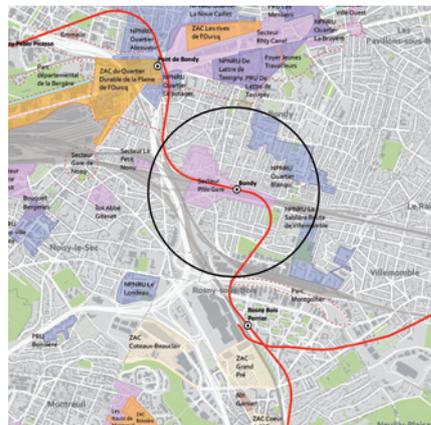
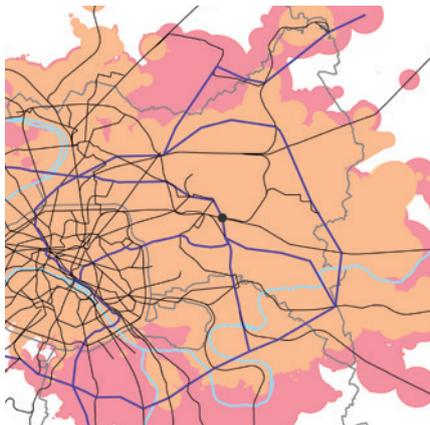


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Bondy Ligne 15 est

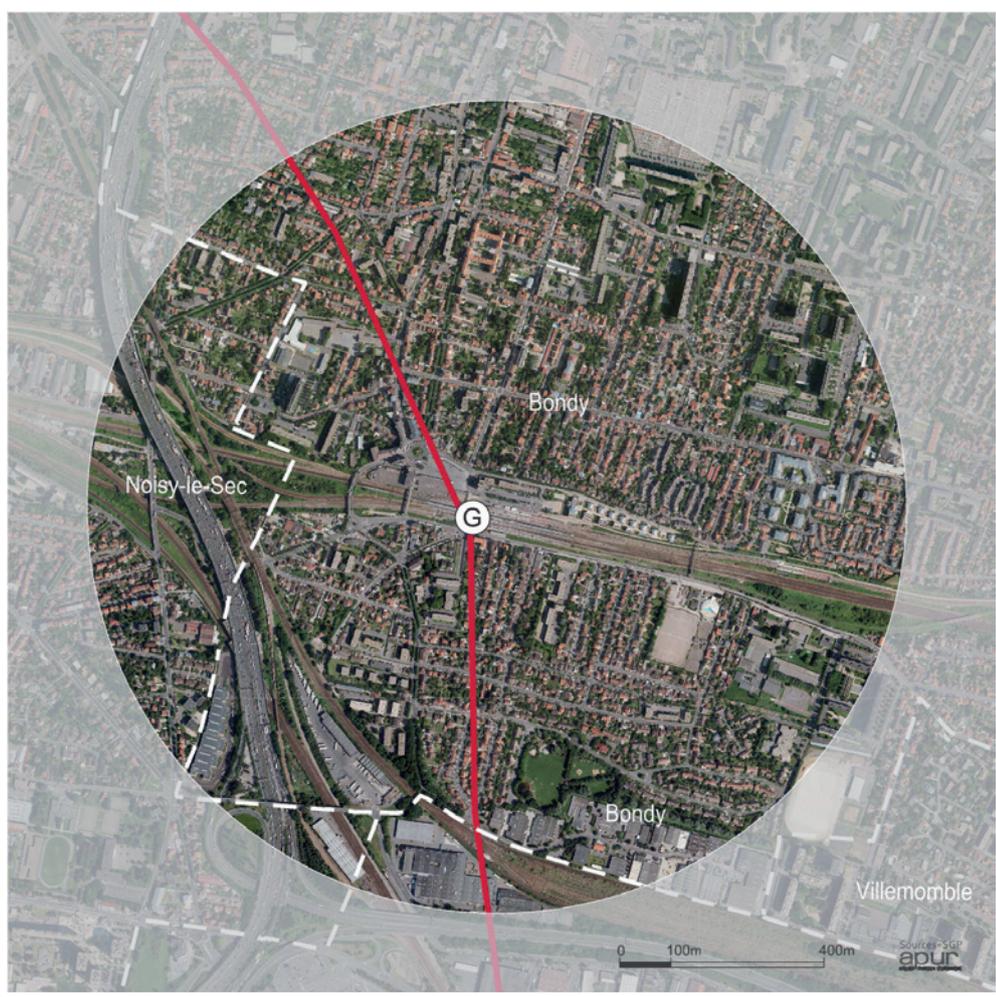
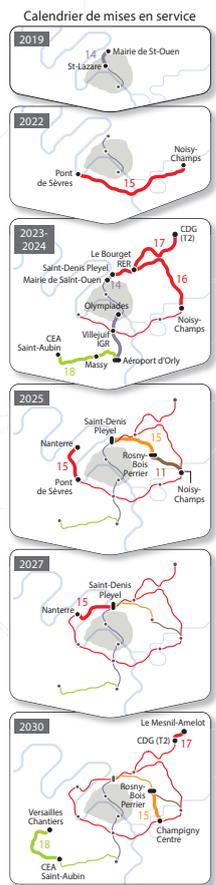
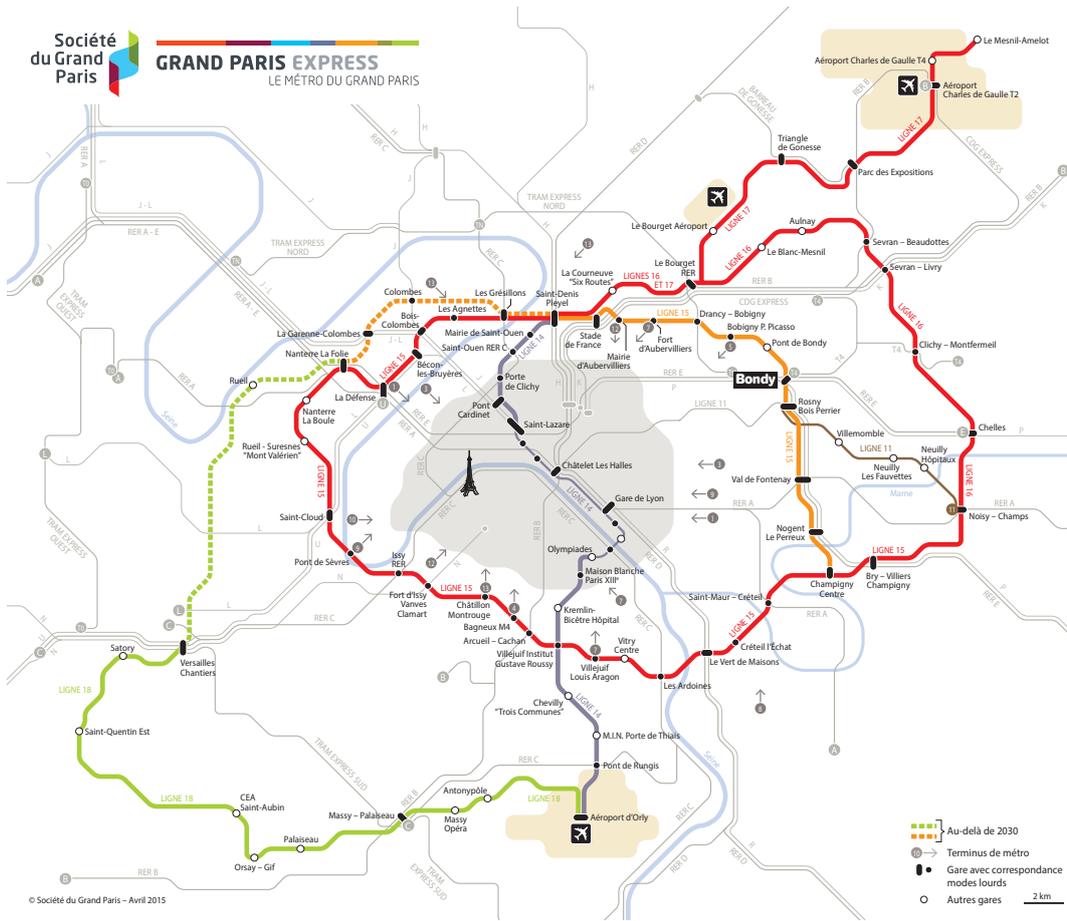


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger, Lise Roger-Jaffé
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

Sommaire

Introduction	1
1. Une densité de population assez élevée et peu d'emplois.....	3
2. Une centralité locale	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier résidentiel	5
3.2. Un quartier de faible hauteur	6
3.3. Des densités bâties peu élevées	6
3.4. Un tissu essentiellement pavillonnaire, marqué par une importante coupure urbaine	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier marqué par le développement de l'habitat ouvrier au cours du xx ^e siècle	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 forte croissance sur le plan démographique	12
4.2. Des ménages aux revenus modestes et un quart de ménages à bas revenus	13
4.3. Des emplois concentrés principalement dans le secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement	14
4.4. Une forte proportion de logements individuels et de propriétaires occupants	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés sur la Seine-Saint-Denis et Paris.....	16
5.2. Une accessibilité au territoire métropolitain étendue et une meilleure desserte de la Seine-Saint-Denis.....	17
5.3. Les actifs du quartier privilégient les transports en commun	18
5.4. Un quartier bénéficiant d'une bonne accessibilité malgré la présence de grandes infrastructures	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. Peu d'opérations de grande taille	21
6.3. Une dynamique de rénovation urbaine, en cours depuis 2010.....	22
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	25

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Bondy

Ligne 15 est, horizon 2025.

Gare située dans la commune de Bondy.

En interconnexion avec le RER E et le T4.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Bondy, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis). Bondy et Noisy-le-Sec appartiennent à la Communauté d'agglomération d'Est Ensemble.

PLU de Bondy approuvé le 22 septembre 2011, révision du PLU engagée.

PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, modification en cours.

PLU de Rosny-sous-Bois approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision.

Territoire du CDT « Fabrique du Grand Paris » (Bondy) et du CDT « Paris Est en Marne et Bois » (Rosny-sous-Bois).

© InterAtlas, SGP

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 RGPE de Bondy, réalisée en liaison avec les services des villes de Bondy et de la communauté d'agglomération d'Est Ensemble.**

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 :

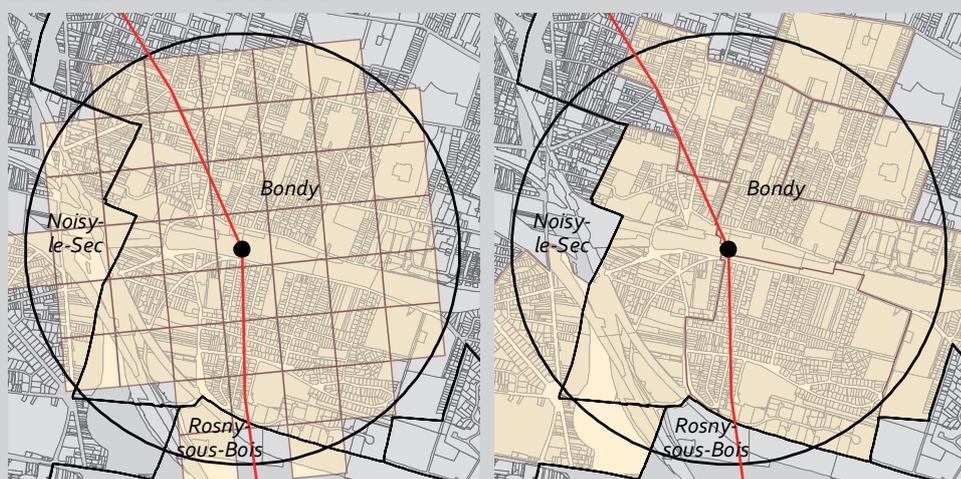
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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 (Bondy, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois), seule la commune de Bondy a été retenue comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE BONDY



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

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

1. Une densité de population assez élevée et peu d'emplois

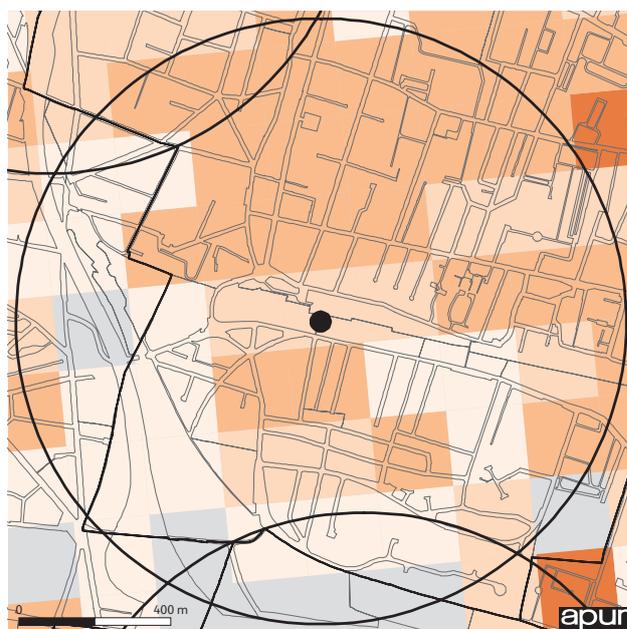
La densité d'habitants dans le quartier de gare RGPE de Bondy est de 90 habitants à l'hectare, ce qui en fait un quartier un peu plus dense que la moyenne en petite couronne ou dans le département de Seine-Saint-Denis. En revanche, la densité d'emplois y est très faible (11 emplois à l'hectare et un taux d'emploi de 0,25). Les densités d'habitants et d'emplois cumulées dans le quartier de gare sont inférieures à celles de la commune de Bondy dans son ensemble. La majeure partie du quartier de gare correspond à du tissu pavillonnaire, ce qui se traduit par une carte des densités de population très homogène, sans concentration particulière.

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

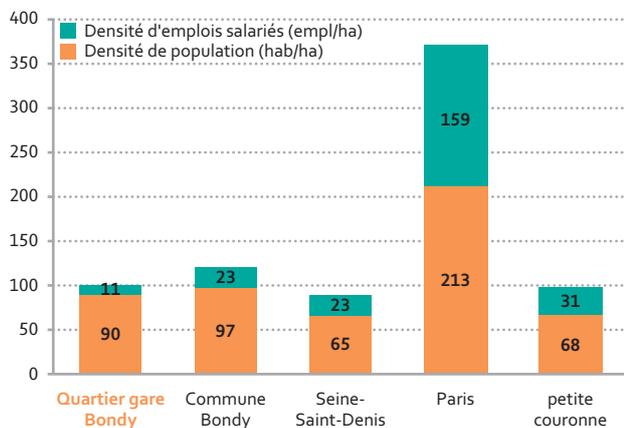


Population et emplois dans le quartier de gare RGPE de Bondy

Bondy	Population	Emplois
Quartier	16 377	2 588
2 km	105 371	54 646
4 km	403 045	137 778

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

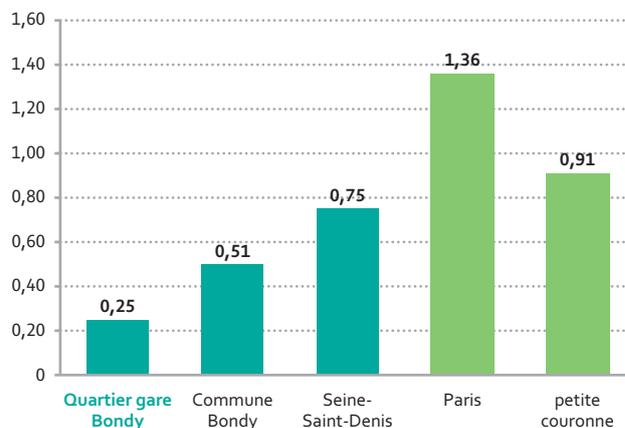
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

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

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

2. Une centralité locale

Desservi par la ligne E du RER ainsi que par le terminus du tramway T4, la gare de Bondy située juste au sud du centre-ville, constitue une centralité locale correspondant au nouveau parvis de gare, côté nord du faisceau, en vis-à-vis de la place de la République. Quelques commerces prennent place dans la rue Roger Salengro, l'avenue de la République en direction du centre-ville, ou bien encore dans la rue Edouard Vaillant orientée est-ouest. Dans ce quartier très résidentiel, de petits équipements de proximité et commerces sont finement insérés dans le tissu et on peut noter la présence de trois points d'animation locale non reliés entre eux : l'un autour de la mairie au nord du quartier, l'autre au sud sur la route de Villemomble autour de la piscine et du stade et enfin une troisième au niveau du parvis de la gare.



Éléments de centralités

- Centralités**
- locale
 - mixte
 - globale
- Équipement**
- local
 - global
 - mairie, hôtel de ville
 - station RER et métro
 - 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



Piscine Tournesol, route de Villemomble, Bondy



Place de la Gare, Bondy

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier résidentiel

Traversé d'est en ouest par la voie ferrée du RER E, le quartier de gare RGPE de Bondy apparaît avant tout résidentiel, constitué principalement d'habitat de type pavillonnaire organisé autour de l'actuelle gare. Quelques parcelles accueillent également des logements collectifs discontinus, à l'image de la résidence des Tilleuls au sud ou les cités des Saules et Blanqui au nord. Associés à ces secteurs résidentiels, on trouve aussi quelques équipements scolaires et sportifs. Une faible mixité fonctionnelle donc, à l'exception du sud du quartier de gare, le long de la voie ferrée et des nœuds autoroutiers, où sont groupées des activités économiques, industrielles ou logistiques par exemple.

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

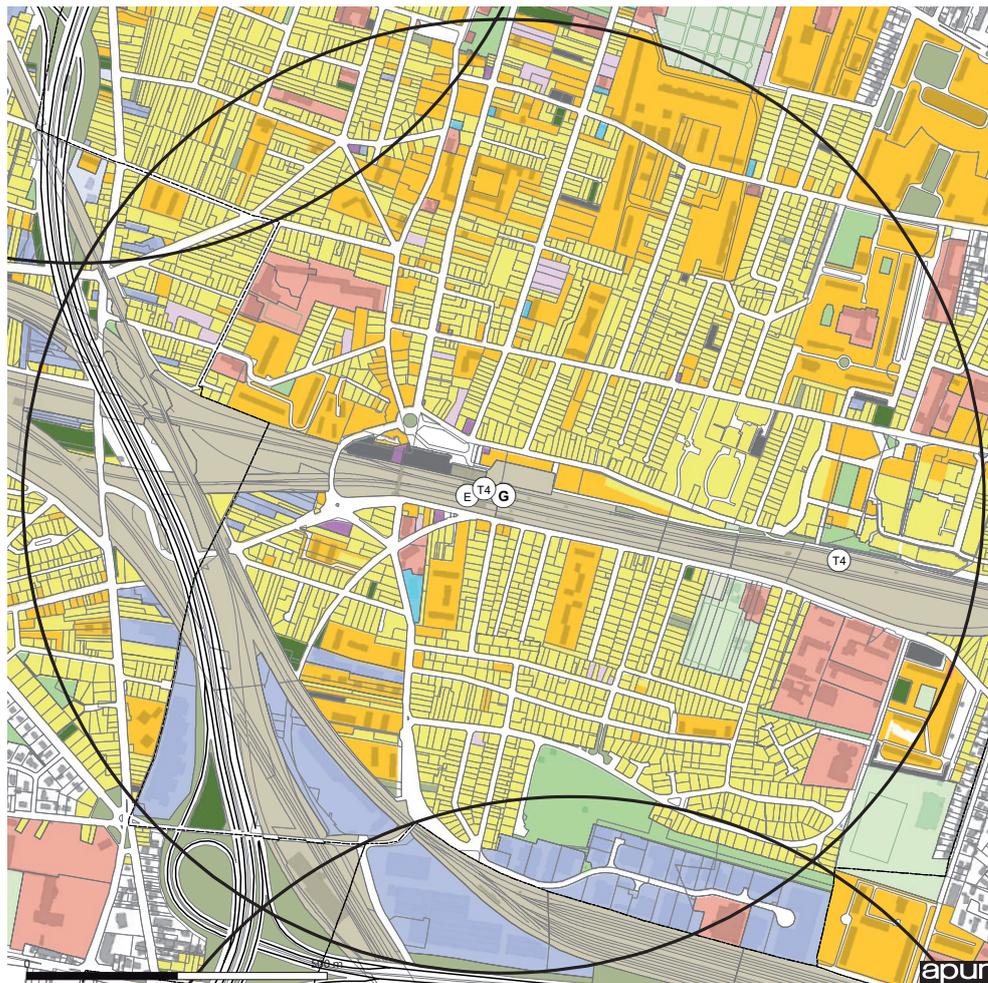
Emprise non bâtie

- 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 Louis Léon Collignon, Bondy



Rue Marcel Dassault, Bondy

3.2. Un quartier de faible hauteur

Essentiellement composé d'un tissu pavillonnaire et de petits collectifs, le quartier de gare de Bondy est dominé par un bâti de faible hauteur. Ainsi, 96 % des surfaces bâties ne dépassent pas les 15 mètres, et plus de la moitié restent inférieures à 7 mètres de haut. Quelques immeubles de logements collectifs de 15 à 25 mètres de haut émergent le long de l'avenue de la République et la rue Roger Salengro. Ponctuellement, quelques barres de logement discontinues se distinguent, culminant de 25 à 37 mètres de haut.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

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

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



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



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

3.3. Des densités bâties peu élevées

Du fait de la présence d'un vaste secteur d'habitat pavillonnaire et de grandes infrastructures ferrées et autoroutières, les densités bâties dans le quartier de gare de Bondy sont assez faibles. Elles dépassent assez rarement 1 et sont la plupart du temps inférieures à 0,5.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

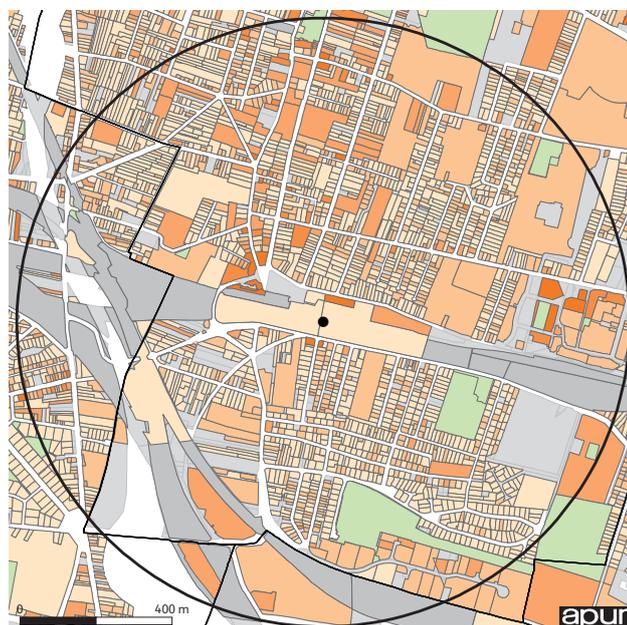
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

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

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

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



3.4. Un tissu essentiellement pavillonnaire, marqué par une importante coupure urbaine

Le quartier de gare de Bondy d'une part et d'autre des voies du RER E, le tissu urbain du quartier se compose essentiellement de petites parcelles et un bâti de petite échelle, issu d'un découpage maraîcher en lanière et d'opérations de lotissement, telle que la Cité expérimentale du Merlan à Noisy, ou plus récemment le long de la rue E. Vaillant. Après-guerre, de grands ensembles HLM morcellent ponctuellement ce tissu pavillonnaire constitué, formant de larges parcelles. Au sud-est, l'entrecroisement des infrastructures de transport (A3/A86, RER et la ligne de fret) marque une véritable coupure urbaine peu franchissable et générant de nombreuses enclaves.



Avenue de Rosny, Noisy-le-Sec



Avenue Geneviève Anthoiz de Gaulle, Bondy



Rue Bordier, Bondy



Rue Guillaume Apollinaire, Bondy

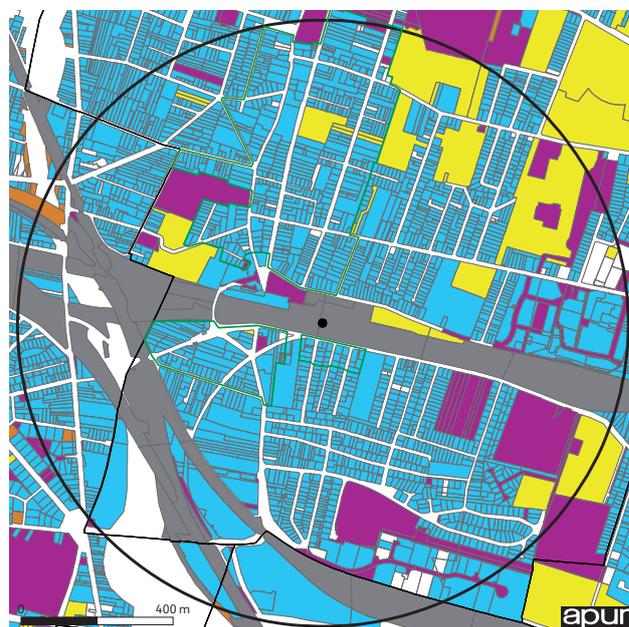
3.5. Structure de la propriété foncière

Le quartier de gare de Bondy concentre une multitude de petits propriétaires privés. SNCF Réseau est aussi un acteur important dans ce quartier où les voies ferrées occupent de vastes surfaces au centre et au sud du périmètre de 800 m autour de la gare. Dans la moitié nord du quartier, les cités Blanqui et des Saules, propriété des bailleurs sociaux (Bondy Habitat et I3F), se distinguent nettement sur la carte.

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, SEQUANO
- 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 quartier marqué par le développement de l'habitat ouvrier au cours du XX^e siècle

Le quartier de gare de Bondy va connaître plusieurs vagues d'urbanisation successives liées à l'essor industriel de la Seine Saint-Denis à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les premières industries se concentrent autour des emprises ferroviaires (le chemin de fer de l'Est et la gare triage de Noisy-Le-Sec) et du canal de l'Ourcq, tandis que les premiers lotissements, formés de petits pavillons en meulière, s'installent sur d'anciennes parcelles maraîchères. Les quartiers pavillonnaires du nord de la ville (devenu en 1905 les Pavillons-sous-Bois) s'étendent progressivement au sud et à l'ouest afin de loger une population ouvrière grandissante, notamment dans les quartiers du Mainguy, autour de l'hôtel de ville, et du Vieux Château. Créée en 1929, l'OPH de Bondy construit la Cité HBM Albert Thomas, avenue de la République. Après-guerre, les villes de Bondy et de Noisy-Le-Sec, lancent la construction de nombreuses cités HLM afin d'endiguer la crise du logement. Dès 1946, le ministère de la reconstruction engage un chantier expérimental d'habitat d'urgence, devenue la Cité du Merlan à Noisy. Durant les années 1950, en réponse à l'explosion démographique, l'OPH de Bondy réalise la Cité Henri Barbusse (actuelles Cités des Saules, Georges Lyssandre et Blanqui), la tour Blanqui est édifiée en 1965, et le grand ensemble au nord-ouest de la gare, rue du Sergent Bobillot, est inauguré en 1960.

Près d'un tiers du parc de logements actuel date d'avant 1949 et plus de 40 % est édifié durant les Trente Glorieuses. La construction en 1969 de l'autoroute A3, et l'échangeur avec l'A86 mis en service en 1994, crée une coupure urbaine entre Bondy et Noisy-Le-Sec. Depuis les années 1980, le tissu urbain du quartier de gare a peu évolué. Au sud-est, les dernières terres agricoles sont remplacées par un lotissement pavillonnaire, le Parc de la Marne de la Veuve et la ZI Marcel Dassault. Au cours de ces dernières années, le parvis de la gare est redessiné et les emprises industrielles en déclin laissent place à de nouvelles opérations mixtes à dominante résidentielles entre la rue Édouard Vaillant et les voies ferrées.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

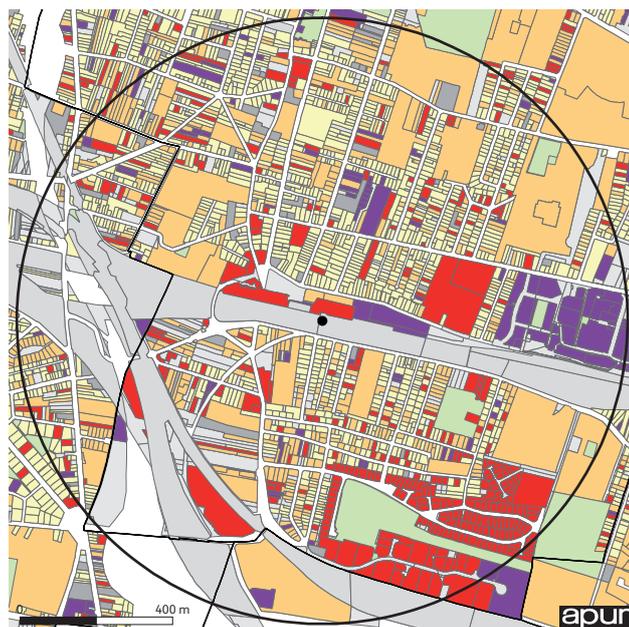
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

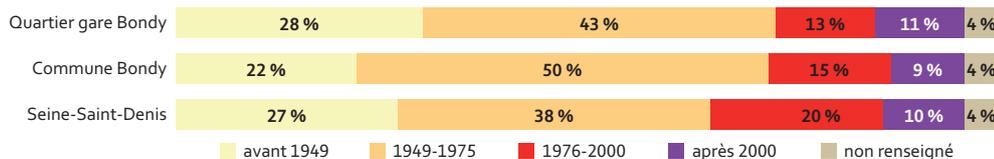
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

3.7. Une forte présence du végétal dans le quartier

Le quartier de gare RGPE de Bondy présente un couvert végétal développé, représentant plus d'un tiers de la surface du quartier (35 %). Cette forte présence du végétal dans le quartier est particulièrement due aux nombreux jardins des parcelles occupées par des pavillons, très présents dans cette partie de la commune de Bondy. En effet, il existe peu de parcs publics, à l'exception du parc de la Mare à la Veuve au sud du quartier et du square Boris Bernstein au nord-est. Les délaissés autour des infrastructures ferroviaires comptent également pour beaucoup dans le cadre végétal du quartier.

Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

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

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



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

- gare
- périmètre 800m

Espaces privés

Hauteurs de la végétation

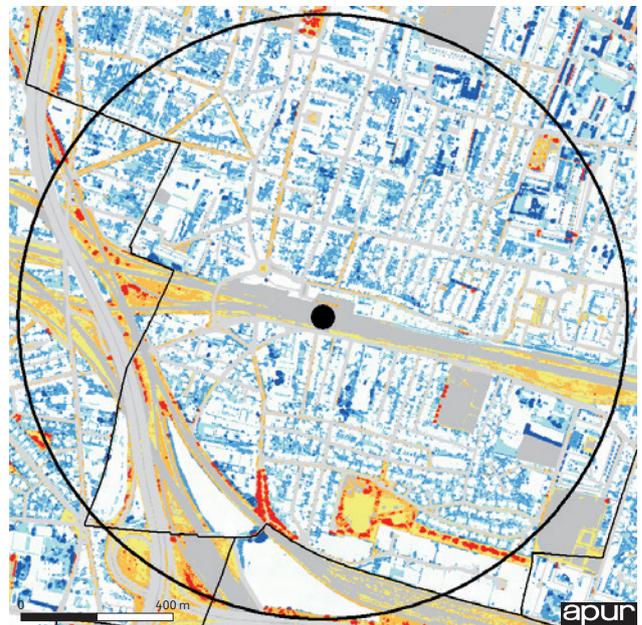
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

Domaine public

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

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

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



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

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur dans le quartier, situés pour les plus importants d'entre eux au niveau des infrastructures ferroviaires (gare de Bondy et faisceau ferré au sud du quartier) et de la zone d'activités Marcel Dassault au sud du quartier. Néanmoins, les nombreux jardins des secteurs pavillonnaires et le parc de la Mare à la Veuve par exemple jouent un rôle de régulateur thermique à l'échelle du quartier.

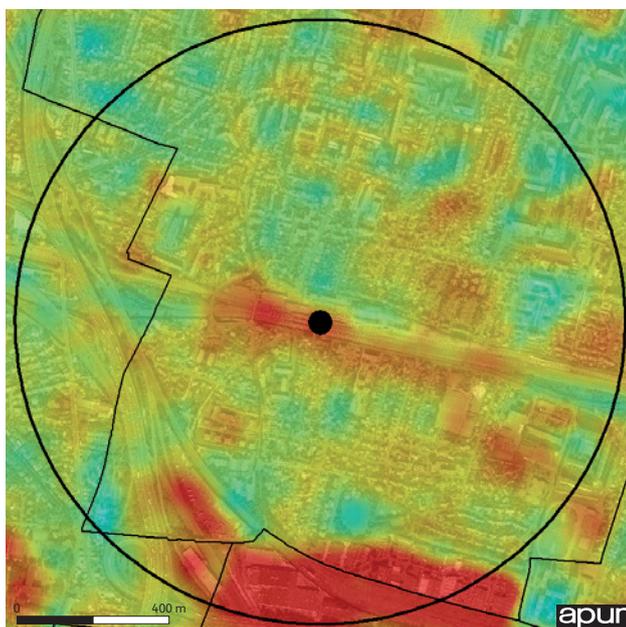
Les relevés thermographiques d'hiver montrent quant à eux les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés, en particulier les locaux d'activités de la zone d'activités Marcel Dassault au sud du quartier de gare.

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

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



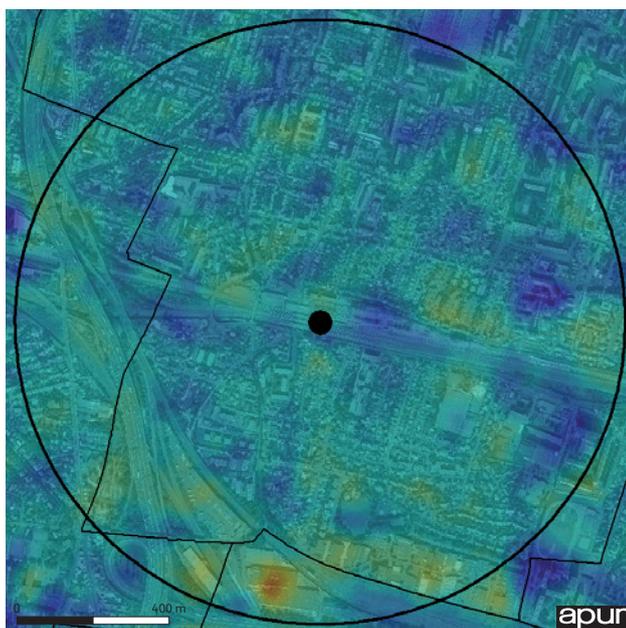
Source : LANDSAT - 2010



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



Source : LANDSAT - 2012



Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les bâtiments possédant une vaste toiture plate ou bien orientée, à l'image des bâtiments de la place de la gare ou des ensembles de logements collectifs comme la résidence les Platanes située route de Villemomble, présentent ainsi un potentiel non négligeable. Les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les nombreux pavillons du quartier, peuvent eux aussi présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition et 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 nombreuses, puisqu'elles recouvrent très souvent les parcelles accueillant des pavillons et également un jardin de taille suffisante pour une telle installation.

Des ensembles de logements collectifs du quartier parmi lesquels la résidence des Platanes, La Sablière à l'est, la cité Sergent Bobillot à l'ouest ou encore les cités Blanqui et Martin Luther King au nord-est, 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 %.

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

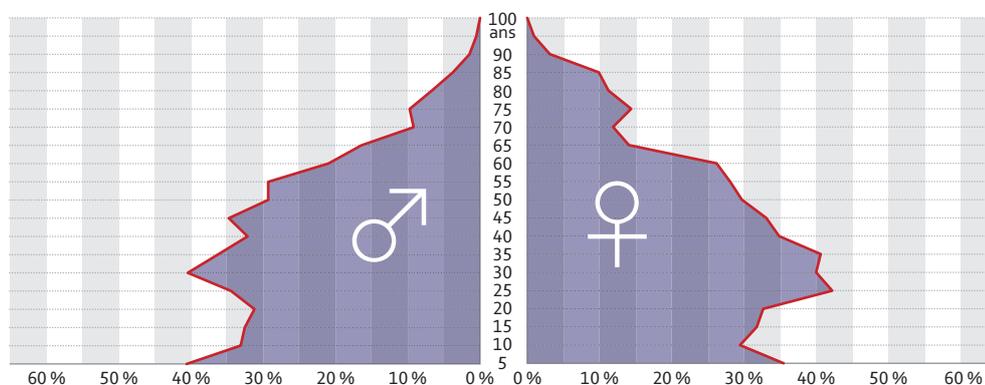
4.1. Un quartier en forte croissance sur le plan démographique

La population du quartier de gare de Bondy a augmenté de plus de 20 % entre 1999 et 2011, soit un rythme deux fois plus élevé que celui de la commune, de département ou de la petite couronne dans son ensemble. Le quartier de gare regroupe actuellement près de 17 000 habitants. La part des employés et des ouvriers parmi les actifs du quartier est importante et atteint presque 60 %, comme dans la commune et le département. La commune et le quartier de gare de Bondy regroupent une population en proie à d'importantes difficultés socio-économiques, ce qui se traduit par un taux de chômage élevé.

	Quartier gare Bondy	Commune Bondy	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants	16 377	55 685	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 21,1 %	+ 13,3 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans	27,1 %	28,4 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	11,2 %	10,5 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	2 588	12 413	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres	12,2 %	9,5 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers	58,1 %	62,1 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi	0,25	0,51	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	24,8 %	31,2 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	17,8 %	18,7 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

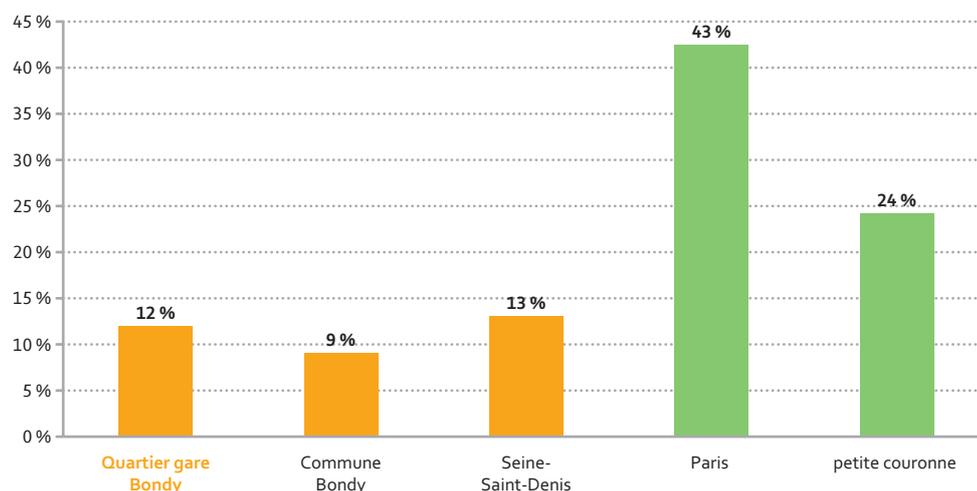
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

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



Source : Insee Recensement 2011

Part des cadres dans la population active

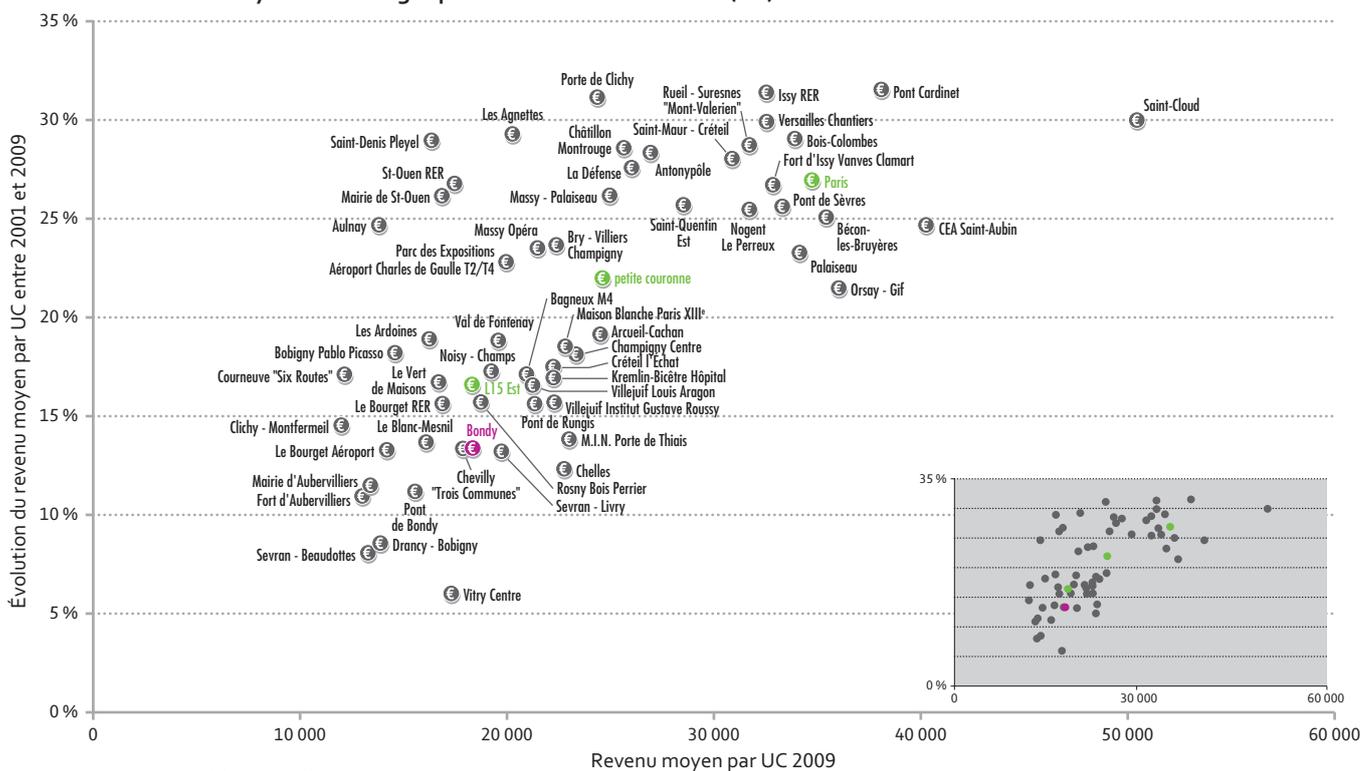


Source : Insee Recensement 2011

4.2. Des ménages aux revenus modestes et un quart de ménages à bas revenus

Le revenu moyen des ménages qui habitent dans le quartier de gare RGPE de Bondy est modeste et a moins progressé que la moyenne au cours des 10 dernières années (environ 18 400 € par an et par unité de consommation, + 13 % entre 2001 et 2009). Ce revenu moyen est inférieur à celui des ménages de la petite couronne (près de 25 000 € par an et par UC). Toutefois, la comparaison avec le reste de la commune de Bondy semble montrer que les ménages qui habitent le quartier de gare sont dans une situation un peu plus favorable, avec des revenus un peu plus élevés. Par comparaison avec les autres quartiers de gare, le quartier regroupe des ménages aux revenus modestes (le revenu annuel moyen environ 13 000 € par an et par unité de consommation), avec une progression deux fois moins rapide que celle observée en petite couronne. Près d'un quart des ménages du quartier vivent sous le seuil de bas revenus, ce qui revient à dire qu'ils disposent de moins de 940 € par mois et par UC. C'est une proportion importante mais moins forte que celle observée à l'échelle de l'ensemble de la commune de Bondy (31 %)

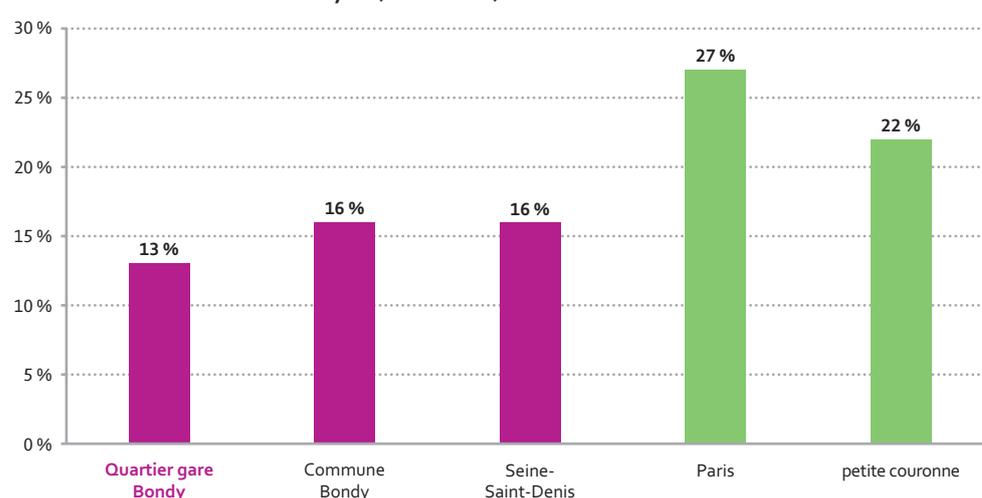
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

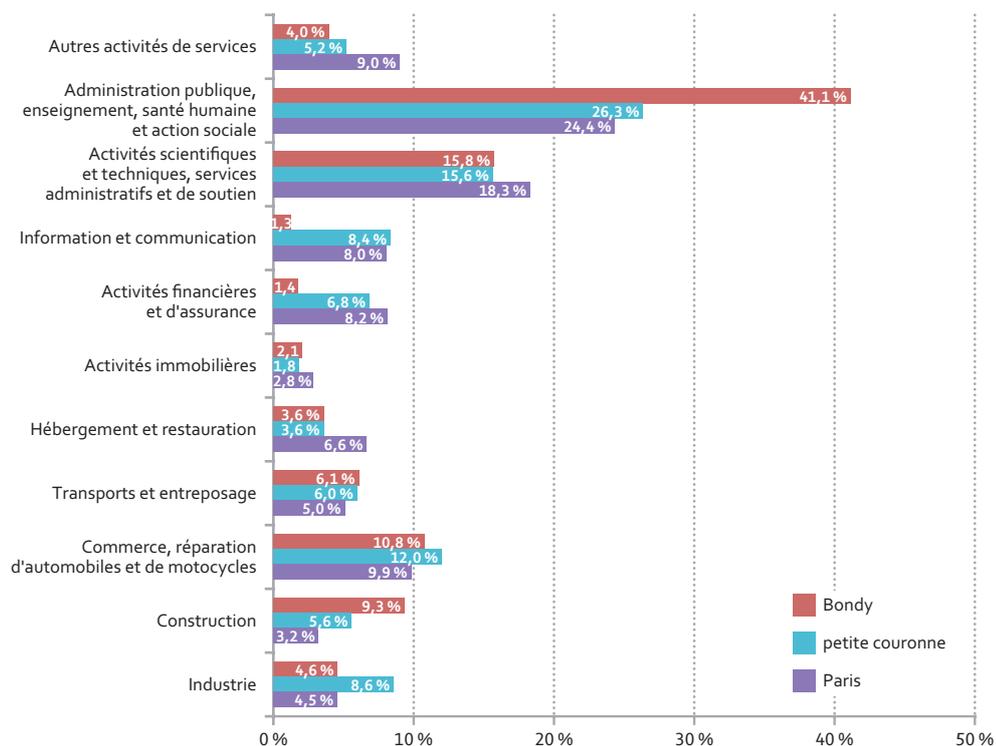


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Des emplois concentrés principalement dans le secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement

À Bondy, la plupart des emplois offerts appartiennent au secteur de l'administration, de l'enseignement et de la santé (41 %), une part bien plus importante qu'à l'échelle de la petite couronne par exemple (26 %). En revanche, dans des proportions comparables à la petite couronne, le secteur d'activités comprenant les emplois scientifiques et techniques et autres services administratifs (16 %) ainsi que celui du commerce (11 %) constituent les autres secteurs d'emplois les plus présents dans la commune de Bondy. Enfin, on notera que le secteur de la construction occupe près d'un actif sur 10 employés dans la commune. Le quartier de gare RGPE de Bondy ne regroupe quant à lui pas de nombreux emplois, de par son caractère très résidentiel comme en témoigne son taux d'emploi (0,25 contre 0,51 dans la commune). Il accueille néanmoins des équipements publics (établissements scolaires notamment) ainsi que la zone d'activités Marcel Dassault au sud du quartier.

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

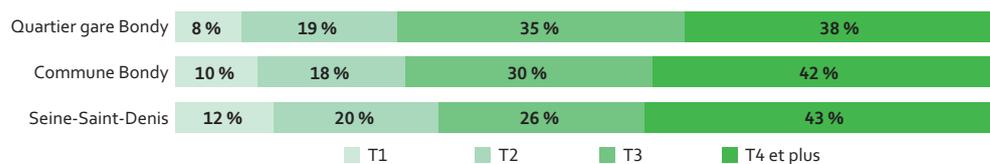


Source : Insee Recensement 2011

4.4. Une forte proportion de logements individuels et de propriétaires occupants

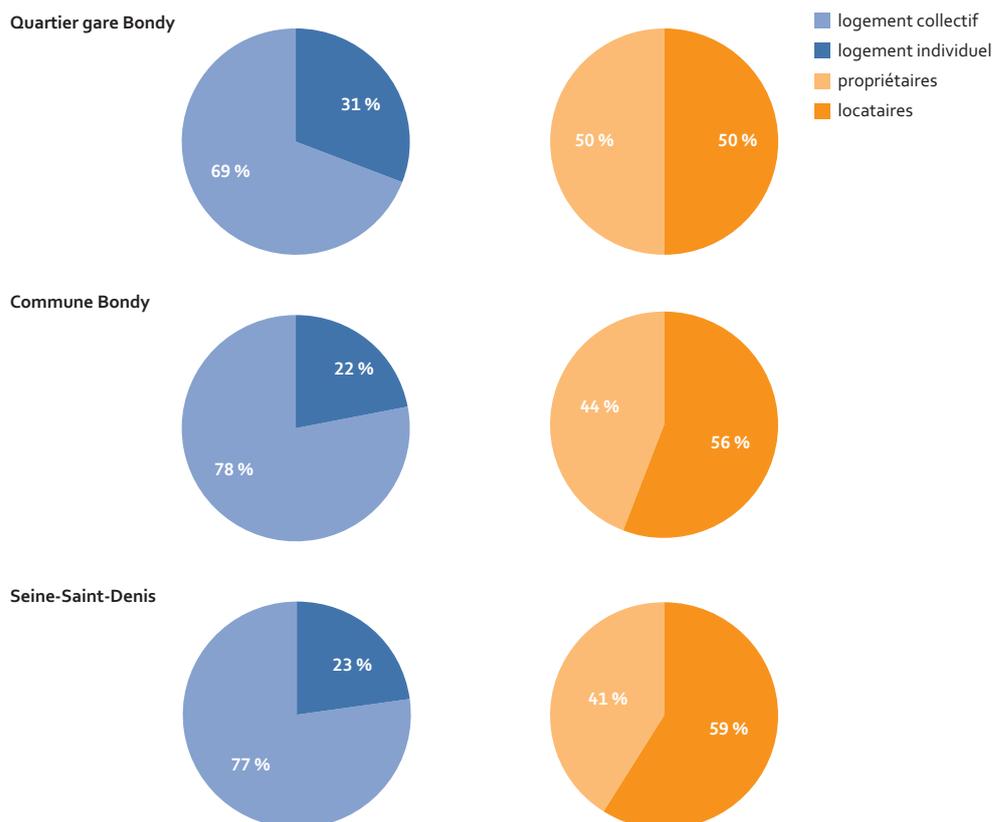
Sur les 7 700 logements qui se trouvent dans le périmètre du quartier de gare de Bondy, plus de 30 % sont des logements individuels. En lien avec cette importance du tissu pavillonnaire, la moitié des ménages du quartier sont propriétaires de leur logement. Ces deux caractéristiques distinguent le quartier de gare du reste de la commune de Bondy et de nombreux autres quartiers de la ligne 15 est. La part des ménages du quartier qui sont locataires dans le parc social a progressé ces dernières années avec la livraison des opérations construites le long des voies ferrées à l'est et dépasse 25 % (contre 37 % à l'échelle de la commune). En termes de taille, le parc de logements du quartier de gare est varié, composé de 38 % de grands logements, 35 % de logement de taille intermédiaire et une proportion un peu moindre de petits logements (27 %).

Répartition des types de logements



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

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

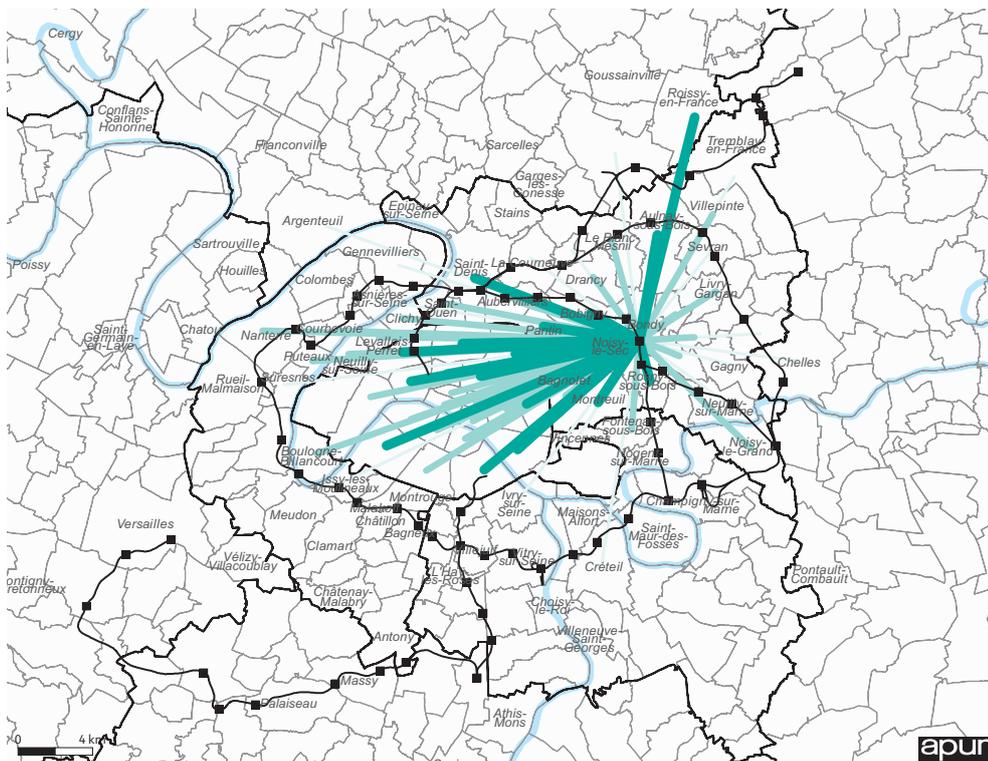


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés sur la Seine-Saint-Denis et Paris

Près de 80 % des actifs résidant à Bondy travaillent dans une autre commune et les oursins représentant leurs déplacements domicile-travail met en évidence leur forte propension à occuper des emplois situés à l'ouest de la commune, que ce soit à Paris ou dans les communes de Seine-Saint-Denis limitrophes de Paris (Saint-Denis, Pantin, Montreuil par exemple), ou encore dans le bassin d'emplois de Roissy et Aulnay. Pour les actifs travaillant à Bondy mais n'y résidant pas, les oursins

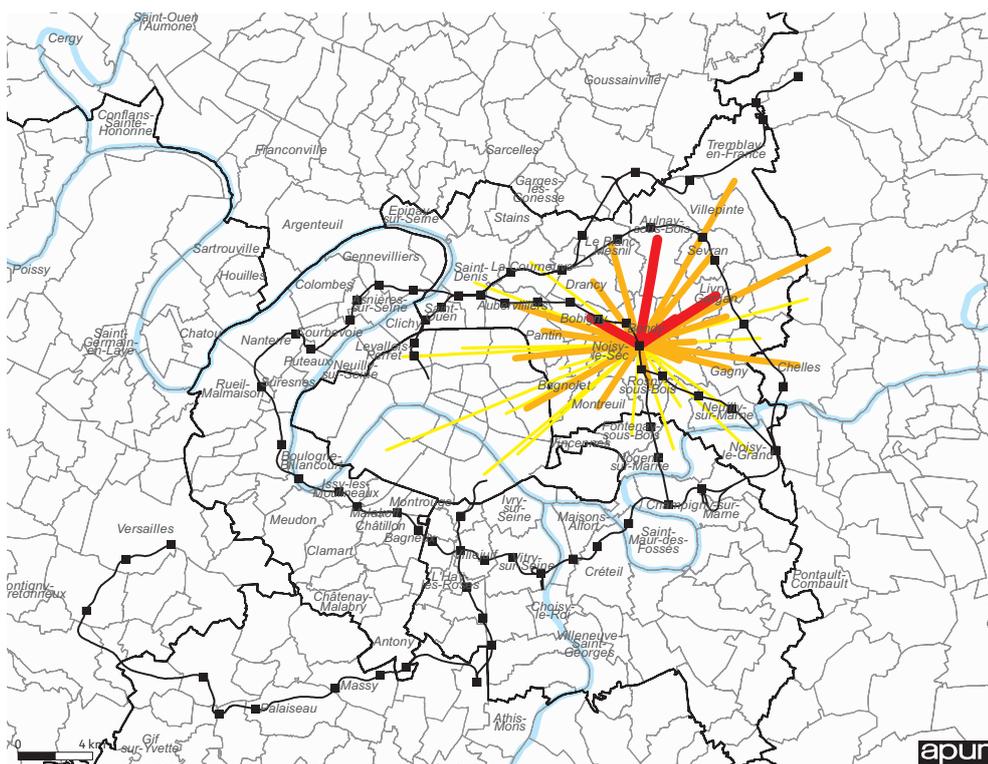


Où travaillent les actifs habitant à Bondy

- Nombre d'actifs**
- █ plus de 1 000
 - █ de 300 à 1 000
 - █ de 100 à 300
 - █ de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee Recensement 2011



Où habitent les actifs travaillant à Bondy

- Nombre d'actifs**
- █ plus de 1 000
 - █ de 300 à 1 000
 - █ de 100 à 300
 - █ de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee Recensement 2011

4 389 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Bondy. Ils représentent **21,3 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

montrent qu'ils proviennent principalement de communes de Seine-Saint-Denis, Aulnay-sous-Bois, Bobigny ou Livry-Gargan.

5.2. Une accessibilité au territoire métropolitain étendue et une meilleure desserte de la Seine-Saint-Denis

La gare RGPE de Bondy sera construite au niveau de la gare SNCF existante et donc en interconnexion avec le RER E et le Tramway T4. Ces réseaux de transports en commun lourds permettent aujourd'hui de desservir via un trajet de 45 minutes en transports en commun une partie importante du territoire de la Seine-Saint-Denis ainsi que Paris, le nord du Val-de-Marne et le bassin d'emplois de la Défense. À l'horizon 2030, lorsque le réseau du Grand Paris sera achevé, la desserte de la métropole sera améliorée, avec un territoire accessible en 45 minutes de transports en commun étendu de 55 %, en particulier vers le Val-de-Marne, autour de la Défense et vers l'aéroport d'Orly. De nouvelles options de parcours seront également offertes aux voyageurs, améliorant ainsi la desserte de territoire apparaissant aujourd'hui couverts en 45 minutes et facilitant l'accès par exemple à des pôles de centralités importants de Seine-Saint-Denis, à l'image de Saint-Denis ou de Bobigny.

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

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

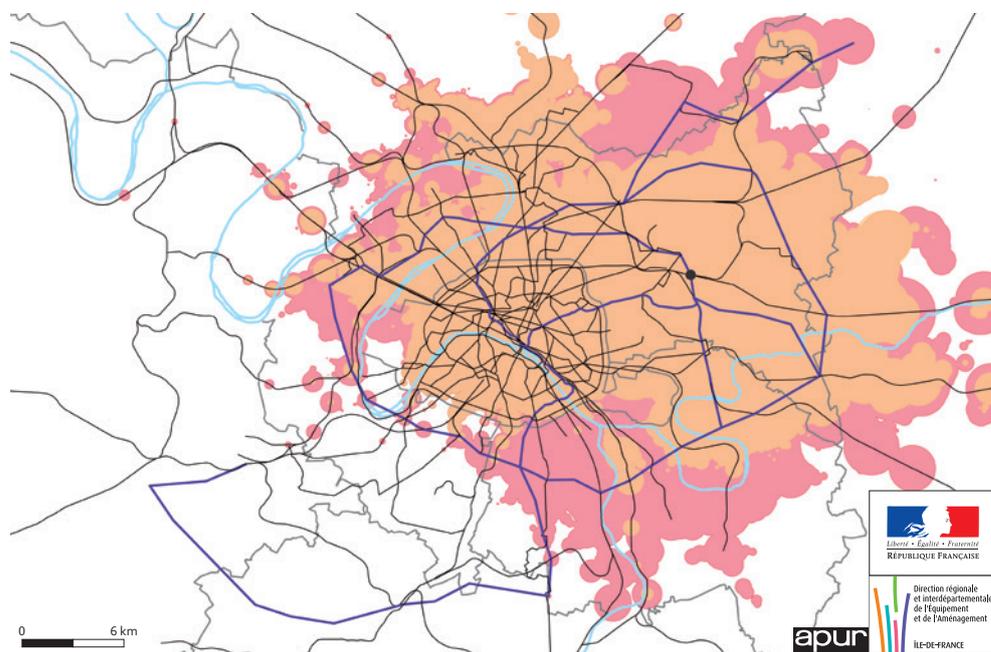
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

-  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

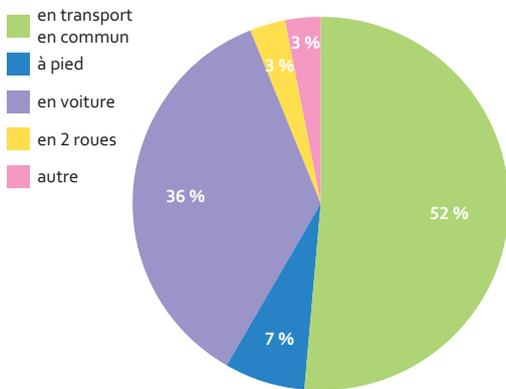
Évolution de l'accessibilité depuis la gare RGPE de Bondy pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 55 %
Emplois : + 28 %



5.3. Les actifs du quartier privilégient les transports en commun

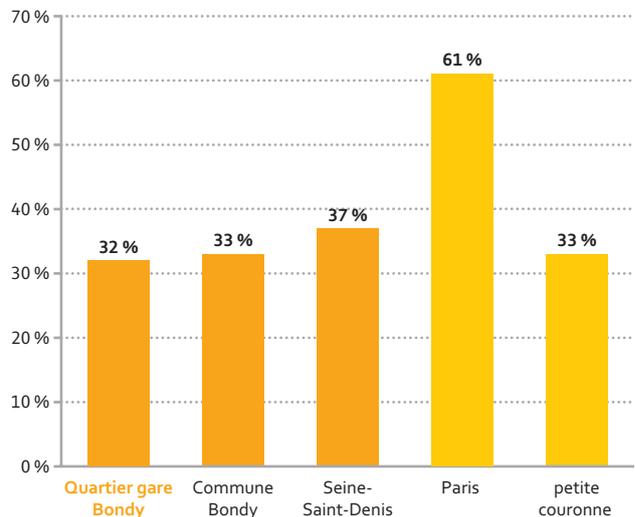
Grâce au RER E, au T4 et à un réseau de bus structuré autour de la gare, les actifs du quartier de gare RGPE de Bondy utilisent aujourd'hui en majorité les transports en commun dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail (52 %), tandis qu'un peu plus d'un tiers utilisent leur voiture personnelle. Un tiers des ménages du quartier ne possède d'ailleurs pas de voiture, une proportion comparable à l'échelle de la commune de Bondy et même de la petite couronne.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

5.4. Un quartier bénéficiant d'une bonne accessibilité malgré la présence de grandes infrastructures

La gare de Bondy présente une bonne accessibilité piétonne depuis l'ensemble du quartier, grâce à un double accès nord et sud à la gare RER et une trame viaire très développée de part et d'autre du faisceau ferré. De nombreux points du quartier sont en effet accessibles via un trajet à pied de 500 m (jaune) ou 1 000 m (mauve) en suivant la trame viaire existante. En plus du caractère bi-face de la gare, un franchissement des voies ferrées existe entre la rue de la Liberté et la Route de Villemomble, au niveau de la piscine Tourneval. L'orientation de la trame viaire rend néanmoins nécessaire d'effectuer un parcours à pied de plus de 1 000 m, soit plus de 15 minutes à pied environ, pour rejoindre les extrémités nord-est ou sud-est du quartier. Le faisceau ferré à l'ouest ainsi que l'autoroute A3 limitent quant à eux l'accessibilité de la gare depuis Noisy-le-Sec.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

- gare
- rayon de 800 m
- coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- accessibilité à 500 m (hypercentre)
- accessibilité à 1 000 m (RGPE, RER)

Source : Apur 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

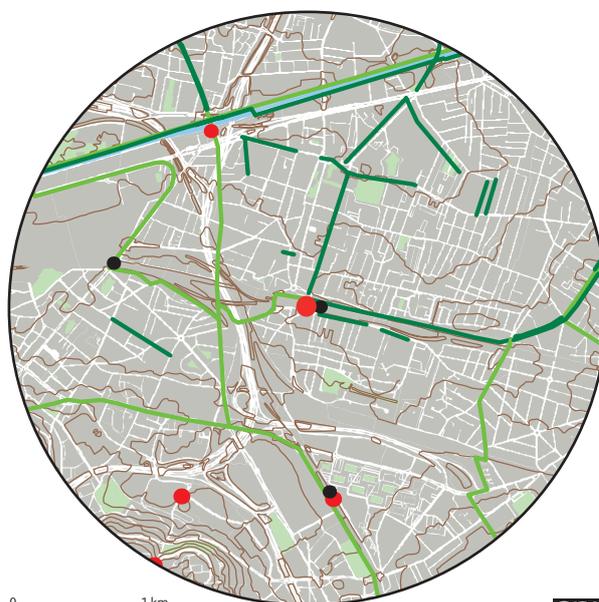
Le rayon de 2 km autour de la future gare RGPE de Bondy ne comporte qu'un aménagement cyclable partiel, permettant notamment le rabattement à vélo vers l'actuelle gare RER de Bondy. Il n'existe ainsi pas de pistes cyclables côté sud de la gare, entre les deux faisceaux ferrés, à l'exception d'une partie de la route de Villemomble. En revanche, depuis le nord, il est possible de la rejoindre via l'axe constitué par les avenues Carnot et Pasteur, de même que par la rue Jules Guesde, qui se connectent toutes deux plus ou moins à la piste cyclable du canal de l'Ourcq. L'enjeu reste néanmoins d'améliorer la connexion entre les bords du canal, la piste cyclable et le reste du territoire au niveau du pont de Bondy, de l'avenue Pasteur et de la rue Auguste Polissard. Autour de la gare se trouvent sinon des secteurs plus résidentiels et apaisés en termes de circulation automobile et favorisant un usage plus confortable du vélo. L'accessibilité de la gare à vélo est néanmoins encore peu facile depuis l'ouest et Noisy-le-Sec.

Dans un rayon de 2 km autour de la future gare RGPE et actuelle gare RER de Bondy, le réseau de bus apparaît structuré pour permettre un rabattement vers celle-ci depuis le nord et la commune de Bondy, l'est étant notamment couvert par le Tramway T4. Les fréquences de passage des bus sont ainsi de l'ordre de 20 à 40 passages par heure et par sens à l'heure de pointe sur les avenues Carnot, de la République et Henri Barbusse, tandis que côté sud de la gare, les fréquences de passage sont un peu moins élevées via la route de Villemomble.

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)

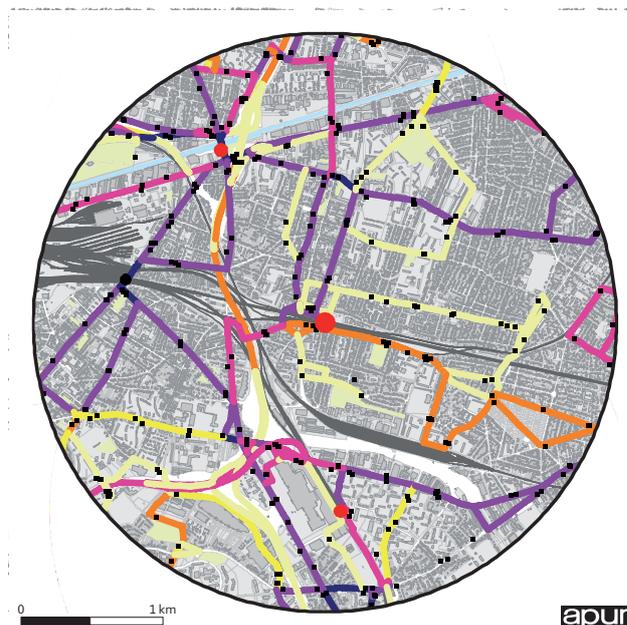
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013



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

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

Source : STIF 2012



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

6.1. Un rythme de construction de logements modéré

Avec une moyenne annuelle de 74 logements autorisés de 2000 à 2013, le quartier de gare de Bondy participe de l'effort de construction de logement. La dynamique de construction du quartier a été portée par la mise en œuvre d'opérations privées de construction de logements sociaux le long des voies ferrées, notamment au niveau de la station du tramway la Remise à Jorelle. Les surfaces d'activités autorisées à la construction de 2000 à 2013 sont particulièrement faibles (moins de 24 000 m² au total, soit moins 1 700 m² en moyenne par an). Leur destination future se répartit à parts quasi-égales entre un tiers de nouveaux services publics, des locaux industriels et dans une proportion moindre des surfaces de bureaux (21 %).

Construction (2000-2013)	Quartier gare Bondy	Commune Bondy
Surface de logements autorisés (m ²)	87 090	23 499
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	74	172
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	56	166
Taux de construction	18 %	3 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	23 499	88 092

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.

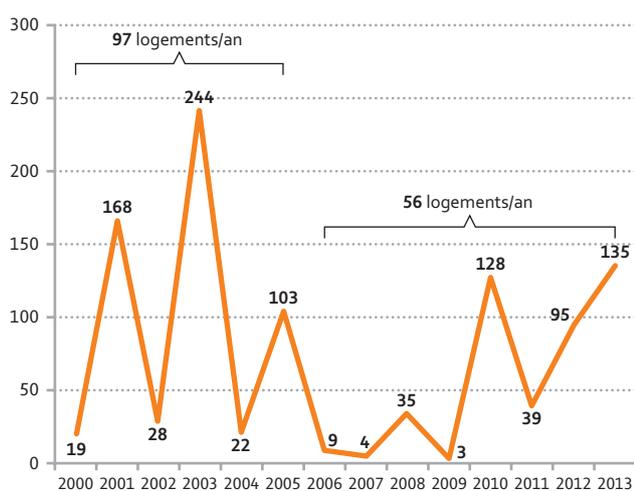
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare RGPE de Bondy (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

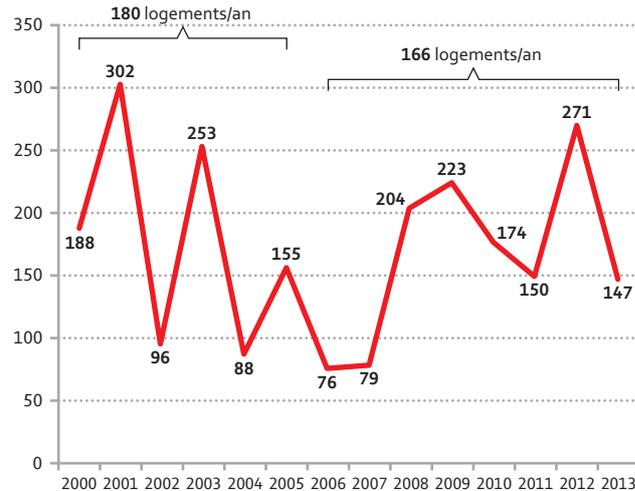
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare RGPE de Bondy



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Commune de Bondy



Source : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Peu d'opérations de grande taille

Les opérations de construction de logement les plus importantes sont concentrées le long des voies ferrées, au nord-est, par exemple rue de la Liberté, ou bien encore plus à l'est autour de la station du tramway, la Remise à Jorelle. Dans les secteurs pavillonnaires, les extensions de logements existants se lisent par la multiplication des permis autorisant la création de petites surfaces. La carte des permis autorisant la création des surfaces d'activités montre le caractère très résidentiel de ce quartier de gare. Les grandes opérations correspondent le plus souvent aux nouveaux équipements, comme c'est le cas à l'est dans le nouveau quartier de la Remise à Jorelle.

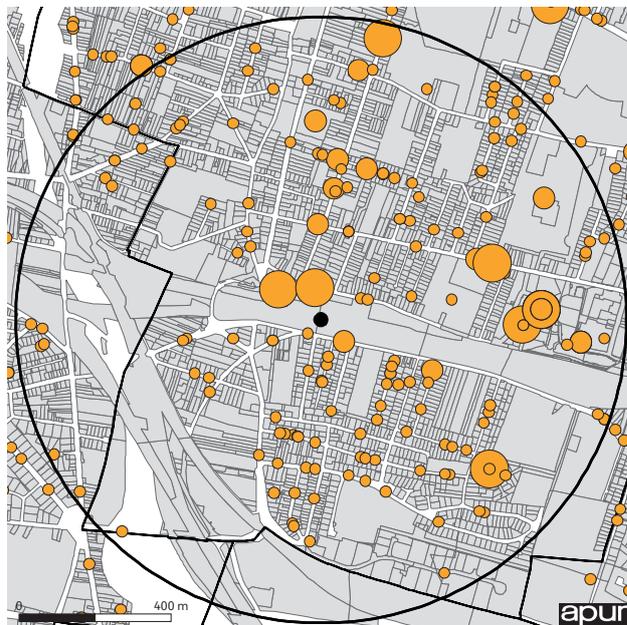
Logements autorisés (2000-2013)

- 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



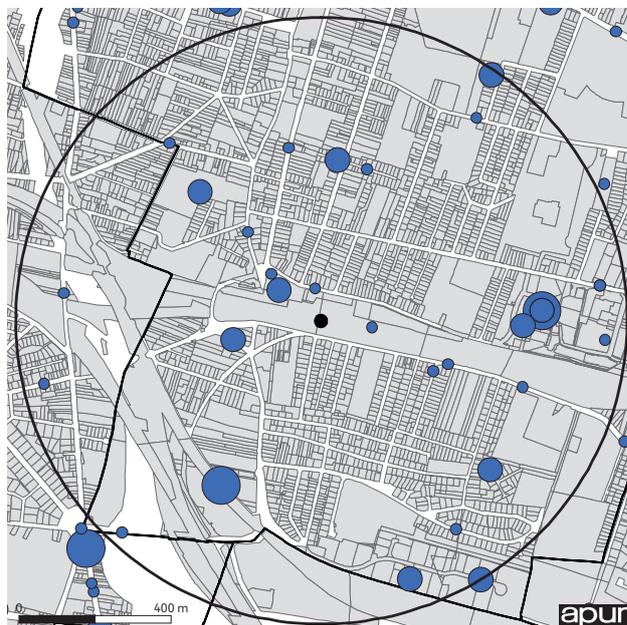
Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

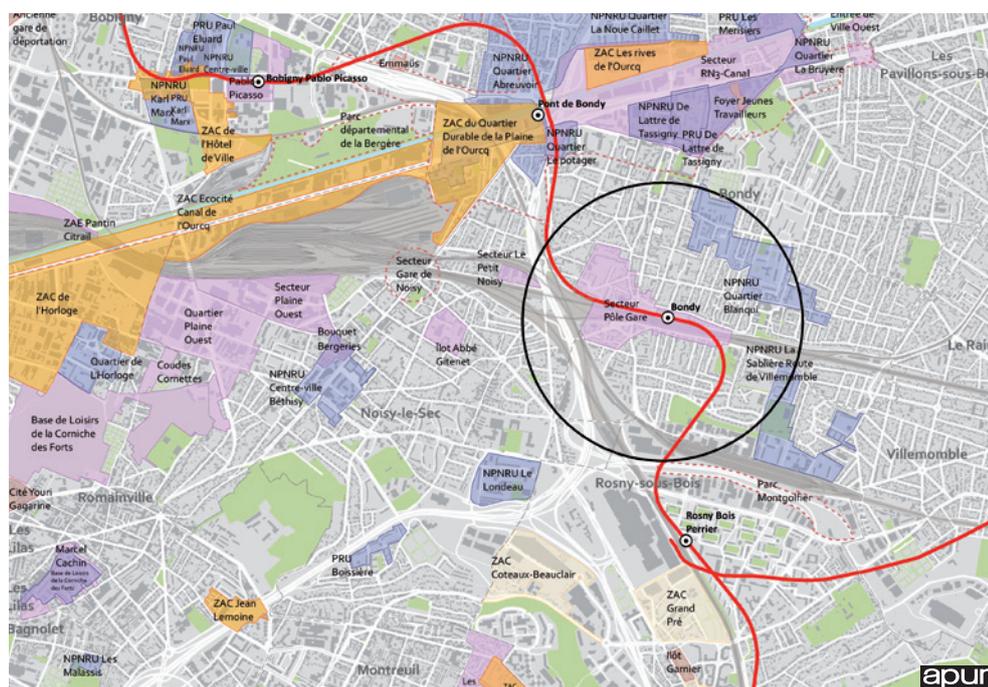
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



6.3. Une dynamique de rénovation urbaine, en cours depuis 2010

Le quartier de gare de Bondy connaît, depuis 2010, une dynamique de projet urbain qui tend à renouveler et densifier l'offre de logements, associés à la création de commerces de services et d'équipements de proximité. Le parc de logements HLM de Bondy fait l'objet d'une politique de renouvellement urbain (ANRU 1 et 2), notamment dans les quartiers nord de la ville. Au sud, Bondy Habitat et le Groupe 3F mènent de multiples opérations de rénovation urbaine, réalisées ou en cours d'achèvement, dans le quartier du Saule Blanc : 4 immeubles de logements, accueillant des locaux d'activité en rez-de-chaussée, s'adressent à la place et au square de l'hôtel de ville entièrement réaménagés. Au sud du cimetière, 8 immeubles (85 logements sociaux) redessinent le front de la rue Blanqui. À l'est, une opération de 32 logements est réalisée avenue Henri-Barbusse, tandis que 161 logements ont été réhabilités et 23 autres créés par le Groupe I3F rue Gaston Deferre. Un projet comprenant nouvelle crèche, des locaux d'activités et 45 logements est également réalisé rue Édouard Vaillant.



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

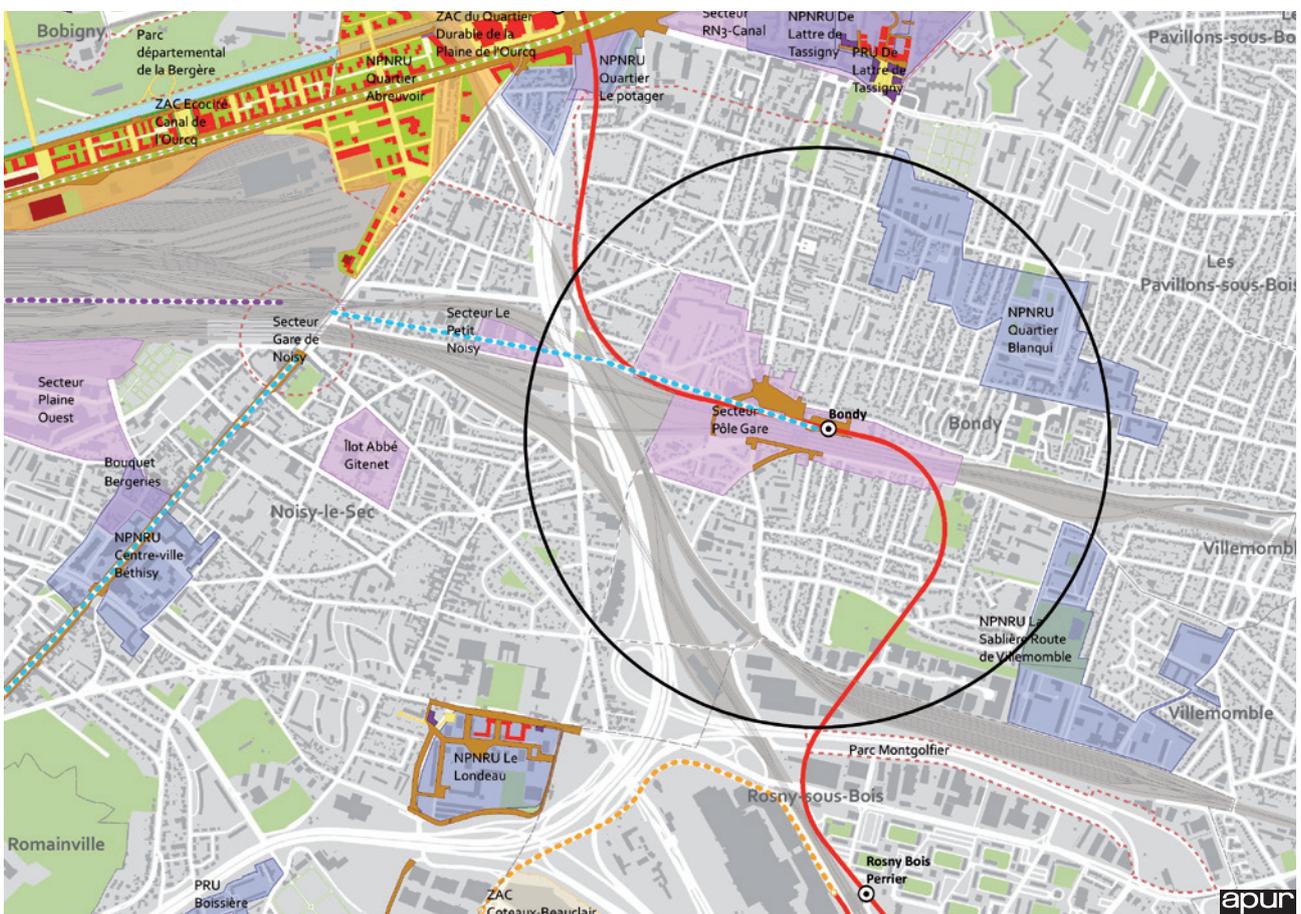
Source : Apur janvier 2016

Éléments des opérations d'aménagement

	Secteur Pôle Gare	Quartier Sablière (IR) - ANRU 2
Commune	Bondy	Bondy
Date d'achèvement (prévision)		
Nombre de logements (estimation)	60	
Logement (m ²)		
dont logements sociaux (m ²)		
Bureaux (m ²)		
Activités (m ²)		
Équipements (m ²)		
Commerces (m ²)		
Surface totale (m ²)		
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	I3F	
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Gérard de Cussac	

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

Le secteur du pôle de gare de Bondy a subi depuis les années 1980 des opérations d'aménagement successives, dont la création d'un parking d'intérêt régional : le Parc Relais, aujourd'hui en cours de rénovation. Depuis 2010, un programme plus global tend à créer un pôle multimodal mixte capable d'assumer les flux liés à l'arrivée du GPE en interconnexion avec la gare RER et au prolongement du T4. Afin de développer l'offre de logements et de services et d'améliorer l'accessibilité du pôle de gare, entre 2010 et 2014, la place du marché, entièrement réaménagée, est désormais desservie par un réseau de liaisons douces. Dans son prolongement est, I3F a réalisé un îlot de 60 logements protégés des nuisances par un mur anti-bruit sur d'anciennes parcelles du RRF, rue de la Liberté. L'arrivée du GPE entraîne une remise en question du pont rue Roger Salengro tel qu'il est aujourd'hui. En effet, ce dernier semble trop étroit pour traduire les ambitions de franchissement lié à cette nouvelle gare. D'autre part, le déplacement du pôle bus à l'est de la place du marché existante est à l'étude. Ainsi, relocaliser ce pôle au Nord de la nouvelle gare permettrait d'améliorer le fonctionnement existant. L'accès principal se fera par le bâtiment de la gare RER réaménagé et agrandi, un accès à l'est permettra une correspondance directe avec l'arrêt du T4, tandis que deux accès secondaires l'un au nord-est des voies, l'autre au sud, route de Villemomble permettront une correspondance directe avec la ligne du T4 prolongée. Les futurs enjeux de développement urbain du secteur d'étude s'orientent vers une diversification des fonctions (activités commerciales et tertiaires, densification des zones d'habitat) autour du pôle de gare.



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 2016, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

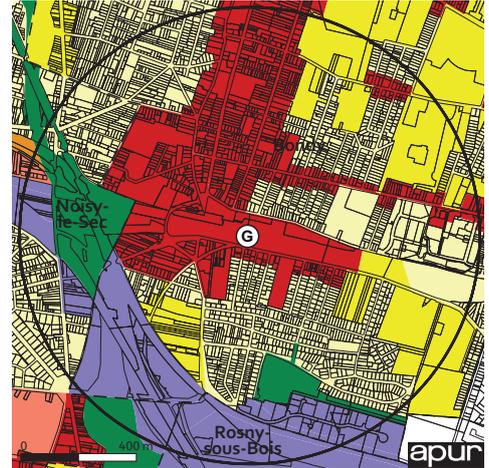
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de Bondy se trouve aux confins de 3 communes et dépend de 3 PLU (celui de Bondy, approuvé le 22 septembre 2011, en cours de révision, et de manière moins significative de celui de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, en cours de modification et de celui de Rosny-sous-Bois, approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision). Les abords de la gare de Bondy correspondent à une petite zone mixte dense où la hauteur maximum autorisée peut aller jusqu'à 16 mètres. En dehors de ce secteur, l'essentiel du quartier de gare correspond à un zonage d'habitat à dominante pavillonnaire où la hauteur des bâtiments est limitée à 11 mètres. En anticipant la loi Alur, les PLU de ces communes avaient abandonné l'article réglementant le COS.

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 | | |

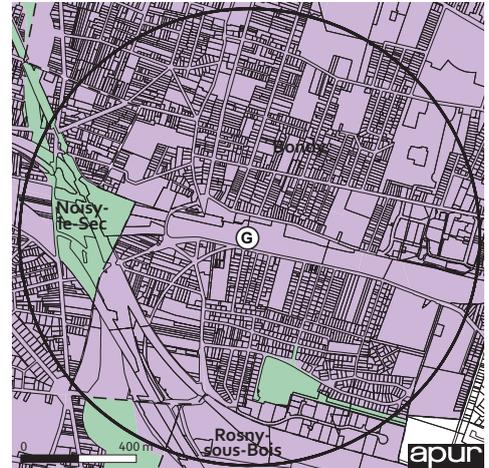
Sources : Apur juin 2015, d'après le PLU de Bondy approuvé le 22 septembre 2011, révision du PLU engagée, le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, modification en cours et le PLU de Rosny-sous-Bois approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision.



Récolement des densités des PLU

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

Sources : Apur juin 2015, d'après le PLU de Bondy approuvé le 22 septembre 2011, révision du PLU engagée, le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, modification en cours et le PLU de Rosny-sous-Bois approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision.



Récolement des hauteurs maximales des PLU

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

Sources : Apur juin 2015, d'après le PLU de Bondy approuvé le 22 septembre 2011, révision du PLU engagée, le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, modification en cours et le PLU de Rosny-sous-Bois approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision.



	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 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2011, 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 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 ^{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 2011
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 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
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 2013

Liste des Sigles

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

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de Bondy — 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 Bondy fait partie.