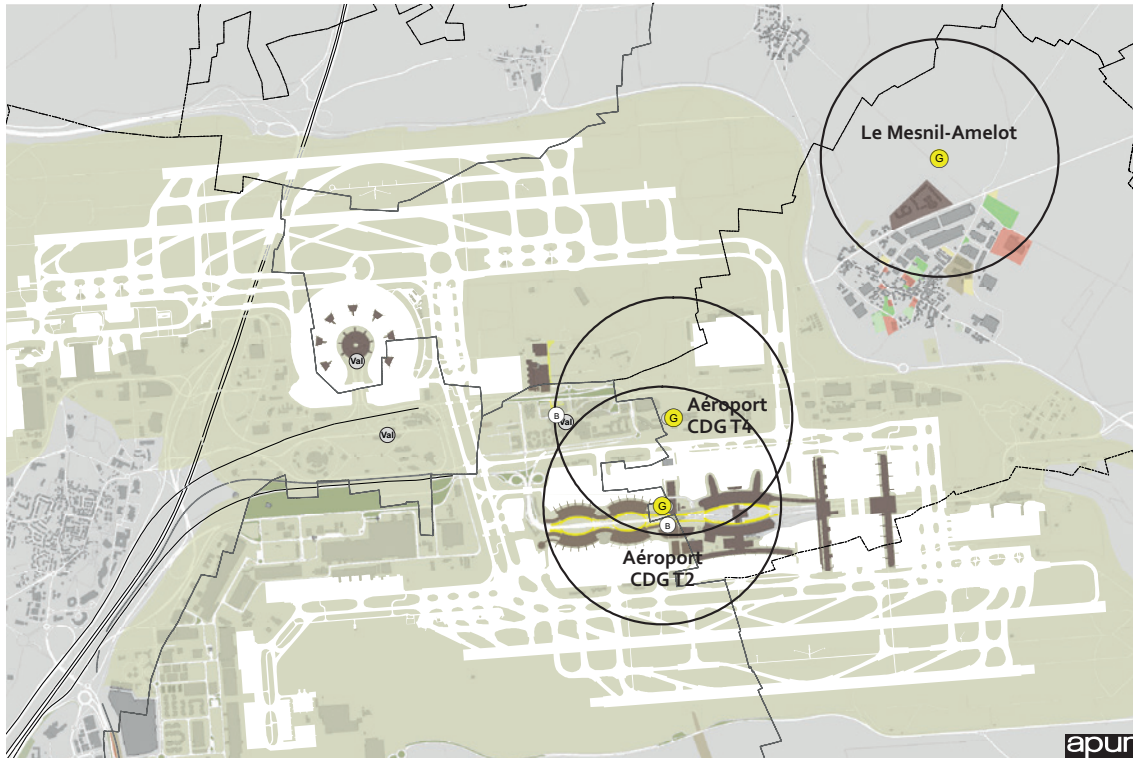
Densité de population



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

2. Une porte d'entrée internationale sur la métropole

Les gares de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle (T2 et T4) constitueront deux nouvelles dessertes de l'aéroport international de Paris Charles de Gaulle. La première, en connexion avec le RER B et le TGV, permettra d'accéder au terminal 2, dans lesquels se trouvent également des services et commerces typiques de terminaux aéroportuaires. La seconde (T4), desservira la partie nord de l'aéroport avec le futur terminal 4, la zone Roissypôle Est, orientée vers les activités économiques tertiaires, liées notamment à la gestion de l'aéroport et des services hôteliers. Enfin, côté Mesnil-Amelot, la gare sera située à 1 km du centre-bourg, en partie nord-est de la ville, qui n'est pas apparenté à une centralité, malgré la présence d'équipements comme le centre de rétention administrative ou la Plaine Oxygène.



Éléments de centralités

○ rayon de 800 m	Équipement	Commerce et animation	Grande emprise végétalisée	Grande emprise et infrastructure
Centralités	■ local	— linéaire commercial	■ espace vert (parcs, institutions, friches)	■ service urbain
■ locale	■ global	■ emprise commerciale	■ sport et loisir de plein-air	■ grande infrastructure de transport
■ mixte	★ mairie, hôtel de ville	■ marché	■ cimetière	■ faisceau ferroviaire
■ globale	○ station RER et métro		■ terrain agricole	■ faisceau autoroutier
	Ⓞ nouvelle gare			■ réseau hydrographique
	■ gare RATP et SNCF			

Source : Apur juillet 2016



Le Mesnil-Amelot - Plaine Oxygène

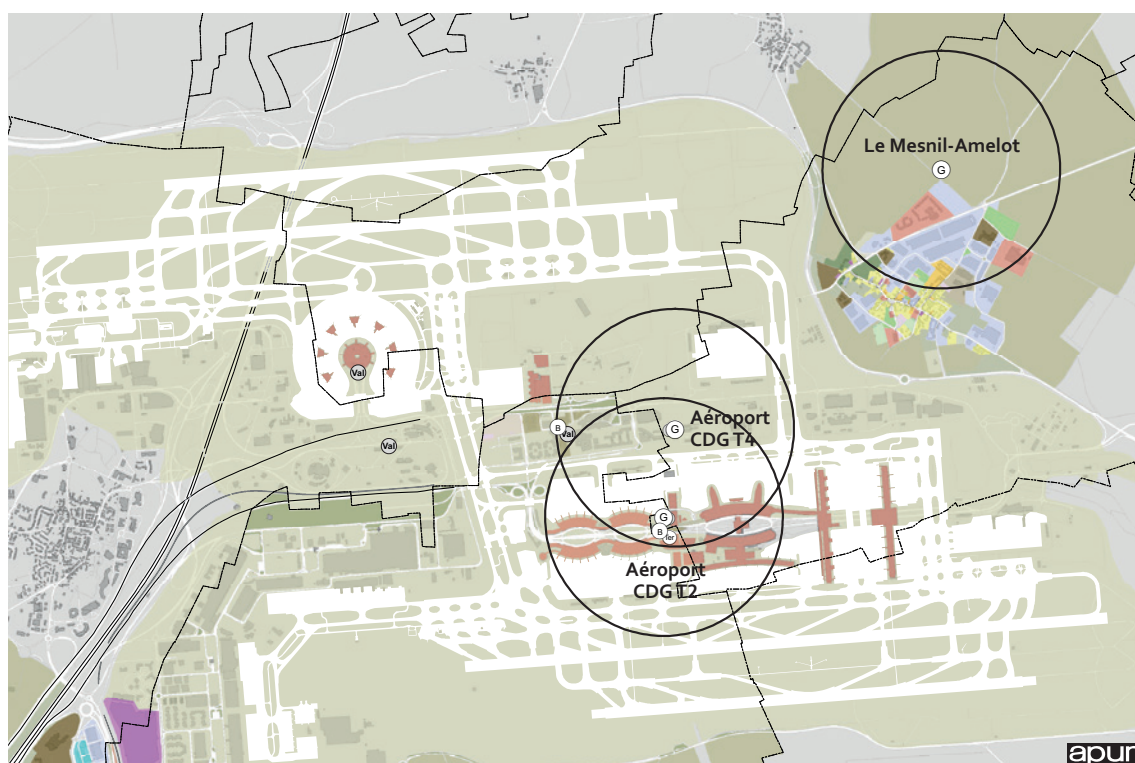


Aéroport Charles de Gaulle T2 - Gare RER et TGV

3. Le cadre urbain et paysager

3.1. Un vaste secteur d'infrastructures de transports et d'activités économiques

Les trois quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2, T4 et Le Mesnil-Amelot sont dominés par des fonctions liées à l'aéroport international de Paris Charles de Gaulle. Il s'agit d'un équipement de rayonnement international (aéroport, gares RER, TGV, bus et taxis), auquel se rattachent des services (commerces, hôtels) et des activités économiques de type logistique (zone cargo ou entrepôts du Mesnil-Amelot), ou tertiaire (Roissypôle Est, Grand Roissy au Mesnil-Amelot). Des équipements publics plus atypiques sont à noter, comme le centre de rétention administrative et la Plaine Oxygène au sud de la gare du Mesnil-Amelot. Ce quartier se distingue des deux autres quartiers de gare en accueillant des fonctions résidentielles (logement collectif principalement dans le quartier de gare) mais aussi de l'agriculture au niveau de l'emplacement de la future gare notamment.



Fonctions dominantes

○ rayon de 800 m

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- ⊙ station RER, métro, CDGVal 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 juillet 2016



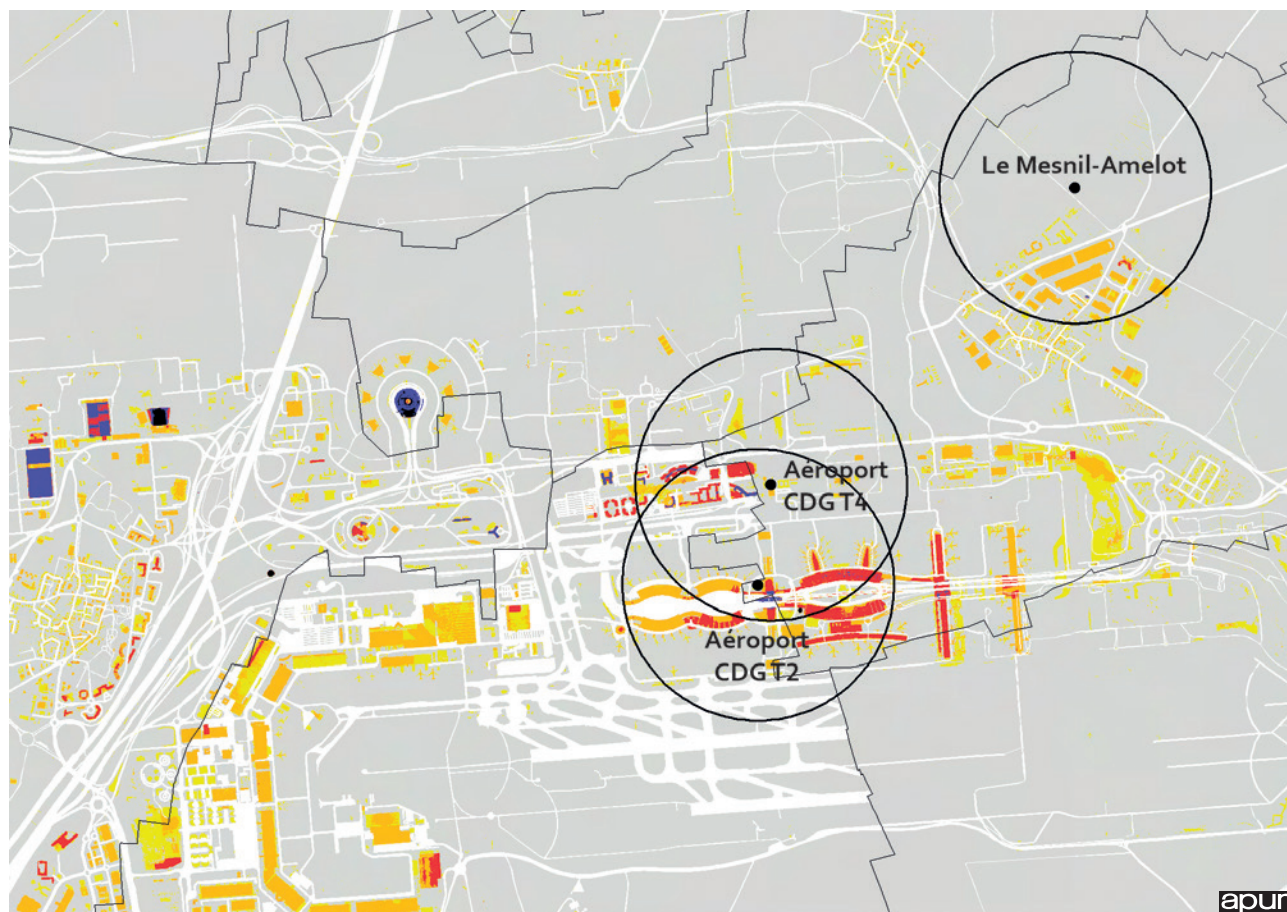
Aéroport Paris - Charles de Gaulle - Terminal 2



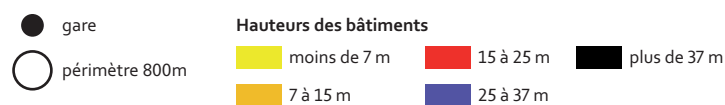
Aéroport Paris - Charles de Gaulle - rue d'Athènes - Gare RER et bus

3.2. Des hauteurs bâties commandées par les servitudes aéronautiques

Dans les trois quartiers de gare, les servitudes aéronautiques ont dicté les limites en termes de hauteur des bâtiments. Aussi, elles ne dépassent que très rarement les 25 m et dans chacun des quartiers, au moins 96 % des surfaces bâties sont inférieures à 25 m. Ainsi par exemple, le Terminal 2 culmine aux alentours de 25 m, le Sheraton et la gare TGV les dépassant même, tandis que l'on retrouve le même cas de figure pour les bâtiments composant le Roissy-pôle Est (Terminal 4). Dans le quartier de gare du Mesnil-Amelot, peu construit, les trois quarts des surfaces bâties appartiennent à des bâtiments de 7 à 15 m de hauteur et correspondent aux entrepôts de la zone artisanale des Vingt Arpents.



Les hauteurs de bâtiments



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

Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans les quartiers de gares de...

Aéroport CDG T2



Aéroport CDG T4



Le Mesnil Amelot



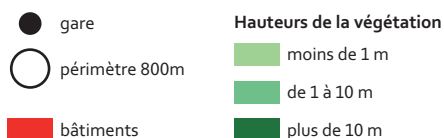
Sources : Apur (2013) à partir de Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013

3.3. Une végétation peu élevée

Le secteur des quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2/T4 et Le Mesnil-Amelot présente un cadre végétal plutôt singulier par rapport aux quartiers de gare du réseau du Grand Paris Express, en lien avec l'infrastructure aéroportuaire pour les deux premiers, et aux activités agricoles pour le Mesnil-Amelot. Ainsi, dans les quartiers de l'Aéroport, la surface végétalisée est assez faible (6 % pour le T2, 18 % pour le T4) mais également peu élevée : on y trouve ainsi surtout des pelouses et des sols artificialisés, pour les pistes d'atterrissage notamment. Du côté du quartier de gare du Mesnil-Amelot, la grande majorité du périmètre du quartier est occupée par des surfaces agricoles : la végétation y est donc variable et peu élevée mais couvre 53 % de la surface du quartier.



Les bâtiments et la végétation



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



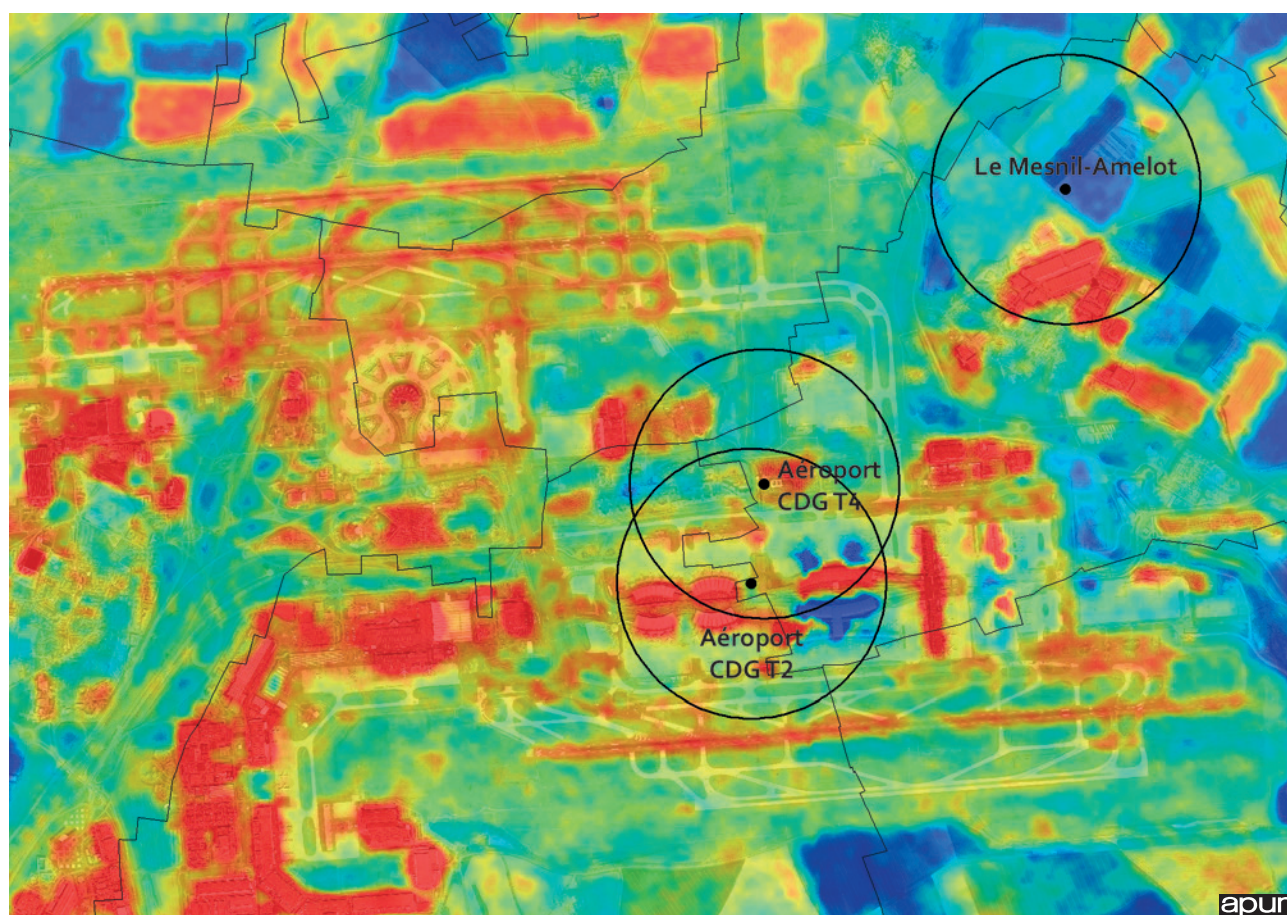
Aéroport Paris - Charles de Gaulle - Pistes d'atterrissage



Le Mesnil-Amelot - Terres agricoles

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

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur importants dans le secteur des trois gares d'Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot. Ils correspondent à la forte artificialisation des sols nécessaires pour le fonctionnement de l'aéroport (pistes, entrepôts, aérogare, terminaux et les infrastructures routières). Côté Mesnil-Amelot, les entrepôts de la zone industrielle des Vingt Arpents sont particulièrement visibles. À l'inverse, les sols non artificialisés, (pelouses de l'aéroport, surfaces agricoles, espaces verts autour de l'aéroport) jouent un rôle de régulateur thermique en générant des zones de fraîcheur.



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

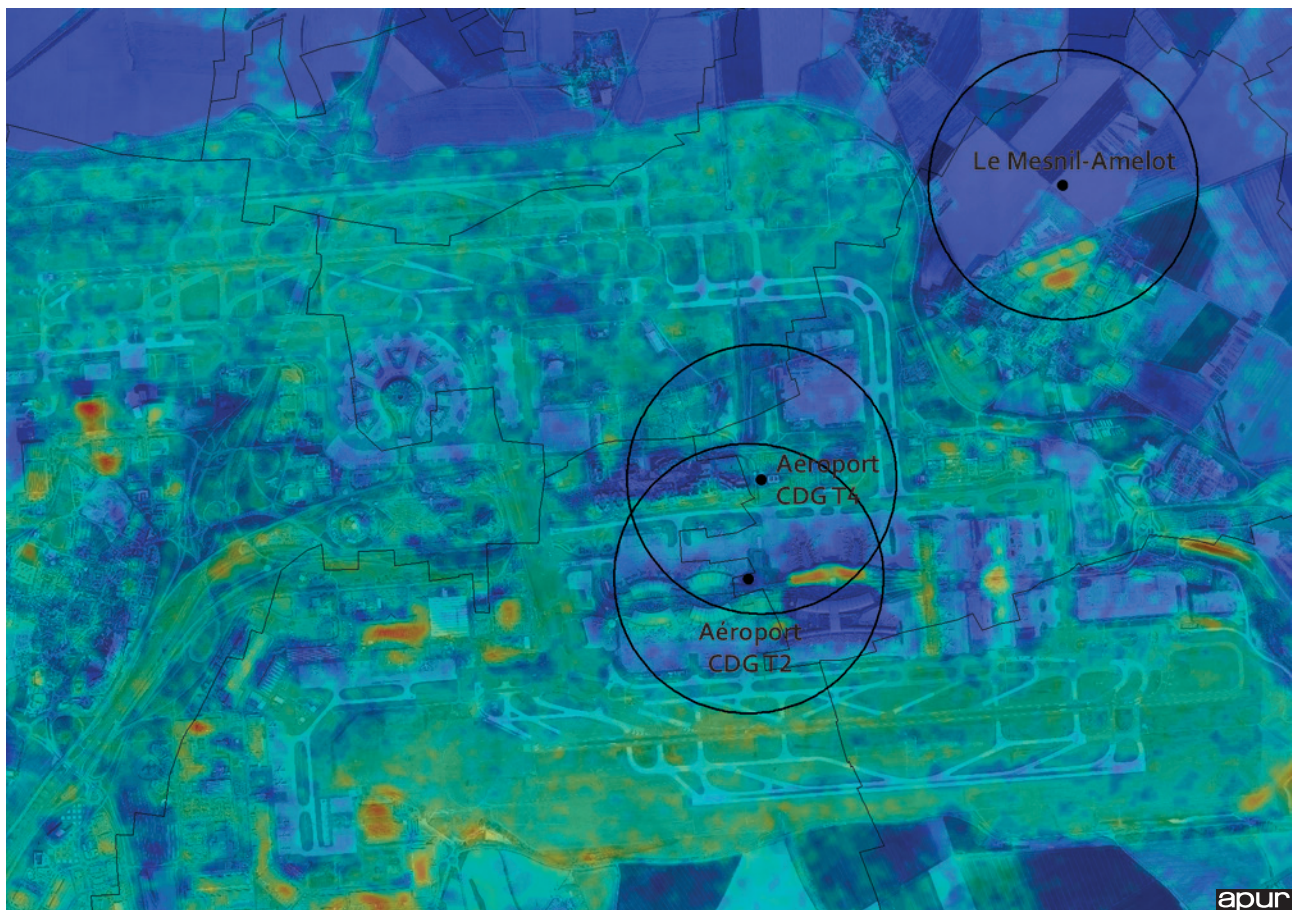
38 °C 25 °C 15 °C



rayon de 800 m

Source : LANDSAT - 2010

Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés, à l'image de certaines entrepôts de la zone cargo de l'aéroport ou de la zone industrielle des Vingt Arpents au Mesnil-amelot. Les pistes d'atterrissage constituent un cas singulier puisque leur caractère plus chaud est probablement lié à la circulation des avions et autres véhicules motorisés, participant au réchauffement de la température au sol, phénomène qui se retrouve également au niveau de l'autoroute A1 par exemple.



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

9 °C 2 °C - 5 °C

○ rayon de 800 m

Source : LANDSAT - 2010

4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

4.1. Un ensemble de communes accueillant 4 fois plus d'emplois que d'habitants

Les 8 communes du secteur des gares Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot comptent environ 60 000 habitants. La proximité de l'aéroport explique en partie la croissance peu soutenue de la population entre 1999 et 2011 (+ 6,4 %), en comparaison par exemple avec la Seine-Saint-Denis (+ 10,7 %) ou la Seine-et-Marne (+ 12,1 %), mais comparable avec la dynamique observée dans le Val d'Oise (+ 6,8 %). À l'inverse, les communes accueillent de nombreux emplois, pour atteindre un taux d'emploi de près de 4. On retrouve une structure par âge de la population similaire entre les 8 communes et les départements, à savoir plus d'un quart de jeunes de moins de 18 ans et 11 à 12 % de personnes âgées de plus de 65 ans.

Les actifs habitant ces 8 communes présentent quant à eux un profil marqué en faveur de la catégorie employé ou ouvrier (près de 4 actifs sur 5), tandis que les cadres représentent un dixième de la population active. Le taux de chômage s'élève à environ 12 %, dans les proportions observées dans le Val d'Oise, bien inférieur en tous les cas à celui de Seine-Saint-Denis. Les ménages à bas revenus (inférieurs à 940 € par mois et par unité de consommation), sont présents en relativement faible proportion (16,5 %) dans les huit communes, comparé par exemple à la Seine-Saint-Denis ou dans une moindre mesure à la petite couronne.

	8 communes autour des trois gares *	Seine- Saint-Denis	Val d'Oise	Seine- et-Marne	Paris	petite couronne
Nombre d'habitants	59 921	1 547 139	1 196 497	1 338 973	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 6,4 %	+ 10,7 %	+ 6,8 %	+ 12,1 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %
Part des moins de 18 ans	27,0 %	27,5 %	26,4 %	27,0 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	11,3 %	10,6 %	10,9 %	11,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	115 402	546 135	380 598	446 431	1 679 557	2 028 148
Cadres	10,7 %	13,0 %	17,2 %	15,7 %	43,1 %	24,7 %
Employés et ouvriers	57,0 %	58,5 %	50,0 %	50,9 %	28,4 %	45,3 %
Taux d'emploi	3,90	0,75	0,73	0,66	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	16,5 %	28,3 %	17,6 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	12,4 %	17,6 %	12,4 %	10,2 %	11,4 %	13,1 %

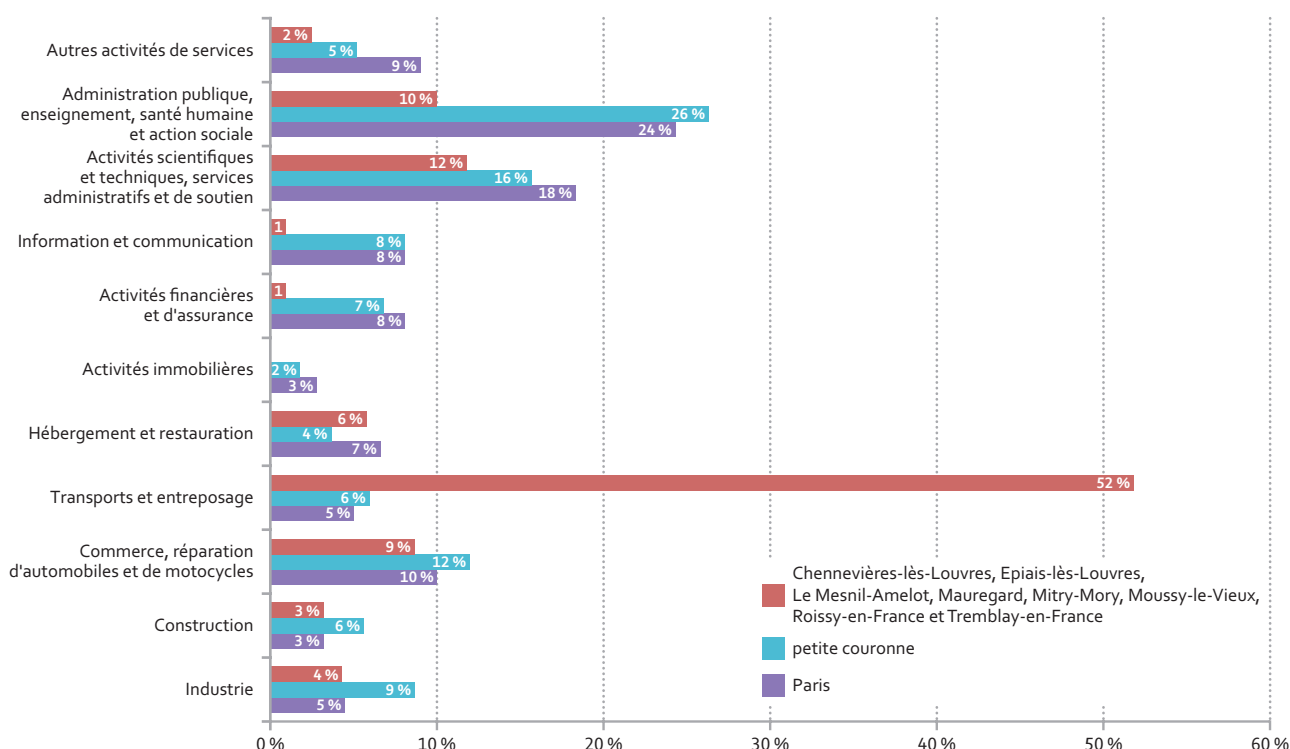
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

* Les 8 communes de rattachement des quartiers de gare de Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot sont Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Vieux (Seine-et-Marne), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Roissy-en-France (Val d'Oise) et Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis).

4.2. 1 emploi sur 2 dans le secteur du transport et de l'entreposage

Dans les huit communes situées autour des gares Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot, la moitié des emplois offerts appartiennent au secteur du transport et de l'entreposage, ce qui s'explique aisément par la présence de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle et des zones d'activités connexes autour de celui-ci (zone cargo à Tremblay-en-France, zone industrielle des Vingt Arpents au Mesnil-Amelot, la Villette aux aulnes à Mitry-Mory, par exemple). La structure des secteurs d'emplois apparaît ainsi très différente de celle observée en petite couronne par exemple, où les proportions sont au moins 2 fois inférieures, si ce n'est plus, à l'exception du secteur de l'hébergement et de la restauration (6 % dans les huit communes contre 4 % en petite couronne) ou du commerce (9 % dans les huit communes contre 12 % en petite couronne). La présence de ces services en plus grande proportion en termes d'emplois est requise également par la présence de l'aéroport.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Vieux, Roissy-en-France et Tremblay-en-France

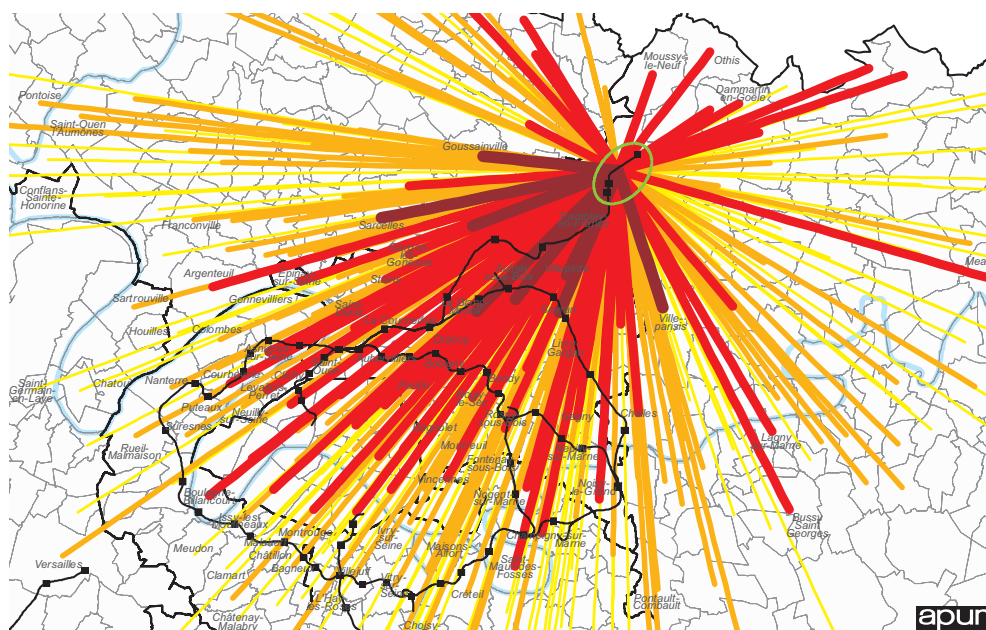
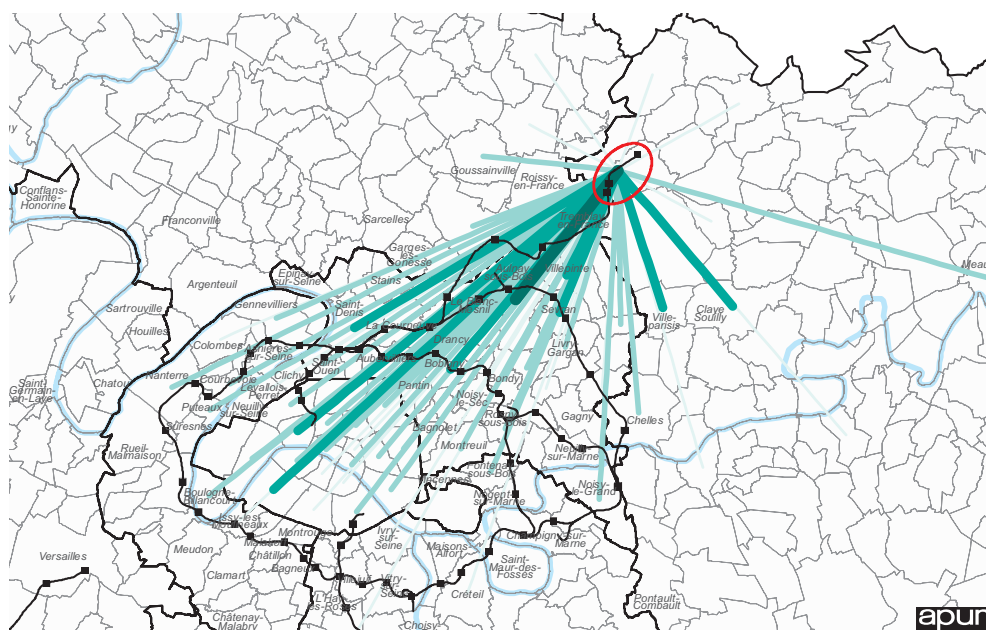


Source : Insee Recensement 2010

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Un important bassin résidentiel et professionnel, attractif à l'échelle de la Métropole et au-delà

Pour près de 4 actifs sur 10, le bassin formé par les huit communes du secteur des gares Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot constitue à la fois leur lieu de résidence et leur commune d'emploi. Les actifs travaillant dans une autre commune se rendent principalement dans des communes situées au sud du secteur des trois gares, en particulier en Seine-Saint-Denis (Aulnay-sous-Bois, Sevran, Bobigny par exemple) et Paris (8^e et 15^e arrondissements notamment). Ces huit communes génèrent une très forte attraction pour les actifs de la Métropole et au-delà (Val d'Oise et Seine-et-Marne en particulier), jusque Cergy-Pontoise, Versailles, Draveil ou encore Meaux. Ainsi, les communes de résidence les plus importantes sont Goussainville, Sarcelles, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Sevran et Villeparis, et nombre d'entre elles seront à l'avenir desservies par le RGPE ou d'autres projets de transports tels que le barreau de Gonesse, qui devraient permettre d'offrir de nouvelles alternatives de transports pour les trajets domicile-travail.



37,7 % des actifs travaillent et résident dans l'une des 8 communes autour des gares Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot (Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Vieux, Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Roissy-en-France et Tremblay-en-France), soit 9 778 actifs.

5.2. L'accessibilité depuis l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle et le nord de la région sensiblement améliorée

Parmi les trois gares étudiées (Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4, Le Mesnil-Amelot), deux d'entre elles seront nouvellement créées. La gare du Mesnil-Amelot, située en bout de ligne, sera une porte d'entrée sur la métropole et Paris pour le nord-est de la région Île-de-France et le sud de l'Oise. Aujourd'hui, un trajet de 45 minutes en transports en commun au départ de l'emplacement de la future gare ne permet d'accéder qu'à une partie de la Seine-et-Marne, Villiers-le-Bel ou le Parc des Expositions de Villepinte. À l'horizon 2030, lorsque la gare sera créée et le RGPE terminé, l'accessibilité à la métropole depuis la gare sera sensiblement améliorée (+ 1 276 % de territoire accessible). Il sera ainsi possible d'atteindre en 45 minutes de transports en commune des pôles d'emplois comme le quartier central des affaires de Paris, Noisy-Champs, La Défense, Saint-Denis, Bobigny ou encore la Boucle nord de la Seine à Gennevilliers.

Du côté de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle, le terminal 2 est aujourd'hui desservi par le RER B, le Roissybus, et le réseau bus classique, et accessible théoriquement en moins de 45 minutes

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

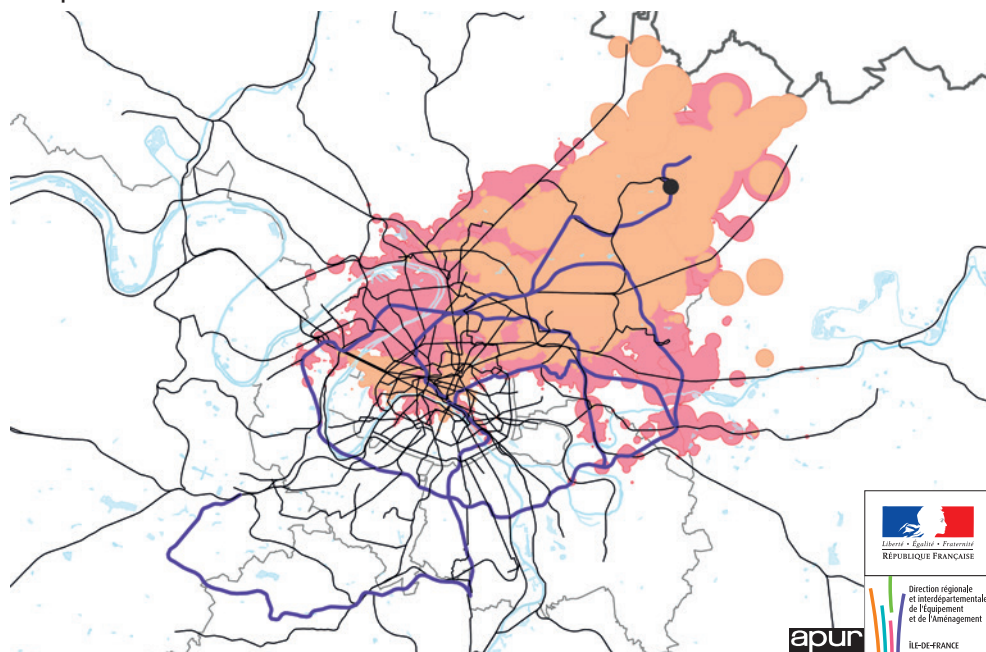
Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.

Sources : DRIEA, SCEP 2013

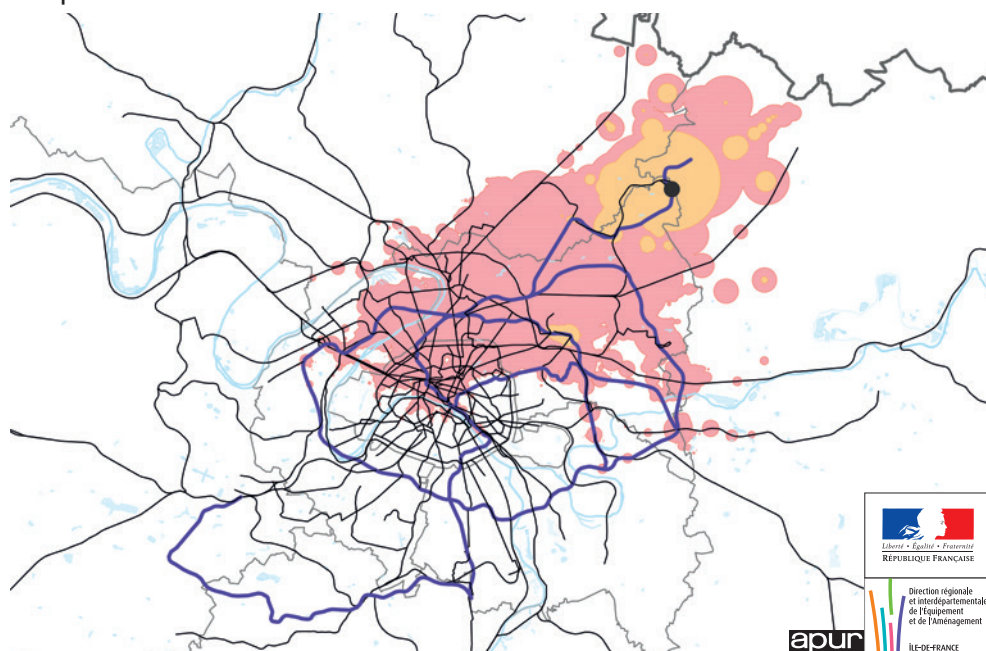
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Aéroport Charles de Gaulle T2 pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

Territoire : + 65 %
Emplois : + 104 %

Aéroport Charles de Gaulle T2



Aéroport Charles de Gaulle T4



Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Aéroport Charles de Gaulle T4 pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

Territoire : + 547 %
Emplois : + 1 765 %

de transports en commun depuis le centre de Paris, la Défense ou la majeure partie de la Seine-Saint-Denis. Une fois le RGPE complété, l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle doublera le territoire accessible en 45 minutes de transports en commun, incluant ainsi des secteurs tels que le nord des Hauts-de-Seine, l'ensemble de la Défense, ou Noisy-Champs. Enfin, la gare du T4 créera une meilleure accessibilité de la zone Roissypôle Est et du futur terminal 4, en permettant la création d'un pôle multimodal performant.

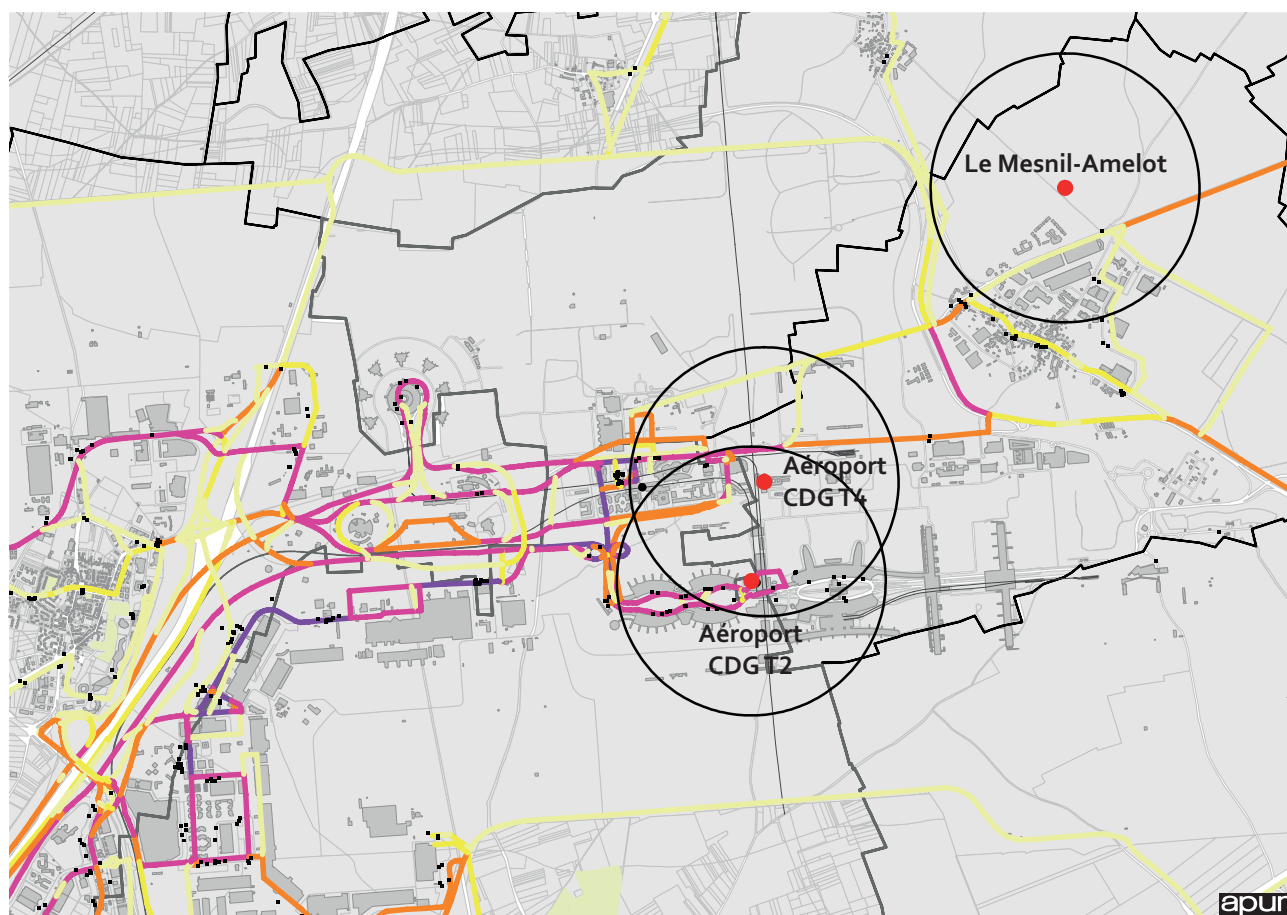
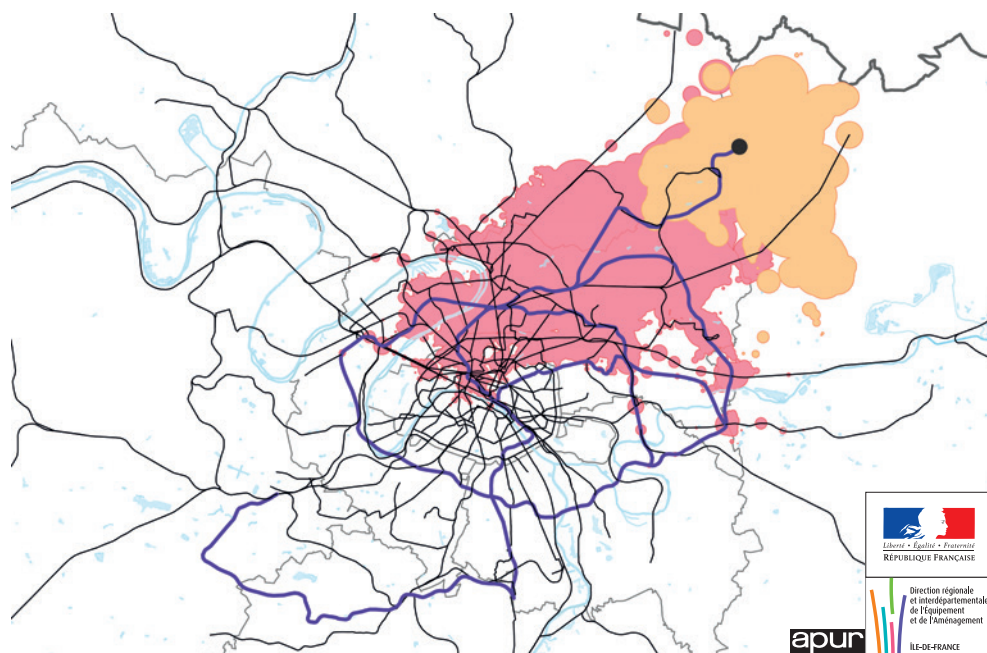
5.3. Des réseaux de bus qui se complètent pour desservir la zone aéroportuaire 24/24 et 7/7

Aujourd'hui le réseau de bus dans le secteur des trois gares Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 et Mesnil-Amelot apparaît structuré principalement pour la desserte des terminaux 1 et 2 et de la zone de Roissypôle Est (au niveau du terminal 3 et à proximité du futur terminal 4), en passant par l'autoroute A1 ou la zone Cargo au sud-ouest de l'aéroport. Ainsi, le réseau de bus est dense et les fréquences de passage aux heures de pointe élevées. La gare de bus de Roissypôle constitue un terminus très important, accueillant plus d'une trentaine de lignes plus ou moins rapides du réseau Keolis CIF ou STIF, en provenance par exemple de Goussainville (32, 32za), Villepinte (39), Villeparisis (23), Mitry-Claye (24), Louvres (R4), Othis (701), ou encore l'Express 93 (Bobigny) ou l'Express 100 (Chelles). S'ajoute à ce réseau le Roissybus, liaison directe entre Paris et les terminaux 1 et 2 de l'aéroport. Côté Mesnil-Amelot, le réseau est beaucoup moins dense. Trois lignes principales desservent la commune et notamment la zone industrielle des Vingt Arpents : les lignes 701 (direction Othis) et 702 (direction Louvres via Moussy-le-Neuf), et le réseau Filéo, qui vient compléter la desserte en bus de l'aéroport lorsque les lignes régulières ne sont plus en service et permettant ainsi d'assurer une desserte de la zone aéroportuaire 24/24 et 7/7.

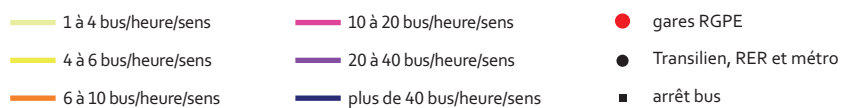
De manière générale, la problématique centrale de la gare du Mesnil-Amelot est celle du rabattement depuis le sud de l'Oise et la Seine-et-Marne, en bus ou en voiture. L'aménagement des alentours de la gare en termes de voirie et de stationnement, ainsi que le cheminement piétons aux abords immédiats nécessitera donc un travail d'estimation de la nature et du dimensionnement de ces besoins à travers notamment l'étude de pôle qui sera consacrée à la gare du Mesnil-Amelot.

Le Mesnil-Amelot

Évolution de l'accessibilité depuis
la gare de Le Mesnil-Amelot
pour un trajet de 45 minutes en
transports en commun :
Territoire : + 158 %
Emplois : + 1 276 %



Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), dans un rayon de 800 m



Source : STIF 2012

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

6.1. Une dynamique de construction portée naturellement par les locaux d'activités

Le secteur des deux gares Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4, de par sa nature, n'a généré qu'un nombre très limité et peu significatif de permis autorisant des surfaces de logements. En effet, un seul permis a été autorisé au niveau de Roissypôle Est en 2013. En revanche, dans le périmètre strict du quartier de gare du Mesnil-Amelot, un lot de 73 logements a été autorisé en 2004, correspondant à la Résidence du Cornet, rue de Guivry. Les contraintes liées au Plan d'exposition au bruit expliquant ces faibles chiffres. À l'inverse, les surfaces autorisées entre 2000 et 2013 pour des locaux d'activités sont plus importantes dans les trois quartiers de gare, pour un total d'environ 300 000 m², dont 86 % au niveau des T2 et T4. Dans les quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4, 87 % des surfaces autorisées correspondent à des services publics (soit les services liés à l'aéroport), tandis que du côté du Mesnil-Amelot, un tiers des surfaces autorisées concernent des hôtels, un tiers de services publics et un autre tiers de locaux d'activités, principalement industriels.

Construction (2000-2013)	Quartiers de gare Aéroport CDG T2-T4	Quartier de gare Le Mesnil-Amelot	8 communes
Surface de logements autorisés (m ²)	333	4 478	231 849
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	0	5	301
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2006-2013	1	0	372
Taux de construction (nombre de logements autorisés de 2000-2013/parc des résidences principales)	/	/	19,9 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	260 538	37 056	2 391 758

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

Types de locaux d'activités construits dans les quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2-T4 et Le Mesnil-Amelot (2000-2013)

Aéroport CDG T2-T4



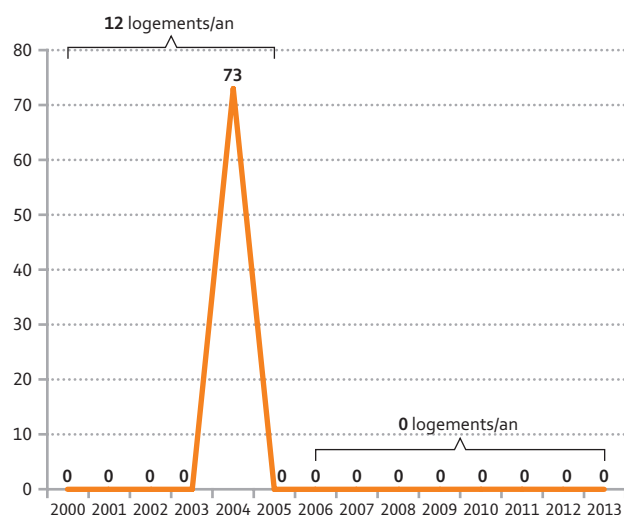
Le Mesnil Amelot



■ services publics ■ autres locaux d'activité ■ commerces ■ bureaux

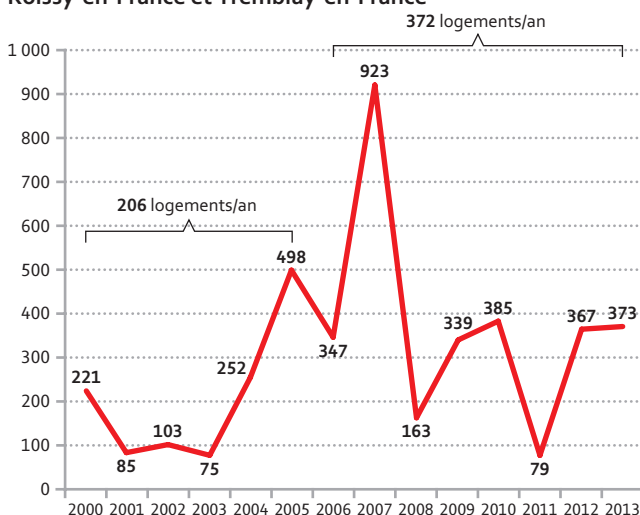
Source : DRIEA, SITADEL 2015

Évolution du nombre de logements autorisés Quartier de gare du Mesnil-Amelot



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Communes de Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Vieux, Roissy-en-France et Tremblay-en-France



Source : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Des grandes surfaces d'activités autorisées dans le secteur des trois gares

Entre 2000 et 2013, les permis autorisant la création de nouvelles surfaces de logement ne sont pas significatifs dans les périmètres stricts de 800 m autour des trois gares. Au Mesnil-Amelot par exemple, les permis sont plus nombreux mais situés en marge sud-ouest du quartier de gare, soit au niveau du centre ancien, et dans tous les cas concernent de petites surfaces autorisées. À l'inverse, les permis de construire ayant autorisé la construction de surface d'activités entre 2000 et 2013 sont bien plus nombreux dans les rayons de 800 m. Ils concernent notamment des surfaces autorisées supérieures à 2 000 m², en particulier au niveau du côté nord du terminal 2 et de Roissy-Paris Ouest. Au Mesnil-Amelot, les permis autorisés concernent également de grandes surfaces, correspondant par exemple à la gare de bus Keolis ou à la plaine de jeux Oxygène, et plus généralement aux zones industrielles des Vingt Arpents et du Gué.

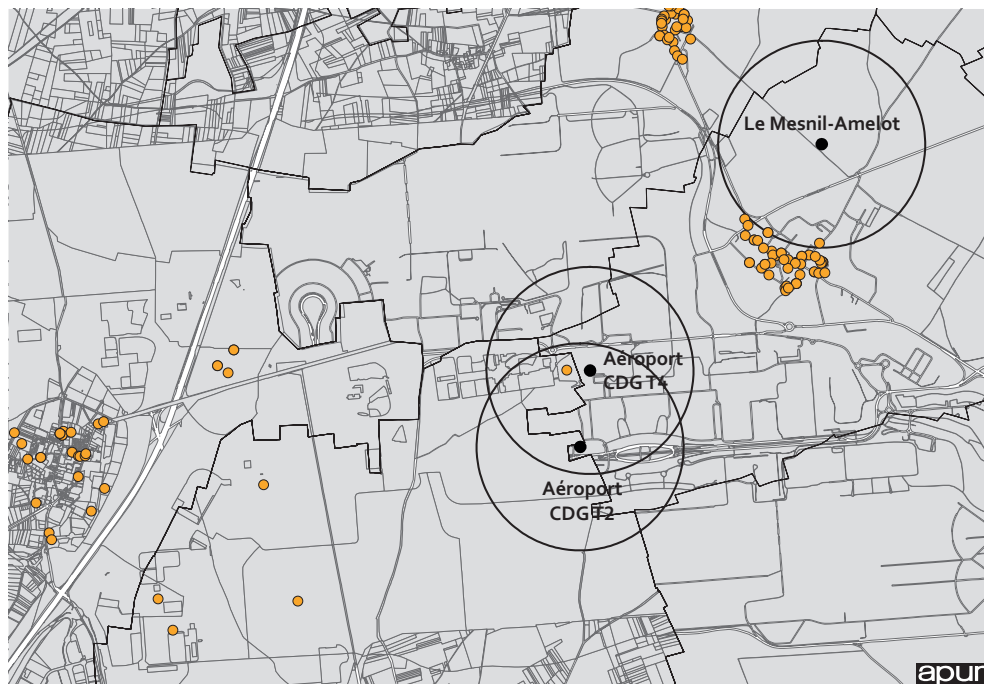
Logements autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2013

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



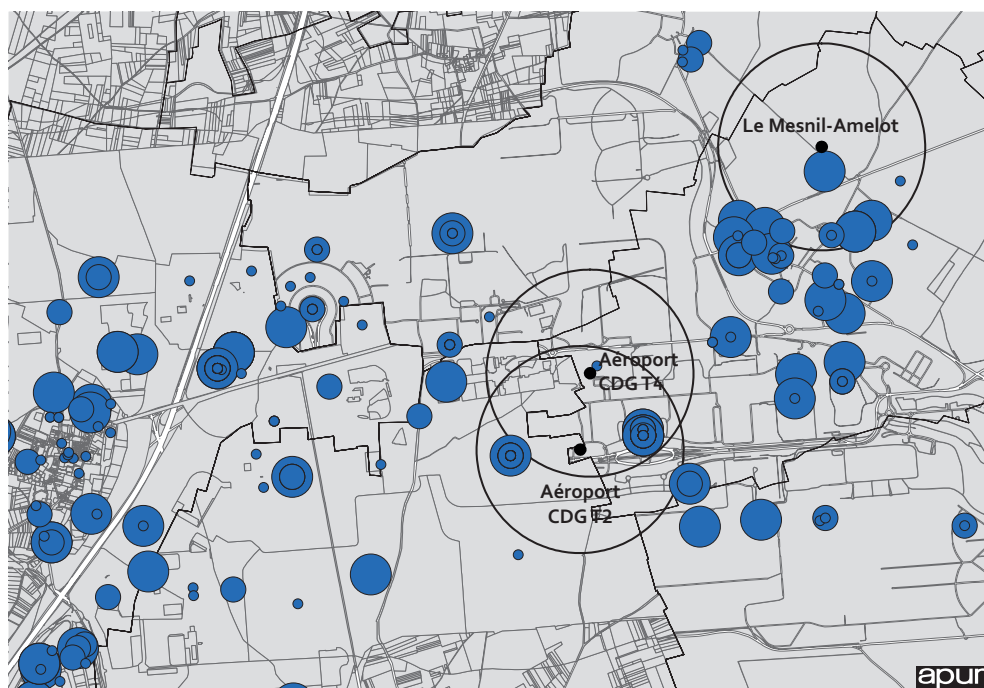
Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

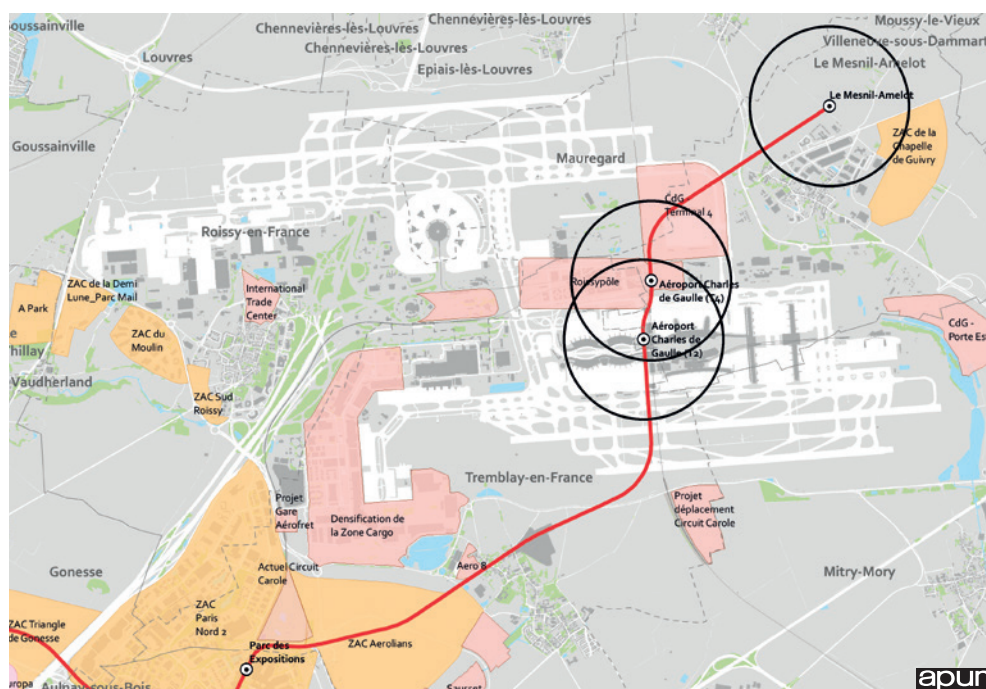
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



6.3. Autour de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle, un secteur voué à l'expansion des activités économiques aéroportuaires

Dans le secteur des trois gares, les projets d'extension de Roissy-pôle, la requalification et densification de la zone cargo de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle, s'inscrivent dans un schéma global de développement des espaces économiques du territoire du Grand Roissy. Ces secteurs d'activités se tournent naturellement vers l'activité aérienne et aéroportuaire, que ce soit dans le domaine du tertiaire et hôtelier (Roissy-pôle) que dans celui de la logistique, aéroportuaire (fret, haute valeur ajoutée) ou longue portée (transit, transport et entreposage de rayonnement national ou international), côté Mesnil-Amelot par exemple. Ces secteurs de projet sont d'ailleurs fléchés à proximité des grandes infrastructures de transports (routières et transports en commun), tandis que les terrains plus éloignés peuvent maintenir l'activité agricole, ainsi que l'EPA l'a développé dans le schéma agricole du Grand Roissy, signalant notamment les espaces agricoles pérennisés à 30 ans. À proximité de la zone industrielle des Vingt Arpents, la ZAC d'intérêt communautaire de la Chapelle de Guivry est identifiée dans le cadre du schéma des espaces économiques du Grand Roissy comme une zone favorable au développement d'une activité tertiaire liée à l'économie des



Secteurs d'aménagement

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

Source : Apur octobre 2016

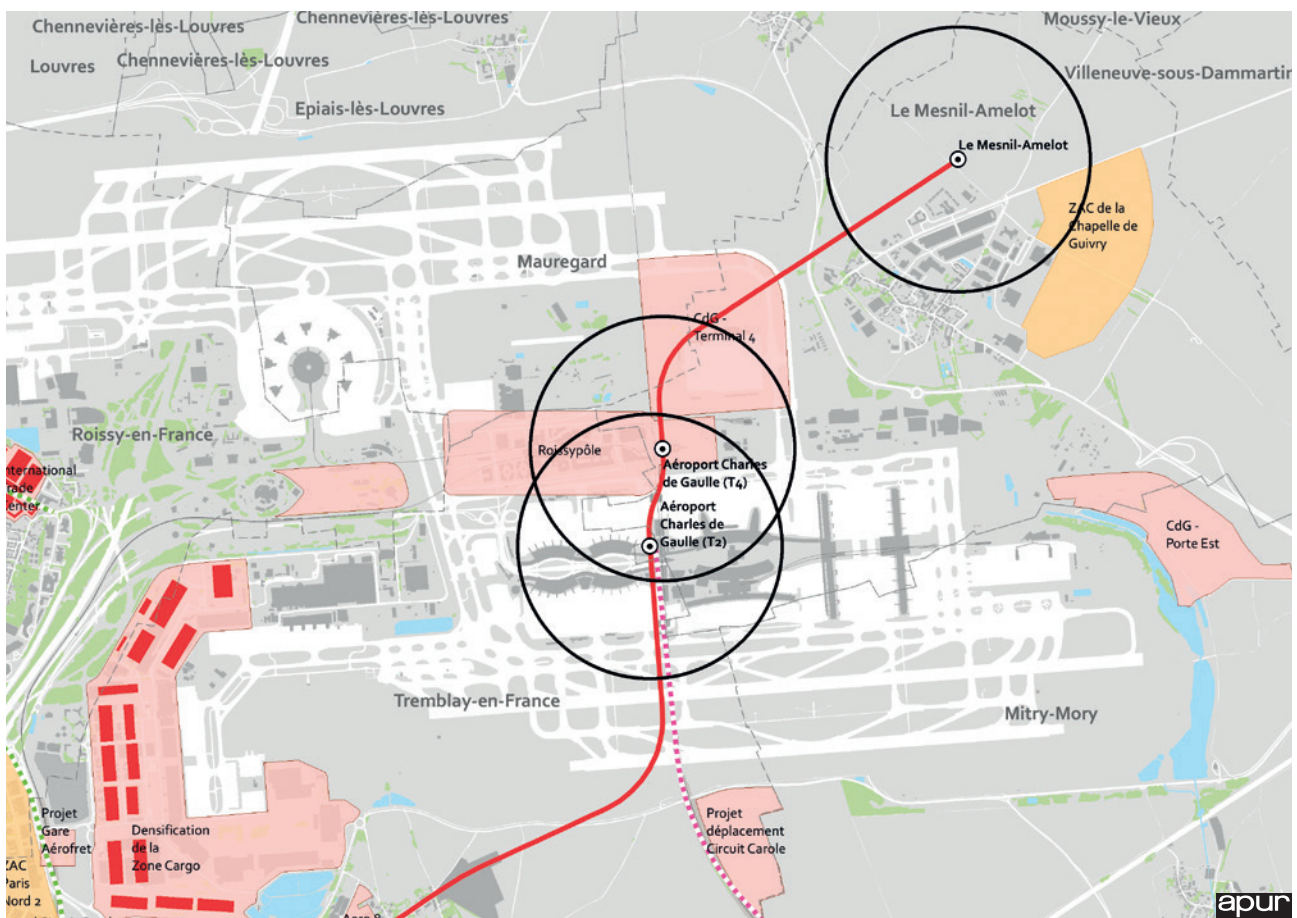
Éléments des opérations d'aménagement

ZAC de la Chapelle de Guivry	
Commune	Le Mesnil-Amelot
Date d'achèvement (prévision)	2019-2020
Nb de logements (estimation)	
Logement (m²) (estimation)	
dont logements sociaux (m²) (estimation)	
Bureaux (m²) (estimation)	70 ha dédiés
Activités (m²) (estimation)	
Équipements (m²) (estimation)	
Commerces (m²) (estimation)	
Surface totale	
Maîtrise d'ouvrage	CA Roissy Pays de France
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Rhêa-Mytra

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, octobre 2016

échanges internationaux (fonctions business et corporate, antennes d'entreprises internationales), même si elle reste principalement fléchée vers la logistique. Ainsi sont prévus 70 hectares de logistique et de bureaux pour PME/PMI ainsi qu'un projet de crèche inter-entreprises à l'horizon 2019-2020, soit 2 500 à 3 000 emplois supplémentaires.

En termes de projets de transports, l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle accueillera à terme 2 nouvelles gares de la ligne 17 de Réseau du Grand Paris Express. À l'horizon 2023-2024, la gare du T2 par exemple permettra de réaliser le trajet depuis la gare de Saint-Denis Pleyel en 21 minutes seulement, contre 48 aujourd'hui. Cette gare sera construite entre les Halls D et F, en connexion avec le RER B, le TGV, et le futur CDG Express. La maîtrise d'œuvre de la gare a été confiée à l'agence Benthem Crouwel. Le terminus du CDG Express devrait également se situer au niveau de ce pôle gares. Il reliera Paris Gare de l'Est à l'aéroport en 20 minutes, d'ici 2023. La gare du T4 desservira le futur terminal de l'aéroport, qui pourrait accueillir à terme entre 30 et 40 millions de passagers et sera située quant à elle à l'est de l'actuel secteur tertiaire de Roissypôle Est. La maîtrise d'œuvre de cette gare se fera en interne chez ADP. Enfin, la gare du Mesnil-Amelot, terminus de la ligne 17, est prévue pour 2030 et sera située au nord de la commune du Mesnil-Amelot, à proximité de la rue de Paris. L'agence Explorations en assurera la maîtrise d'œuvre.



Projets d'aménagement et de transport

- périmètre 800m
- RGPE : étude
- RER : étude
- Métro : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Tram Express Nord : chantier - étude
- TCSP, TZen : chantier - étude
- CDG Express

- bâti en projet
- bâti requalifié
- bâti réalisé
- création d'espace public
- requalification de l'espace public
- espace vert en projet
- espace vert privé en projet
- zone portuaire 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 2016, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

	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)	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 2015
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2015

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CA	Communauté d'Agglomération
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

Monographies des quartiers de gare

Aéroport CDG T2, Aéroport CDG T4 et Le Mesnil-Amelot — Ligne 17

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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

Les monographies des quartiers de gare des lignes 14, 15 Ouest, 15 Est, 15 Sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 17, dont Aéroport CDG T2, Aéroport CDG T4 et Le Mesnil-Amelot font partie.