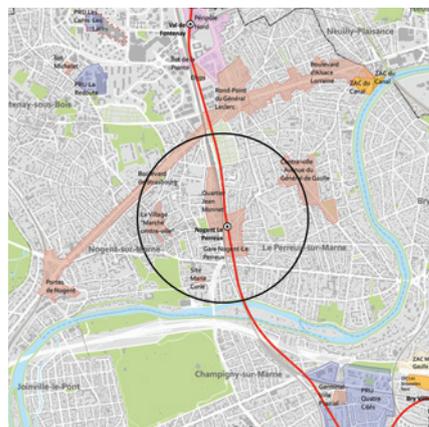
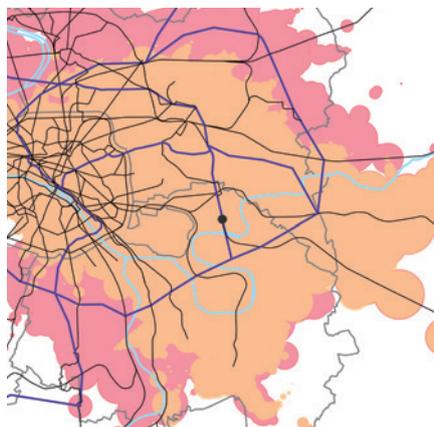
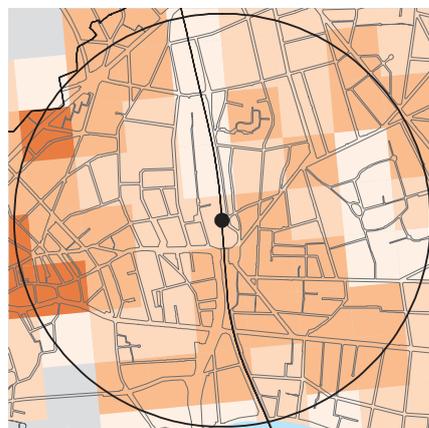


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Nogent Le Perreux Ligne 15<sup>est</sup>



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger, Lise Roger-Jaffé

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

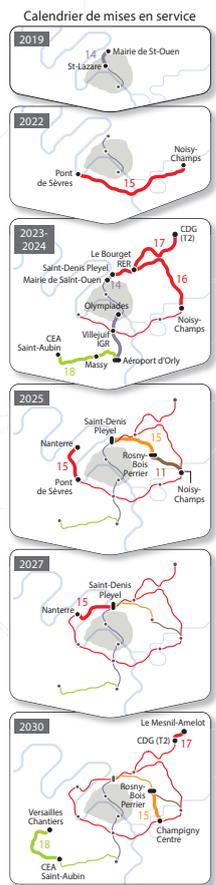
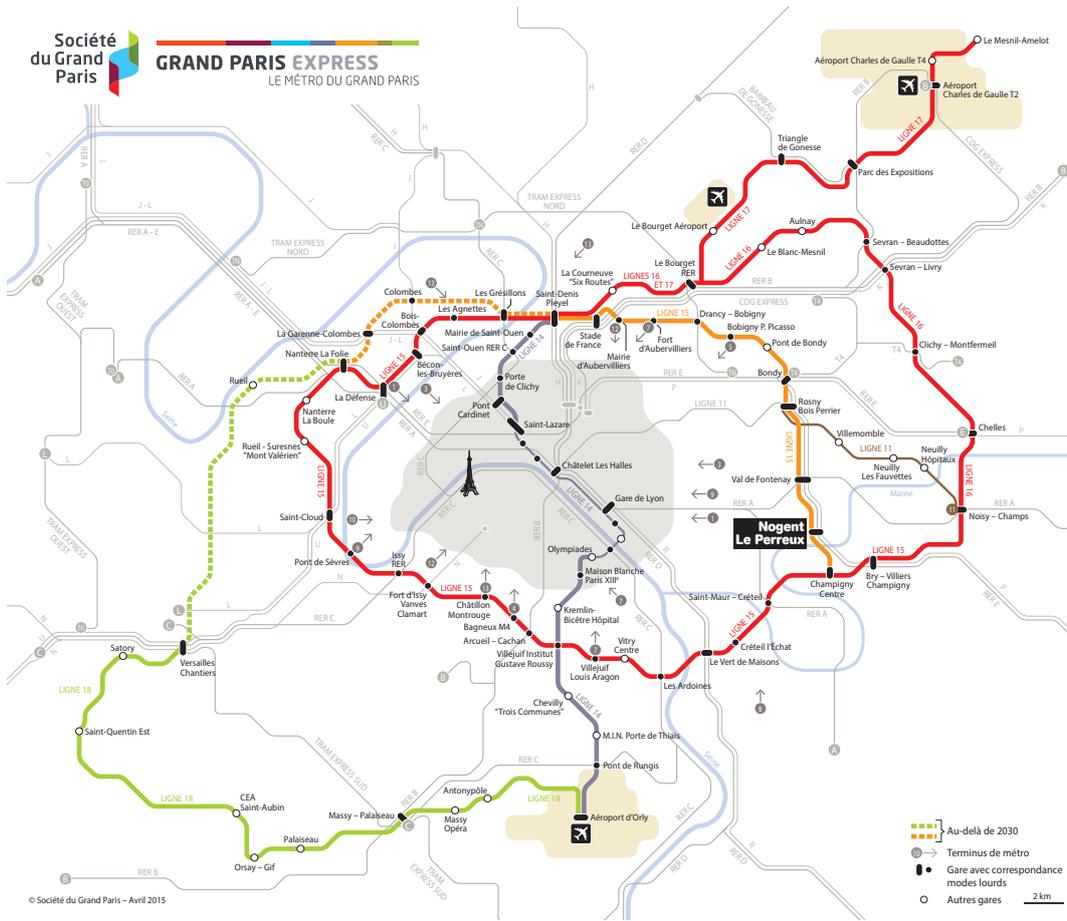
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2015V2.7.1.1

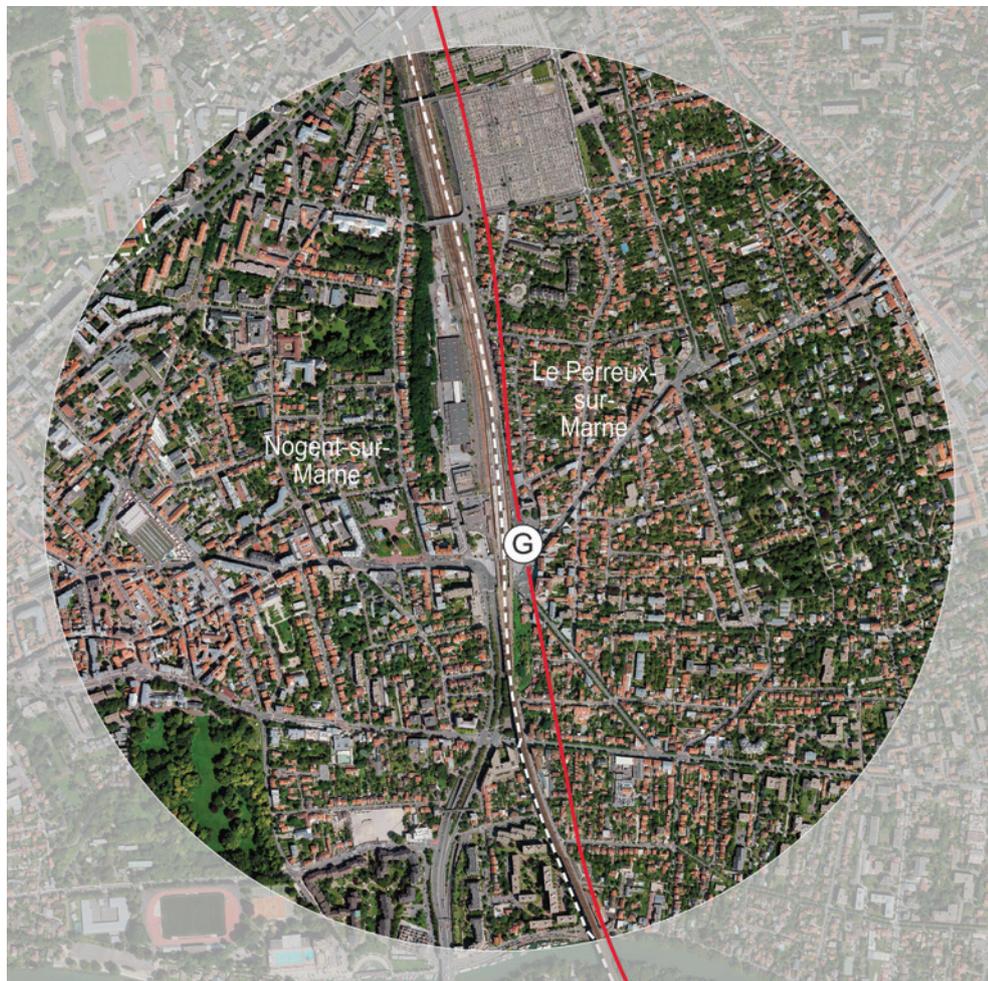
# Sommaire

Introduction .....	1
1. Un quartier résidentiel .....	3
2. Des centralités locales fortes et anciennes.....	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	5
3.1. Un quartier résidentiel au tissu pavillonnaire étendu .....	5
3.2. Des hauteurs bâties intermédiaires .....	6
3.3. Des densités bâties contrastées .....	6
3.4. Un tissu urbain constitué et ancien.....	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un patrimoine bâti ancien remarquable .....	8
3.7. Une forte présence du végétal dans le quartier.....	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales .....	12
4.1. Un quartier en croissance sur le plan démographique, avec une forte présence des cadres .....	12
4.2. Le revenu moyen des ménages du quartier est élevé et en forte progression .....	13
4.3. Des emplois majoritairement issus du secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement .....	14
4.4. Une forte proportion de propriétaires et autant de petits que de grands logements .....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des logiques de déplacements domicile-travail orientées vers Paris.....	16
5.2. Une accessibilité métropolitaine étendue au nord et sud de la métropole.....	17
5.3. Une part importante des actifs du quartier utilisent leur voiture .....	18
5.4. Une accessibilité du quartier compromise par une importante coupure urbaine et un relief défavorable .....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1. Un rythme de construction de logements modéré .....	20
6.2. Une majorité d'opérations de petite taille .....	21
6.3. L'arrivée du GPE et du Tzen impulsent une dynamique de projet et de revalorisation urbaine .....	22
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	25

# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



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



## Gare : Nogent Le Perreux

Ligne 15 est, horizon 2025.

Gare située dans la commune du Perreux-sur-Marne.

En interconnexion avec le RER E.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne et Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne). Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne et Fontenay-sous-Bois appartiennent à l'EPT Paris Est Marne & Bois.

PLU de Nogent-sur-Marne approuvé le 20 janvier 2014.

POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, dernière modification le 25 mars 2010, PLU projet arrêté le 22 octobre 2015.

PLU de Fontenay-sous-Bois approuvé en décembre 2015.

Territoire du CDT « Paris Est entre Marne et Bois ».

# Introduction

## Le contexte

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

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

## Les objectifs

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

## Les partenaires

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

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

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

## La méthode

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

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

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

Le présent document est la **monographie du quartier de gare de Nogent Le Perreux, réalisée en liaison avec les services des villes de Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne et les représentants de l'EPT Paris Est Marne & Bois.**

## Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

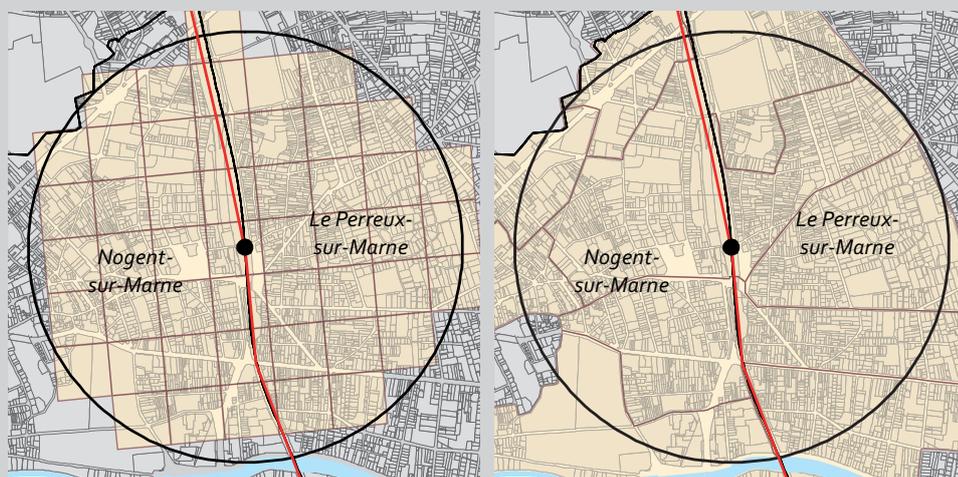
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

### Définition du quartier de gare

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

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur trois communes (Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne et Fontenay-sous-Bois), seules les communes de Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

#### EXEMPLE DU QUARTIER DE NOGENT LE PERREUX



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m \* Découpage du quartier à l'IRIS

# 1. Un quartier résidentiel

Le quartier de Nogent Le Perreux regroupe plus de 21 000 habitants. Cela représente une densité de population légèrement supérieure à 100 habitants à l'hectare, alors que la densité moyenne en petite couronne est de 67 habitants à l'hectare. À l'intérieur du périmètre de 800 mètres autour de la future gare RGPE, les densités de population les plus élevées correspondent aux ensembles d'habitat collectif situés à l'ouest du quartier de gare. À l'image des communes de Nogent-sur-Marne et du Perreux-sur-Marne, le quartier de gare présente un caractère résidentiel. Les densités d'emplois y sont faibles (17 emplois à l'hectare), soit deux fois moins que la moyenne observée en petite couronne, et un taux d'emploi de 0,3.

## 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

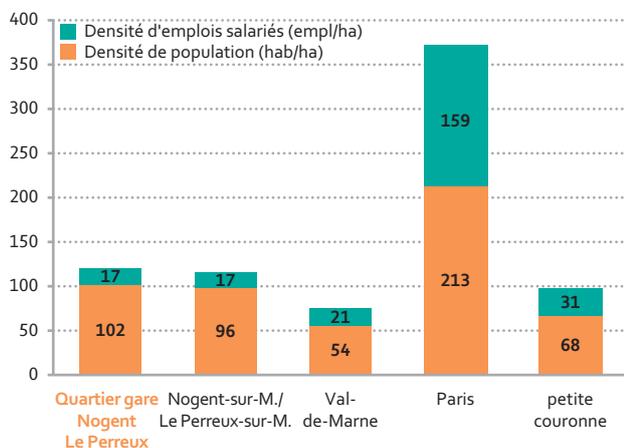


## Population et emplois dans le quartier de gare de Nogent Le Perreux

Nogent Le Perreux	Population	Emplois
Quartier	21 345	5 123
2 km	98 968	41 041
4 km	361 653	133 215

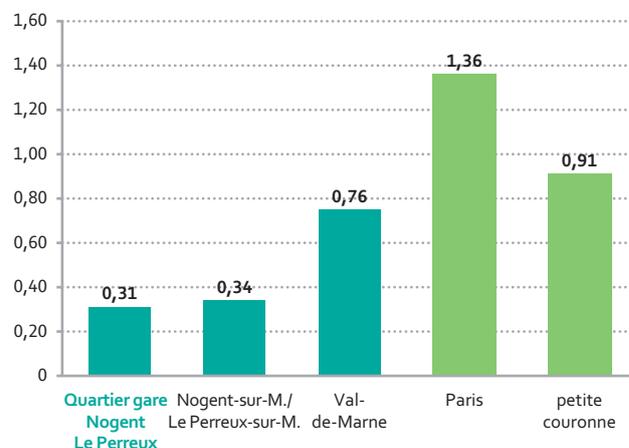
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

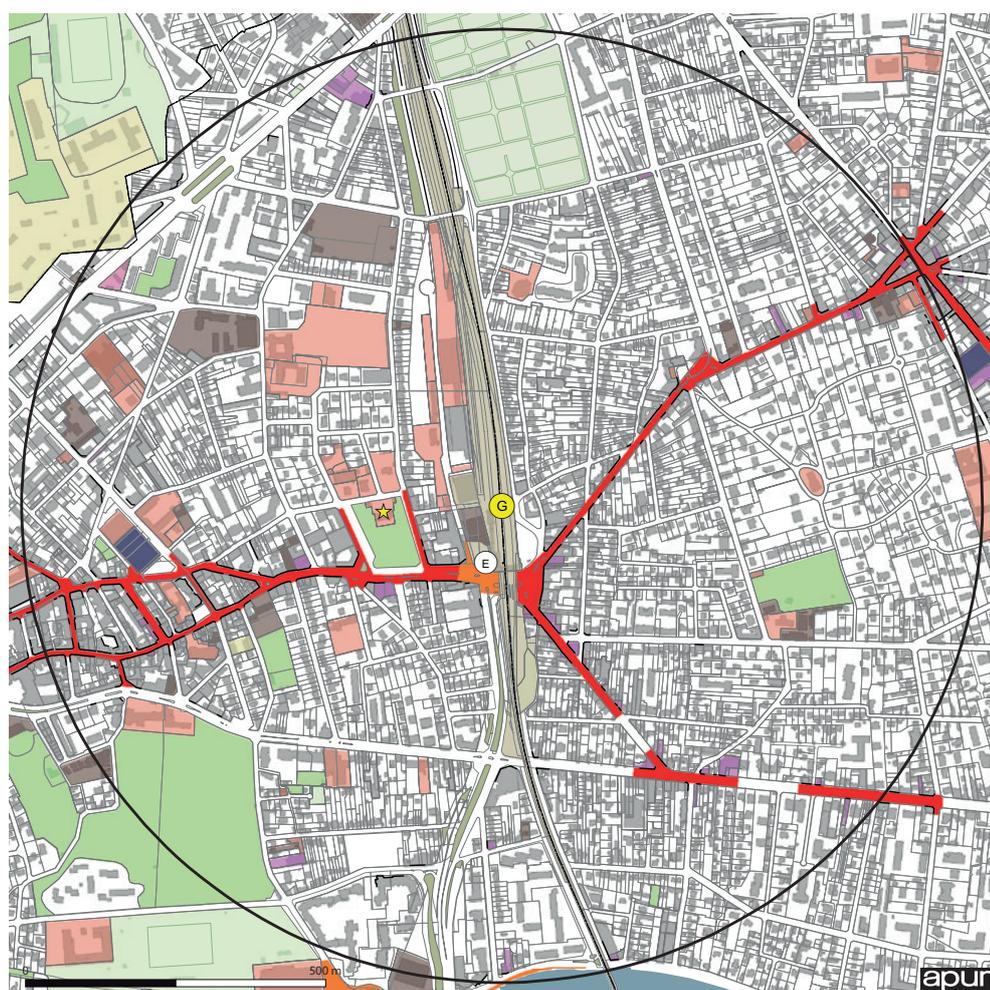
## Taux d'emploi (nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

## 2. Des centralités locales fortes et anciennes

Le quartier de gare RGPE est coupé en deux par le tracé ferroviaire et réunit les communes du Perreux-sur-Marne et de Nogent-sur-Marne, la gare du RER E étant située à la limite entre les deux communes. Des centralités locales fortes et anciennes structurent le territoire et convergent vers la gare, qui avec son parvis et les commerces qui la bordent constitue en elle-même une centralité. Dans la moitié ouest du côté de Nogent-sur-Marne, les centralités s'organisent autour de la mairie et des axes animés et commerçant que sont la Grande Rue Charles de Gaulle, la rue des Héros Nogentais et de la rue Eugène Galbrun. Dans la moitié est, c'est l'avenue Ledru Rollin et le boulevard de la Liberté qui constituent les axes de centralité qui relient la gare au carrefour avec l'avenue du Général de Gaulle et la rue de la Station, puis vers la mairie située juste à l'extérieur du quartier de gare RGPE.



### Éléments de centralités

#### Centralités

- locale
- mixte
- globale

#### Équipement

- local
- global
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- G nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

#### Commerce et animation

- linéaire commercial
- emprise commerciale
- marché couvert

#### 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 novembre 2015



Grande Rue Charles de Gaulle, Nogent-sur-Marne



Avenue Ledru-Rollin, Le Perreux-sur-Marne

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

#### 3.1. Un quartier résidentiel au tissu pavillonnaire étendu

Bordée par le Bois de Vincennes et les méandres de la Marne, les communes de Nogent-sur-Marne et du Perreux-sur-Marne se caractérisent par un tissu à dominante pavillonnaire un peu plus marquée dans la partie du quartier de gare au Perreux-sur-Marne qu'à Nogent-sur-Marne et la présence de nombreuses villas luxueuses, à l'image de celles regroupées dans le Parc du Perreux. Les centres-villes des deux communes concentrent de nombreux équipements scolaires, administratifs et culturels, et d'ensembles de logements collectifs continus relativement anciens. Quelques immeubles de bureaux récents se trouvent face à la gare côté Nogent. Des ensembles d'immeubles collectifs discontinus bordent les grands axes de circulation que sont le boulevard de Strasbourg ou la rue Jacques Kablé et l'avenue Pierre Brossette.

#### 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

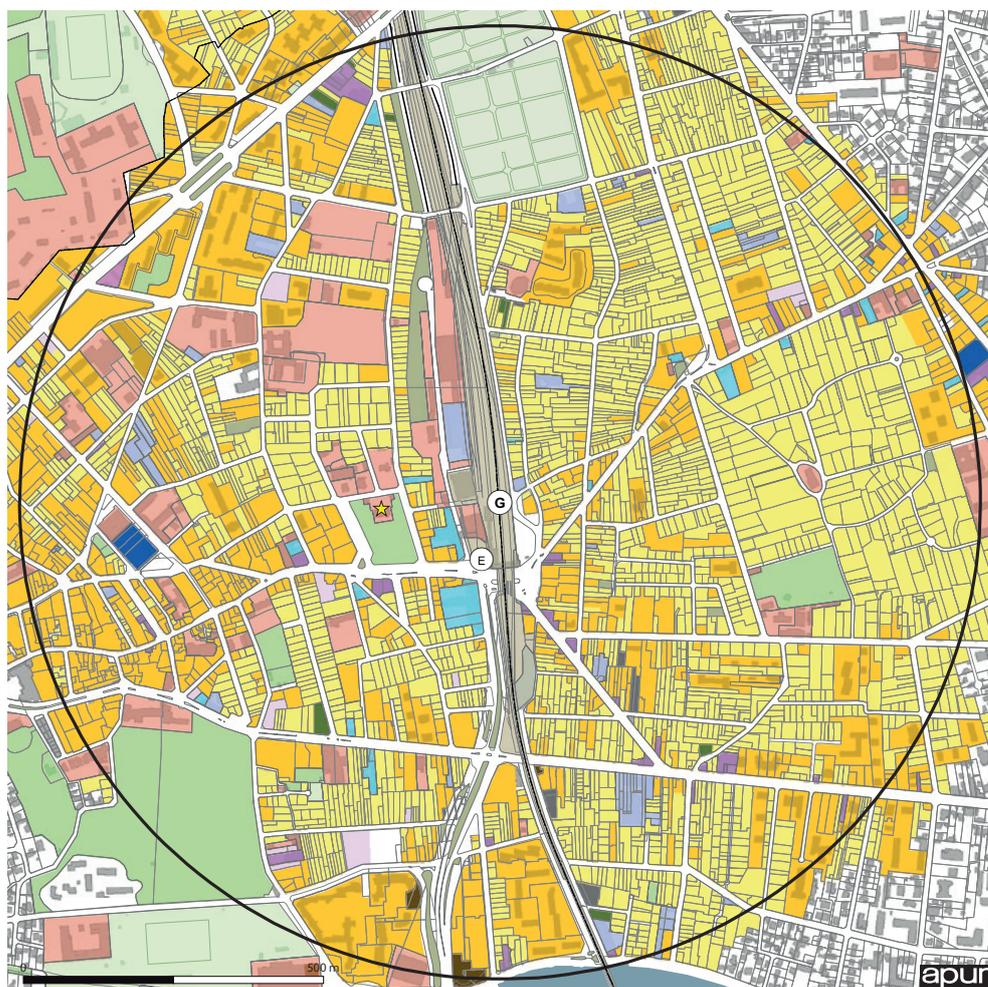
##### Emprise non bâtie

- 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 novembre 2015



Rue de l'Armistice, Nogent-sur-Marne



Rue d'Estienne d'Orves, Le Perreux-sur-Marne

## 3.2. Des hauteurs bâties intermédiaires

Le quartier de gare de Nogent Le Perreux présente des hauteurs bâties variées. Plus de la moitié des surfaces bâties sont comprises entre 7 et 15 m de haut et un tiers restent inférieures à 7 m. Le tissu urbain est essentiellement constitué de petits collectifs et de pavillons, tandis qu'un tissu continu et discontinu d'immeubles de plus grande hauteur bordent les axes structurants du quartier de gare.

### Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

### Hauteurs des bâtiments

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

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



### Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Nogent Le Perreux



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

## 3.3. Des densités bâties contrastées

Une large partie du quartier de gare est composée de parcelles peu densément bâties, dont certaines sont vastes et occupées par des villas (Parc du Perreux ou villas des bords de Marne). Dans le quart nord-ouest du quartier et le long des grands axes de circulation (boulevard de Strasbourg, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny côté Nogent, avenue Pierre Brossolette, avenue du Général de Gaulle côté Perreux), les densités bâties à la parcelle sont plus élevées, le plus souvent comprises entre 2 et 3.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

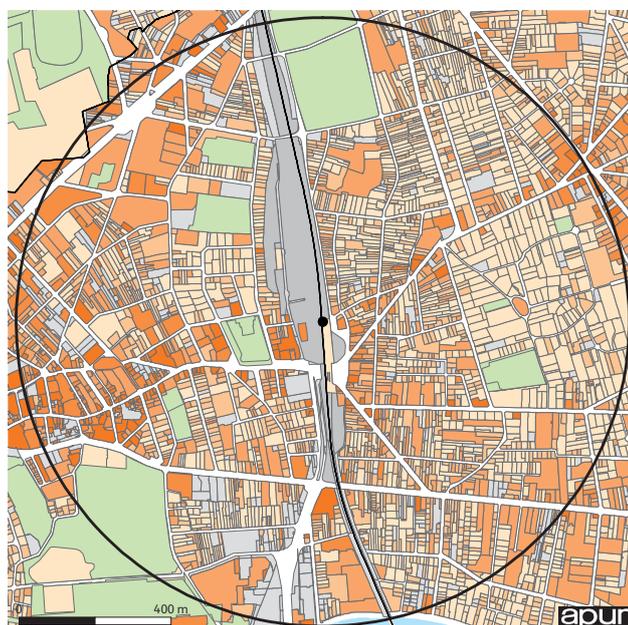
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

- 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 urbain constitué et ancien

L'urbanisation progressive, autour des deux bourgs historiques de Nogent-sur-Marne et du Perreux-sur-Marne a formé un tissu urbain constitué dont le parcellaire en lanières et la trame viaire épousent les anciens découpages et chemins viticoles. Le Parc du Château du Perreux, loti en 1860, forme aujourd'hui un quartier de pavillons à part entière, fermé et très peu dense. L'arrivée de la ligne de chemin de fer de l'Est, implique la construction d'un viaduc de 800 m qui scinde le territoire et marquera la frontière entre les deux communes. La jonction entre l'A86, bien qu'en partie couverte, et l'A4 autour du pont de Nogent, représente un nœud routier et renforce cette coupure urbaine nord-sud. Au sud du Fort de Nogent, les grands ensembles d'après-guerre forment un front urbain discontinu le long du boulevard de Strasbourg.



Boulevard Albert 1er, Nogent-sur-Marne



Quai d'Artois, Le Perreux-sur-Marne



Rue de Metz, Le Perreux-sur-Marne



Rue Charles VII, Nogent-sur-Marne

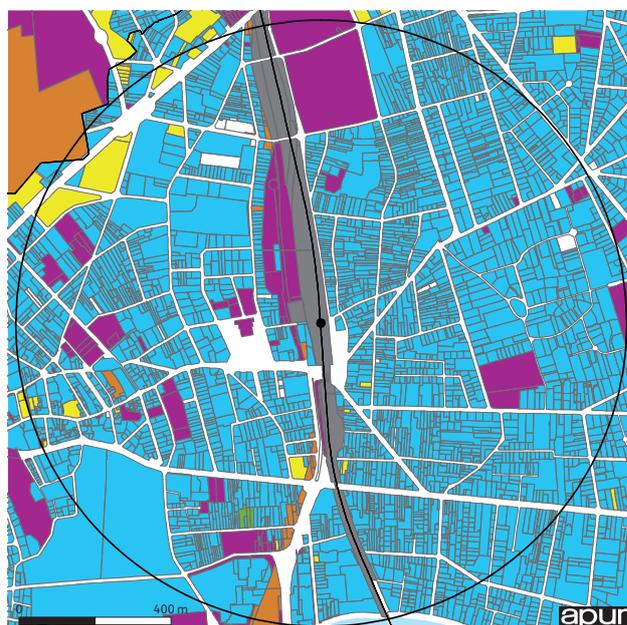
### 3.5. Structure de la propriété foncière

Les grands propriétaires publics sont assez peu présents dans le quartier de gare de Nogent Le Perreux, en dehors des emprises des voies ferrées et de l'autoroute, du cimetière du Perreux-sur-Marne et du Fort de Nogent-sur-Marne situé juste à l'extérieur du périmètre de 800 mètres. Le quartier de gare est détenu par une multitude de petits propriétaires privés soit sous la forme d'immeubles en copropriété le plus souvent, soit sous la forme de pavillons, propriété d'une personne physique.

#### Propriété foncière

- gare GPE
- périmètre 800m
- État, entité publique  
liée à l'État, enseignement supérieur
- EDF-GDF, SNCF, RFF, RATP, STIF, PAP
- Établissement public foncier
- Veille foncière
- Caisse des Dépôts, Chambre de Commerce, des Métiers, d'Agriculture, des Notaires
- Villes et collectivités locales
- Organisme HLM et 1%
- Propriété privée
- non renseigné

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



### 3.6. Un patrimoine bâti ancien remarquable

La richesse du patrimoine bâti du quartier de gare de Nogent Le Perreux témoigne d'une urbanisation très ancienne, ce qui se traduit par la présence dans le quartier de 5 monuments classés ou inscrits à l'inventaire supplémentaire à Nogent-sur-Marne, auxquels s'ajoutent 45 édifices classés au PLU comme patrimoine remarquable au Perreux-sur-Marne, 145 bâtiments d'intérêt et 23 bâtiments de grand intérêt identifiés à Nogent-sur-Marne (Église Saint-Saturnin, vestiges du Château du Perreux-sur-Marne construit par E.-L. Boullée...). La diversité du patrimoine de villas et de pavillons reflète les différentes phases d'urbanisation du quartier : ancienne ville de villégiature, les nobles demeures du XVIII<sup>e</sup> siècle, telles que l'Hôtel des Coignard ou la Maison des Artistes, côtoient des villas bourgeoises du XIX<sup>e</sup> siècle sur les bords de Marne, et les pavillons Art Nouveau du début du XX<sup>e</sup> siècle. L'arrivée du chemin de fer dans les années 1860, constitue une rupture physique, matérialisée par l'édification d'un viaduc de 800 m. Le bourg du Perreux-sur-Marne prend dès lors son essor, la trame viaire épouse les anciens chemins vigneron, tandis que le domaine du Château est morcelé et loti dès 1860.

Au cours des années 1920 et 1930, la construction de nombreux pavillons, divers équipements publics (dont le cinéma Royal Palace) et des premiers logements sociaux marquent une nouvelle phase de l'expansion urbaine du quartier de gare. Durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, la ville de Nogent, devenue Sous-Préfecture du Val-de-Marne, se dote de nombreux équipements collectifs, tels que le complexe sportif et la base nautique en bord de Marne, et entreprend la rénovation de son centre-ville. Dans les années 1990, la place et le théâtre Watteau sont édifiés sur une portion couverte de l'A86, en mitoyenneté avec la gare RER.

#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

#### Période majoritaire\*

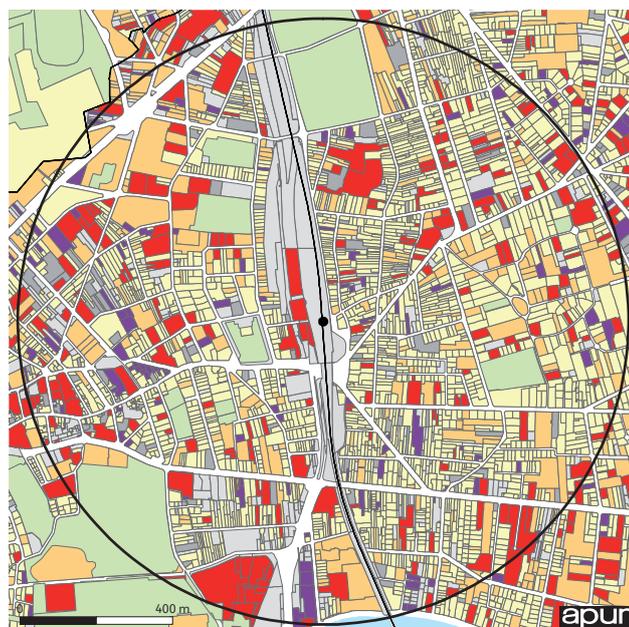
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

#### Principaux équipements

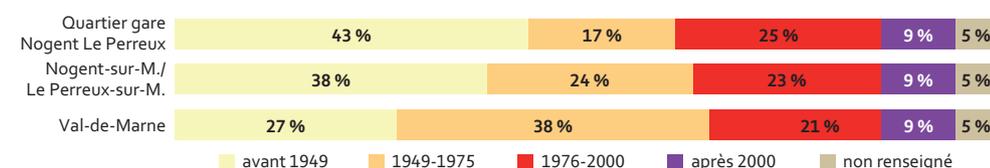
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



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



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

### 3.7. Une forte présence du végétal dans le quartier

Situé au nord des bords de la Marne, le quartier de gare de Nogent Le Perreux présente sous diverses formes un cadre végétal riche. Le couvert végétal du quartier de gare représente plus de 40 % de la surface du quartier, et s'explique d'une part par la présence de nombreux et plutôt grands jardins privés dans les secteurs pavillonnaires (en particulier le Parc côté Le Perreux) et d'autre part par quelques parcs publics et privés, comme le parc du Saut du Loup côté Le Perreux-sur-Marne ou le parc du couvent des Carmel et le parc des Artistes, site classé, côté Nogent-sur-Marne. On notera également la présence de délaissés végétalisés le long des infrastructures de l'autoroute et de la voie ferrée.

#### Les bâtiments et la végétation

- gare
  - périmètre 800m
- Les hauteurs de la végétation en mètres**
- moins de 1 m
  - de 1 à 10 m
  - plus de 10 m
- bâtiments

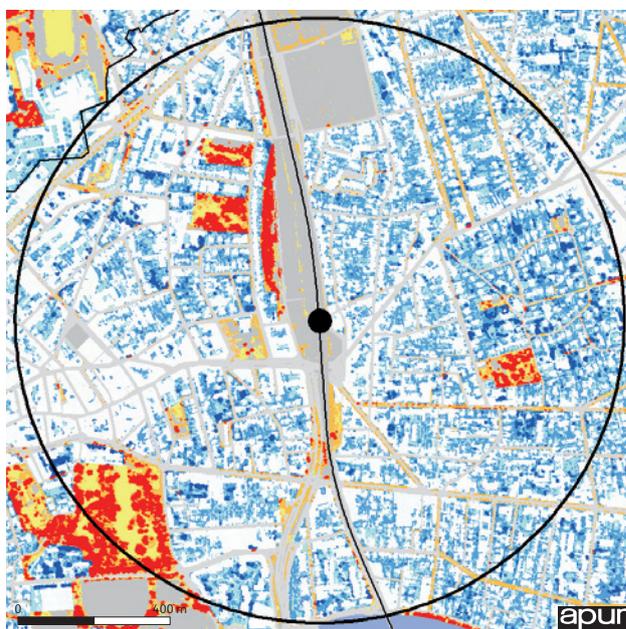
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



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

- gare
  - périmètre 800m
- Espaces privés**  
Hauteurs de la végétation
- moins de 1 m
  - de 1 à 10 m
  - plus de 10 m
- Domaine public**  
Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :
- moins de 1 m
  - de 1 à 10 m
  - plus de 10 m

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



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

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence dans le quartier des îlots de chaleur en particulier sur deux types de lieux : au niveau des infrastructures ferrées et autoroutières au nord de la gare, et également dans des tissus bâtis anciens à l'image du secteur du « Village » à Nogent-sur-Marne à l'ouest du quartier de gare. Ces tissus présentent la particularité d'être densément bâtis et donc très minéraux et participent ainsi à la formation d'îlots de chaleur. À l'inverse, les espaces verts comme le parc des Artistes, celui des Carmel ou de l'Hôpital privé de Nogent, ainsi que le secteur du Parc au Perreux-sur-Marne jouent un rôle de régulateur thermique pour le quartier. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés, que l'on retrouve par exemple dans les tissus anciens comme le Village à l'ouest du quartier.

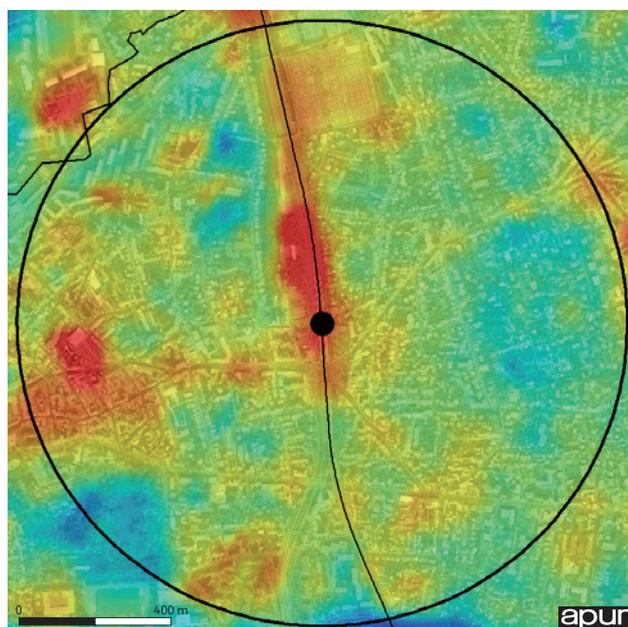
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que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

Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les bâtiments possédant une vaste toiture plate ou bien orientée, à l'image des bâtiments communaux situés le long

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



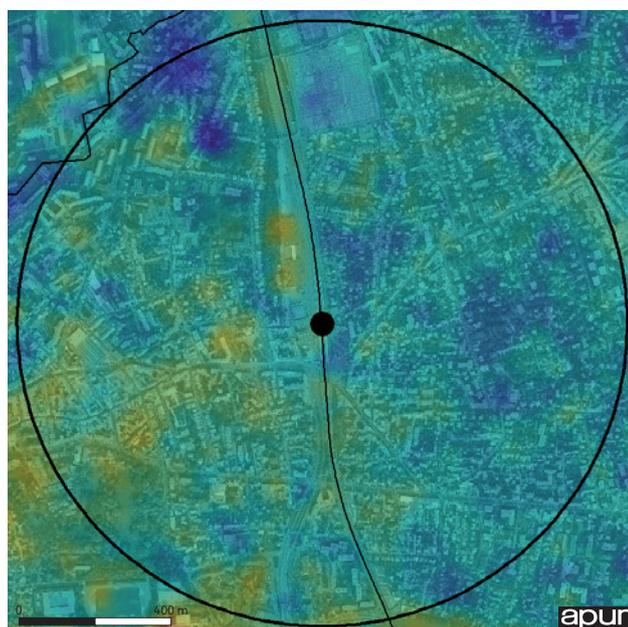
Source : LANDSAT - 2010



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



Source : LANDSAT - 2012



de la rue Jean Monnet à Nogent-sur-Marne présentent un potentiel non négligeable. Toutefois, les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les très nombreux pavillons présents dans l'ensemble du quartier peuvent également présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition et surtout de leurs besoins.

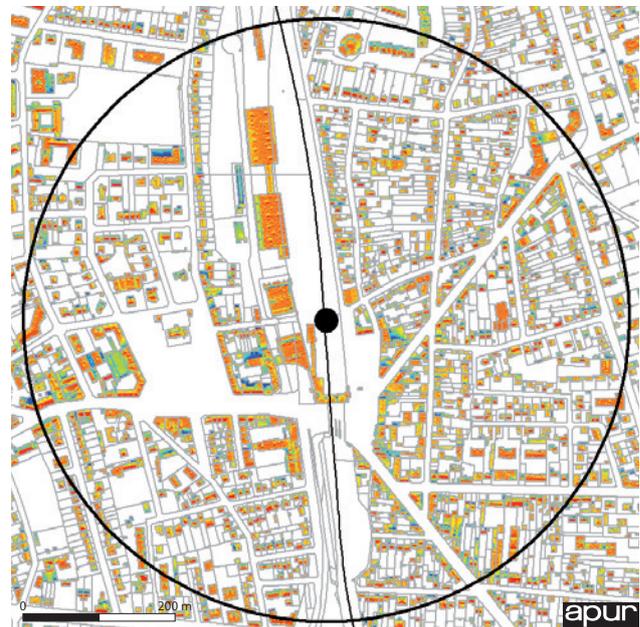
Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour des parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le quartier, les parcelles identifiées sont très nombreuses, compte tenu de l'importance de l'habitat pavillonnaire et des jardins qui lui sont associés. Cela couvre ainsi presque la totalité du quartier, à l'exception par exemple du secteur du Village à Nogent, plus densément bâti. Quelques ensembles de logements collectifs du quartier parmi lesquels l'ensemble résidentiel du Port et celui de la rue du Viaduc/rue Henry Dunant à Nogent-sur-Marne ou encore celui de l'allée des Vergers au Perreux, sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %. Enfin, le réseau d'eaux usées du SIAAP court en partie sud du quartier, au nord des bords de Marne. Un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié dans un rayon de 300 m autour de celui-ci (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée) et qui pourrait bénéficier aux bâtiments situés dans ce rayon (en jaune pâle), en alimentant leur système de chauffage central.

### Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an  
1 200 0



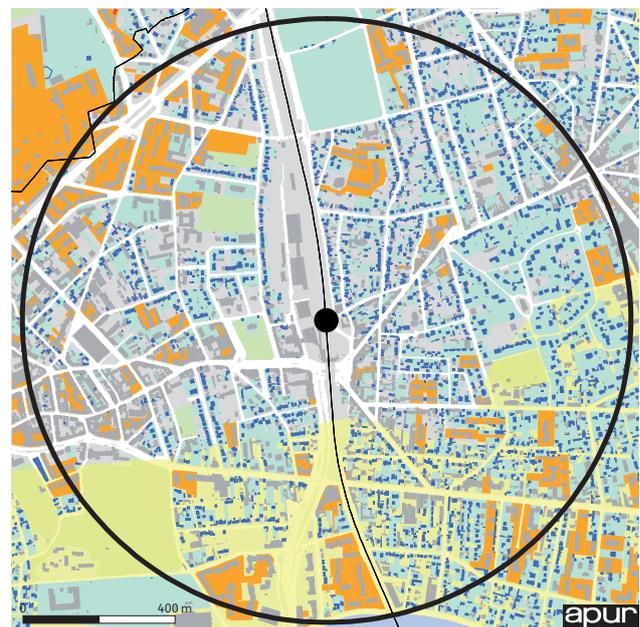
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

- gare
- périmètre 800 m
- parcelles potentiellement éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau SIAAP (300 m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200 m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

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



## 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

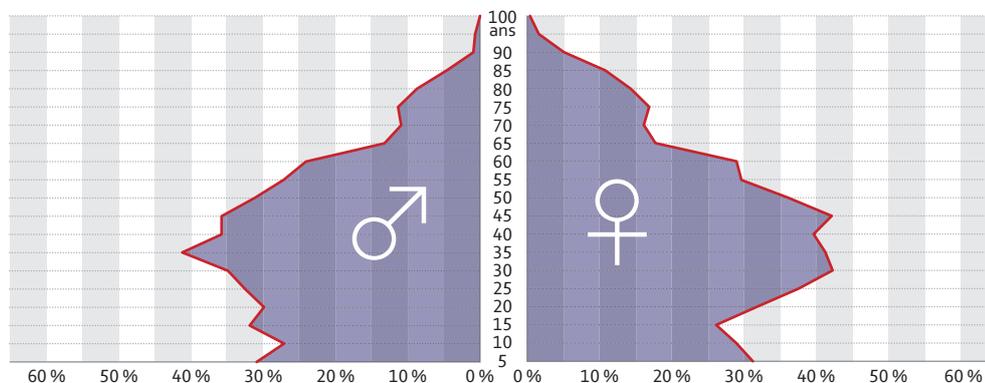
### 4.1. Un quartier en croissance sur le plan démographique, avec une forte présence des cadres

Le quartier de gare de Nogent Le Perreux ne présente pas le même profil sociodémographique que les autres quartiers de la ligne 15 est. S'il se caractérise aussi par une croissance démographique (+ 14,2 %) entre 1999 et 2010, le poids des jeunes de moins de 18 ans (22,1 %) y est un peu moindre que dans les autres quartiers et, symétriquement, la part des personnes âgées de 65 ans ou plus y est un peu plus forte (12,7 %). Plus du tiers des actifs qui habitent dans ce quartier occupent un emploi de cadre, soit une proportion de 10 points supérieure à celle observée dans

	Quartier gare Nogent Le Perreux	Nogent-sur-M./ Le Perreux-sur-M.	Val- de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants	21 345	65 439	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 14,2 %	+ 11,6 %	+ 8,7 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans	22,1 %	21,6 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	12,7 %	14,5 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	5 123	11 509	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres	34,9 %	36,9 %	23,2 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers	32,2 %	29,9 %	43,1 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi	0,31	0,34	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	11,7 %	11,1 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	9,5 %	9,1 %	11,9 %	11,0 %	12,5 %

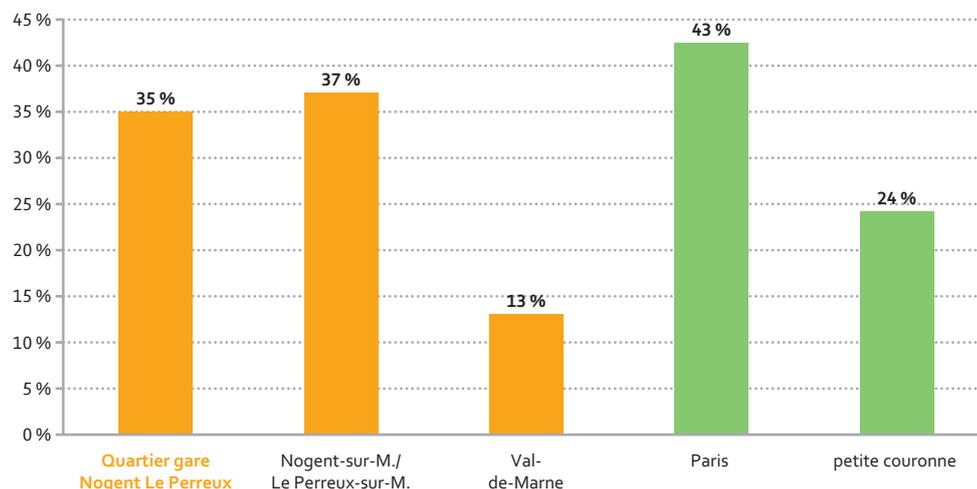
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Nogent Le Perreux (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

#### Part des cadres dans la population active



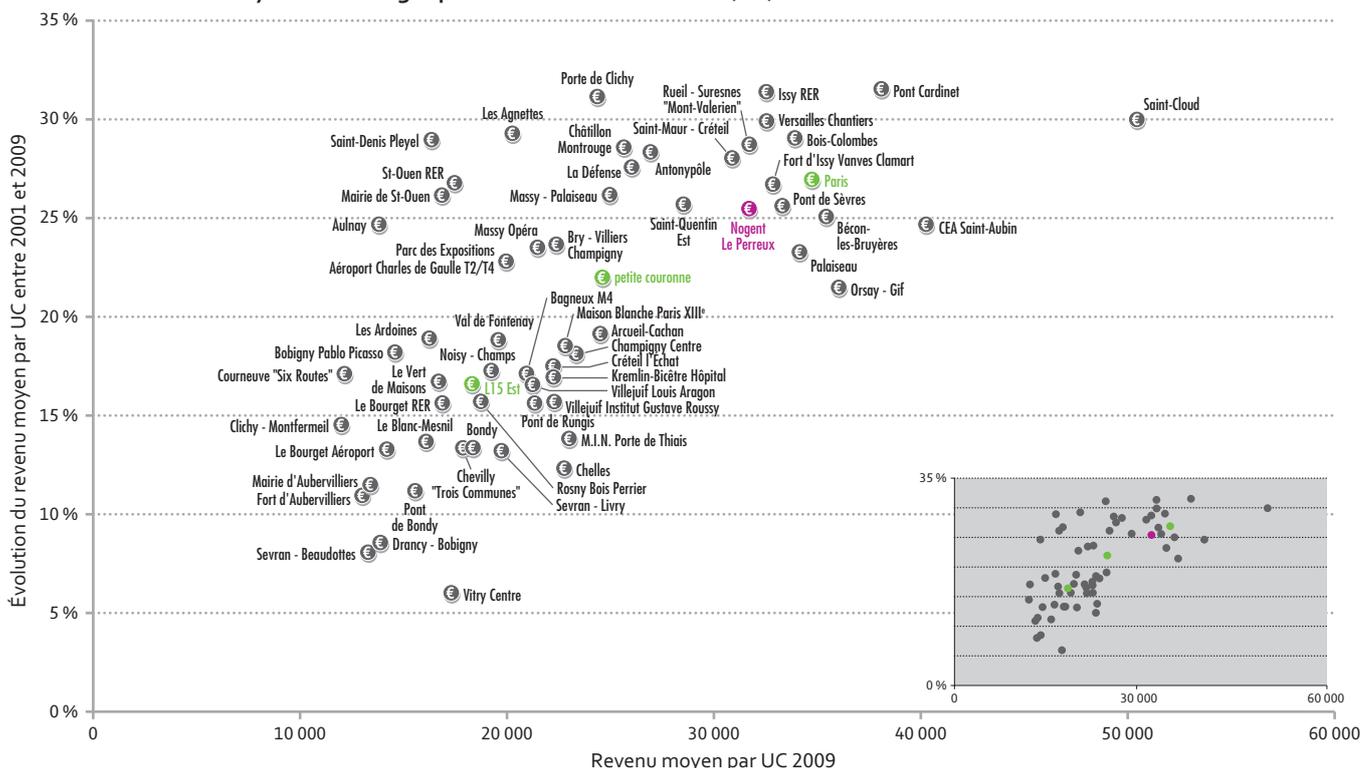
Source : Insee Recensement 2011

l'ensemble de la petite couronne. Cette forte surreprésentation des cadres va de pair avec un taux de chômage limité à 9,5 % de la population active.

## 4.2. Le revenu moyen des ménages du quartier est élevé et en forte progression

Le revenu annuel moyen des ménages du quartier de Nogent Le Perreux s'élève à plus de 31 500 € par unité de consommation, soit un niveau nettement supérieur au revenu moyen de la petite couronne (25 000 € par an et par UC). Entre 2001 et 2009, le revenu moyen des ménages du quartier de gare comme celui des communes de Nogent-sur-Marne et du Perreux-sur-Marne a progressé de 25 %, c'est-à-dire une progression légèrement plus rapide que celle des autres quartiers de gare ou de la petite couronne. La part des ménages ayant de bas revenus parmi les ménages du quartier est limitée (11,7 %), deux fois moins importante qu'en petite couronne.

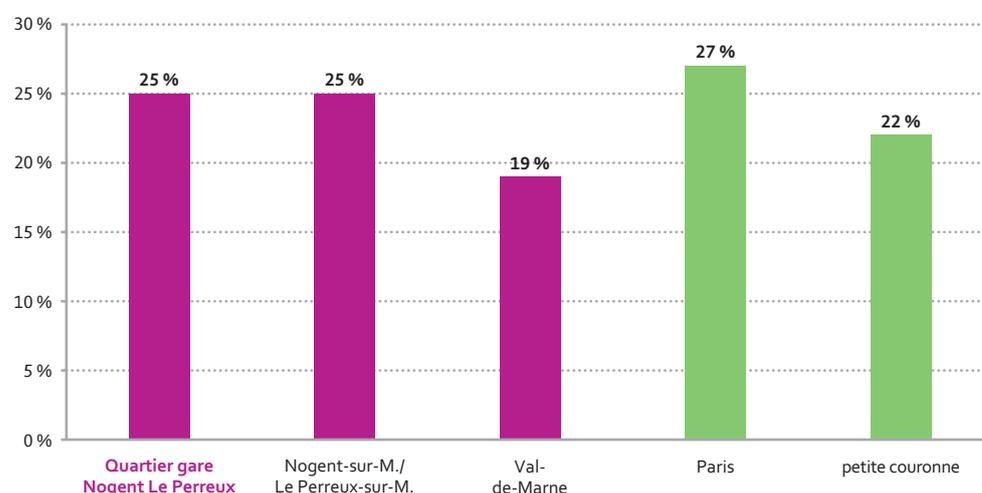
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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 : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Les IRIS ayant été modifiés entre 2001 et 2009, il n'a pas été possible de calculer l'évolution de revenus pour le quartier de gare de Nanterre La Boule et Nanterre La Folie. Calcul de l'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.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

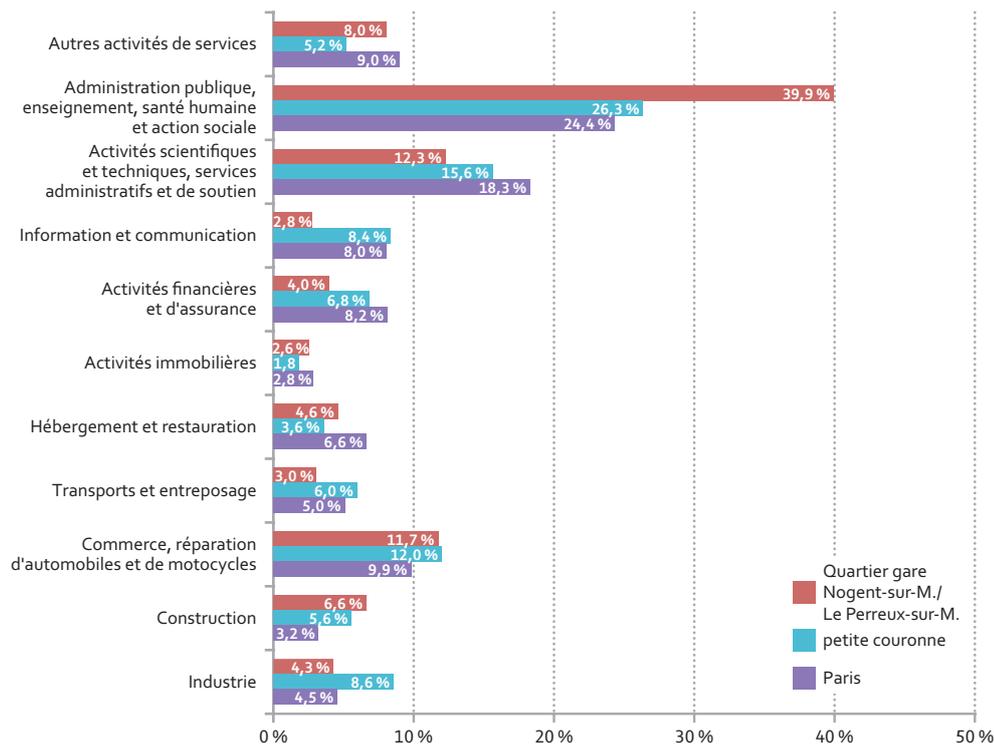


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

### 4.3. Des emplois majoritairement issus du secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement

Dans les deux communes de rattachement du quartier de gare, Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne, la majorité des emplois appartient au secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement, avec environ 2 emplois sur 5. Il s'agit là d'une proportion bien supérieure à celle observée à l'échelle de la petite couronne (26 %). L'autre secteur le plus représenté est celui du commerce (12 %) et celui des activités scientifiques et techniques (12 %). Dans le quartier de gare, la présence de la Mairie de Nogent-sur-Marne, d'équipements scolaires et hospitaliers (par exemple la Clinique privée de Nogent) confirme cette observation générale à l'échelle des deux communes.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne

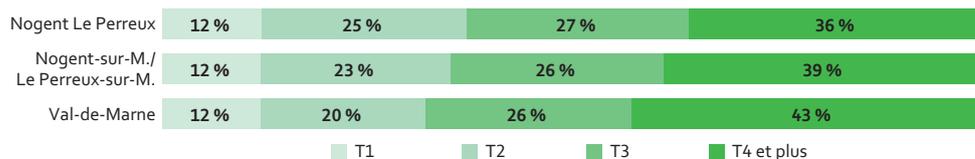


Source : Insee Recensement 2011

## 4.4. Une forte proportion de propriétaires et autant de petits que de grands logements

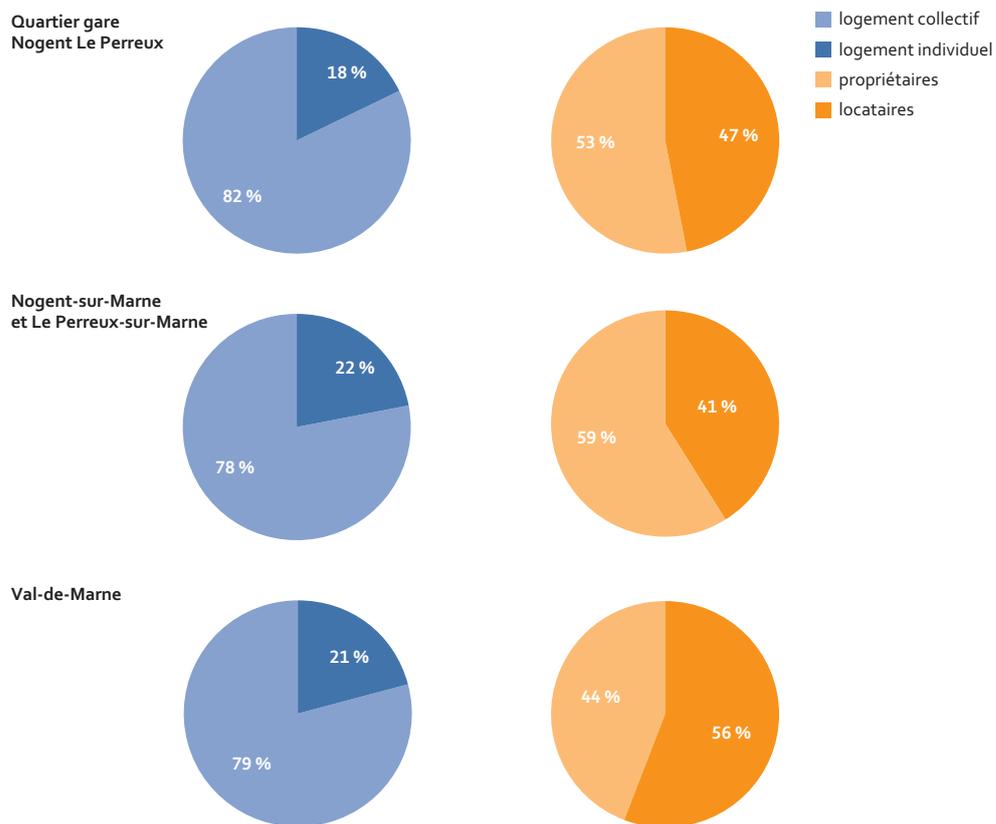
Bien que le tissu pavillonnaire soit étendu dans le quartier de gare, 8 logements sur 10 appartiennent à des ensembles collectifs. Le parc de logements du quartier se distingue de celui des autres quartier de gare de la ligne 15 est par une forte proportion de petits logements (1 ou 2 pièces) puisqu'ils sont aussi nombreux que les grands logements de 4 pièces ou plus, représentant respectivement 37 % et 36 % du parc de logements. Comme c'est aussi le cas dans les deux communes de rattachement de la gare, la moitié des ménages du quartier sont propriétaires du logement qu'ils occupent, l'autre moitié des ménages étant locataires d'un logement privé le plus souvent. Environ 15 % des ménages du quartier occupent un logement social.

### Répartition des types de logements



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

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

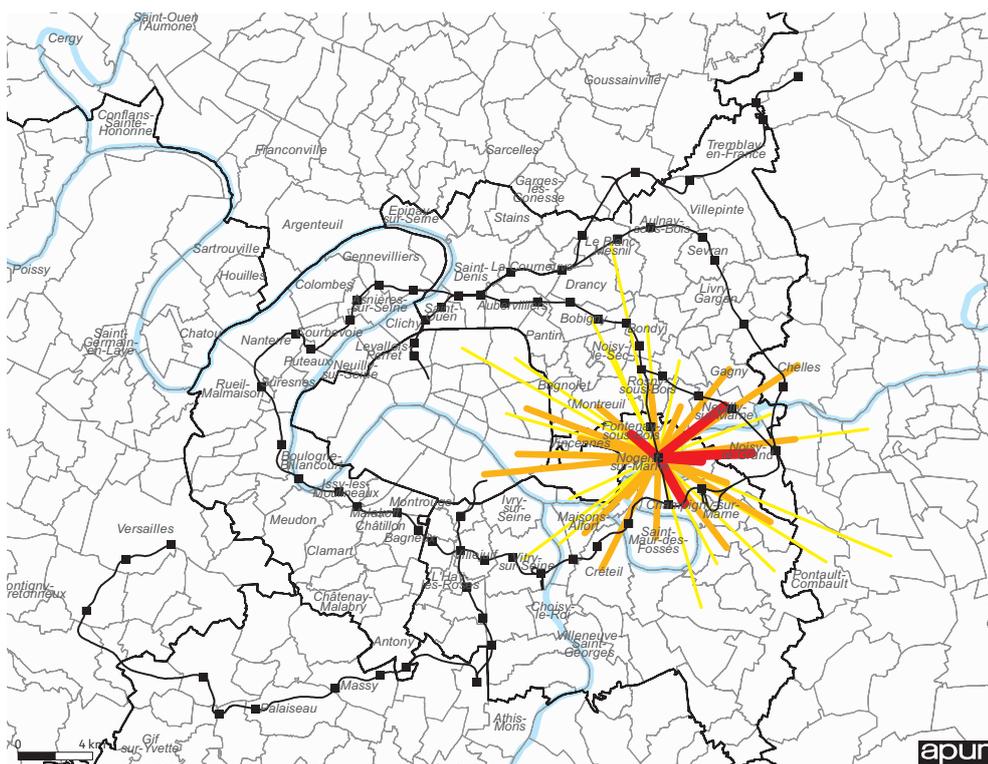
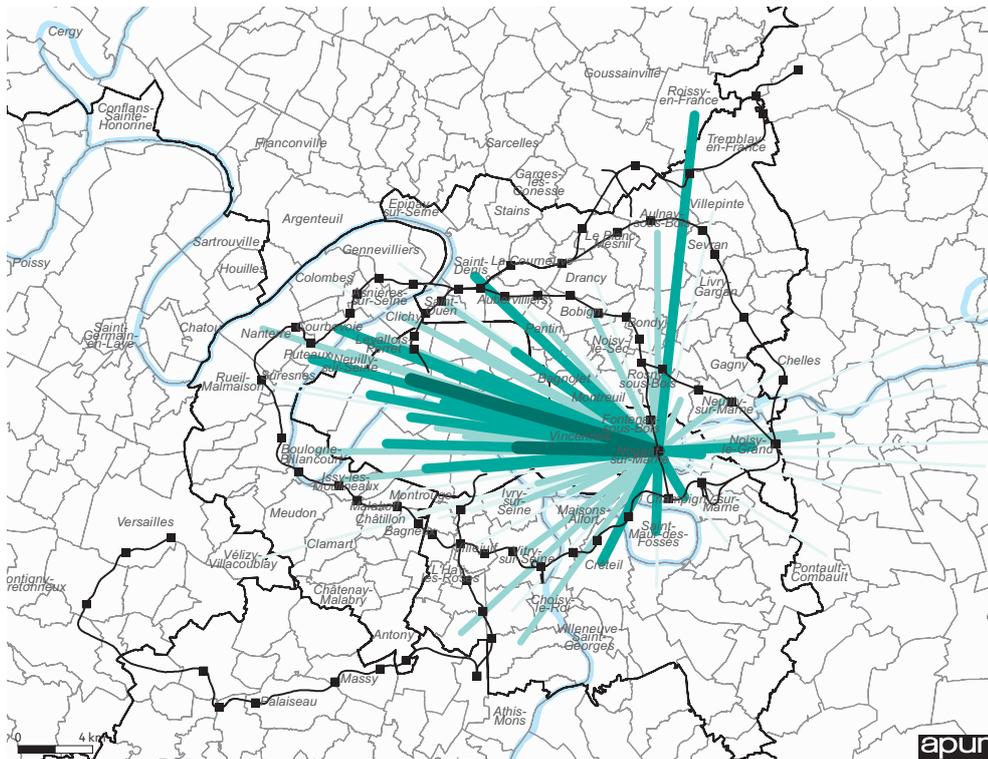


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Des logiques de déplacements domicile-travail orientées vers Paris

Le faible nombre d'emplois offerts sur le territoire des deux communes de Nogent-sur-Marne et du Perreux-sur-Marne et leurs taux d'emploi se reflètent dans les déplacements domicile-travail des actifs de ces communes. Seulement 18 % des actifs résident et travaillent dans ces communes et la plupart des actifs se rendent sur leur lieu de travail à l'ouest, à Paris, ou en plus faible quantité à Noisy-le-Grand, Roissy ou des communes au sud telles que Créteil ou Saint-Maur-dès-Fossés.



**5 685** actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Nogent-sur-Marne ou Le Perreux-sur-Marne. Ils représentent **18,2 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

Pour les quelques actifs dont l'emploi se situe à Nogent-sur-Marne ou au Perreux-sur-Marne, ils résident principalement dans des communes proches, et en particulier Champigny-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne ou Fontenay-sous-Bois.

## 5.2. Une accessibilité métropolitaine étendue au nord et sud de la métropole

Desservi actuellement par le RER E, le quartier de gare de Nogent Le Perreux bénéficie d'une bonne accessibilité à la métropole, permettant par exemple de se rendre à la Défense ou dans la majeure partie des arrondissements parisiens en effectuant un trajet de 45 minutes en transports en commun. La connexion avec le futur réseau du Grand Paris Express à l'horizon 2030 permettra d'étendre encore l'accessibilité du quartier (+53 % de territoire accessible supplémentaire), d'une part en améliorant la desserte de lieux déjà théoriquement accessible en 45 minutes de transports en commun via de nouvelles alternatives de trajets, et d'autre part en permettant d'atteindre des lieux aujourd'hui inaccessibles en 45 minutes, en particulier des pôles importants de la métropole, comme les aéroports d'Orly et Roissy, des bassins d'emplois comme Issy ou Pont de Sèvres, ainsi que le nord de Seine-Saint-Denis.

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

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

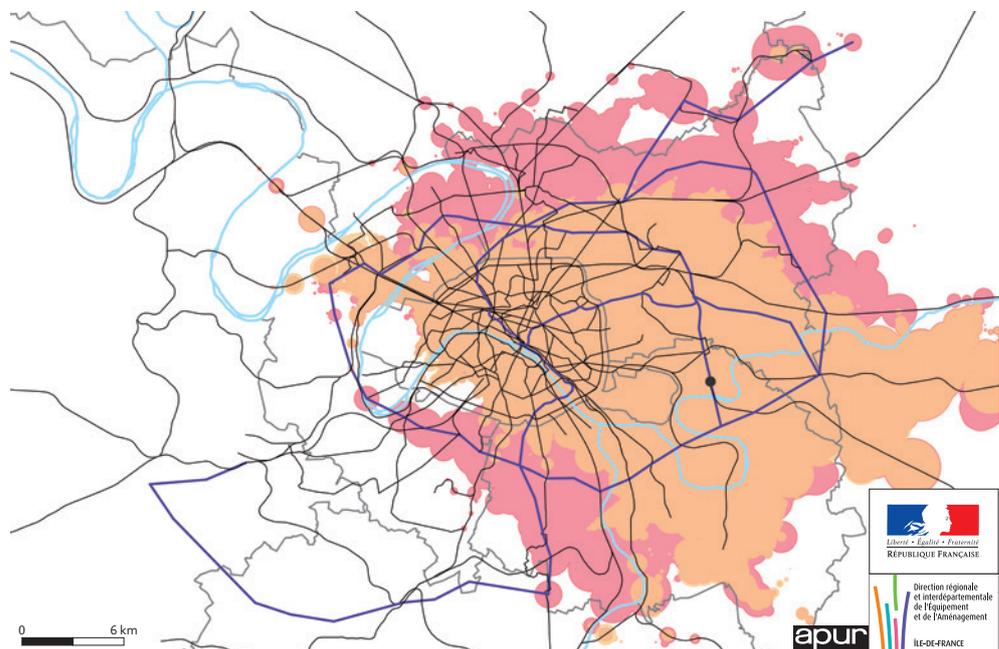
#### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

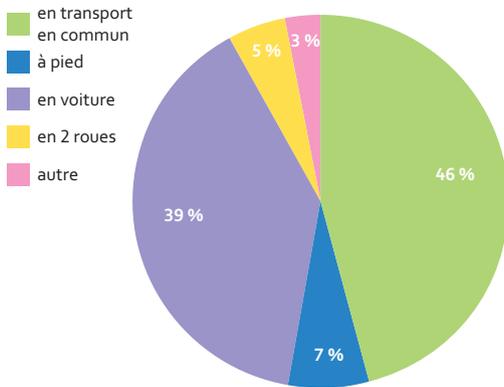
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Nogent Le Perreux pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :  
Territoire : + 53 %  
Emplois : + 26 %



### 5.3. Une part importante des actifs du quartier utilisent leur voiture

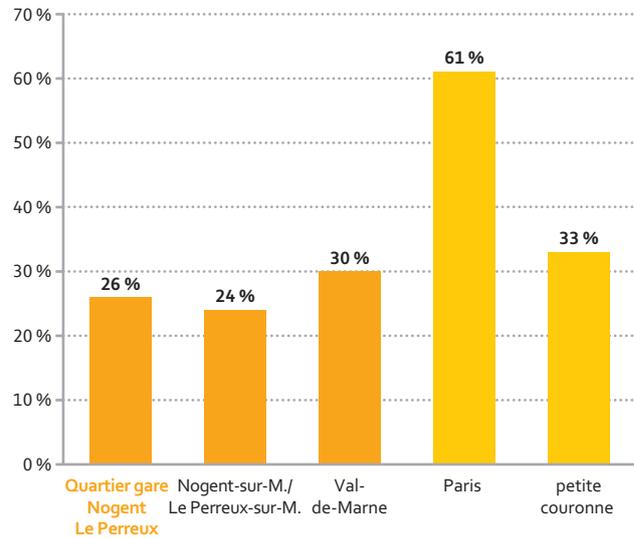
Dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, la plupart des actifs du quartier de gare de Nogent Le Perreux privilégient l'usage des transports en commun (46 %). Cependant, une part importante des actifs utilise leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail (39 %), tandis que très peu préfèrent les modes doux. D'ailleurs, la part de ménages du quartier sans voiture est assez faible (1/4 des ménages seulement), à l'image des deux communes (24 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

### 5.4. Une accessibilité du quartier compromise par une importante coupure urbaine et un relief défavorable

L'accessibilité piétonne du quartier vers et au départ de la gare de Nogent Le Perreux apparaît plutôt bonne, puisque pratiquement l'ensemble du quartier est accessible à pied via un parcours de 1 000 m maximum en suivant la trame viaire actuelle. C'est particulièrement vrai du côté du Perreux, avec même une accessibilité à 500 m étendue vers le nord et le sud. À l'inverse, côté Nogent, l'accessibilité piétonne présente quelques limites, notamment au nord-ouest au niveau de la rue Thiers. L'accessibilité à 500 m est peu développée côté Nogent, en raison de la position de la gare côté Le Perreux-sur-Marne et le besoin de franchir la grande coupure urbaine occasionnée

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



Source : Apur 2015



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

apur

par l'autoroute et les voies ferrées au niveau de la Grande Rue Charles de Gaulle. Cette coupure constitue l'enjeu principal pour l'accessibilité piétonne du quartier, la trame viaire étant sinon très développée.

Dans les 2 km autour de la future gare, le réseau cyclable apparaît partiellement développé. Les bords de Marne sont bien aménagés pour pouvoir circuler confortablement à vélo, en revanche le réseau cyclable est inexistant dans une perspective de rabattement vers l'actuelle gare RER et la future gare RGPE. Côté est, les secteurs pavillonnaires du Perreux-sur-Marne peuvent permettre un cheminement vélo dans des conditions favorables en termes de sécurité par exemple. Côté est, outre l'absence de pistes cyclables, Nogent-sur-Marne présente un relief plutôt défavorable à la pratique du vélo, en particulier au sud de la grande rue Charles de Gaulle, en direction de la Marne, de même que vers le Fort de Nogent.

Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, le réseau de bus est structuré de manière à permettre un rabattement vers la gare RER de Nogent Le Perreux, selon les axes est-ouest (Grande Rue Charles de Gaulle à Nogent, avenue Ledru-Rollin, boulevard de la Liberté et avenue Pierre Brossolette au Perreux) ainsi que vers le sud le long du boulevard Albert 1er vers Champigny-sur-Marne. Ce dernier sera suppléé à terme par la desserte du RGPE vers Champigny.

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

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

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013

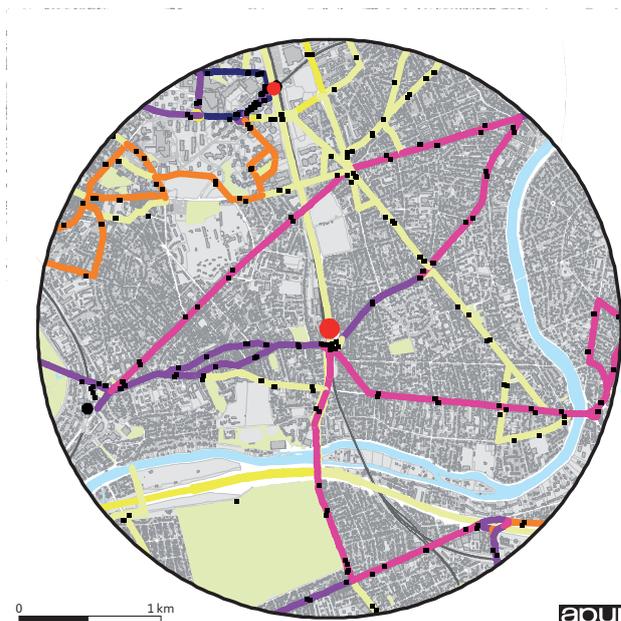


apur

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

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

Source : STIF 2012



apur

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

### 6.1. Un rythme de construction de logements modéré

En moyenne, ce sont 75 logements qui ont été autorisés chaque année de 2000 à 2013 dans le quartier de gare RGPE de Nogent Le Perreux. Dans ce quartier résidentiel, les surfaces de logements autorisées sont presque 4 fois plus importantes que les surfaces d'activités : 103 500 m<sup>2</sup> de logement contre seulement 26 900 m<sup>2</sup> d'activités. Les nouveaux services publics occupent plus des trois quarts des surfaces d'activités créées, suivis de loin par les surfaces de commerce (9 %) et les hôtels (6 %).

Construction (2000-2013)	Quartier gare Nogent Le Perreux	Nogent-sur-M./ Le Perreux-sur-M.
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	103 525	308 242
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	75	262
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	82	300
Taux de construction	19 %	31 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	26 837	117 545

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.

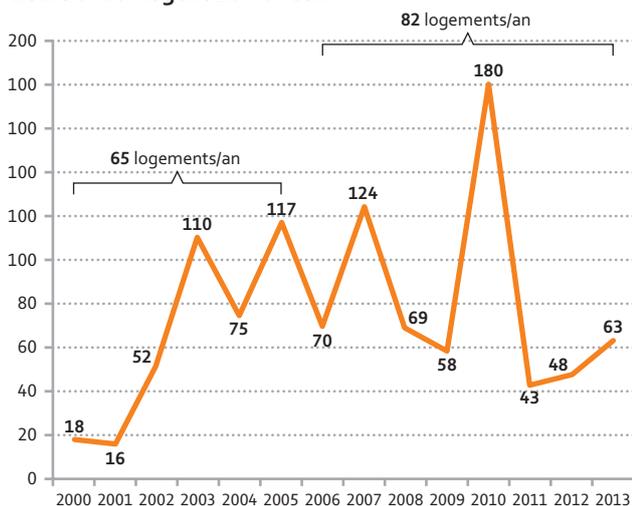
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Nogent Le Perreux (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

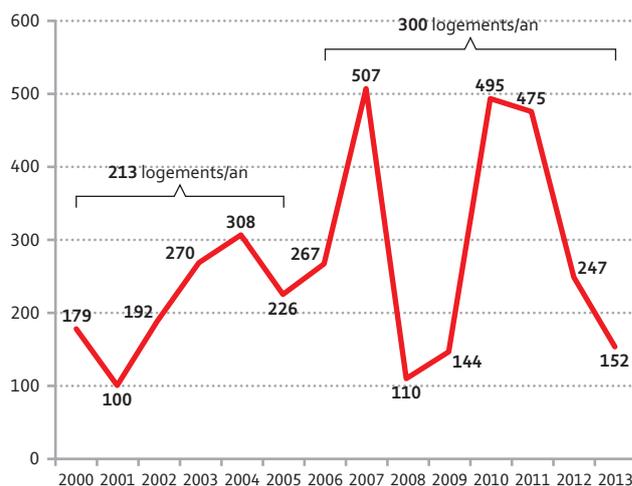
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier de Nogent Le Perreux



Source : DRIEA, SITADEL 2015

##### Communes de Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne



Source : DRIEA, SITADEL 2015

## 6.2. Une majorité d'opérations de petite taille

La carte des permis autorisant la création de nouvelles surfaces de logement témoigne des mutations permanentes qui s'opèrent dans le tissu pavillonnaire. Les permis portant sur de petites surfaces inférieures à 500 m<sup>2</sup> sont très nombreux dans tout le quartier. Le plus souvent, ils autorisent des travaux d'extension des logements existant sans créer de nouveaux logements. Plusieurs grandes opérations sont également représentées, presque concentrées à l'ouest du quartier le long du boulevard de Strasbourg, notamment dans le cadre de l'opération Résidence des vergers du Fort ou bien encore au niveau du centre-ville de Nogent-sur-Marne, aux limites du quartier de gare. La carte des permis autorisant la création des surfaces d'activités montre un petit nombre d'opérations, dont la majorité a entraîné la création de surfaces inférieures à 500 m<sup>2</sup>.

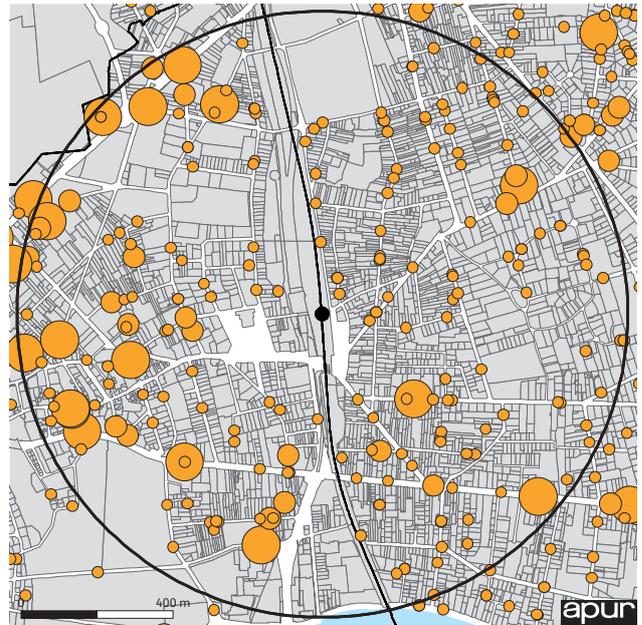
### Logements autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

### m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2013

- 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 2015



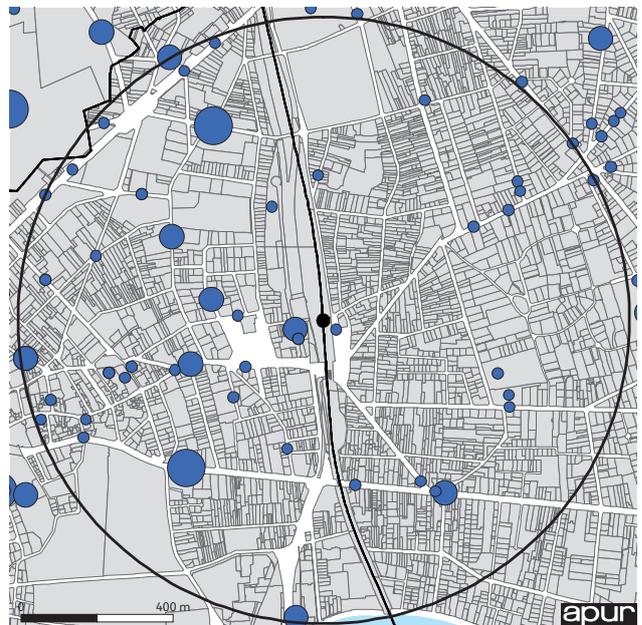
### Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

### m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

- 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

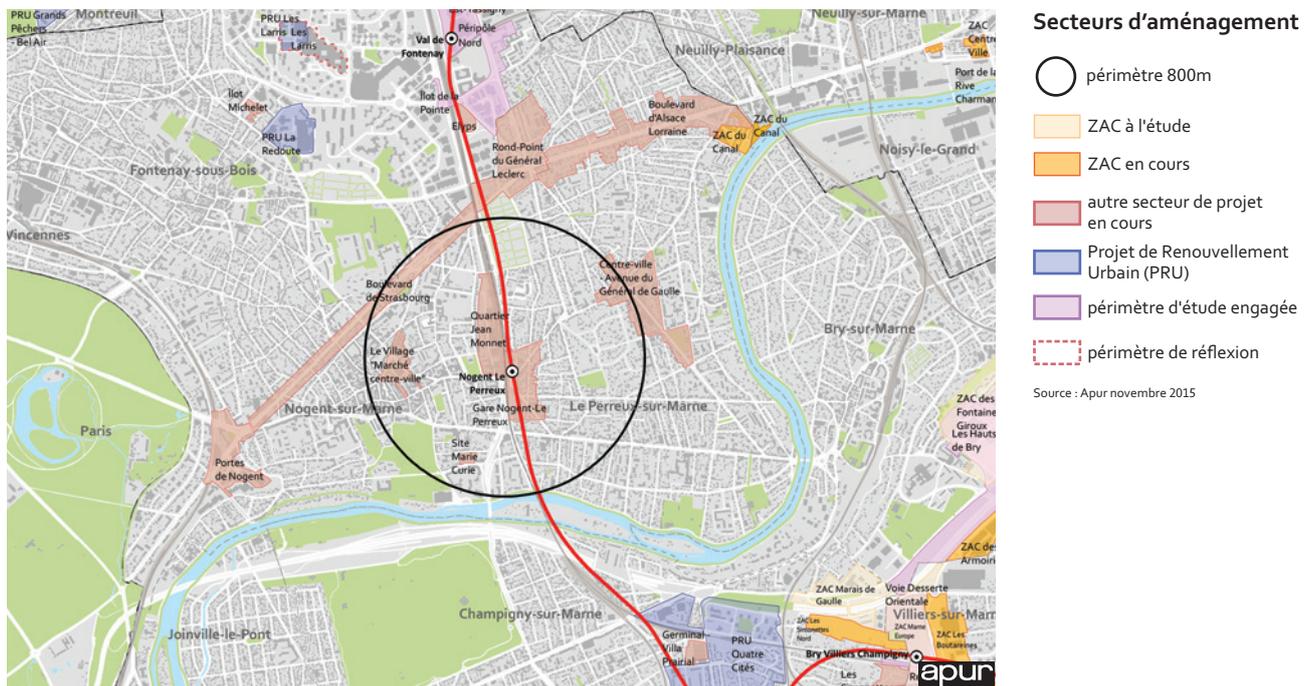
Sources : DRIEA, SITADEL 2015



### 6.3. L'arrivée du GPE et du Tzen impulsent une dynamique de projet et de revalorisation urbaine

Concernant les futurs projets d'aménagement, les réflexions sont en cours dans les villes de Nogent-sur-Marne et du Perreux-sur-Marne en lien avec les calendriers de révision des PLU. Ainsi, dans le cadre du projet de PLU, arrêté au Conseil municipal en octobre dernier, la ville du Perreux-sur-Marne engage une politique de restructuration et de croissance urbaine autour de quatre secteurs stratégiques, faisant chacun l'objet d'une OAP. Le tissu et les espaces publics autour du rond-point du Général Leclerc seront restructurés afin de créer une entrée de ville mixte – associant activité tertiaire et habitat – et plus urbaine, reliée au pôle de gare de Val de Fontenay par un réseau de liaisons douces. Un projet de TCSP sur la RN34 a été mis en réflexion.

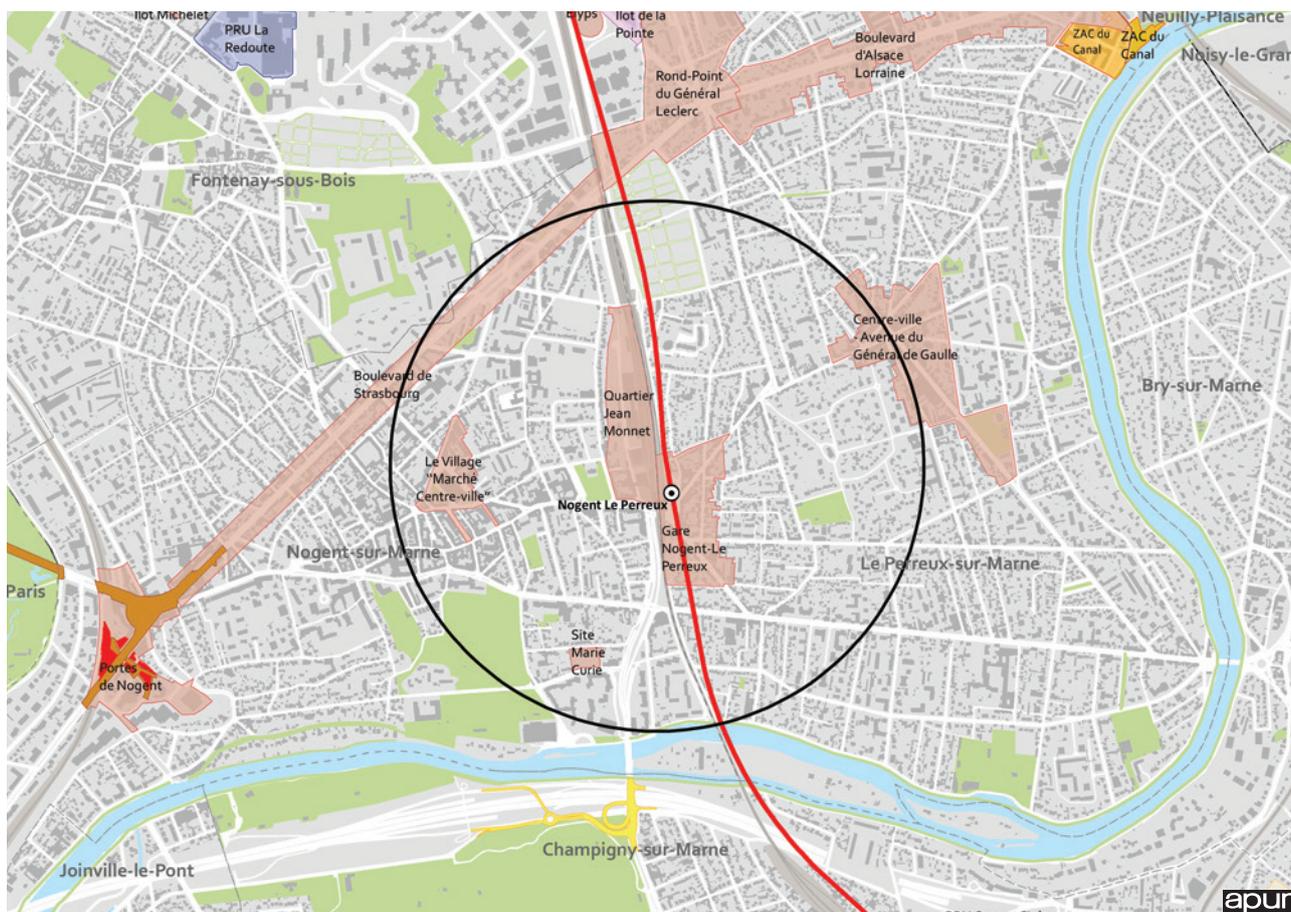
En vue de l'arrivée du GPE, en interconnexion avec l'actuelle station du RER E, la ville du Perreux-sur-Marne entend créer une centralité urbaine mixte autour du futur pôle multimodal d'échanges. La valorisation du potentiel foncier permettra un développement de l'activité tertiaire et commerciale autour de la future gare située à l'est des voies du RER. La place Robert Belvaux sera entièrement réaménagée, impliquant la création d'un réseau de liaisons douces, d'un pôle bus, d'aires de



taxi, d'un nouveau bâtiment d'accès au sud du parking existant conservé. L'offre de logement sera revue à la hausse, chaque projet comportant un taux de 35 % de logements sociaux. Par ailleurs, le secteur autour du centre-ville et de l'avenue du Général de Gaulle sera redynamisé et densifié, en soutenant la création de nouveaux logements et le développement de l'offre commerciale en rez-de-chaussée. La requalification des espaces publics et la création d'un réseau de liaisons douces entendent renforcer les liens entre les différents quartiers avoisinants.

À l'ouest, le centre-ville de Nogent-sur-Marne fait également l'objet d'une politique de revalorisation urbaine qui implique la reconstruction et l'agrandissement des Halles du marché et le réaménagement des espaces publics et des parkings souterrains existants. Au sud, un projet de dépollution du site Marie-Curie a été mené au début des années 2010. Depuis 2013, un parking public occupe la moitié est du site, et un espace public polyvalent devrait être aménagé sur la moitié ouest.

Par ailleurs, une enquête publique a été rendue en 2013 en vue du réaménagement du pont de Nogent-sur-Marne afin de fluidifier le trafic routier tout en favorisant les liaisons douces à travers la création d'une nouvelle passerelle piétonne à l'est et d'un nouveau pont au-dessus de l'A4 à l'ouest.



### 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

#### Projets en cours

■ 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 2015, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF



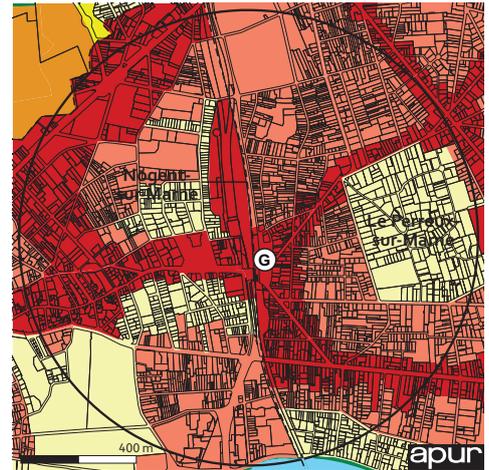
# Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de Nogent Le Perreux est localisé sur 3 communes du Val-de-Marne : Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne et, pour une toute petite partie, Fontenay-sous-Bois. Toutes 3 disposent d'un PLU ou d'un POS (PLU de Nogent-sur-Marne approuvé le 20 janvier 2014, POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, modifié le 25 mars 2010 et PLU de Fontenay-sous-Bois approuvé le 26 octobre 2007). En dehors de quelques secteurs à vocation d'habitat à dominante pavillonnaire comme le Parc du Perreux ou les bords de Marne, la plus grande partie du quartier de gare correspond à un zonage de type mixte dense ou semi-dense, ce qui contraste avec le caractère très résidentiel du quartier aujourd'hui. Les dispositions réglementant le COS sont désormais obsolètes. En revanche, des hauteurs maximum autorisées sont relativement contraintes, limitées à 15 mètres en dehors principaux axes des centres-villes des deux communes de Nogent et du Perreux.

## Récolement des zonages des PLU

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

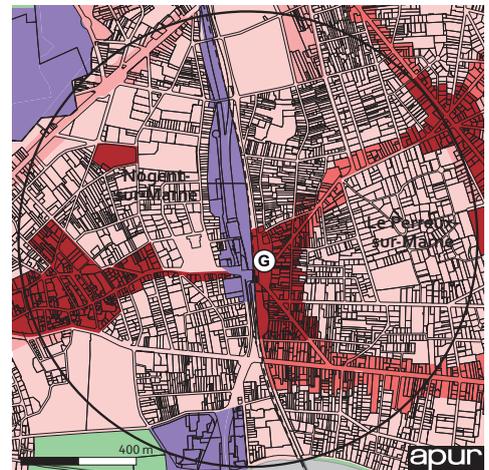
Sources : Apur juin 2015, d'après le PLU de Nogent-sur-Marne approuvé le 20 janvier 2014, le POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, dernière modification le 25 mars 2010 et le PLU de Fontenay-sous-Bois approuvé le 26 octobre 2007.



## Récolement des emprises au sol des constructions des PLU

	jusqu'à 40 %
	50 %
	60 %
	entre 70 et 80 %
	entre 90 et 100 %
	zone naturelle
	emprise non réglementée
	secteur de plan masse
	secteur non couverts par le POS (ZAC)
	station du RGPE

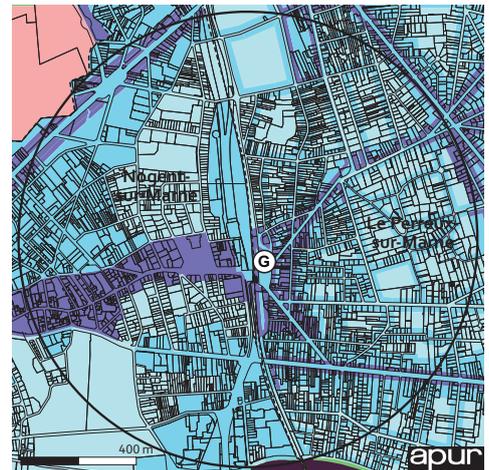
Sources : Apur juin 2015, d'après le PLU de Nogent-sur-Marne approuvé le 20 janvier 2014, le POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, dernière modification le 25 mars 2010 et le PLU de Fontenay-sous-Bois approuvé le 26 octobre 2007.



## Récolement des hauteurs maximales des PLU

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

Sources : Apur juin 2015, d'après le PLU de Nogent-sur-Marne approuvé le 20 janvier 2014, le POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, dernière modification le 25 mars 2010 et le PLU de Fontenay-sous-Bois approuvé le 26 octobre 2007.



	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 salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2011, 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
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 <sup>2</sup> pour chauffer 100 m <sup>2</sup>	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
<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 2011
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2011
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 2011
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
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 2011
<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 2011
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
<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 2015
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

## Liste des Sigles

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





# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare de Nogent Le Perreux — Ligne 15 est

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 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 15 est, dont Nogent Le Perreux fait partie.