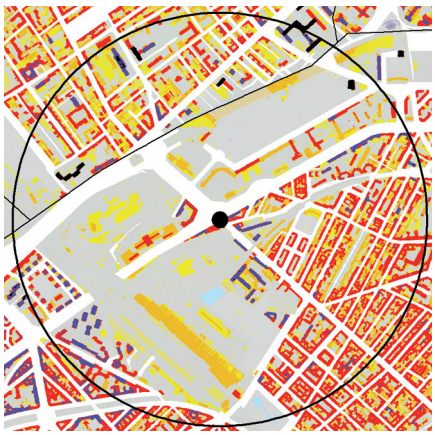
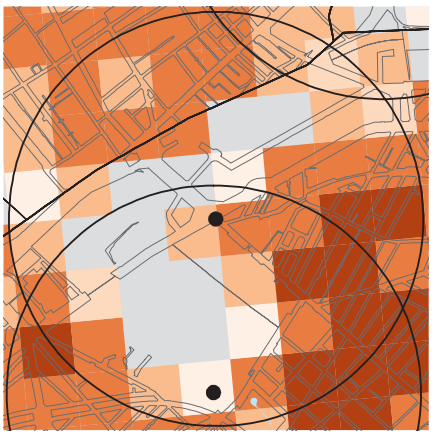
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Porte de Clichy Ligne 14

Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE

JANVIER 2015

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

2015V2.7.1.1

Sommaire

Introduction 1

1. De fortes densités résidentielles aujourd'hui hors ZAC des Batignolles 3

2. Un quartier organisé autour de centralités situées des 2 côtés du périphérique 4

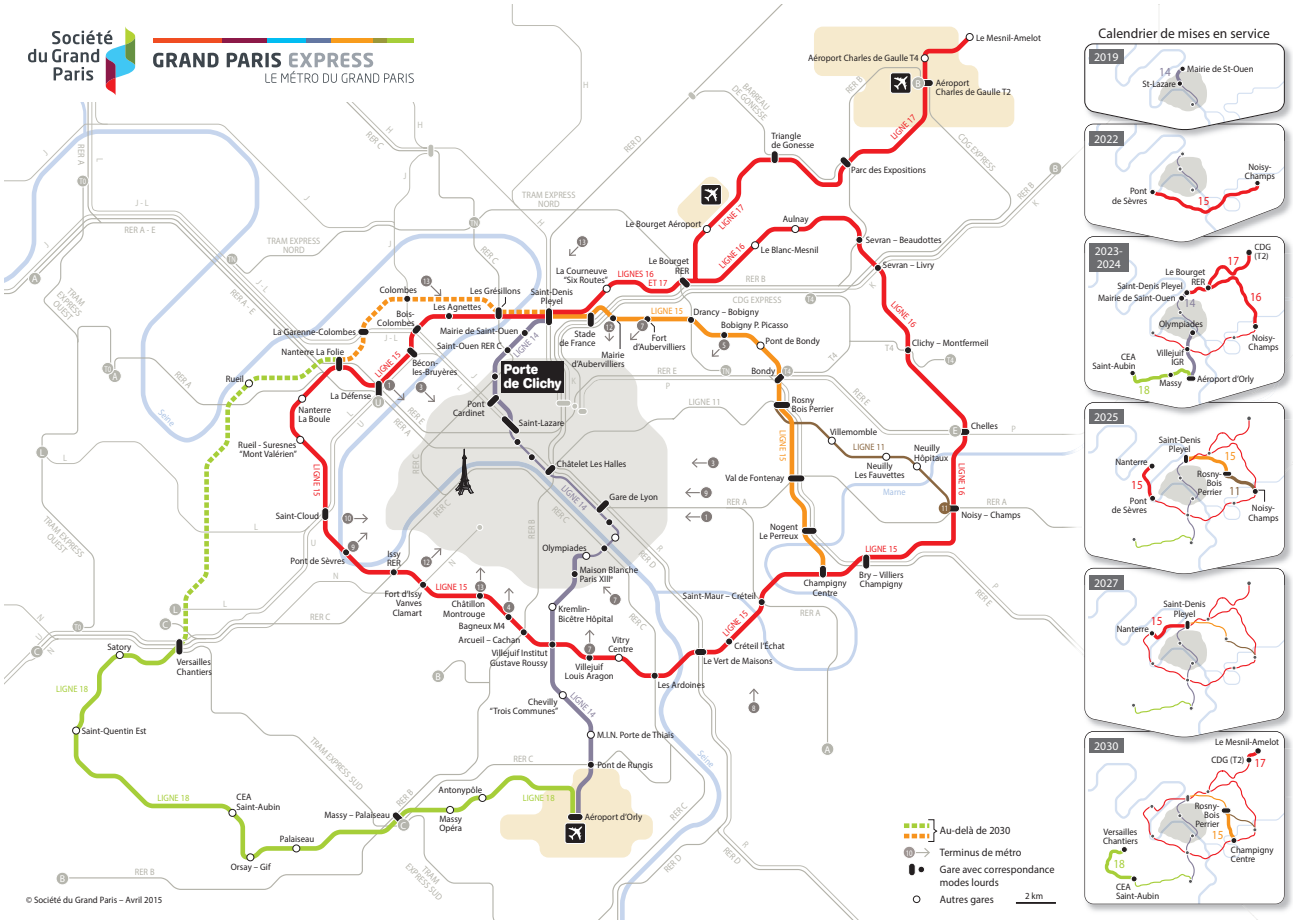
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 5
3.1. Un territoire de grande mixité 5
3.2. Un bâti élevé dans le quartier 6
3.3. De part et d'autre de la ceinture verte des densités bâties élevées 6
3.4. Un tissu urbain « tampon » en mutation 7
3.5. Structure de la propriété foncière 7
3.6. Un quartier qui se transforme 8
3.7. Un cadre végétal en développement 9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 10

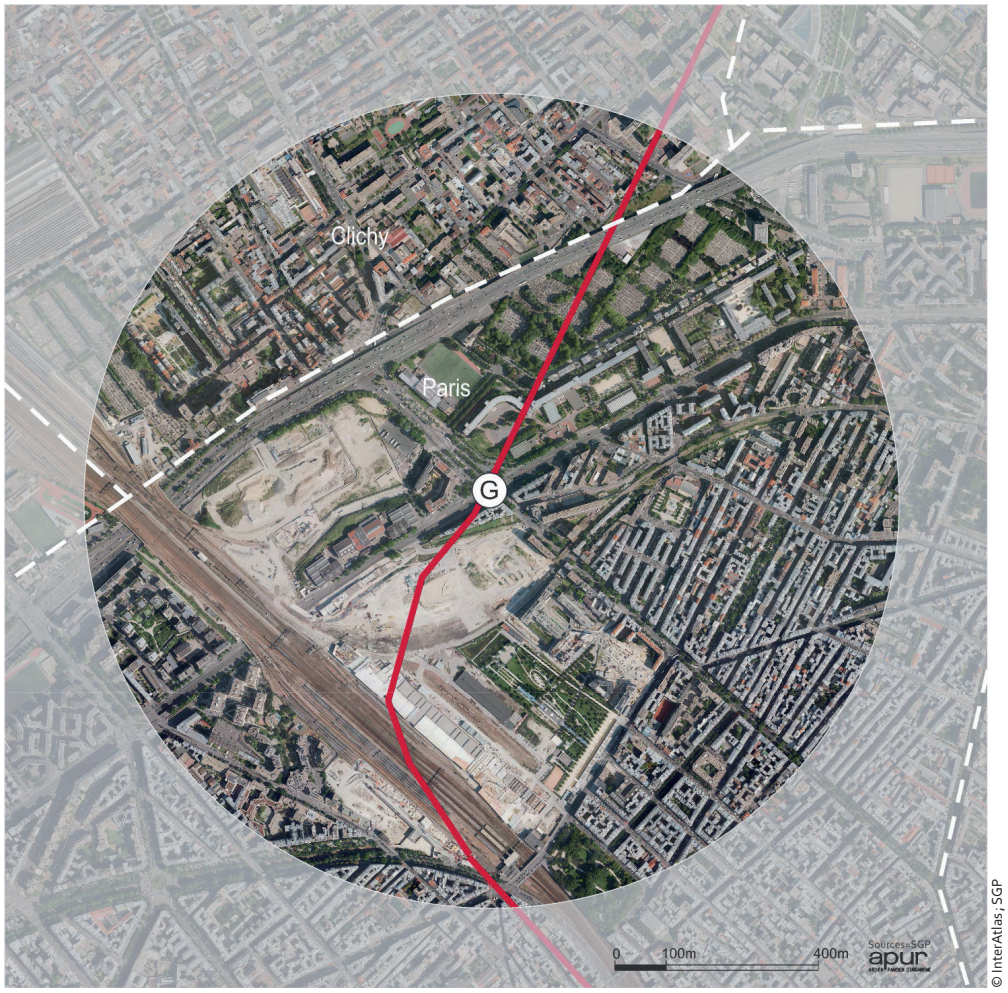
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 12
4.1. Un quartier au profil démographique et social mixte 12
4.2. Des revenus moyens mais en forte progression 13
4.3. Une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé dans le 17e arr. 14
4.4. Une prédominance de petits logements 15

5. La mobilité et les espaces publics 16
5.1. Un arrondissement à l'attractivité métropolitaine 16
5.2. Une accessibilité à la métropole encore améliorée 17
5.3. Une grande majorité de déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun 18
5.4. Une bonne accessibilité dans le quartier malgré des différences entre Paris et Clichy 18

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 20
6.1. D'ores et déjà une dynamique de construction de logements marquée 20
6.2. Les mutations du tissu ordinaire se font au bénéfice du logement alors que les opérations d'aménagement sont plus mixtes 21
6.3. Une gare au centre d'un grand projet urbain 22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS





© InterAtlas ; SGP

Gare : Porte de Clichy

Ligne 14, horizon 2019.

Gare située dans la commune de Paris.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Paris, Clichy-la-Garenne et Levallois-Perret.

PLU de Paris approuvé le 12 juin 2006.

PLU de Clichy-la-Garenne approuvé le 19 octobre 2010.

PLU de Levallois-Perret approuvé le 30 janvier 2012.

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 Porte de Clichy, réalisée en liaison avec les services de la ville de Paris.

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 :

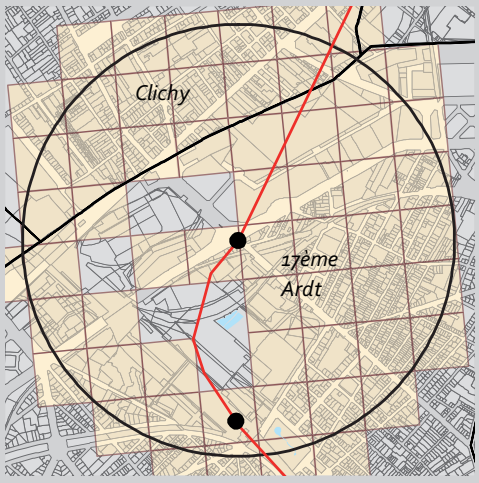
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

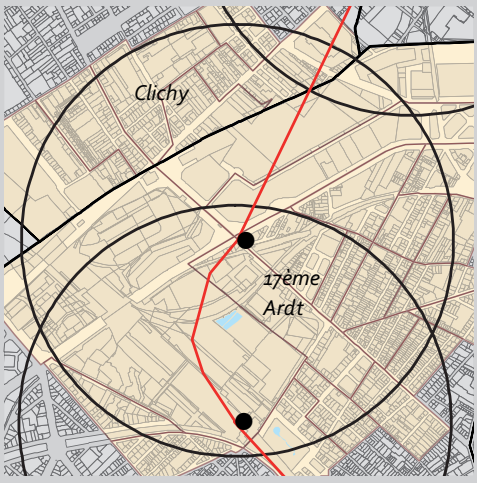
Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 m autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 10 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à 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 (Paris, Clichy-la-Garenne et Levallois-Perret), seul le 17e arrondissement de Paris a été retenu 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 PORTE DE CLICHY



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. De fortes densités résidentielles aujourd'hui hors ZAC des Batignolles

Alors qu'une part importante du quartier de la gare de Porte de Clichy n'est pas habitée (emprises des voies ferrées, chantier de la ZAC Clichy-Batignolles, parc Martin Luther King et cimetière des Batignolles...) il regroupe déjà plus de 71 000 personnes, soit une densité de population élevée de 255 habitants par hectare, qui se situe entre les moyennes de densités de population du 17e arrondissement et celle de Paris. Les emplois sont moins présents dans le quartier (98 emplois par hectare) ce qui se traduit par un taux d'emploi de 0,68 plus proche du taux d'emploi moyen de la petite couronne que de celui de Paris. Les densités de populations les plus fortes correspondent au secteur des Épinettes qui se trouve au sud-est du quartier de la nouvelle gare de Porte de Clichy.

Densité de population

gare

périmètre 800 m

Nombre d'habitants à l'hectare

plus de 500

de 250 à 500

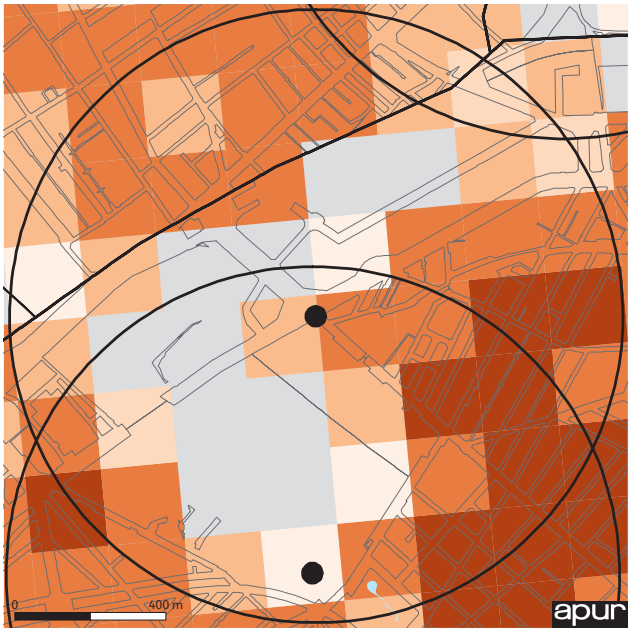
de 100 à 250

de 50 à100

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

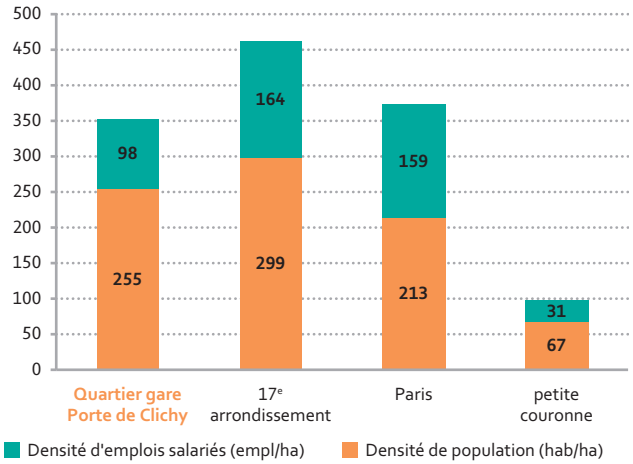


Population et emplois dans le quartier de Porte de Clichy

Quartier gare Porte de Clichy	Population	Emplois
Quartier	71 101	26 855
2 km	370 603	251 129
4 km	978 814	1 026 019

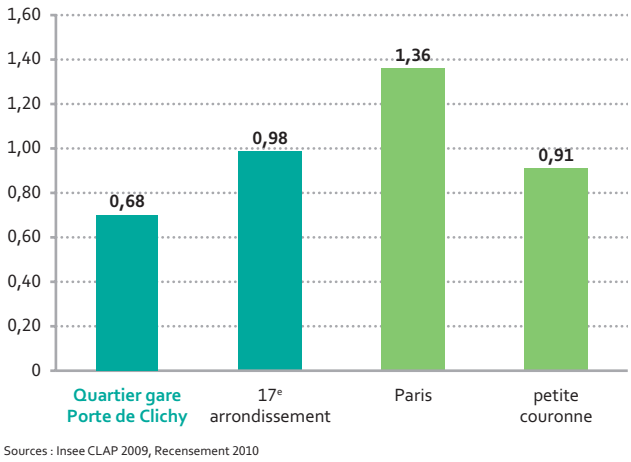
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

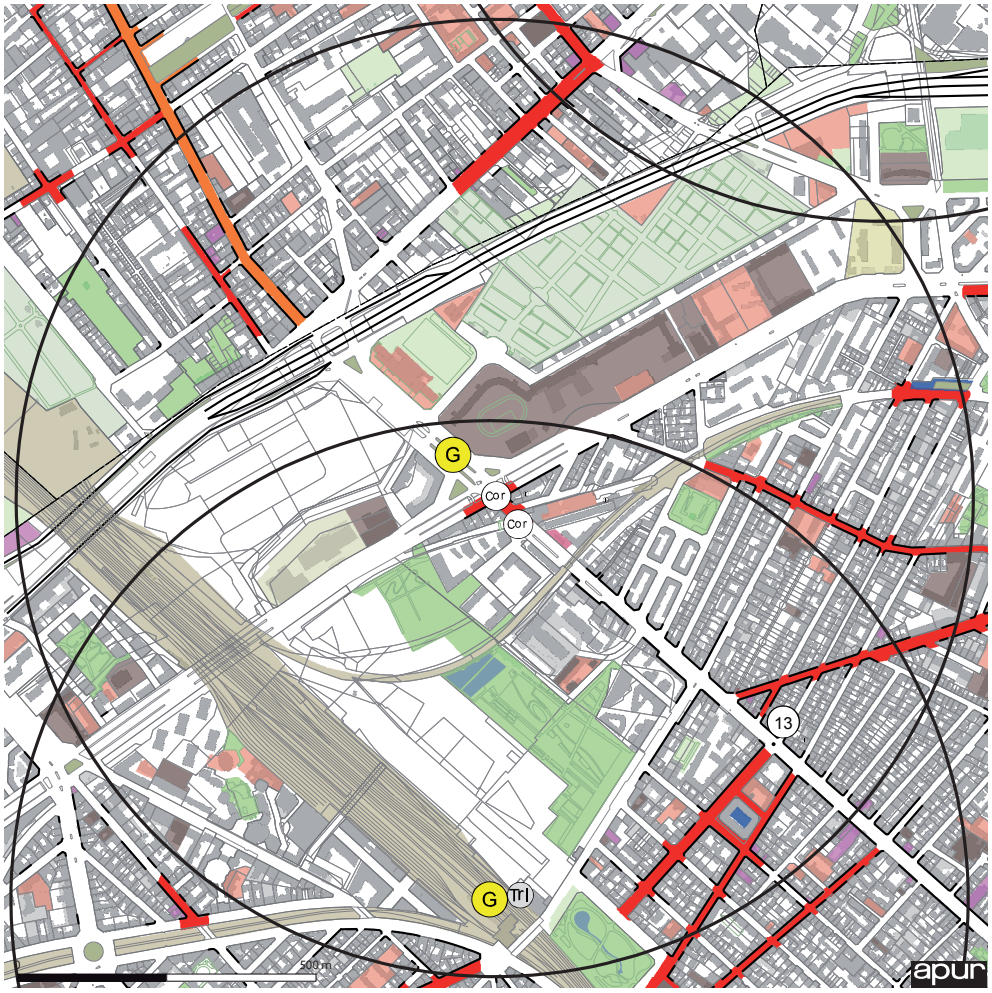
Taux d'emploi
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Un quartier organisé autour de centralités situées des 2 côtés du périphérique

Les grandes infrastructures de transport (faisceau ferré de la gare Saint-Lazare et Boulevard périphérique), le secteur de chantier au nord de la porte de Clichy et le cimetière des Batignolles confèrent à ce quartier, à cheval sur Paris et Clichy-la-Garenne, un paysage pour le moins fragmenté. Au sud-est, le cœur du 17e arrondissement s'apparente à un village pourvu de nombreux commerces et services ; au centre, au niveau de la ceinture dite « verte », se déploient de grands équipements scolaires, sportif et funéraire ; enfin au nord, le tissu clichois est organisé autour des grands axes qui le traversent, les avenues Jean Jaurès et de Paris, le boulevard Victor Hugo, qui sont des centralités déjà bien ancrées sur le territoire.



Éléments de centralités

Centralités
- locale
- mixte
- globale

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

Commerce et animation
- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

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

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

Source : Apur janvier 2015

Rue de Paris, Clichy-la-Garenne

Gare Porte de Clichy, avenue de Clichy, Paris

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un territoire de grande mixité

Cette zone urbaine restée longtemps morcelée autour de grandes coupures physiques, présente différentes dominantes de fonctions. Au niveau du quartier des Épinettes et du quartier de Batignolles autours de la mairie du 17e arrondissement, les logements collectifs continus sont clairement majoritaires. Aux abords de la ZAC Clichy-Batignolles et de la ceinture verte comprise entre le périphérique et les Maréchaux, prennent place des ensembles de logements collectifs discontinus, correspondant à des HBM ou des immeubles des années 1960 implantés selon un plan libre. Plus au nord, à Clichy, les fonctions sont plus diverses : se côtoient des hôtels, des immeubles de bureaux (notamment ceux qu'occupent les salariés de l'Oréal), des commerces, mais aussi des friches et des parcelles actuellement en chantier ainsi que des logements, principalement collectifs.

Fonctions dominantes

Logement
- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

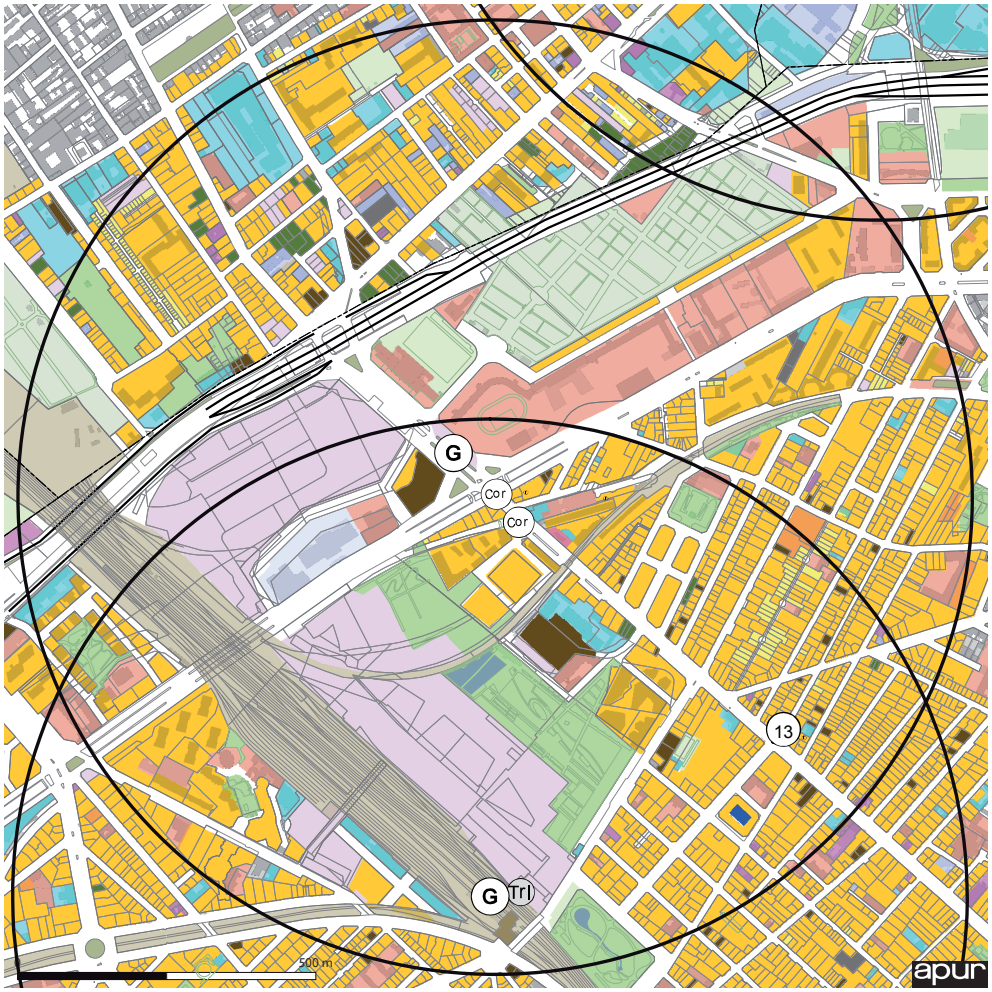
Équipement
- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- Ⓒ station RER, métro et/ou tramway existante
- Ⓖ station du RGPE
- parking / local technique

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 janvier 2015



Rue Boulay, Paris

Rue Martre, Clichy-la-Garenne

3.2. Un bâti élevé dans le quartier

Le quartier de gare de Porte de Clichy comprend plus de la moitié de ses surfaces bâties appartenant à des constructions dont la hauteur est comprise entre 15 et 25 m (57 %) et 21 % appartiennent à des bâtiments de plus de 25 m de hauteur. On trouve des bâtiments de grandes hauteurs dans le quartier, comme à Paris avec la Tour du Bois le Prêtre, et dans la ZAC Clichy-Batignolles (50 m) ou à Clichy (boulevard du Général Leclerc).

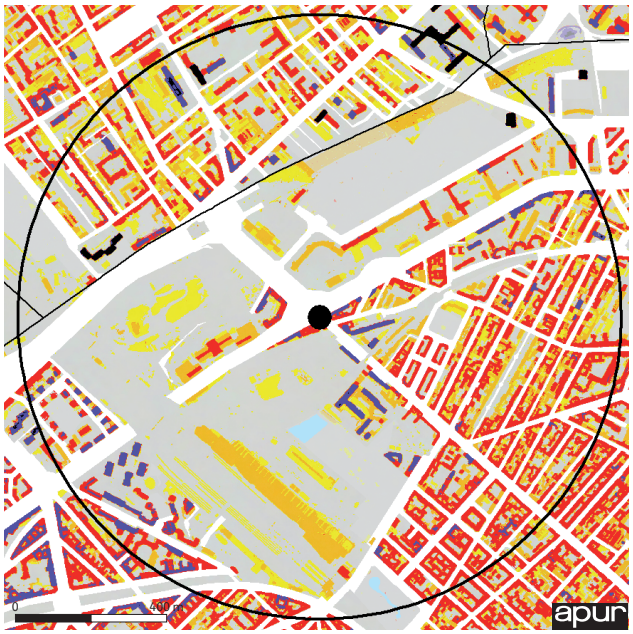
Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

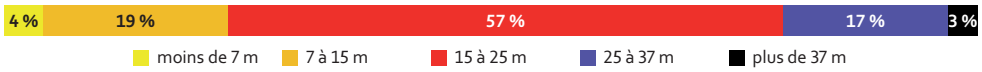
Hauteurs des bâtiments

- 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 de Porte de Clichy



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

3.3. De part et d'autre de la ceinture verte des densités bâties élevées

Le quartier de Porte de Clichy se caractérise par des densités bâties supérieures à 3, dans tous les espaces situés de part et d'autre de la ceinture verte, comprise entre le périphérique et les Maréchaux, où les densités bâties sont en revanche beaucoup moins fortes. Le cœur du quartier, qui correspond aux ZAC de Clichy-Batignolles et Cardinet Chalabre est toujours partiellement en chantier mais à terme les densités bâties autour du parc devraient être aussi élevée que dans l'arrondissement.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

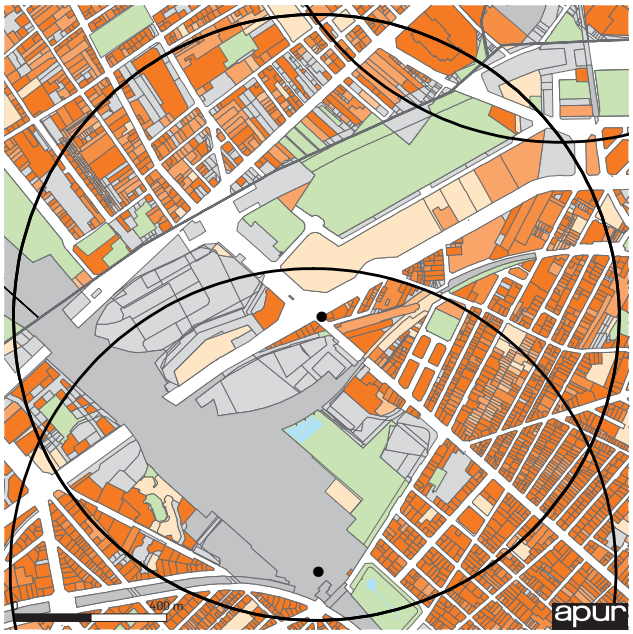
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

- espaces verts
- 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 « tampon » en mutation

Le quartier de gare de Porte de Clichy possède une grande diversité de tissus compte tenu de sa situation en zone « tampon », entre les communes de Paris et de Clichy. Le tissu très mixte fonctionnellement et fragile de l'entrée de ville de Clichy contraste avec celui très constitué de la partie parisienne (Épinettes et Batignolles par exemple). Entre ces deux secteurs, se trouve la ceinture parisienne, composée ici de grandes emprises ouvertes (cimetière, chantier, équipements scolaires). C'est enfin un tissu en grande mutation avec les opérations de la ZAC Clichy-Batignolles et l'implantation du TGI en limite des deux communes, qui permettront une couture du territoire de part et d'autre du périphérique.

Vue du périphérique, vers Paris

Rue des cailloux, depuis le parc Marcel Bich, Clichy-la-Garenne

Rue Albert Roussel, Paris

Cité Jouffroy Renault, Clichy-la-Garenne

3.5. Structure de la propriété foncière

De par la présence des voies de transports, des secteurs d'opérations d'aménagement et du cimetière, de grands équipements scolaires, une partie importante du foncier du quartier de Porte de Clichy est sous maîtrise publique. Les bailleurs sociaux occupent eux aussi de nombreuses parcelles de grande taille. Le tissu ordinaire, fait de parcelles plus petites, de part et d'autre du périphérique, est majoritairement détenu par des propriétaires privés.

Propriété foncière

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

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

3.6. Un quartier qui se transforme

Le quartier de gare de Porte de Clichy est un quartier plutôt ancien dans le rayon de 800 mètres : près de 2/3 des logements datent d'avant 1949 et il existe quelques grandes opérations datant de la seconde moitié du XX[e] siècle. Le quartier vit cependant une transformation importante depuis les années 2000, principalement côté parisien, le nord du quartier à Clichy-la-Garenne évoluant de manière diffuse et continue depuis 1949. Parmi les grandes opérations récentes du quartier, on citera les immeubles de logement de la rue Rebière, la ZAC des Hauts Malesherbes, la ZAC Clichy-Batignolles, et les secteurs de projets Chalabre, Saussure et Porte Pouchet.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

gare

périmètre 800m

Période majoritaire*

avant 1949

1949-1975

1976-2000

après 2000

non renseigné

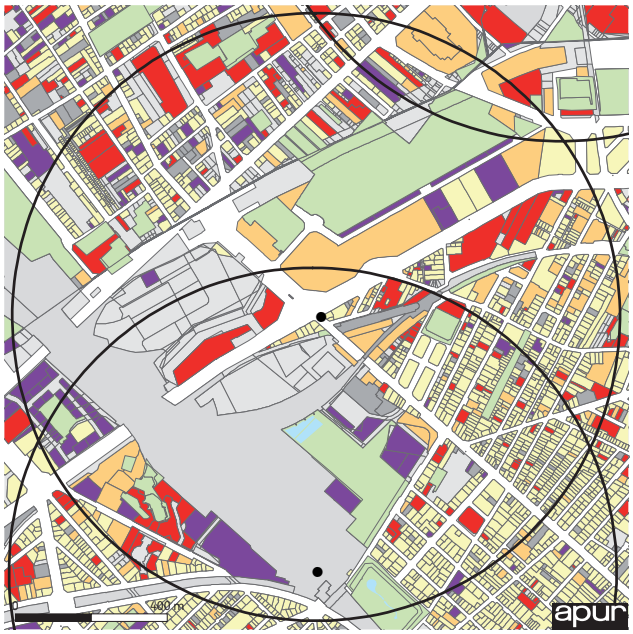
Principaux équipements

espaces verts

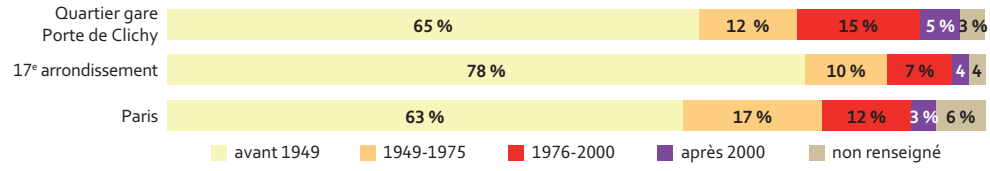
emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

3.7. Un cadre végétal en développement

Le couvert végétalisé du quartier s'élève à 14 % de sa surface totale, grâce au parc Martin Luther King, une partie du square des Batignolles, le square Ernest-Gouin, le jardin Claire Motte à Paris ou bien encore le parc Marcel Bich à Clichy-la-Garenne, auxquels il faut ajouter le cimetière sud de Clichy-la-Garenne et celui des Batignolles. Le cadre végétal du quartier va s'améliorer dans les années à venir avec notamment la réalisation complète du parc Martin Luther King dans la ZAC Clichy-Batignolles.

Les bâtiments et la végétation

gare

périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

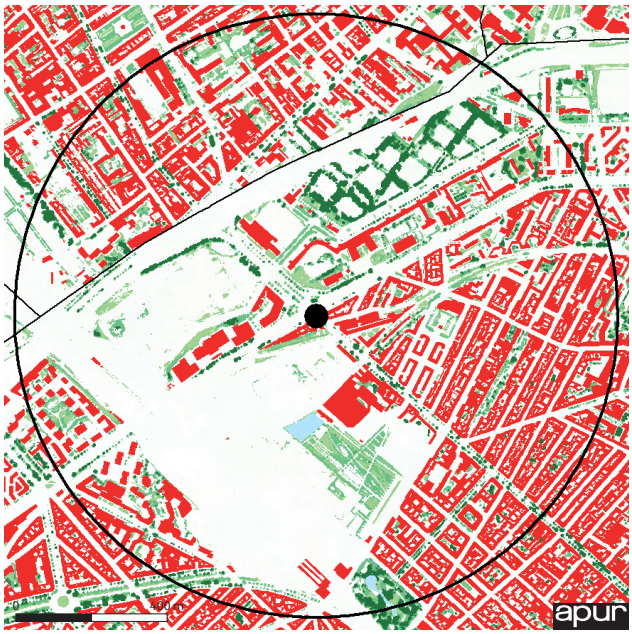
moins de 1 m

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

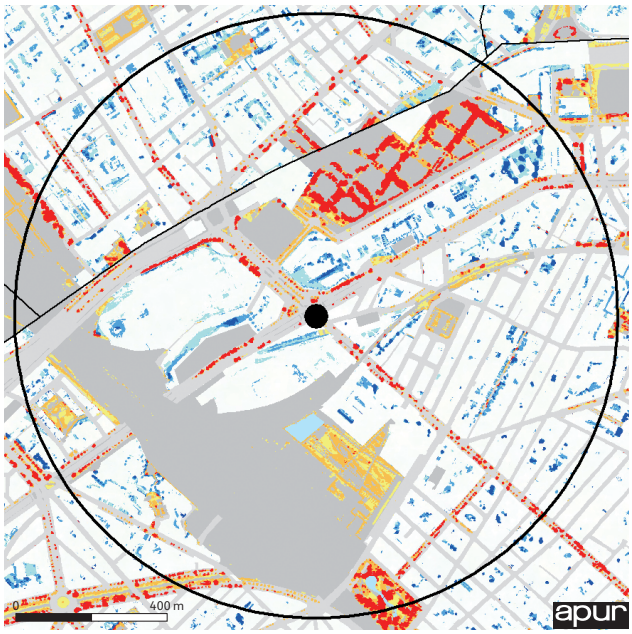
Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

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



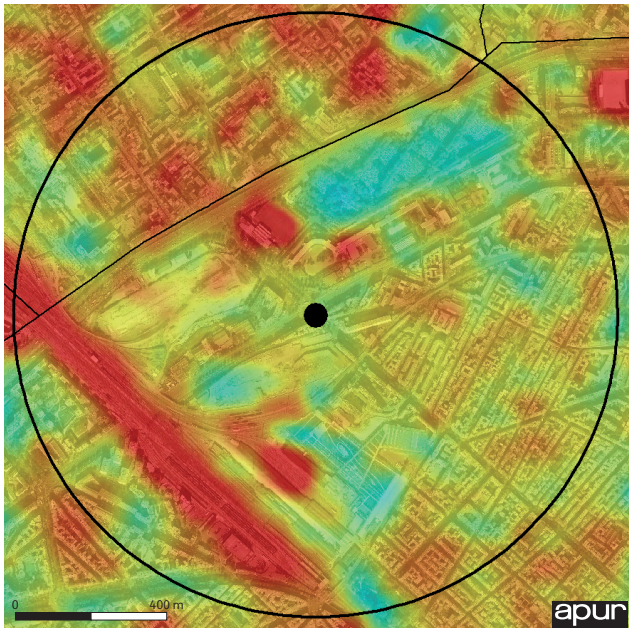
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence les îlots de chaleur créés par les emprises ferroviaires au niveau de la gare de Pont Cardinet, le stade Léon Biancotto, avenue de la Porte de Clichy et l'entrée de ville de Clichy. Le parc Martin Luther King et le cimetière des Batignolles apparaissent à l'inverse jouer un rôle de régulateur thermique, en raison de leur plus forte végétalisation. Des relevés thermographiques d'hiver montrent les déperditions de chaleur occasionnées par les bâtiments mal isolés, comme aux Épinettes, le lycée international Honoré de Balzac ou le long du boulevard Victor Hugo côté Clichy. Avec l'écoquartier Clichy-Batignolles, des actions concrètes de développement des énergies renouvelables et de mutualisation des ressources énergétiques sont déjà mises en œuvre. Les cartes suivantes représentent d'autres potentiels. Ce travail n'est pas exhaustif et d'autres technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier.
Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques, comme par exemple pour les bâtiments présentant une grande surface de toiture plate (lycée international Honoré de Balzac, centre sportif Léon Biancotto). Dans l'écoquartier Clichy-Batignolles, 40 000 m² de panneaux photovoltaïques sont prévus, dont par exemple 1 000 m² (47 000 kWh/an) en toiture et en façade pour un immeuble de logements et une crèche rue Cardinet (Lot E.1) ou 700 m² (95 000 kWh/an) pour l'immeuble de logements étudiants et le groupe scolaire impasse Chalabre. Des puits de géothermie exploitent la nappe de

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

38 °C 25 °C 15 °C

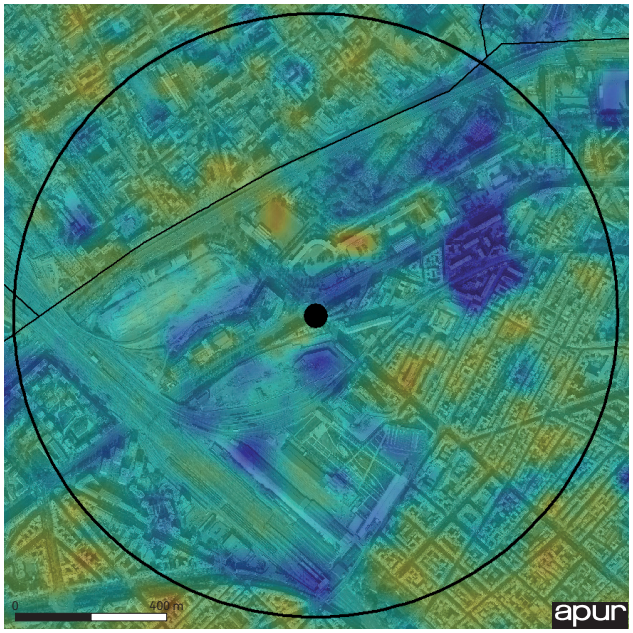
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANDSAT - 2012



l'Albien pour desservir l'écoquartier Clichy-Batignolles. Couplés à des pompes à chaleur, ils devraient permettre à terme (2016) de couvrir 83 % des besoins en chaleur de la ZAC. D'autres bâtiments de l'écoquartier ont développé des technologies de géothermie pour limiter les dépenses énergétiques des bâtiments (rafraîchissement par exemple). Ailleurs, les parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1 (en bleu) montrent un potentiel de géothermie de surface (couverture partielle des besoins en chaleur et en rafraîchissement), comme par exemple le lycée international Honoré de Balzac ou l'École Nationale de Commerce boulevard Bessières.
Le réseau de chaleur de la CPCU est présent dans le quartier, aussi bien du côté de Paris que de Clichy. Les réseaux pourraient être étendus à d'autres bâtiments situés à moins de 200 m de celui-ci (en rouge). Le réseau d'eaux usées du SIAPP est présent au nord-est, le long du boulevard du Bois le Prêtre notamment. Un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié dans un rayon de 200 m (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée) bénéficiant aux bâtiments situés dans ce rayon (en jaune pâle) en alimentant leur système de chauffage central. Quelques bâtiments sont également concernés à l'extrémité sud-ouest du quartier. On notera que dans l'écoquartier tous les lots accueillant du logement (et parfois des équipements) prévoient un raccordement à une boucle d'eau chaude, avec un objectif de 85 % d'énergies renouvelables. Des ensembles de logements collectifs (le long des Maréchaux côté Paris, dans les rues de Paris, des cailloux ou Martre à Clichy) 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

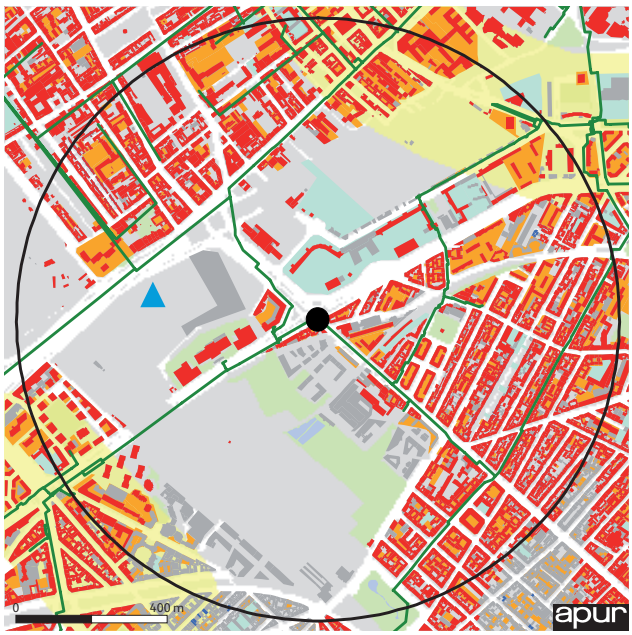
Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0

Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas

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

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

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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

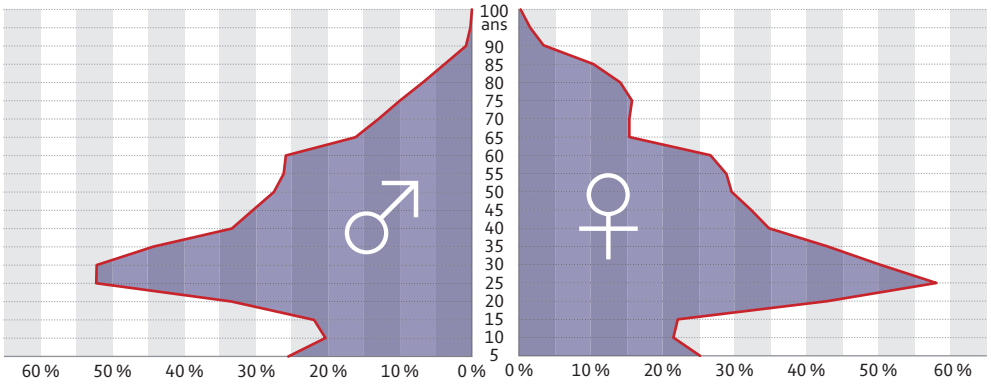
4.1. Un quartier au profil démographique et social mixte

La population du quartier de Porte de Clichy – situé en partie à Paris et à Clichy – a progressé entre 1999 et 2010 (+ 8 %) pour atteindre 71 000 habitants au total. À l'image de la situation parisienne, la part des jeunes de moins de 18 ans dépasse à peine 20 % de la population, contre 25 % en petite couronne. Les jeunes de moins de 18 ans sont tout de même deux fois plus nombreux en proportion que les personnes âgées de 65 ans ou plus, ce qui n'est pas le cas dans l'ensemble de la capitale. Les actifs résidant à Porte de Clichy se répartissent à parts quasi égales entre cadres, employés ou ouvrier et professions intermédiaires. Les cadres représentent 1/3 des actifs du quartier (35 % contre 47 % à Paris et 25 % en petite couronne). Le taux de chômage y est assez élevé (13,2 %) par rapport à Paris.

	Quartier gare Porte de Clichy	17e arrondissement	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	71 101	169 815	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 8,1 %	+ 5,3 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	21,3 %	19,6 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	11,8 %	14,7 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	26 855	92 794	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	34,8 %	46,6 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	37,0 %	26,1 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,68	0,98	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	22,9 %	17,0 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	13,2 %	11,0 %	11,0 %	12,5 %

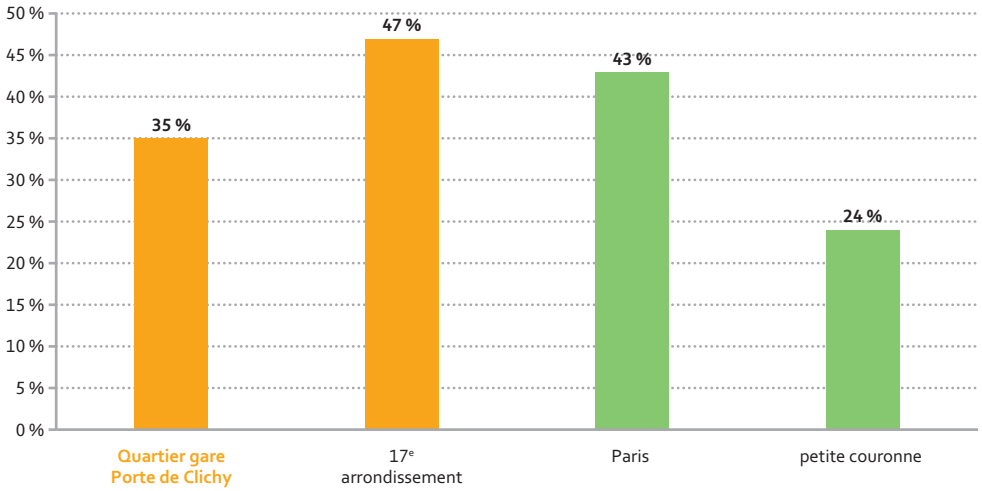
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare de Porte de Clichy (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

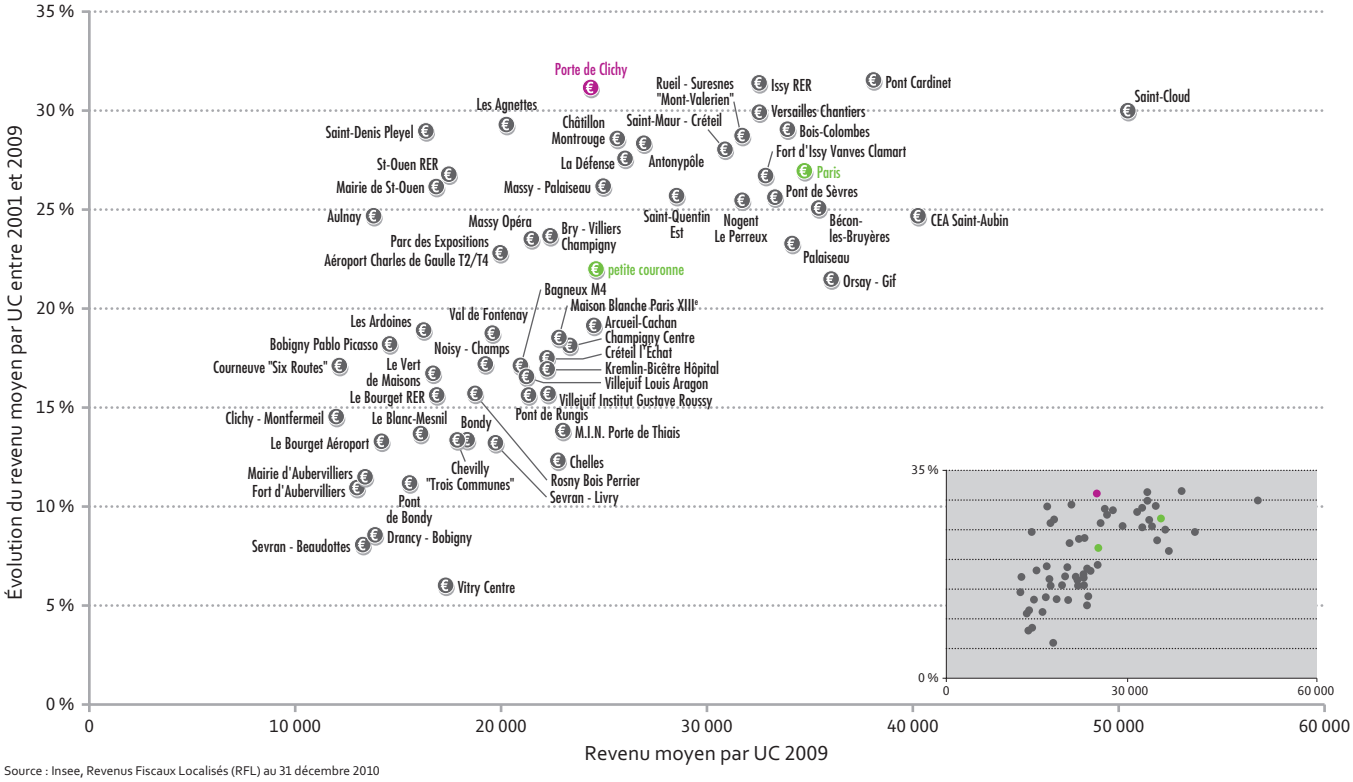


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des revenus moyens mais en forte progression

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de gare de Porte de Clichy (en partie à Paris et à Clichy) dépasse à peine 24 300 € par an et par unité de consommation. C'est un niveau bien inférieur à celui des ménages qui habitent le 17e arrondissement et plus proche du revenu moyen de la petite couronne (24 688 €) que de Paris (34 701 €). En revanche le revenu des habitants du quartier a progressé fortement entre 2001 et 2009 (+ 31 %), comme cela a été le cas à Paris et dans le 17e arrondissement. Presque 23 % des ménages ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est 3 points de plus qu'en moyenne en petite couronne et 5 points de plus qu'à Paris.

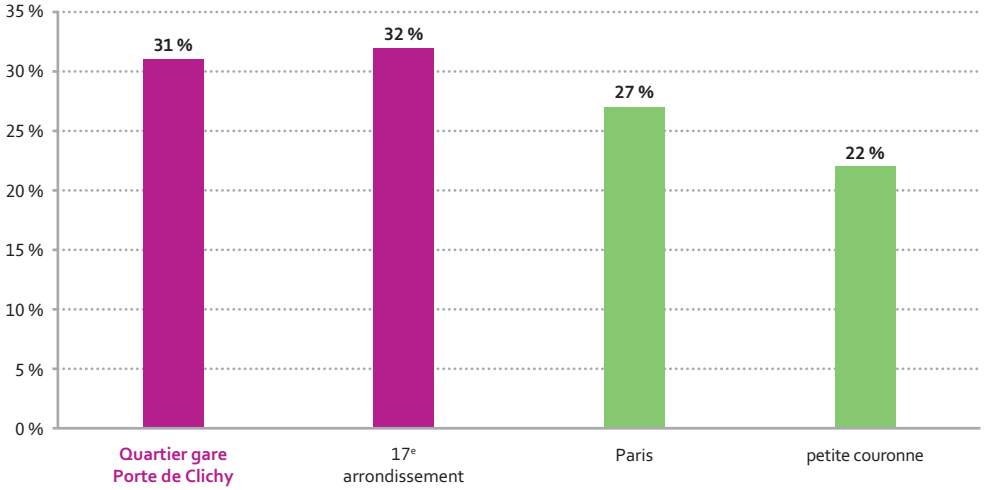
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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. Cacul 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)

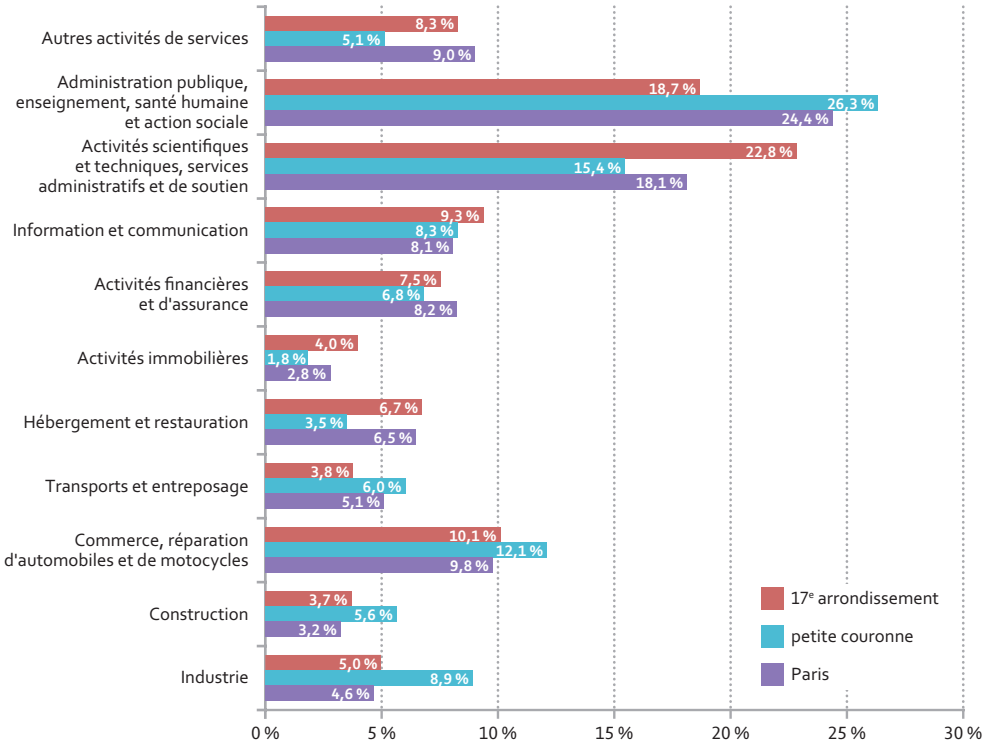


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé dans le 17e arr.

Dans le 17e arrondissement de Paris, les emplois liés aux activités scientifiques et techniques, aux services administratifs et de soutien sont les plus importants en proportion (23 %) suivis des emplois attachés à l'administration publique, l'enseignement et la santé (19 %). Comme sur l'ensemble des arrondissements de Paris, il s'agit des deux secteurs d'activités les plus importants, même si à Paris, l'ordre est inversé entre ces deux secteurs. Les commerces représentent quant à eux environ 1 emploi sur 10 dans l'arrondissement, tout comme le secteur de l'information et de la communication. Le quartier possède des grands équipements scolaires et culturels, ainsi que des bureaux de l'Oréal, à Clichy. Il existe également des centralités commerciales côté Clichy sur les boulevards Jean Jaurès, Victor Hugo et les rues Brochant, des Moines, Guy Môquet côté Paris, mais les abords de la porte de Clichy sont moins bien dotés. À terme, une nouvelle polarité d'emplois tertiaires s'implantera dans le cadre du secteur de projet Saussure et de la ZAC Clichy-Batignolles, sur la future voie nord-sud le long du faisceau ferré et le long des Maréchaux dans le Tribunal de Grande Instance de Paris.

Emplois par secteur d'activité dans le 17e arrondissement

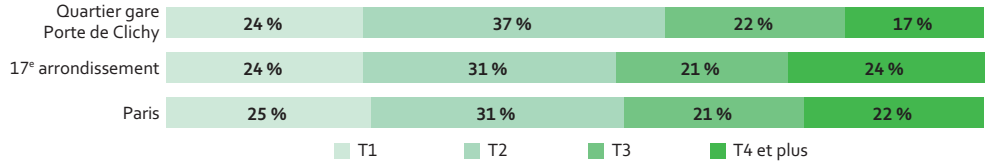


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Une prédominance de petits logements

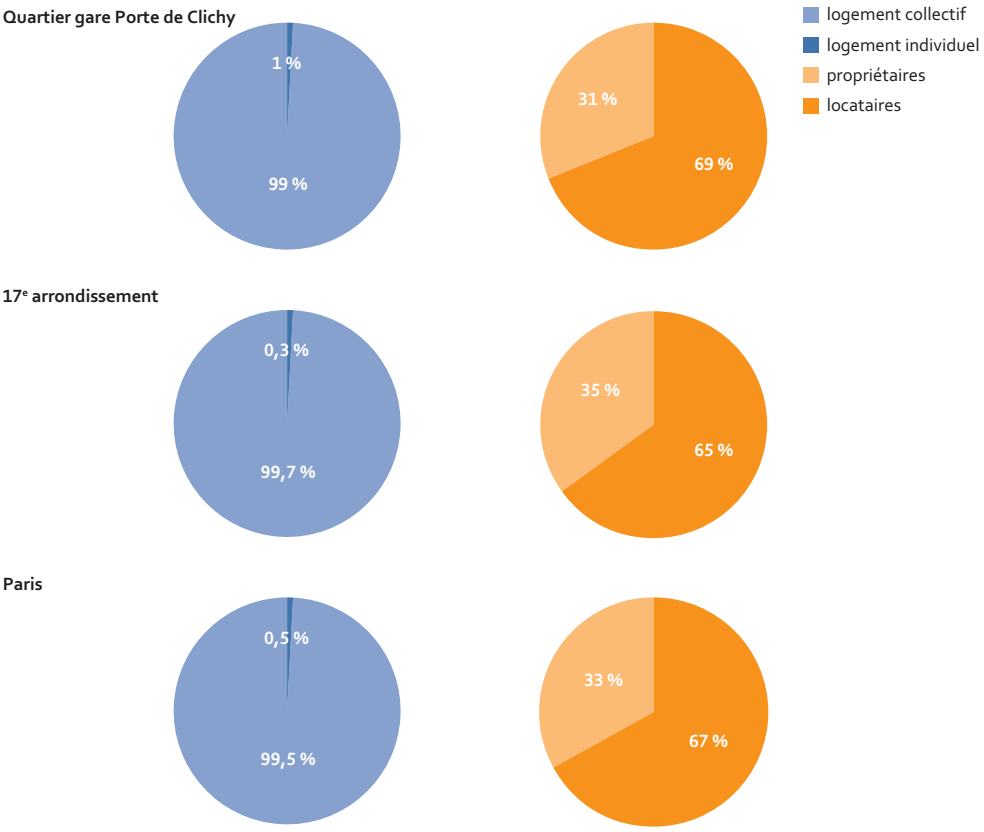
Le parc du quartier de gare de Porte de Clichy, qui compte 31 000 logements, se caractérise principalement par le poids des petits logements, qui est plus prononcé encore que dans le 17e arrondissement ou à Paris dans son ensemble. Les studios et T2 représentent 61 % des logements du quartier de Porte de Clichy. Cela signifie par conséquent que la part des grands logements est limitée (17 % T4 et plus). La quasi-totalité des logements sont dans des immeubles d'habitat collectif. Un quart des ménages du quart loue un logement social et un tiers est propriétaire de son logement.

Répartition des types de logements



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

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

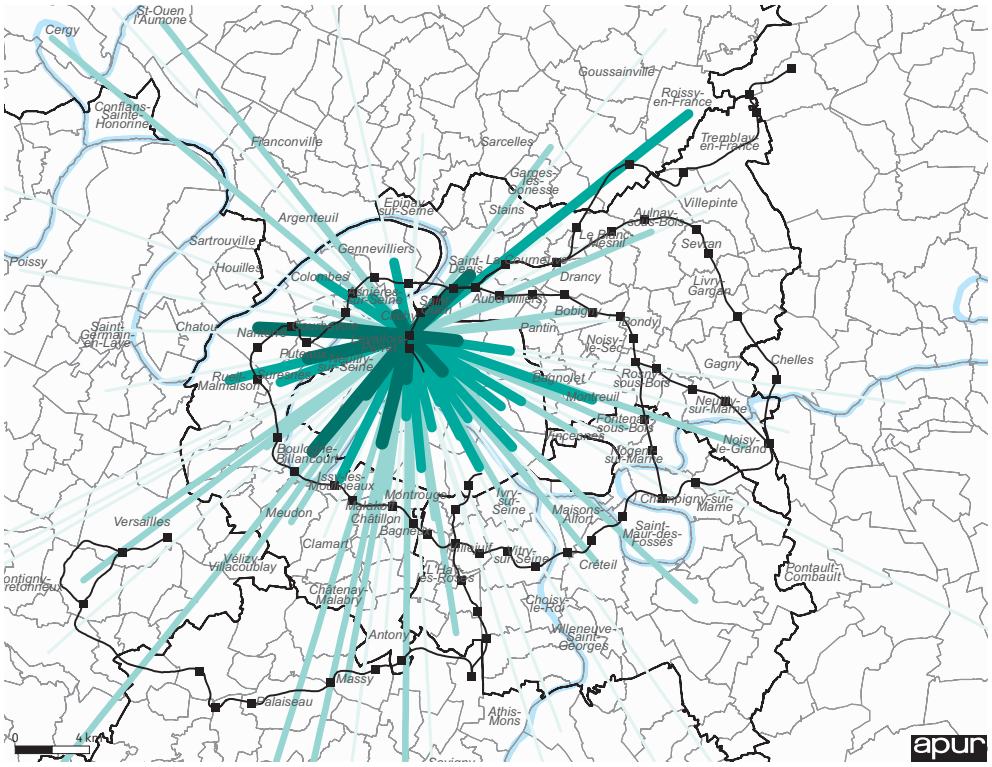


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Un arrondissement à l'attractivité métropolitaine

Dans le 17e arrondissement, 44 % des actifs y habitent et résident. Ceux dont l'emploi se situe dans une autre commune se dirigent principalement dans d'autres arrondissements de Paris ou à la Défense, ou Boulogne-Billancourt, Saint-Denis ou Clichy-la-Garenne. Le 17e arrondissement attire des actifs de toute la métropole et plus loin encore. On citera Paris en particulier, mais également de nombreuses communes de la métropole qui accueilleront des gares du RGPE, parfois plutôt éloignées comme Versailles, Sevran, Aulnay-sous-Bois, Noisy-le-Grand ou Champigny-sur-Marne.



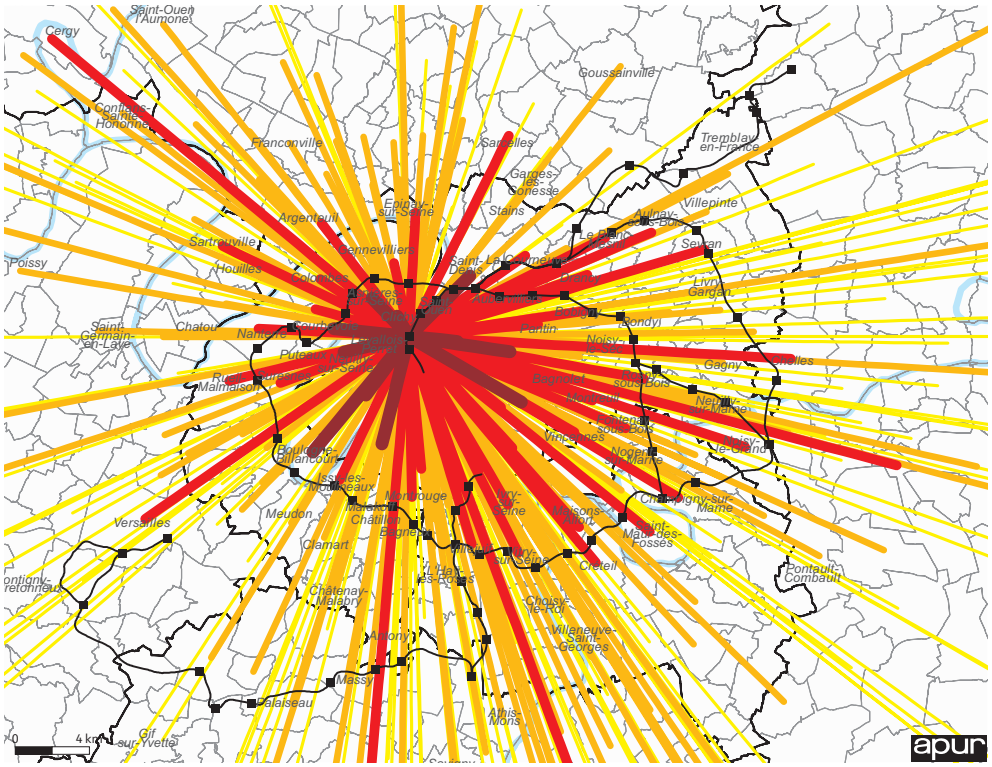
Où travaillent les actifs habitant dans le 17e arr.

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant dans le 17e arr.

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee Recensement 2010

37 608 actifs travaillent dans leur commune de résidence dans le 17e arrondissement. Ils représentent **44,3 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité à la métropole encore améliorée

Le quartier étant d'ores et déjà bien équipé et desservi en transports en commun lourds et performants, les gains en termes d'accessibilité au territoire métropolitain et aux bassins d'emplois associés peuvent sembler relativement faibles comparés à d'autres quartiers de gare. En effet, à l'horizon 2030, un trajet en transports en commun de 45 minutes au départ de l'emplacement de la future gare permettra d'accéder à environ 40 % de territoire en plus, en particulier vers les aéroports de Roissy Charles de Gaulle et Orly et un bassin d'emplois 20 % plus important par rapport à la situation actuelle. Si ces gains peuvent paraître minimes, les améliorations qualitatives de ces parcours (confort et durée de trajet) seront en revanche probablement significatives, la ligne 13 étant extrêmement saturée aujourd'hui.

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

RGPE

autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)

gare de départ

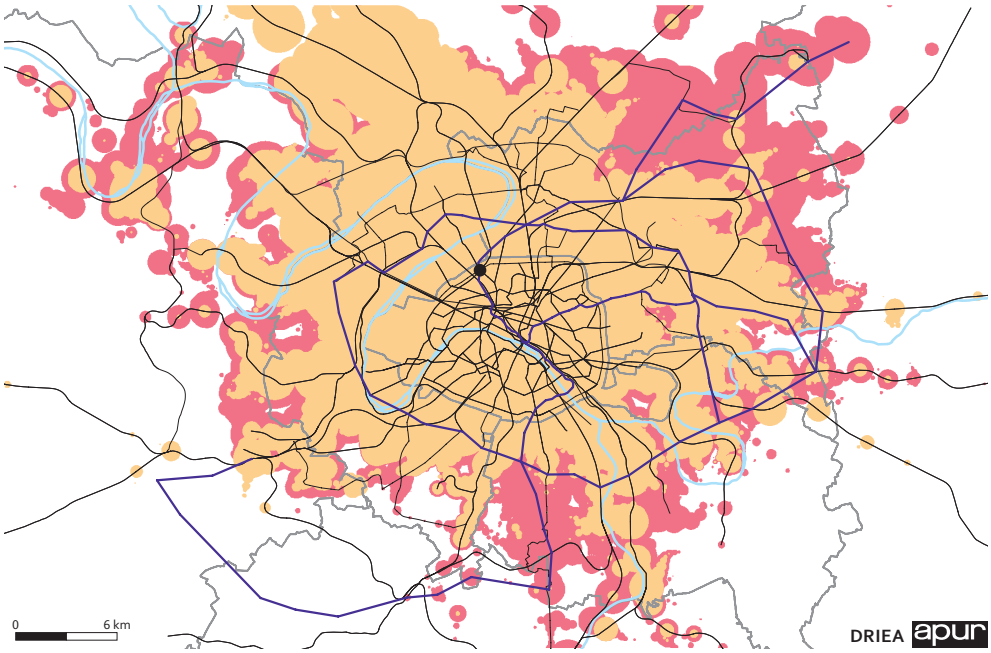
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

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

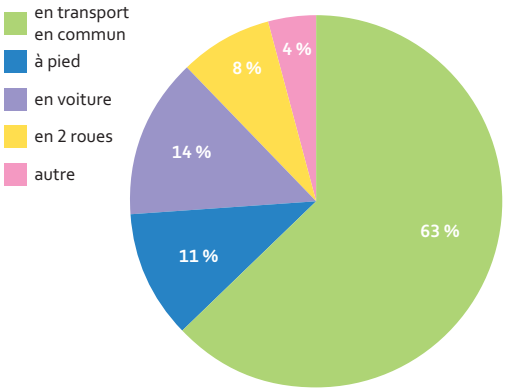


Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Porte de Clichy pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 39 %
Emplois : + 20 %

5.3. Une grande majorité de déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun

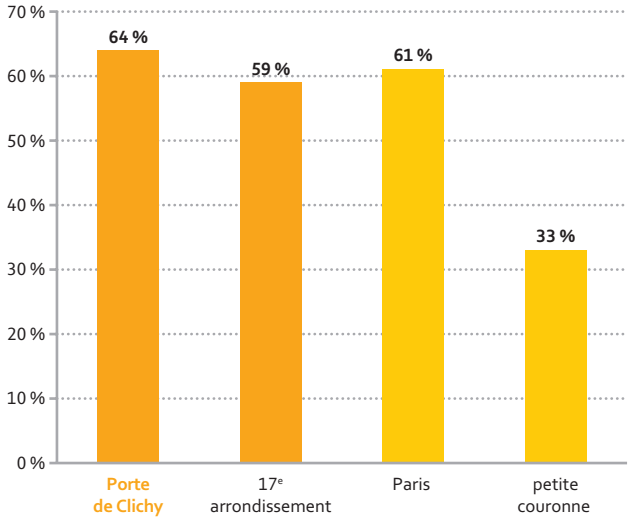
Les actifs du quartier de gare de Porte de Clichy (en partie à Paris et à Clichy) réalisent leurs déplacements domicile-travail très majoritairement par transports en commun (63 %), le quartier étant notamment desservi par le métro, le RER et le transilien. Les déplacements réalisés à pied (11 %) sont presqu'aussi importants en proportion que ceux en voiture (14 %). Le taux de ménages sans voiture est par ailleurs très élevé (64 %) et supérieur à celui observé à Paris (61 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture

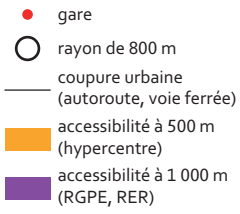


Source : Insee Recensement 2010

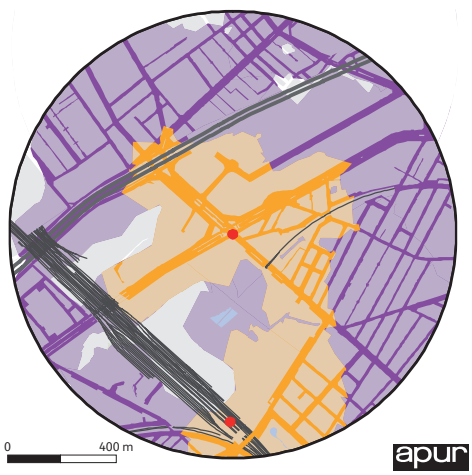
5.4. Une bonne accessibilité dans le quartier malgré des différences entre Paris et Clichy

La gare RGPE de Porte de Clichy dispose d'une bonne accessibilité piétonne dans le quartier, et ce malgré la présence de coupures urbaines et d'une trame viaire parfois peu développée en lien avec le périphérique, les emprises ferroviaires, le cimetière et les chantiers de la ZAC Clichy-Batignolles. Cette bonne accessibilité se traduit dans les faits par la possibilité d'atteindre la gare depuis une grande partie du quartier via un parcours à pied de 1 000 m maximum. Néanmoins, des limitations existent : au nord-est par exemple, pour accéder à la rue Rebière et ses nouvelles constructions et au-delà au niveau de l'avenue du Général Leclerc à Clichy ; au sud-ouest, côté rue de Saussure, en raison de l'emprise encore en chantier de la ZAC Clichy-Batignolles. Les nouvelles voies prévues, dont deux franchissements par-dessus les voies ferrées, amélioreront l'accessibilité

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



Source : Apur 2013



Note de lecture :

Accessibilité piétonne à 500 m : Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 5 minutes environ depuis la gare du Grand Paris

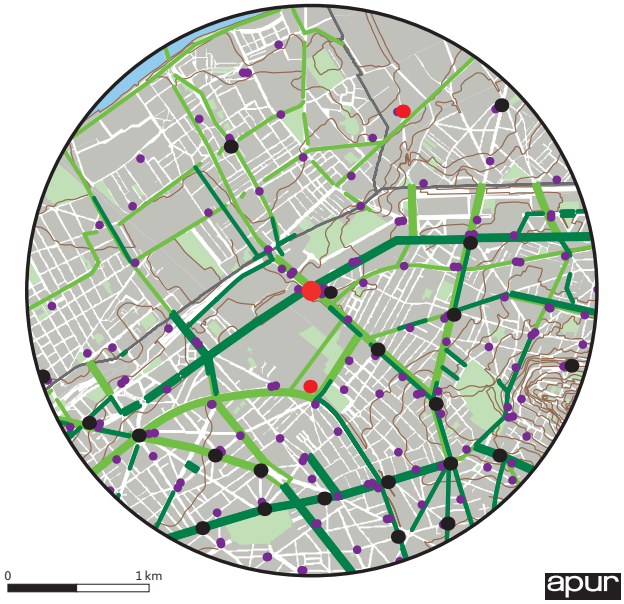
Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 15 minutes

de la gare depuis le sud-ouest, sachant cependant que la gare de Pont Cardinet sera aussi mise en service à proximité. La requalification des espaces publics de l'avenue de la Porte de Clichy et celle des Maréchaux, en lien avec le Tramway 3b, participeront à ces améliorations.
Le réseau cyclable dans un rayon de 2 km autour de la future gare de Porte de Clichy présente un double visage. Du côté de Paris, les aménagements cyclables sont assez nombreux et le réseau Vélib' est partout présent. La piste cyclable le long des boulevards des Maréchaux permet en outre le rabattement vers l'actuelle gare du RER C de Porte de Clichy, emplacement de la future gare du RGPE. En revanche, côté Clichy-la-Garenne, mais aussi Levallois-Perret et Saint-Ouen, le réseau cyclable est très peu développé pour l'instant, malgré la présence de bornes Vélib' et l'aménagement réalisé rue de Paris à Clichy.
Le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare apparaît déjà très structuré pour desservir notamment les gares du RER C de Porte de Clichy, mais aussi, plus au nord, de Saint-Ouen RER. À Paris, le réseau est aussi dense en termes de lignes que de fréquences, alors que de l'autre côté du périphérique, les lignes de bus quadrillent le territoire, mais à des fréquences moins élevées.

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)

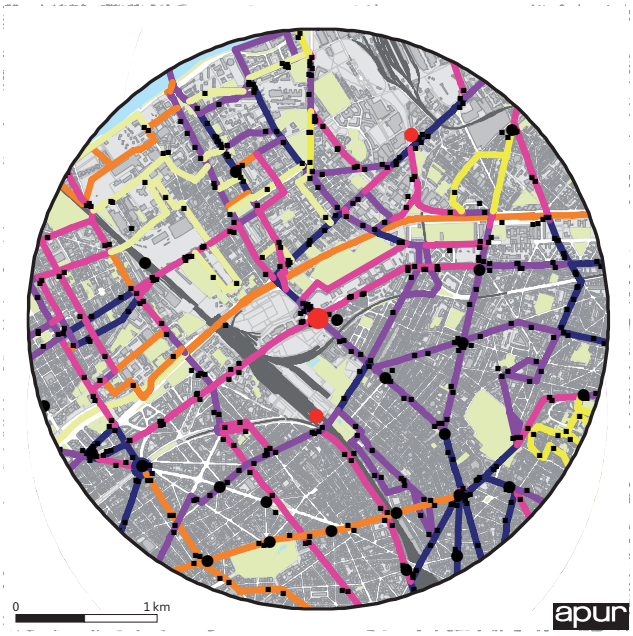
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, 2013



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. D'ores et déjà une dynamique de construction de logements marquée

La partie du quartier située à Paris comme celle située à Clichy sont le cadre d'opération de construction de logements nombreux qui ont permis d'autoriser 100 000 m² de logements et plus de 110 logements en moyenne chaque année entre 2000 et 2012. Les mises en œuvre successives et récentes des ZAC Cardinet Chalabre, de la Porte Pouchet et Clichy-Batignolles expliquent que le nombre moyen de logements autorisés chaque année dans le quartier forme une courbe ascendante. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont deux fois moins importantes (42 000 m²). Il s'agit pour la plus grande part de nouveaux bureaux (68 %, dans le secteur de Rebière, Pouchet, Batignolles et Saussure), de locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics (21 %) puis viennent des commerces (9 %).

Construction (2000-2012)	Quartier gare Porte de Clichy	17e arrondissement
Surface de logements autorisés (m²)	99 573	244 616
dont m² logements sociaux (en %)	56 %	54 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	117	287
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	120	334
Taux de construction	3 %	2 %
Surface de locaux d'activité (m²)	41 614	196 639

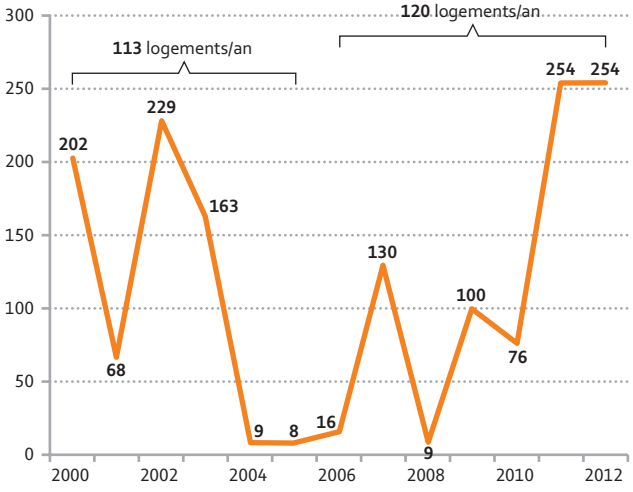
Sources : DRIEA, SITADEL 2013
Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

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

Source : DRIEA, SITADEL 2013

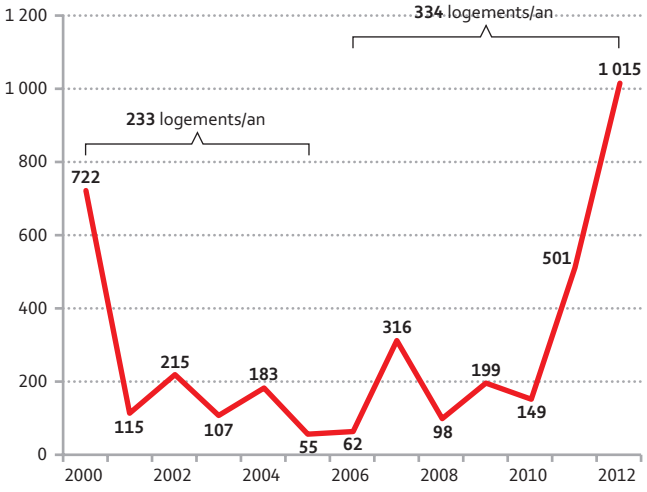
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier gare Porte de Clichy



Source : DRIEA, SITADEL 2013

17e arrondissement



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Les mutations du tissu ordinaire se font au bénéfice du logement alors que les opérations d'aménagement sont plus mixtes

Les cartes représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 font apparaître la mixité des opérations d'aménagement mis en œuvre ces dernières années, notamment dans la partie du quartier située au niveau de la ZAC Entrée de ville à Clichy. Les permis ayant autorisés situés hors secteur opérationnel dans le tissu ordinaire le sont moins.

Logements autorisés (2000-2012)

gare

périmètre 800m

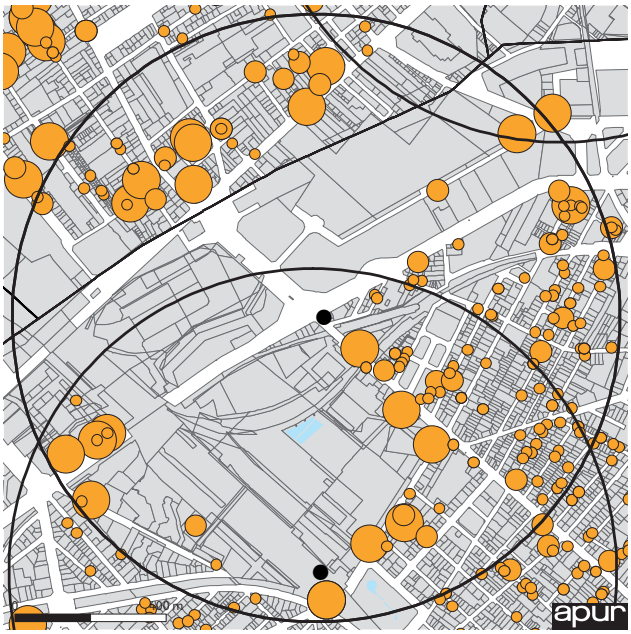
m² de logements autorisés de 2000 à 2012

de 1 à 500 m²

de 500 à 2 000 m²

2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

gare

périmètre 800m

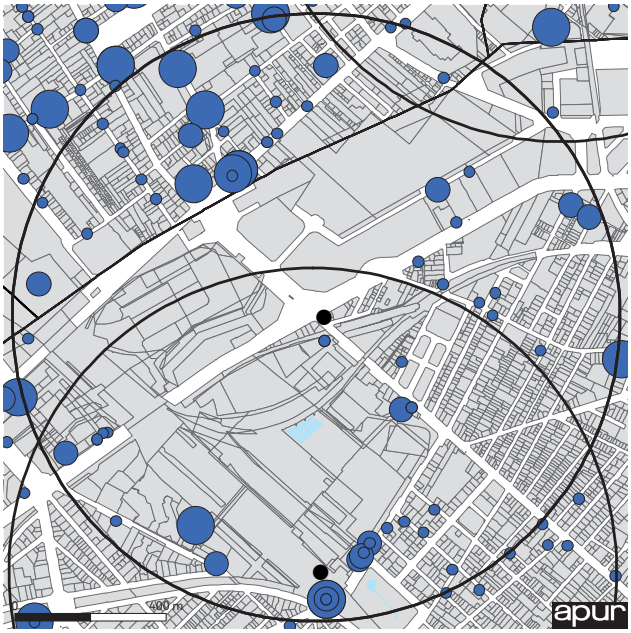
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

de 1 à 500 m²

de 500 à 2 000 m²

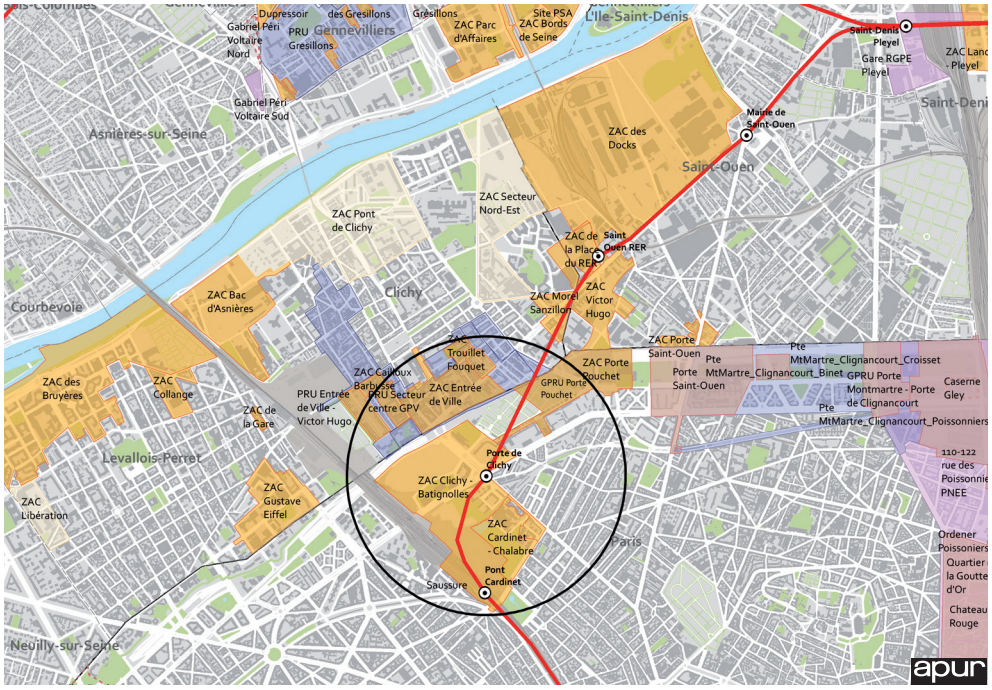
2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Une gare au centre d'un grand projet urbain

Le quartier de gare de Porte de Clichy – entre Paris et Clichy – est au centre de grands projets qui à terme auront profondément modifié le tissu et l'animation de ce quartier. Plusieurs grands projets sont d'ores et déjà initiés et répondent à des enjeux très différents, bien qu'ils suivent le même objectif : opérer une couture urbaine entre le sud parisien aux quartiers constitués (les Épinettes par exemple) ou en construction (l'écoquartier Clichy-Batignolles) et le nord clichois, une entrée de ville au tissu faubourien fragile à requalifier, au milieu desquels le périphérique et les grandes emprises ferroviaires ou d'équipements accentuaient la coupure.
Au sein de l'écoquartier, le TGI jouera un rôle central, puisque son parvis donnera notamment sur l'avenue de la Porte de Clichy et permettra d'assurer une continuité urbaine entre Paris et Clichy. À Clichy, la place des Nation Unies constituera elle-même un parvis d'entrée sur la ville, avec notamment de nouveaux bâtiments de grande hauteur, placés en vis-à-vis et en continuité avec Paris pour mieux signifier la nouvelle identité du lieu. Le traitement du passage sous le périphérique apparaît crucial dans l'opération, pour les cheminements piétons d'une part, et pour la circulation automobile, dense aujourd'hui, d'autre part.
Les secteurs de projet à Clichy (ZAC Cailloux Barbusse, ZAC Entrée de ville, PRU secteur Centre GPV) répondent à des enjeux de résorption de l'habitat dégradé, de redynamisation du tissu commercial et de requalification des espaces publics nécessitant l'emploi de diverses procédures



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

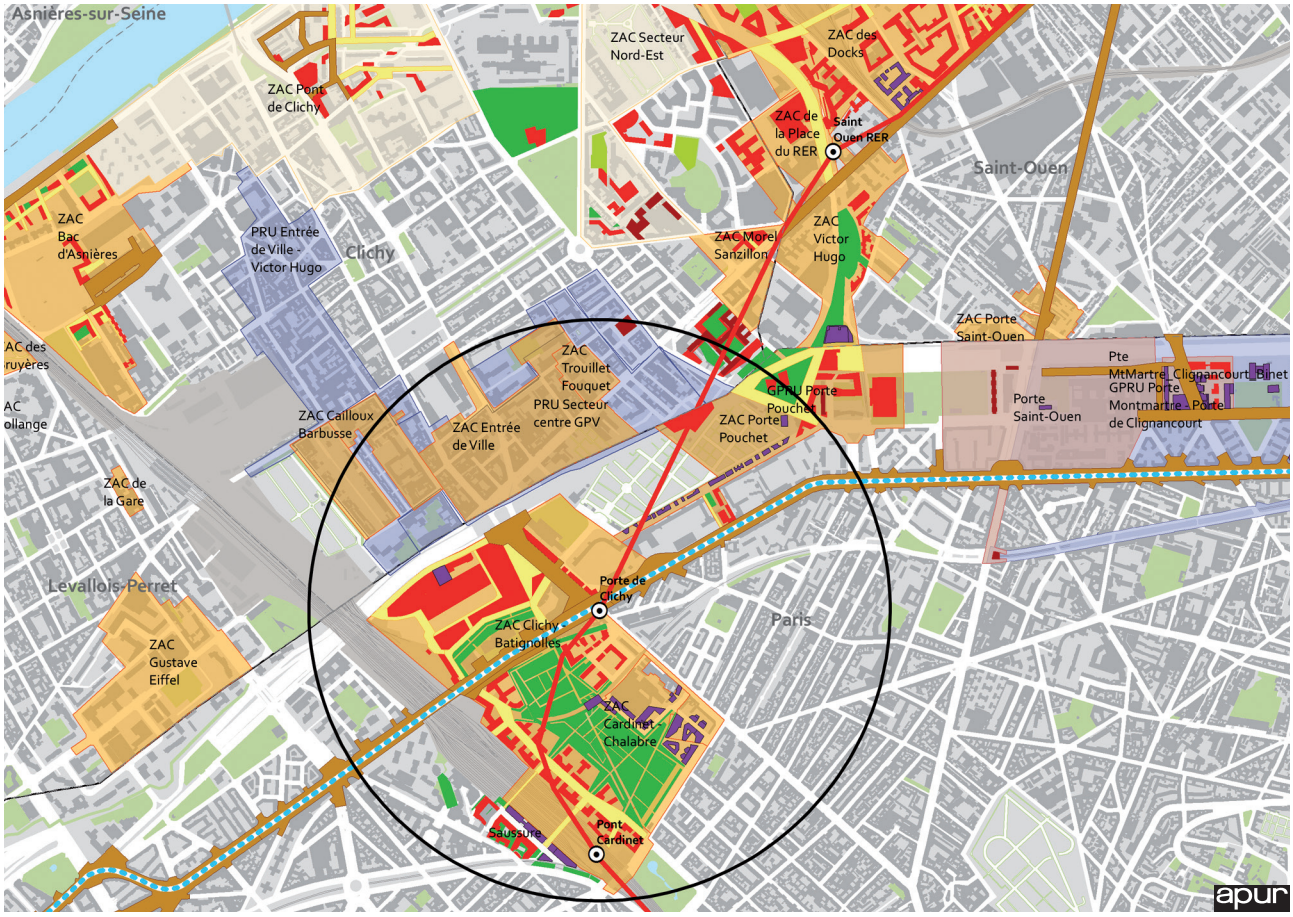
Source : Apur mai 2015

Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Clichy-Batignolles	Cardinet Chalabre	Saussure	ZAC Porte Pouchet	ZAC Entrée de Ville
Commune	Paris	Paris	Paris	Paris	Clichy-la-Garenne
Date d'achèvement (prévision)	2018	2011	2016	2016	2017
Nombre de logements (estimation)			**355**	**290**	
Logement (m²)	177 000	27 000	274 000	27 000	58 361
dont logements sociaux (m²)	88 500	13 500	13 700 (175 logements)	11 900 (140 logements)	
Bureaux (m²)	111 000		28 000	26 700	62 825
Activités (m²)		1 900	500	4 000	38 675
Équipements (m²)	144 000	4 900	8 800	9 000	2 500
Commerces (m²)	28 000	1 200	1 300	5 300	
Surface totale (m²)	**460 000**	**35 000**	**312 600**	**72 000**	**162 361**
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	SEMAVIP	SEMAVIP		SEMAVIP	SEMERCLI
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	François Grether	F. Grether & J. Osty	François Grether	M. Guthman et Trévélo Viguier-Kohler	Anyoji Beltrando

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, mai 2015

(ZAC, Opération programmée pour l'amélioration de l'habitat, convention d'éradication de l'habitat indigne, veille foncière, etc.).
En ce qui concerne l'écoquartier Clichy-Batignolles, il s'étend sur un site de 54 hectares appartenant antérieurement à la SNCF et RFF et comprendra un parc de 10 hectares (le parc Martin Luther King en grande partie réalisé) et à terme une programmation mixte d'environ 3 500 logements (près de 180 000 m² dont la moitié sera dédiée au logement social), 111 000 m² de bureaux, 28 000 m² de commerces et services, et 144 000 m² d'équipements publics dont 120 000 m² pour le futur Tribunal de Grand Instance de Paris (TGI).
À Paris, le secteur de la Porte Pouchet, au nord-est du quartier de gare, fait l'objet d'un programme de requalification autour de la gestion de la coupure urbaine générée par le périphérique et l'amélioration des espaces publics, le renouvellement de l'offre de logements (création et réhabilitation comme par exemple avec la tour Bois le prêtre) et la diversification des fonctions urbaines en intégrant bureaux, activités et commerces dans le secteur. Au sud du quartier de gare, le secteur de projet Saussure devrait s'achever en 2015, après la création de 275 000 m² de logements et 28 000 m² de bureaux. Il bénéficiera à terme d'un accès direct vers le quartier de Clichy-Batignolles et ses commerces situés dans le future voie nord-sud, via deux franchissements des voies ferrées.
Les projets de transport au niveau des Maréchaux (ligne 14 et Tramway T3b) amélioreront d'autant plus l'offre en termes d'accessibilité, puisqu'ils viennent s'ajouter à la desserte actuelle par la ligne 13 du métro et le RER C à Porte de Clichy.



Projets d'aménagement et de transport

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

Projets en cours

bâti en projet
bâti requalifié
bâti réalisé
création de l'espace public
requalification de l'espace public
espace vert en projet ou récent
espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement

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

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

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidants	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m² pour chauffer 100 m²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er 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 1er janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010,1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique 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 Porte de Clichy — Ligne 14

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 15 sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces deux lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 14, dont Porte de Clichy fait partie.