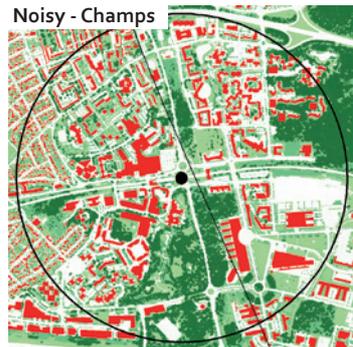
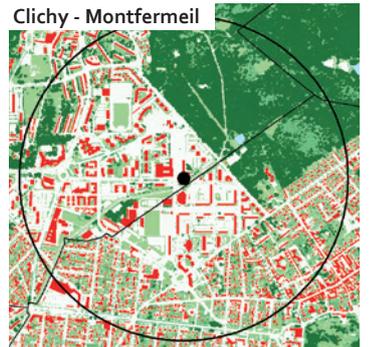
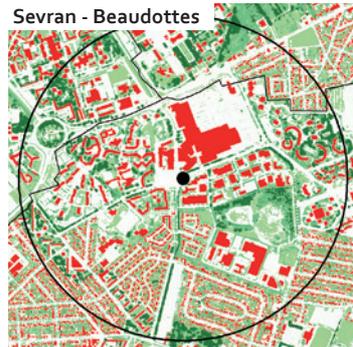
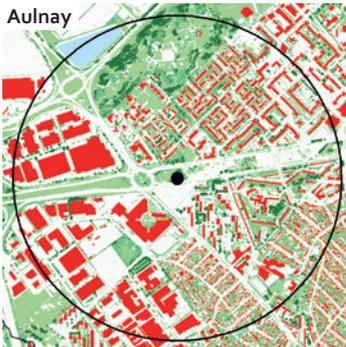
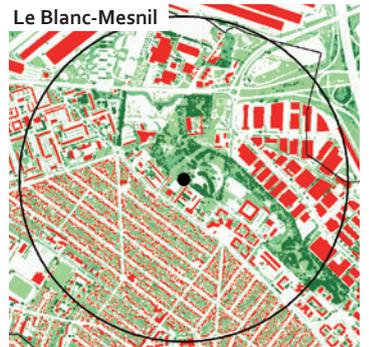
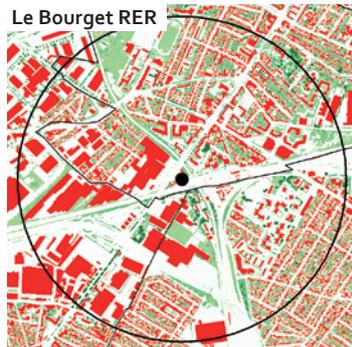
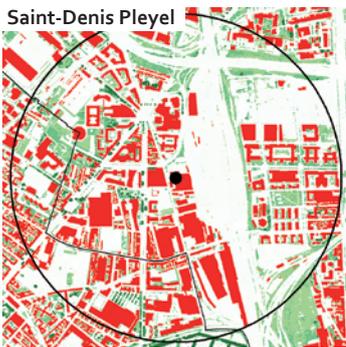


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 16



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte, avec le concours de Julien Gicquel et de Sandra Roger

Sous la direction de : Patricia Pelloux

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

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Avec la participation de : Catherine Barbé pour la SGP et Marion Baud pour la DRIEA

Mise en page : Apur

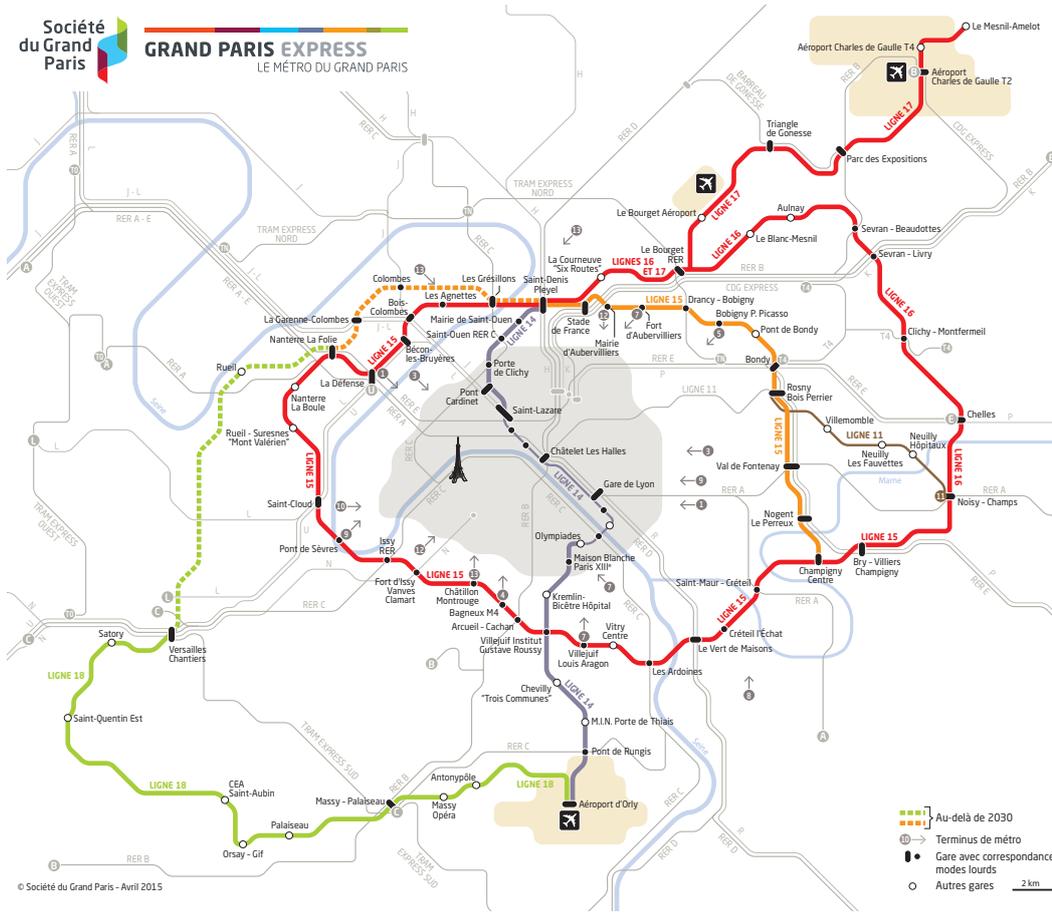
www.apur.org

2014V4.1

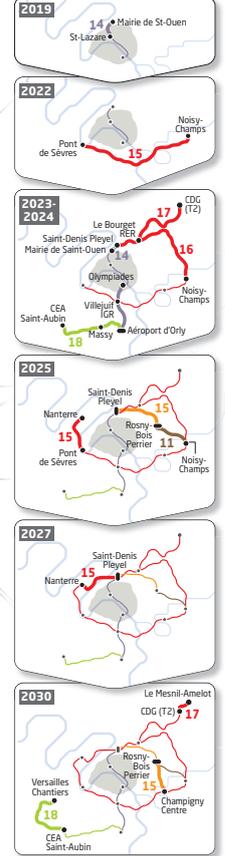
Sommaire

Préambule.....	5
Introduction.....	6
1. Les densités dans les quartiers de gare.....	8
1.1. Les densités de population.....	8
1.2. Les densités d'emploi dans et autour des quartiers de gares.....	10
1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers.....	11
2. Les centralités aux abords des futures gares.....	12
2.1. La polycentralité de la métropole.....	12
2.2. Les centralités autour des futures gares.....	13
3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare.....	18
3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare.....	18
3.2. Les hauteurs du bâti.....	22
3.3. Le rapport emprises bâties/espaces ouverts.....	24
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales.....	26
4.1. L'évolution démographique des quartiers.....	26
4.2. Répartition de la population par grands groupes d'âge.....	28
4.3. Les catégories socio-professionnelles des actifs résidant.....	29
4.4. Les revenus des ménages et leur évolution.....	30
4.5. Le parc de logements.....	32
5. La mobilité et les espaces publics.....	36
5.1. Les déplacements domicile-travail.....	36
5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare.....	37
5.3. L'accessibilité à pied aux gares.....	44
5.4. L'accessibilité en transports en commun.....	46
5.5. L'accessibilité à vélo aux gares.....	47
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	48
6.1. Les dynamiques de construction récentes.....	48
6.2. Les dynamiques de projets urbains dans la métropole et l'articulation avec les futures gares.....	54
6.3. Le récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	54
Synthèse.....	57
Annexes.....	58

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



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

© Société du Grand Paris - Avril 2015

Préambule

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outils 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 la triple 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 pour parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération et suivre leur évolution. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître ces quartiers, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire offrira une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribuera à apprécier 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 montrera 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 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. 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.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France a développé des outils de connaissance et des études prospectives, notamment en matière de déplacements et d'accessibilité, qui sont utilisés dans les observatoires auxquels elle participe et par ses directions territoriales pour accompagner l'évolution des documents de planification (PLU, PLH) et les projets des acteurs de l'aménagement.

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) 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.

Introduction

La méthode

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est construit progressivement : **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.

La préfiguration de l'observatoire a ainsi été réalisée sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne, donnant un aperçu de la diversité des quartiers de gare : Rueil-Suresnes-Mont Valérien, Les Agnettes dans les Hauts-de-Seine, Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis et Les Ardoines et Vitry Centre dans le Val-de-Marne.

En 2014, l'observatoire est mis en place pour les quartiers de gare de la ligne 15 sud, 16, 14 et en 2015 pour les lignes 15 est, 15 ouest, 17 et 18.

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

- **Volet 1 : Une analyse croisée par ligne** qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies par quartier** 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 l'analyse croisée de l'ensemble des 10 quartiers de gare de la ligne 16.



Il est accompagné de 10 monographies réalisées sur ces 10 quartiers de gare. Les données mobilisées ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier. Ce rayon de 800 mètres correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied environ. Dans la plupart des cas, ce rayon intercepte le territoire de plusieurs communes.

Les indicateurs

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

- 1 – **Les densités** (habitants/emplois) dans les quartiers, ce qui permet d'apprécier le niveau de mixité fonctionnelle.

- 2 – **Les centralités**, leur nature locale, métropolitaine, avant et après l'arrivée de la gare.

- 3 – **Le cadre urbain** et paysager des quartiers.

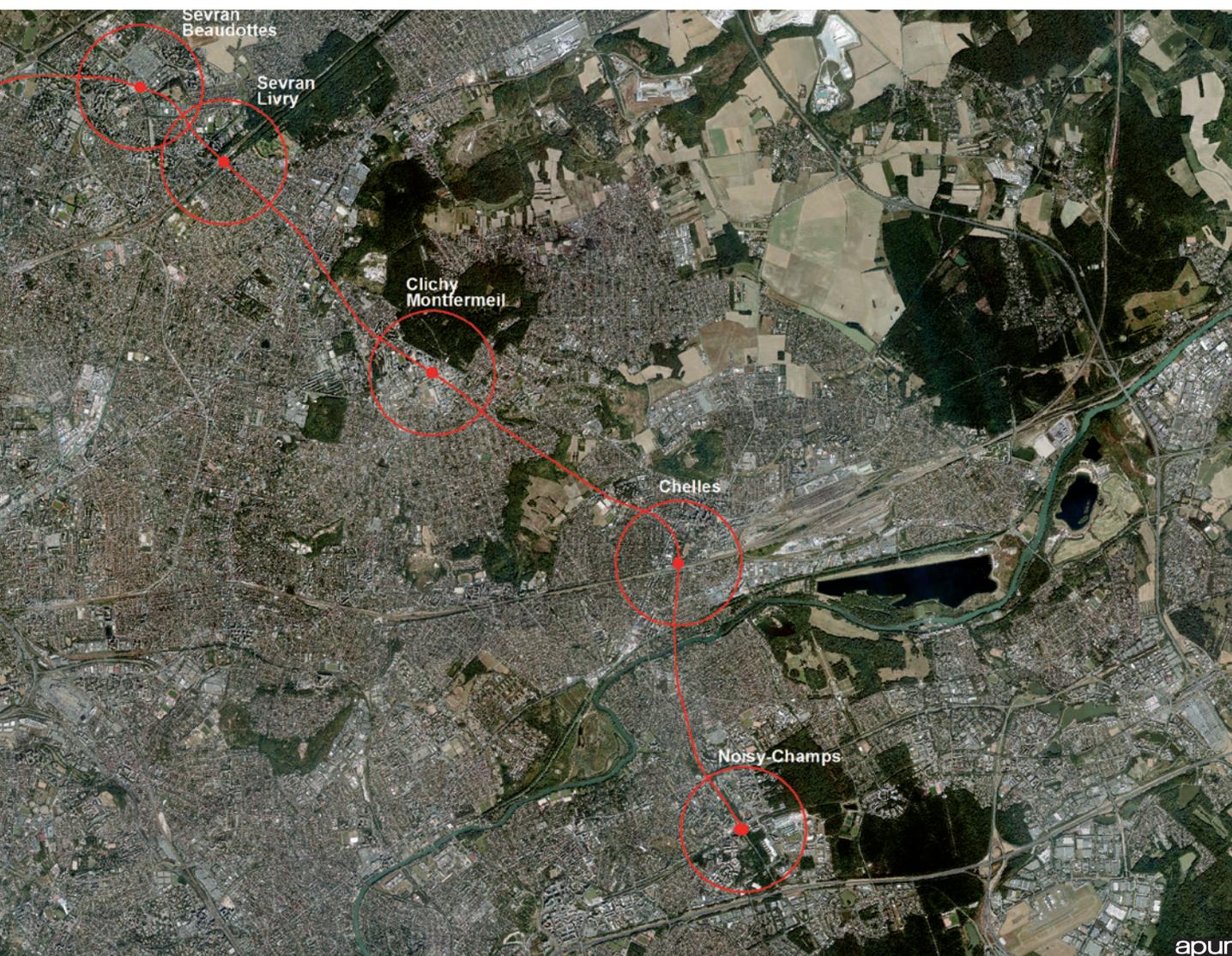
- 4 – **Les évolutions démographiques**, familiales et sociales. Qui habite le quartier ?

- 5 – **La mobilité**, l'évolution des modes de déplacements et les espaces publics aux abords des gares.

- 6 – **Les dynamiques de construction** et les projets urbains dans ces quartiers.

L'observatoire est ainsi :

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

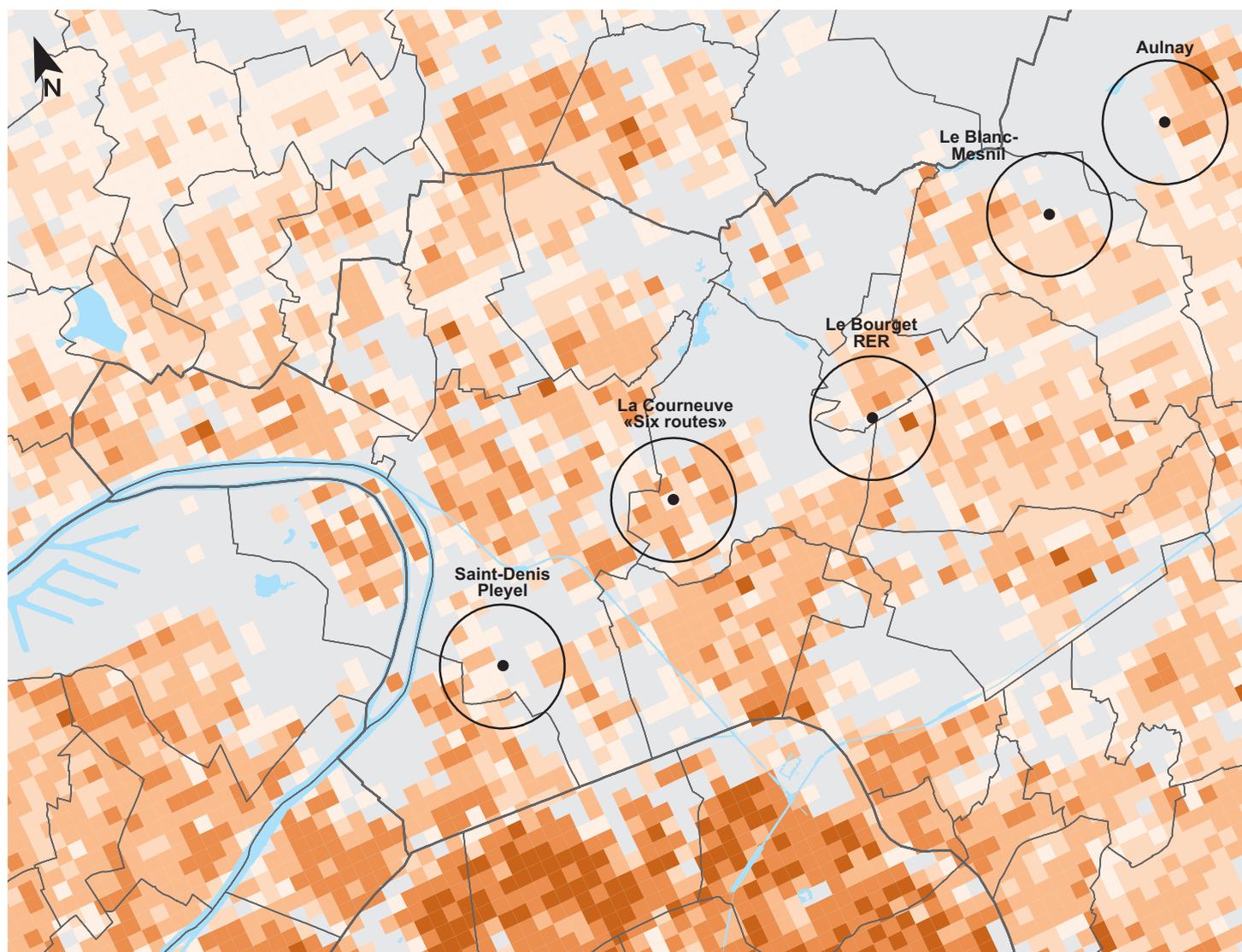


1. Les densités dans les quartiers de gare

1.1. Les densités de population

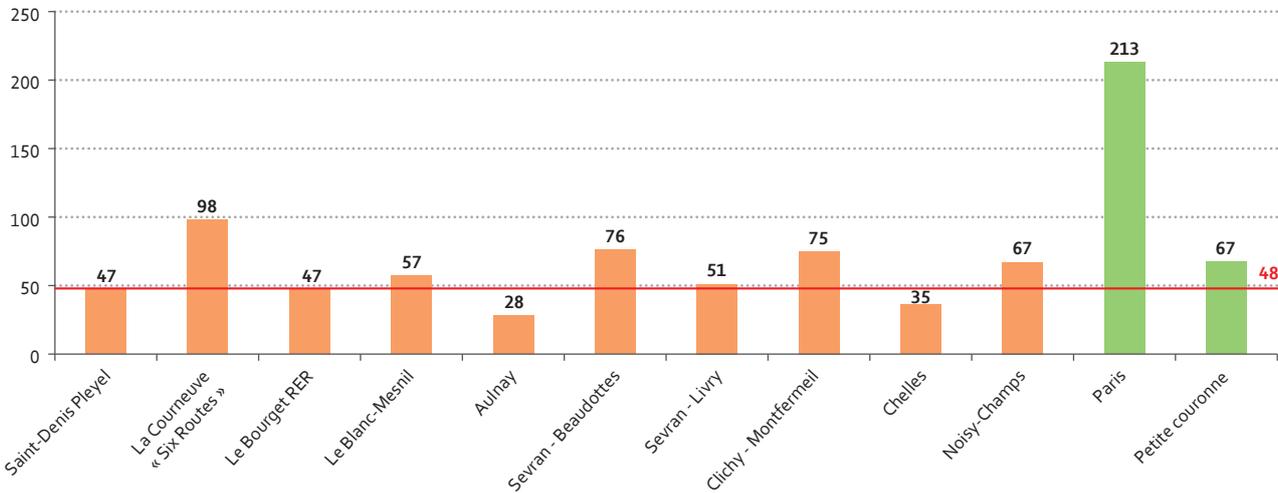
Le cœur de l'agglomération se caractérise par de fortes densités de population (213 habitants à l'hectare à Paris), qui décroissent à mesure que l'on s'éloigne (67 habitants à l'hectare en moyenne en petite couronne). La ligne 16 du RGPE traverse des territoires où les densités de population sont assez basses. La densité de population moyenne dans les 10 quartiers de gare de la ligne 16 est légèrement inférieure à 50 habitants à l'hectare. Cela tient notamment à la vocation de ces territoires : présence dans plusieurs quartiers de vastes zones d'activités, souvent industrielles, ou de parcs urbains (parc de la Poudrerie à Sevran, la forêt de Bondy à Clichy – Montfermeil, parc de La Courneuve, parc Robert Ballanger à Aulnay...). La densité relativement basse s'explique aussi par les formes d'habitat présentes dans ces quartiers (grands ensembles comprenant de grands espaces extérieurs ou secteurs pavillonnaires). Les densités varient du simple au triple entre le quartier de gare de Chelles (35 hab. à l'ha) et celui de La Courneuve « Six Routes » (98 hab. à l'ha). Ainsi, le long de la ligne 16, deux types de quartiers se dégagent :

- **4 quartiers se caractérisent par des densités de population proches de celle de la petite couronne** (67 hab. à l'ha) : La Courneuve « Six Routes », Sevran – Beaudottes, Clichy – Montfermeil et Noisy-Champs.
- **6 autres quartiers ont actuellement des densités de population faibles**, sensiblement inférieures à celle de la petite couronne (Saint-Denis Pleyel, Le Bourget RER, Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevran – Livry, Chelles).

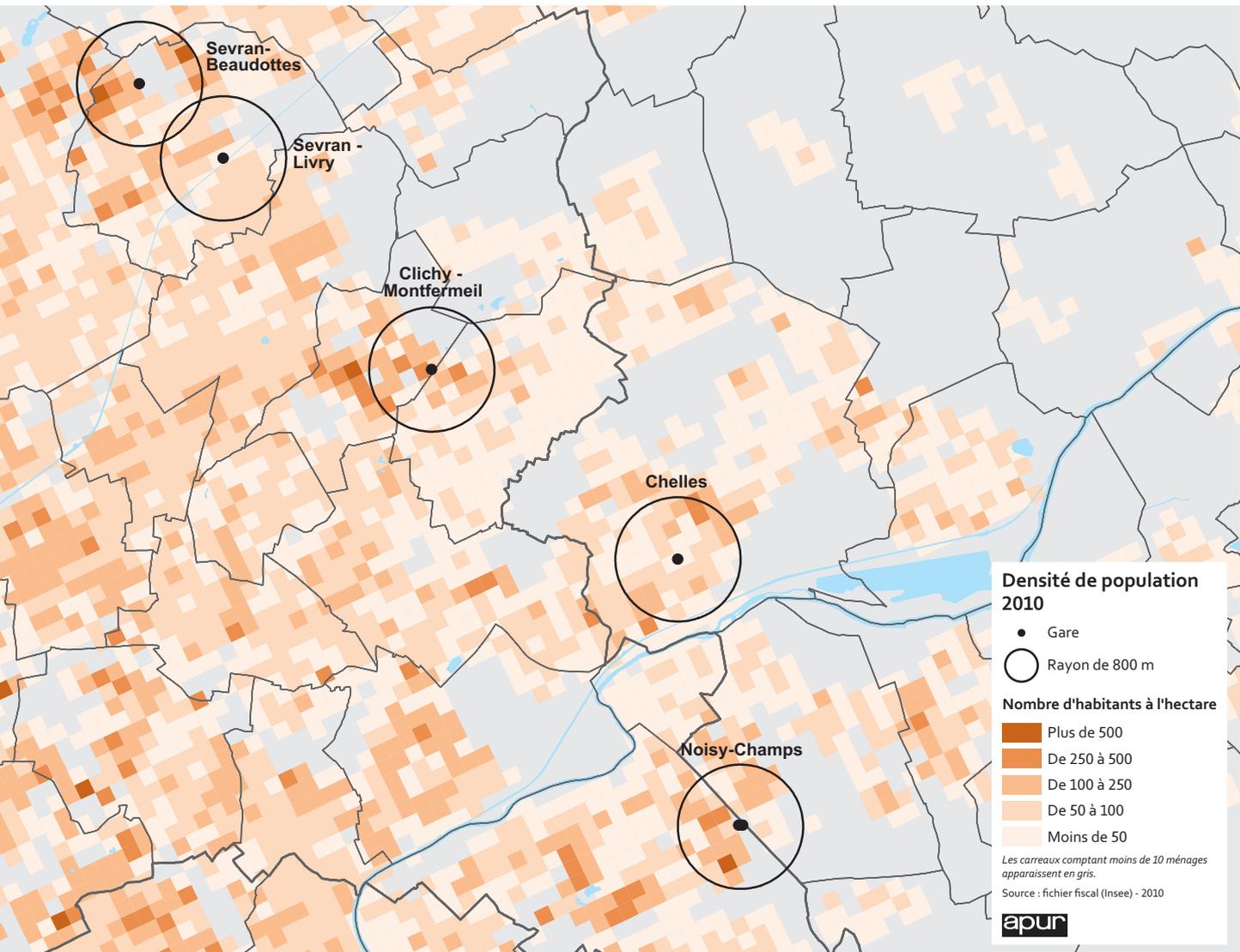


La carte représentant les densités de population dans la partie nord de l'agglomération à travers un carroyage de 200 mètres par 200 mètres met en évidence la présence de vastes secteurs sans habitant pour l'instant dans les quartiers de gare de la ligne 16, ainsi que la faiblesse des densités de population, à l'exception de quelques secteurs très délimités à La Courneuve « Six Routes », Sevrans - Beaudottes ou encore Clichy - Montfermeil.

La densité de population dans les quartiers de gare (nombre d'habitants par hectare)



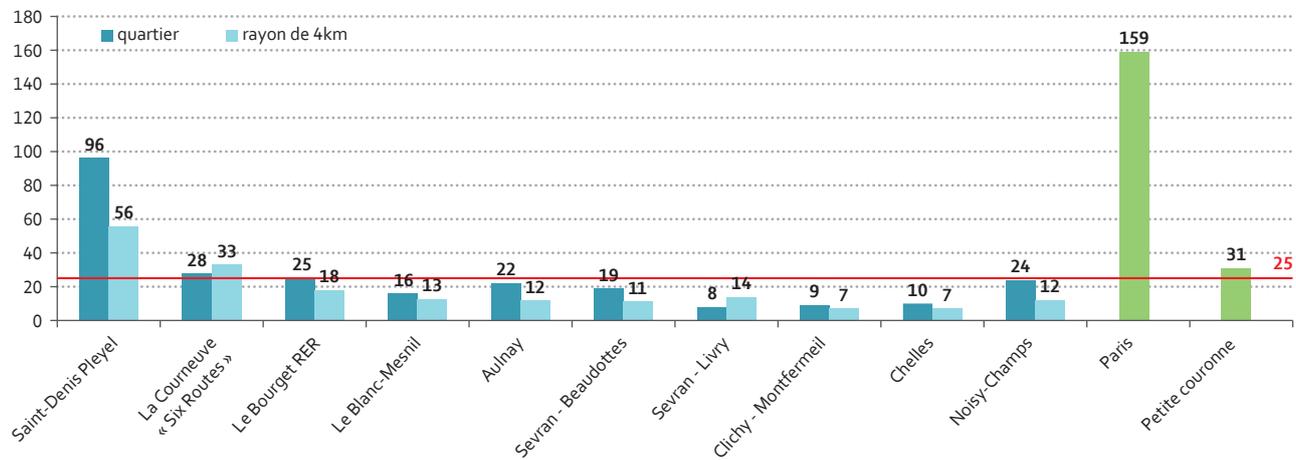
Source : Insee, recensement 2010



1.2. Les densités d'emploi dans et autour des quartiers de gares

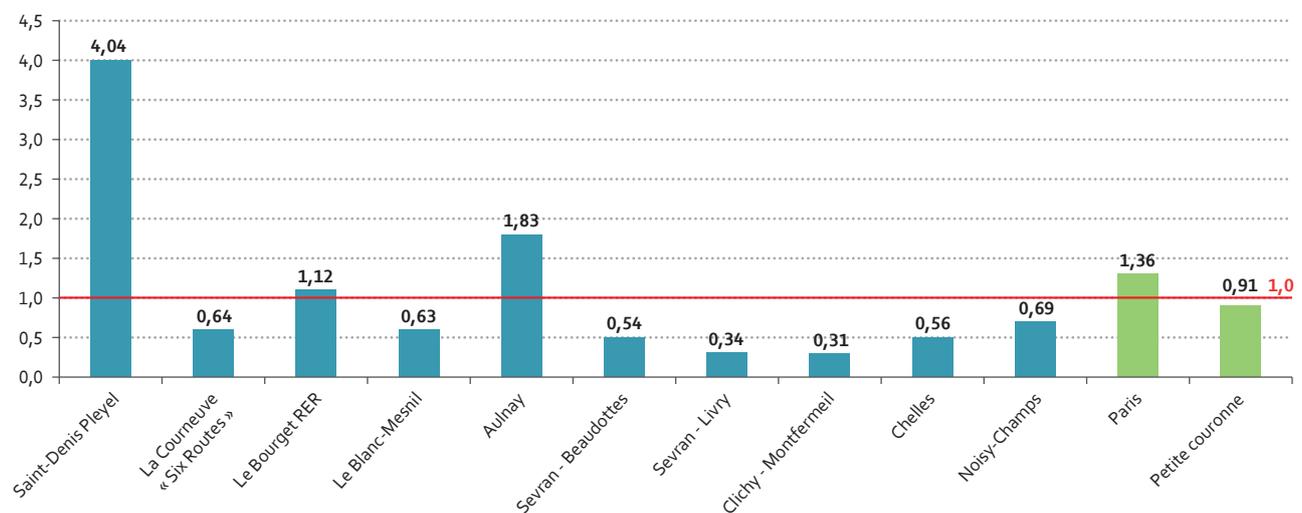
Les densités d'emplois dans les quartiers de gare de la ligne 16 sont basses, inférieures à ce que l'on observe en petite couronne. Cela s'observe à l'échelle du quartier (800 mètres) et du bassin d'emploi local (4 km). Seul le quartier de Saint-Denis Pleyel se distingue des autres quartiers de gare de la ligne 16, avec des densités d'emploi à 800 mètres ou 4 km relativement élevées (respectivement 96 emplois à l'hectare et 56 emplois à l'hectare).

Les densités d'emplois salariés dans et autour des quartiers de gare (nombre d'emplois salariés par hectare)



Source : Insee Clap 2009

Taux d'emploi (nombre de salariés/nombre d'actifs de 15 à 64 ans)



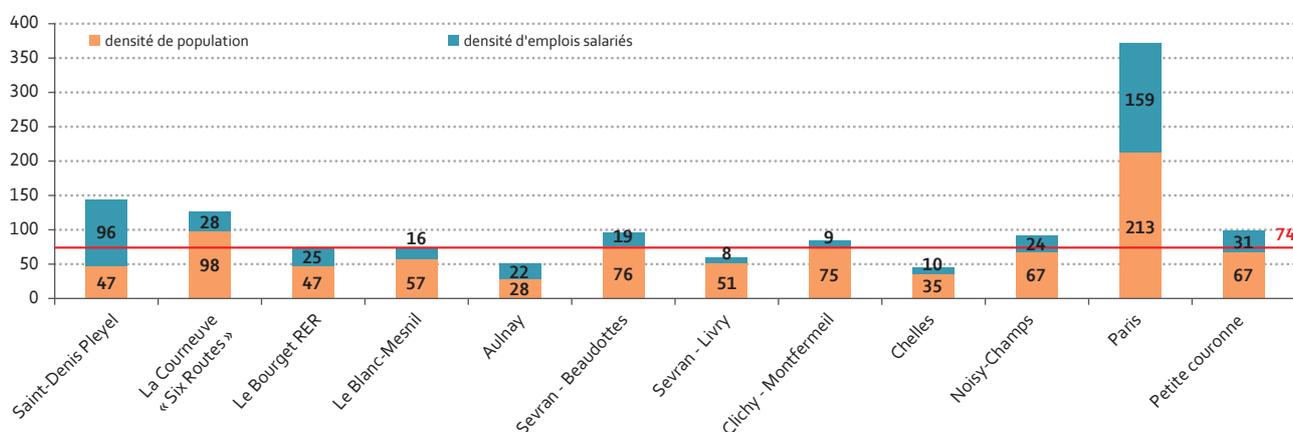
Source : Insee, Recensement 2010

1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers

L'analyse et la comparaison des densités humaines (cumul des densités de population et d'emplois) dans les quartiers de gare est une façon d'appréhender la question de la mixité fonctionnelle des quartiers. **Faibles densités de population et d'emplois se conjuguent souvent dans les quartiers de gare de la ligne 16**, ce qui se traduit par un taux d'emploi moyen de 1,0 à l'échelle de la ligne (0,9 en petite couronne).

- **3 quartiers se distinguent par des densités plus élevées et un taux d'emploi supérieur à 1** : à Saint-Denis Pleyel, le taux d'emploi est exceptionnel (4,04 emplois par actif résidant) et les densités d'emplois sont le double des densités de population. À Aulnay, la densité de population est égale à la densité d'emplois. Et au Bourget RER, le taux d'emploi est de 1,12.
- **5 quartiers ont un taux d'emploi compris entre 0,5 et 1** : La Courneuve « Six Routes », Le Blanc-Mesnil, Sevran -Beaudottes, Chelles et Noisy-Champs. Ce sont des **quartiers résidentiels** comme le montre l'histogramme qui cumule densités de population et densité d'emploi.
- **2 quartiers présentent une dominante résidentielle très prononcée où le taux d'emploi y est inférieur à 0,5** : Sevran - Livry et Clichy - Montfermeil.

Les densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés par hectare)

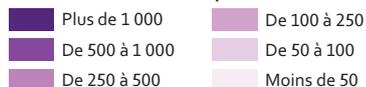


Source : Insee, Recensement 2010, Clap 2009

Densité humaine (population + emploi salarié)

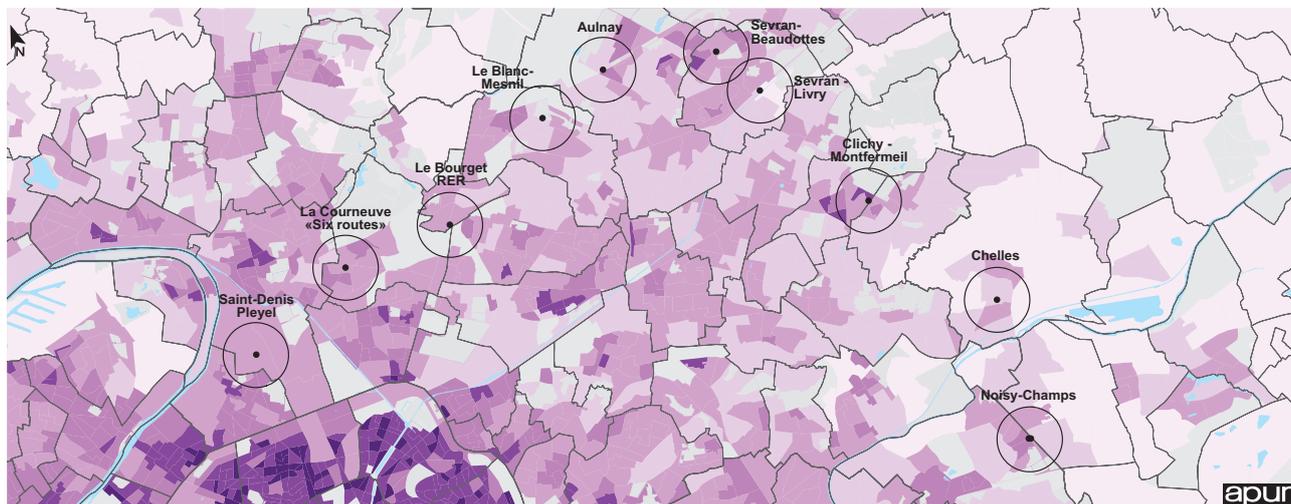
- Gare
- Rayon de 800 m

Nombre d'habitants + emplois salariés à l'hectare



Les emprises des principaux espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Sources : Recensement de la Population (Insee) - 2010, CLAP, traitement Apur - 2009

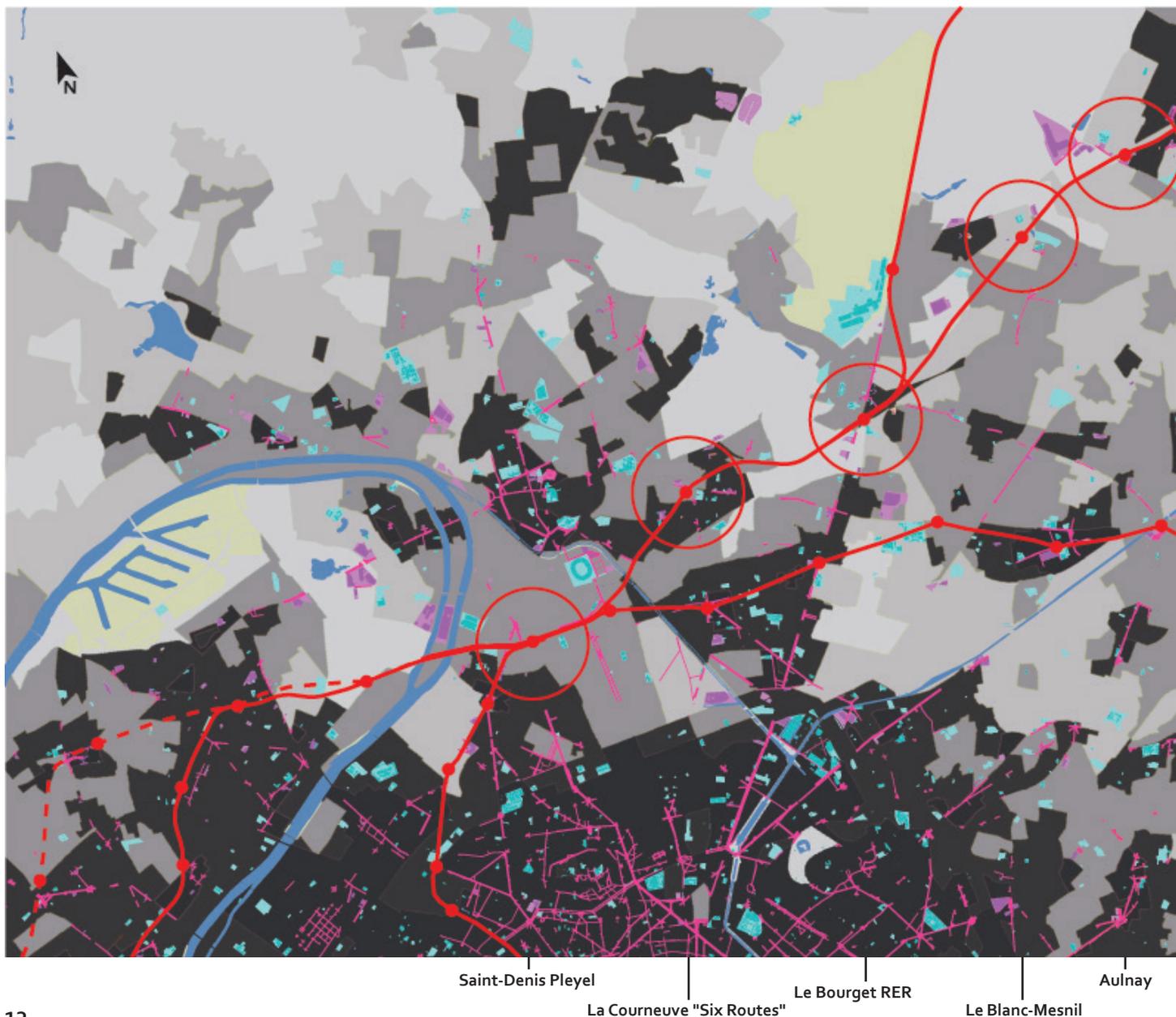


2. Les centralités aux abords des futures gares

2.1. La polycentralité de la métropole

La polycentralité du cœur de l'agglomération parisienne est mise en évidence par un étalement progressif, autour de Paris, de pôles de densités élevés de population et d'emplois sur lesquels sont venus se greffer des axes commerçants, ainsi que de grands équipements universitaires, hospitaliers, sportifs et culturels dont le rayonnement est métropolitain. La mise en service du RGPE devrait accompagner le mouvement poly-centrique amorcé de la métropole. Saint-Denis Pleyel par exemple sera demain le point de convergences des lignes 14, 15, 16 et 17 du futur métro (la ligne 13 et le RER D étant accessibles en correspondance piétonne) et sera un nouveau centre de la métropole.

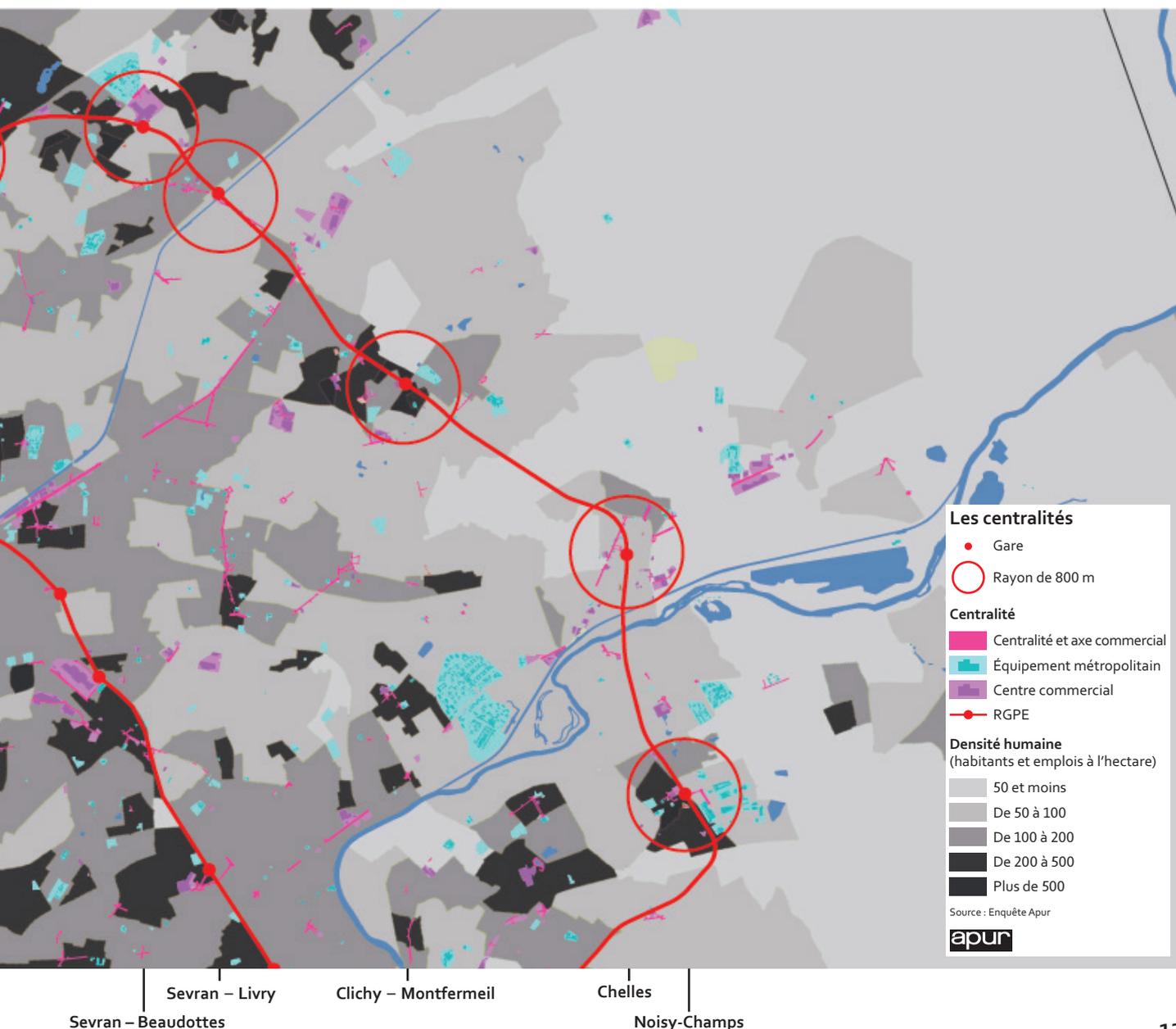
Au nord et à l'est de la métropole, les continuités d'intensité urbaine apparaissent entre Paris et les communes limitrophes (Neuilly, Levallois, Clichy, Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas et Bagnole) autour des centres-bourgs anciens et le long des grands axes ou des grandes voies radiales, comme l'ex RN2 et la RN3. Mais la carte montre aussi **une très nette différence d'intensité entre Paris et les communes limitrophes d'une part et les territoires un peu plus éloignés comme ceux traversés par la ligne 16 d'autre part**. Néanmoins, le long de cette ligne, quelques polarités significatives sont d'ores et déjà installées et visibles sur la carte, comme à Saint-Denis Pleyel, La Courneuve, Sevrans - Beaudottes ou Noisy-Champs.

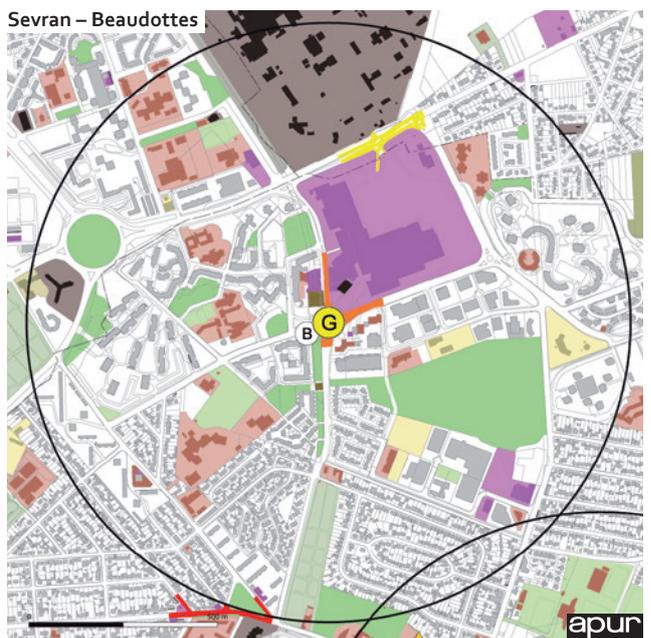
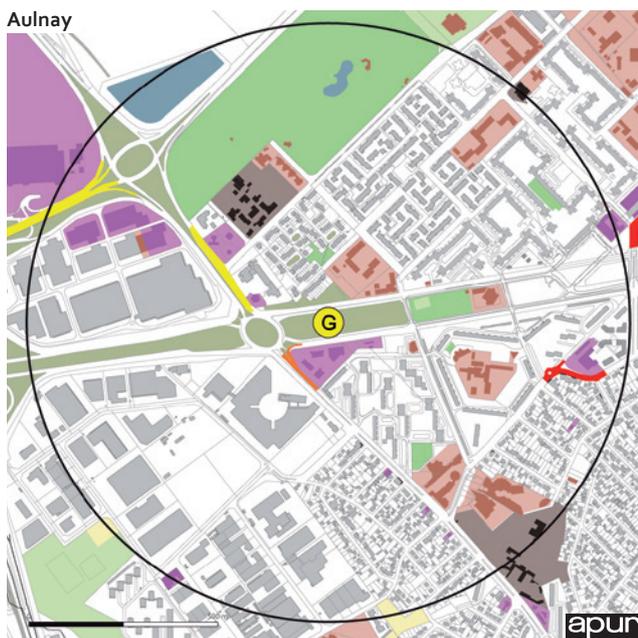
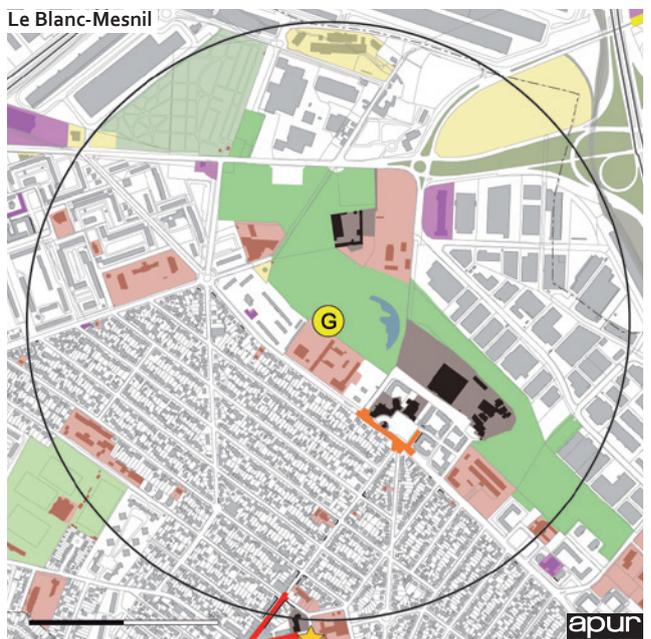
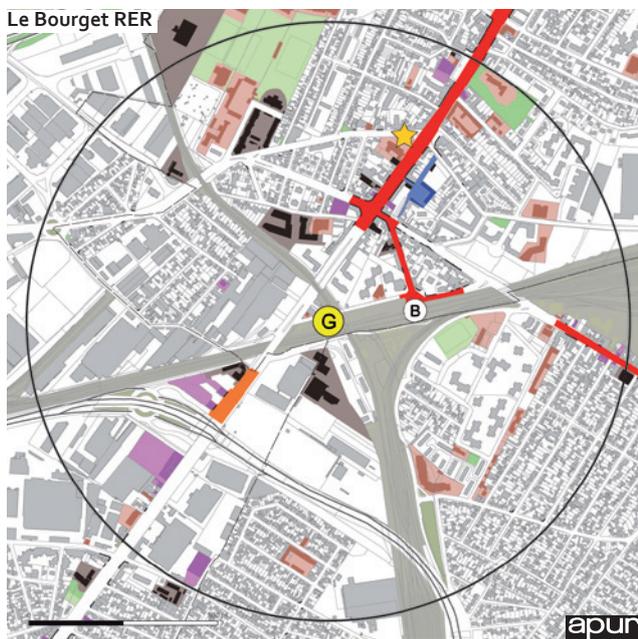
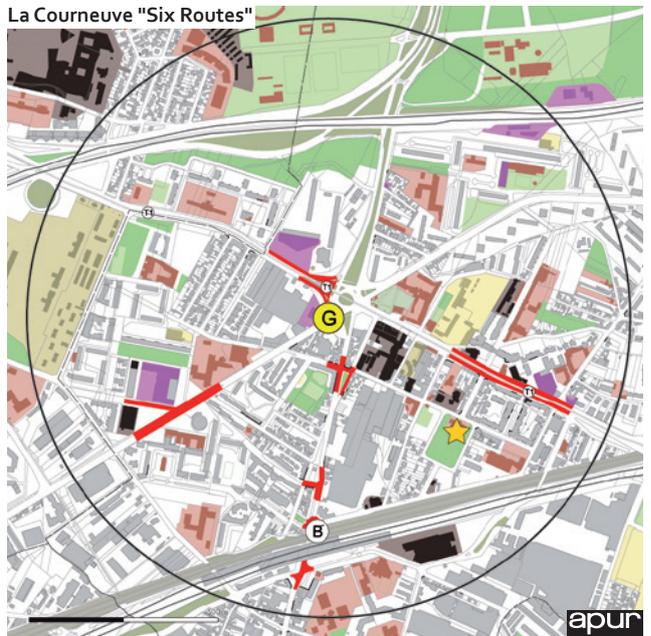
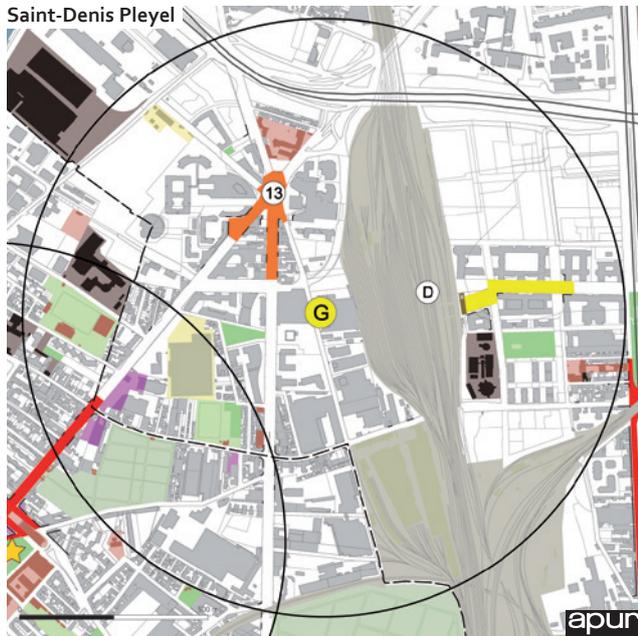


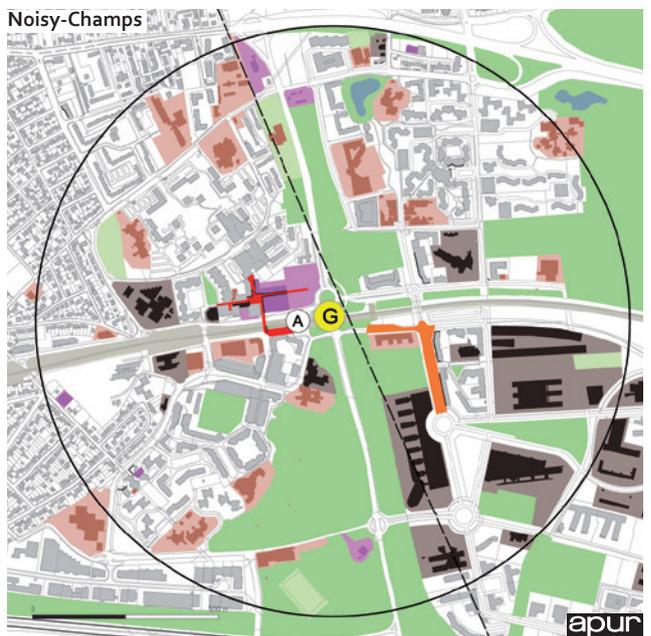
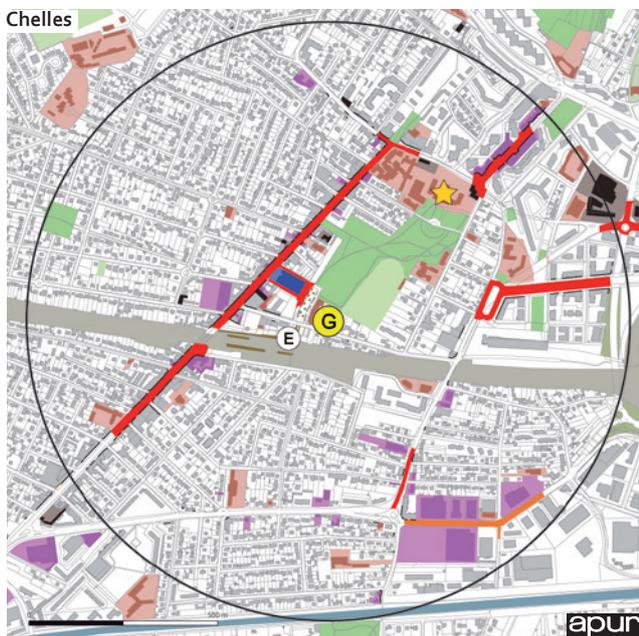
2.2. Les centralités autour des futures gares

L'arrivée d'une gare du Grand Paris est une opportunité pour renforcer les centralités qui existent d'ores et déjà dans les quartiers de gare ou en créer de nouvelles. Les cartes qui décrivent les centralités dans le rayon de 800 mètres autour des futures gares sont issues de relevés de terrain. Elles permettent d'identifier finement les éléments de centralités et d'apprécier leur rayonnement, local, mixte ou métropolitain. Ces cartes font ressortir 3 types de situations.

- **2 quartiers sont d'ores déjà des polarités** d'échelle métropolitaine que l'arrivée de la ligne 16 en 2023 viendra renforcer : le quartier de Saint-Denis Pleyel avec le pôle d'emploi du Landy et la nouvelle Cité du Cinéma notamment, Noisy-Champs avec les universités et les entreprises de la Cité Descartes ;
- **2 quartiers disposent aux abords immédiats de la gare d'équipements intercommunaux importants qui verront leur accessibilité transformée** : Aulnay avec la zone commerciale Garonor et Sevrans – Beaudottes avec l'hôpital Robert Ballanger ;
- **4 quartiers comportent des centralités locales fortes** comme Chelles et Sevrans – Livry ou à proximité comme à La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget RER, où la future gare pose donc la question d'un éventuel prolongement ;
- **2 quartiers**, Le Blanc-Mesnil et Clichy – Montfermeil, se caractérisent **par des centralités très locales aujourd'hui**.







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 entreprise commerciale
- Marché

Grande entreprise végétalisée

- Espace vert (parcs, institutions, friches)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain agricole

Grande entreprise et infrastructure

- Service urbain
- Grande infrastructure de transport
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau autoroutier
- Réseau hydrographique

Source : Apur décembre 2014

Les centralités



La Courneuve "Six Routes" - Rue de la Convention, La Courneuve



Le Bourget RER - RN2, Avenue de la Division Leclerc, Le Bourget



Le Blanc-Mesnil - Avenue de la Division Leclerc, Le Blanc-Mesnil



Aulnay - Chemin du Moulin de la Ville, Aulnay-sous-Bois



Sevrans - Beaudottes - Centre commercial Beau Sevrans, Boulevard Robert Ballanger, Sevrans



Sevrans - Livry - Rue Mère Térésa, Sevrans



Clichy - Montfermeil - Place du marché, allée Anatole France, Clichy-sous-Bois



Chelles - Rue Gambetta, Chelles

Lieux d'implantation des futures gares



Saint-Denis Pleyel



Le Bourget RER (RER B)



Le Blanc-Mesnil



Aulnay



Sevrans - Beaudottes (RER B)



Clichy - Montfermeil



Chelles (RER E, Transilien P)



Noisy-Champs (RER A)

Les tissus



Saint-Denis Pleyel - Rue Sorin, Saint-Denis



La Courneuve "Six Routes" - Avenue de la République, La Courneuve



Le Bourget RER - Rue Émile Zola, Le Bourget



Le Blanc-Mesnil - Avenue Aristide Briand, Le Blanc-Mesnil



Aulnay - Allée du Merisier, Aulnay-sous-Bois



Sevrans - Livry - Avenue de Livry, Sevrans



Chelles - Rue Jacques Schlosser, Chelles



Noisy-Champs - Allée de la Tour, Champs-sur-Marne



Saint-Denis Pleyel - Boulevard Anatole France, Saint-Denis



Noisy-Champs - Le Champy, Noisy-le-Grand



La Courneuve "Six Routes" (T1)



Sevran – Livry (RER B)



Sevran – Beaudottes - Rue Gallieni, Sevran



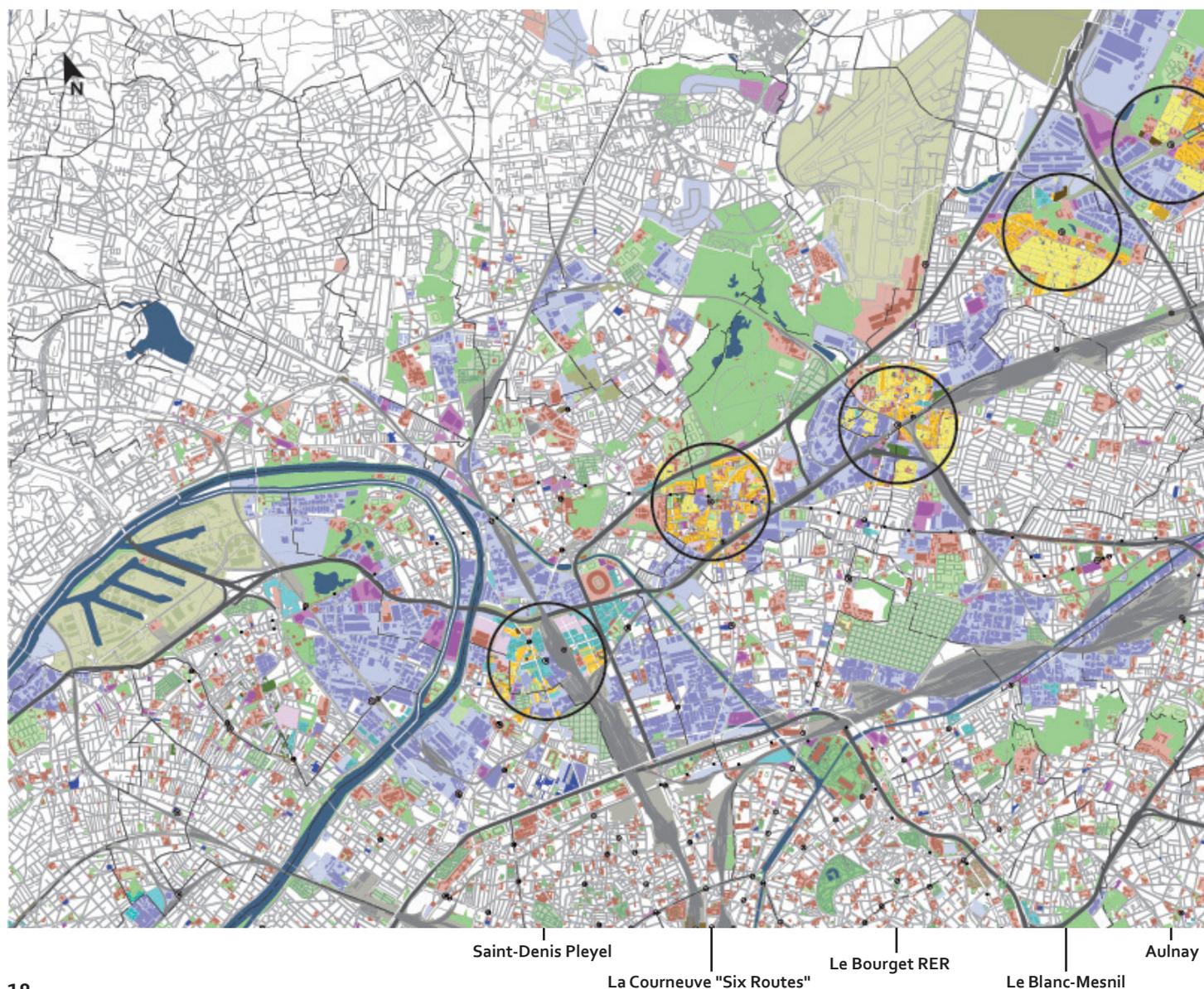
Clichy – Montfermeil - Allée du Chêne Pointu, Clichy-sous-Bois

3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare

3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare

Les cartes de fonctions sont issues de relevés à la parcelle et permettent de décrire de manière détaillée les quartiers et les fonctions que l'on y trouve : logements, équipements, activités économiques et commerciales, bureaux et infrastructures. Elles mettent en évidence la mixité fonctionnelle ou à l'inverse la mono-fonctionnalité de ces quartiers et apportent des éléments concrets pour l'analyse des besoins et les perspectives d'aménagement des quartiers en vue de l'arrivée des gares du Grand Paris.

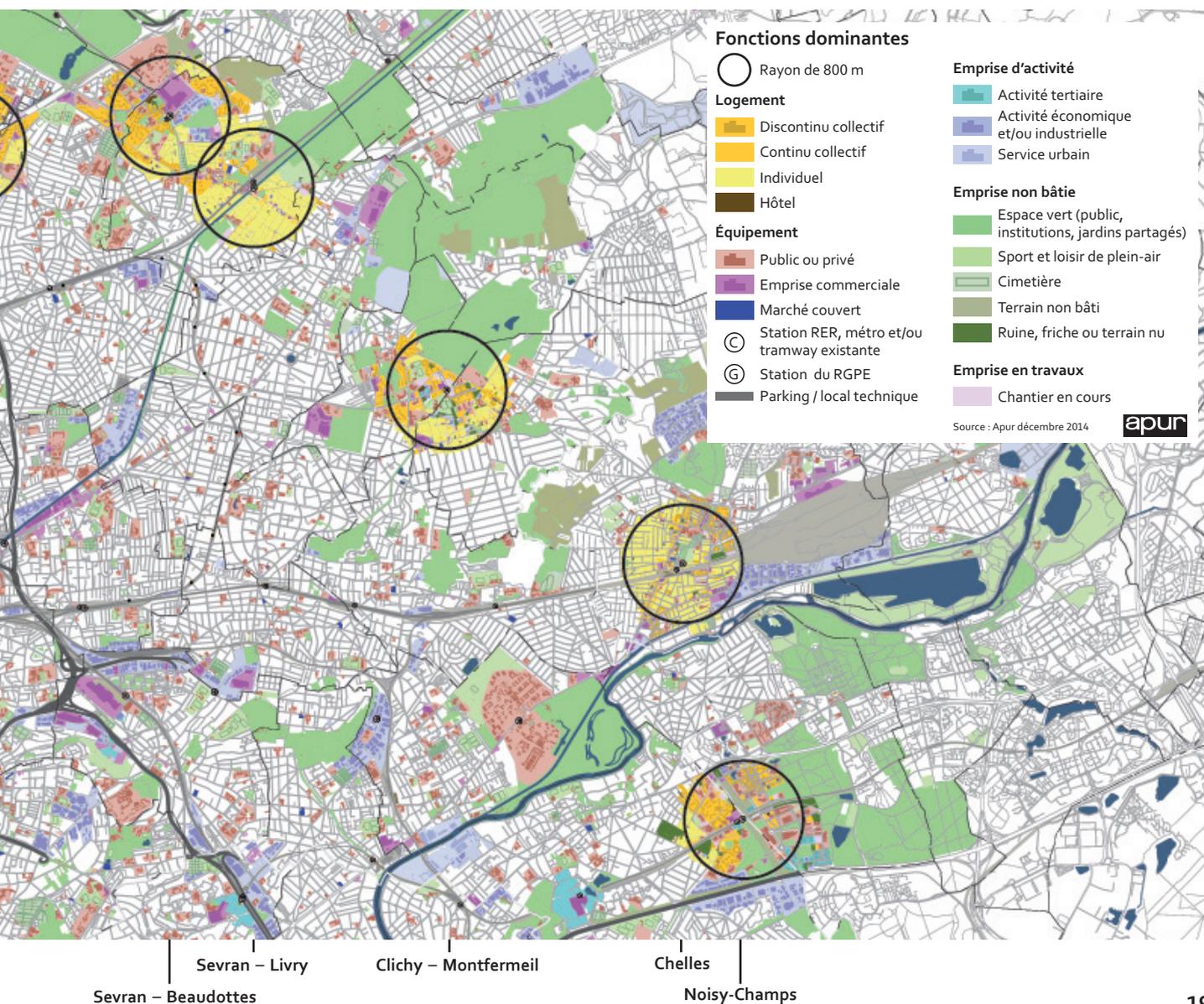
À l'échelle de la ligne 16, les cartes des fonctions des quartiers montrent d'importants secteurs d'activités, en particulier dans les quartiers de gare du tronçon Saint-Denis Pleyel – Aulnay, mais également des quartiers à forte dominante résidentielle. Néanmoins, la plupart des quartiers accueillent diverses fonctions en leur sein et **la mixité fonctionnelle des quartiers de gare de la ligne 16 s'observe ainsi moins sous la forme d'un tissu urbain composite où se mélangeraient activités tertiaires ou industrielles, équipements, logements qu'à travers une forte sectorisation des zones résidentielles ou d'activités.**



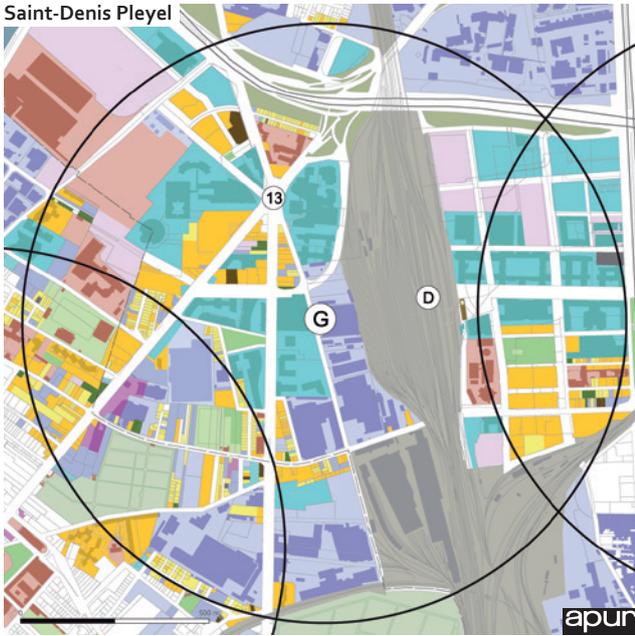
Des fonctions des quartiers découleront nécessairement celles de chacune des futures gares du Grand Paris, selon le sens et l'intensité des migrations pendulaires. Par exemple, les quartiers résidentiels auront tendance à être peu animés en journée, les quartiers de pôles d'emploi à se vider en fin de journée, et ceux qui possèdent de grands équipements culturels ou centres commerciaux seront également actifs les week-ends.

Ainsi, se distinguent trois grandes catégories de quartiers de gare :

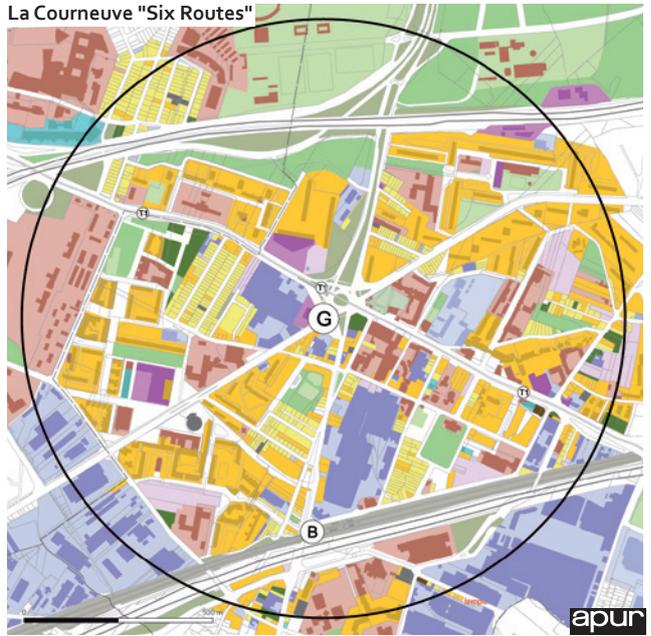
- **1 quartier à forte dominante d'activités économiques et industrielles** (Saint-Denis Pleyel) ;
- **4 quartiers à forte dominante résidentielle**, qu'ils soient composés d'habitat individuel ou collectif (Sevran – Beaudottes, Sevran – Livry, Clichy – Montfermeil, Chelles) ;
- **5 quartiers présentant une certaine mixité fonctionnelle**, se manifestant toutefois par une forte sectorisation des diverses fonctions du quartier (Le Bourget RER, Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Noisy-Champs) ou, à l'inverse, par une plus grande insertion des activités tertiaires et industrielles et des équipements au sein du tissu résidentiel (La Courneuve « Six Routes »).



Saint-Denis Pleyel



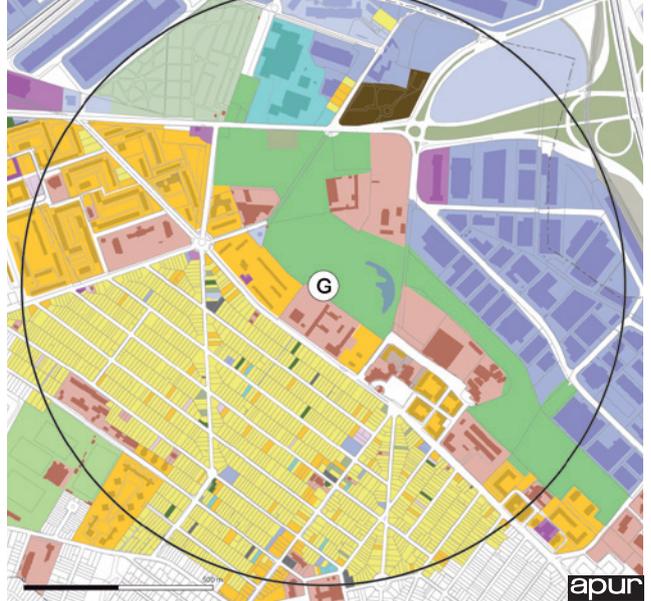
La Courneuve "Six Routes"



Le Bourget RER



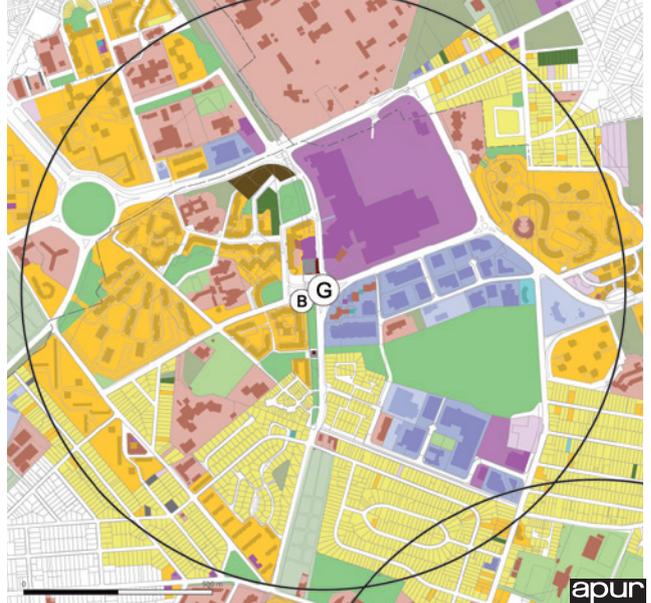
Le Blanc-Mesnil

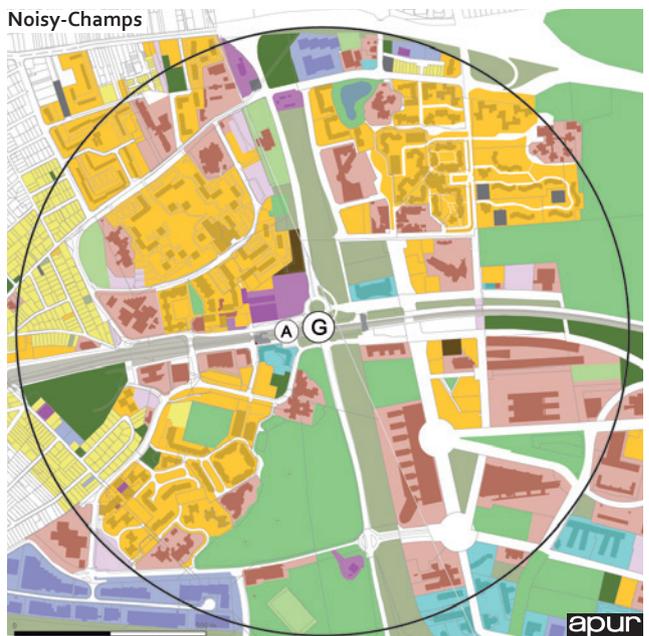
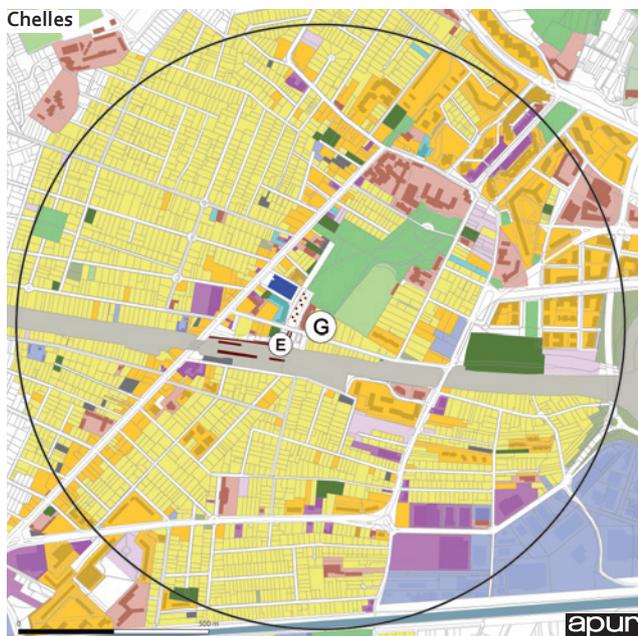
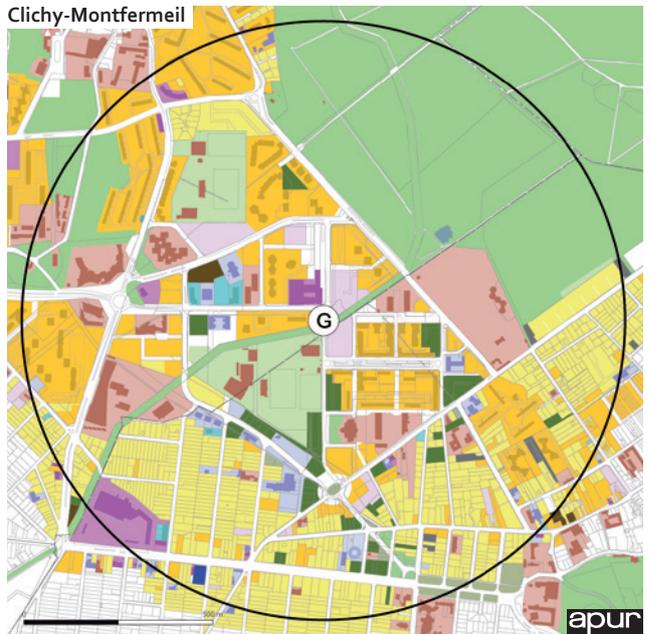


Aulnay



Sevran – Beaudottes





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

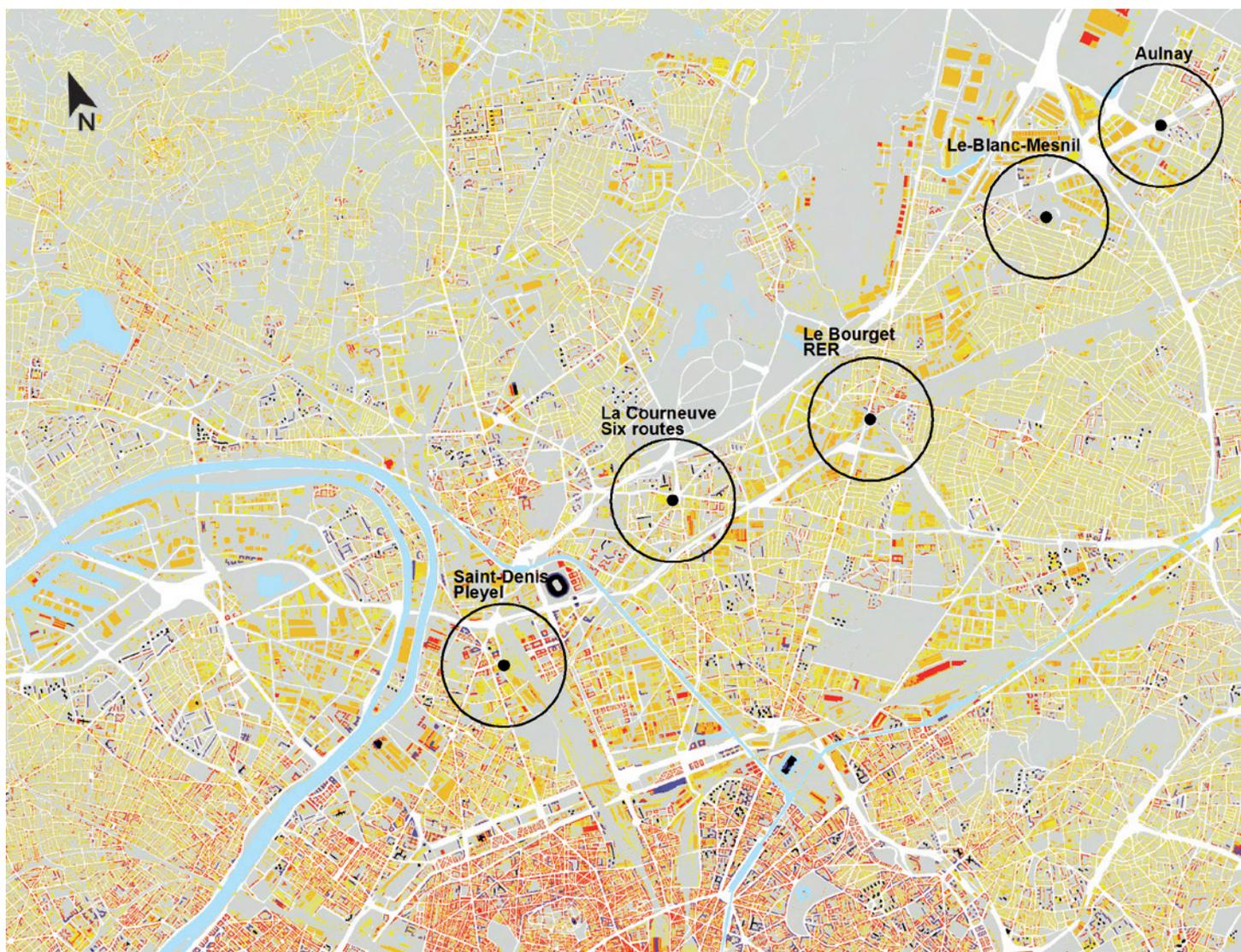
Source : Apur décembre 2014

3.2. Les hauteurs du bâti

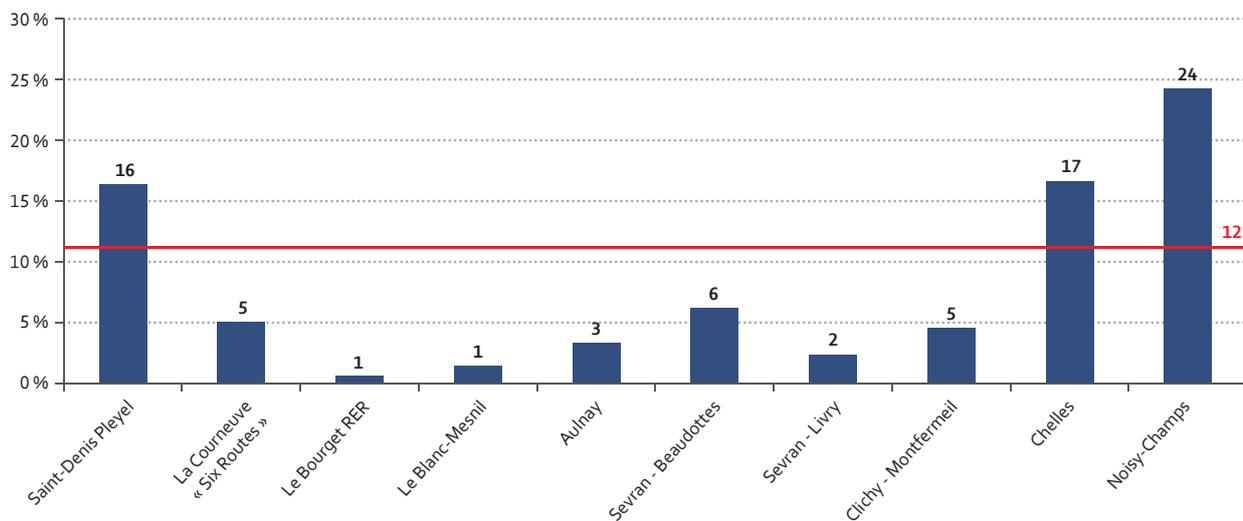
La carte des hauteurs du bâti renseigne sur la morphologie du cadre bâti des quartiers de gare. La forme urbaine se révèle ainsi à travers les hauteurs, mais également les emprises et l'agencement des bâtiments dans la ville et leurs rapports à la rue et à la parcelle. Ces indications sont importantes pour caractériser le cadre urbain dans lequel les gares vont s'insérer.

L'ensemble du bâti représenté en jaune met en évidence la forte présence de bâtiments de faible hauteur, principalement de type pavillonnaire. Les édifices orangés et dont l'emprise au sol est importante correspondent souvent aux bâtiments d'activités industrielles, logistiques et commerciales. Plus le bâti est foncé, plus les hauteurs sont grandes, révélant notamment les hauts immeubles de logements collectifs ou de bureaux. Le fond gris représente à la fois des espaces verts (parcs, jardins) mais aussi des emprises d'activités non bâties, des friches ou des emprises ferroviaires.

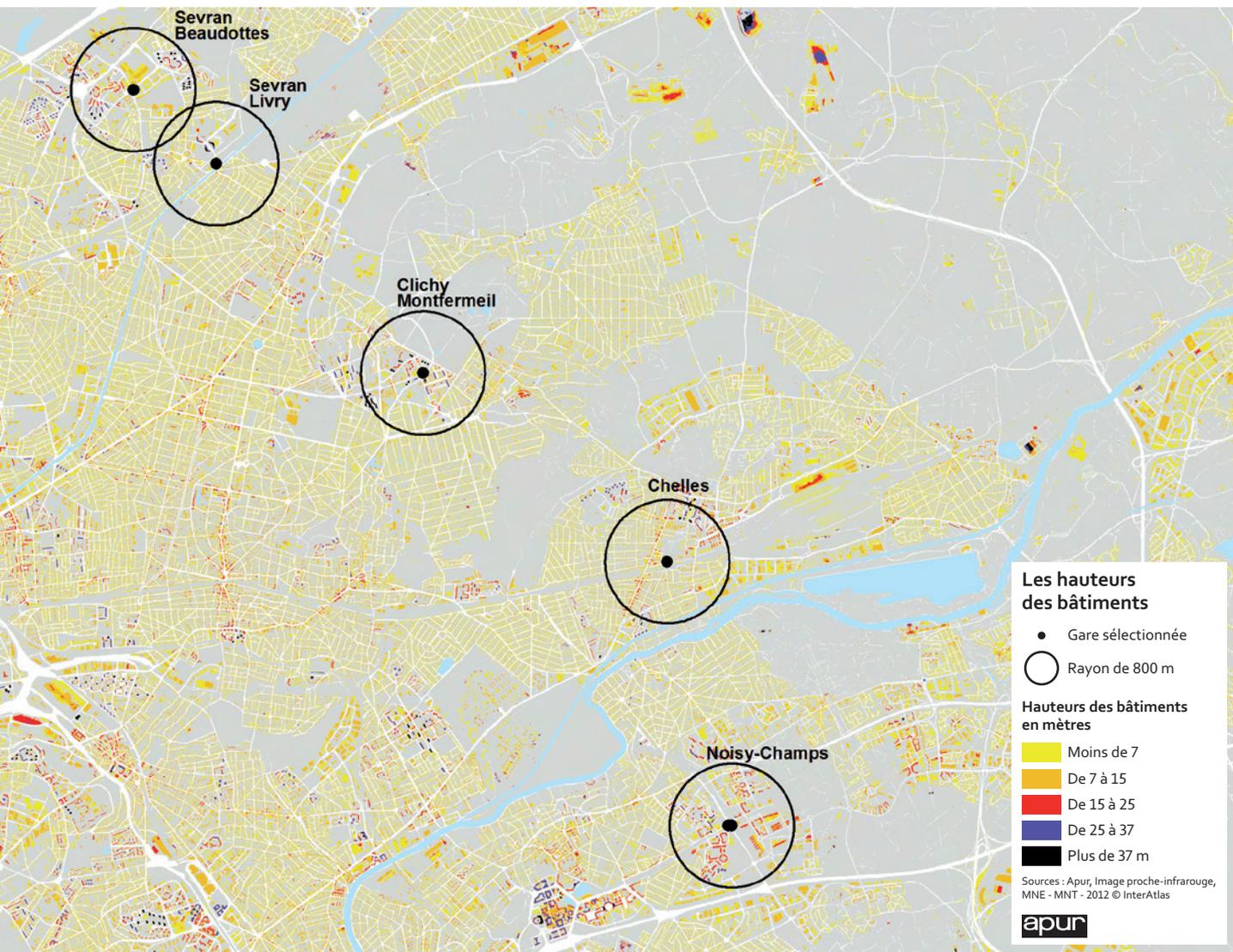
- **3 quartiers présentent des immeubles de grande hauteur** comptant pour une part significative des surfaces bâties du quartier et dessinant des tissus discontinus. A Noisy-Champs, plus de 24 % des surfaces bâties sont dans des immeubles de plus de 25 mètres de haut. Saint-Denis Pleyel et Chelles disposent également d'ensembles de logements de grande hauteur largement supérieurs à la moyenne des 10 quartiers de gare.
- **3 quartiers sont composés de bâtiments de hauteurs variées** : La Courneuve « Six Routes », Sevrans – Beaudottes, et Clichy – Montfermeil.
- **4 quartiers se caractérisent par une dominante de tissus de petite ou moyenne échelle**, ponctués par quelques ensembles de bâtiments hauts (3 % et moins de surfaces bâties de plus de 25 m) : Le Bourget RER, Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevrans – Livry.



Part des surfaces bâties de plus de 25m



Source : Apur 2014 à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 ©InterAtlas juin 2013



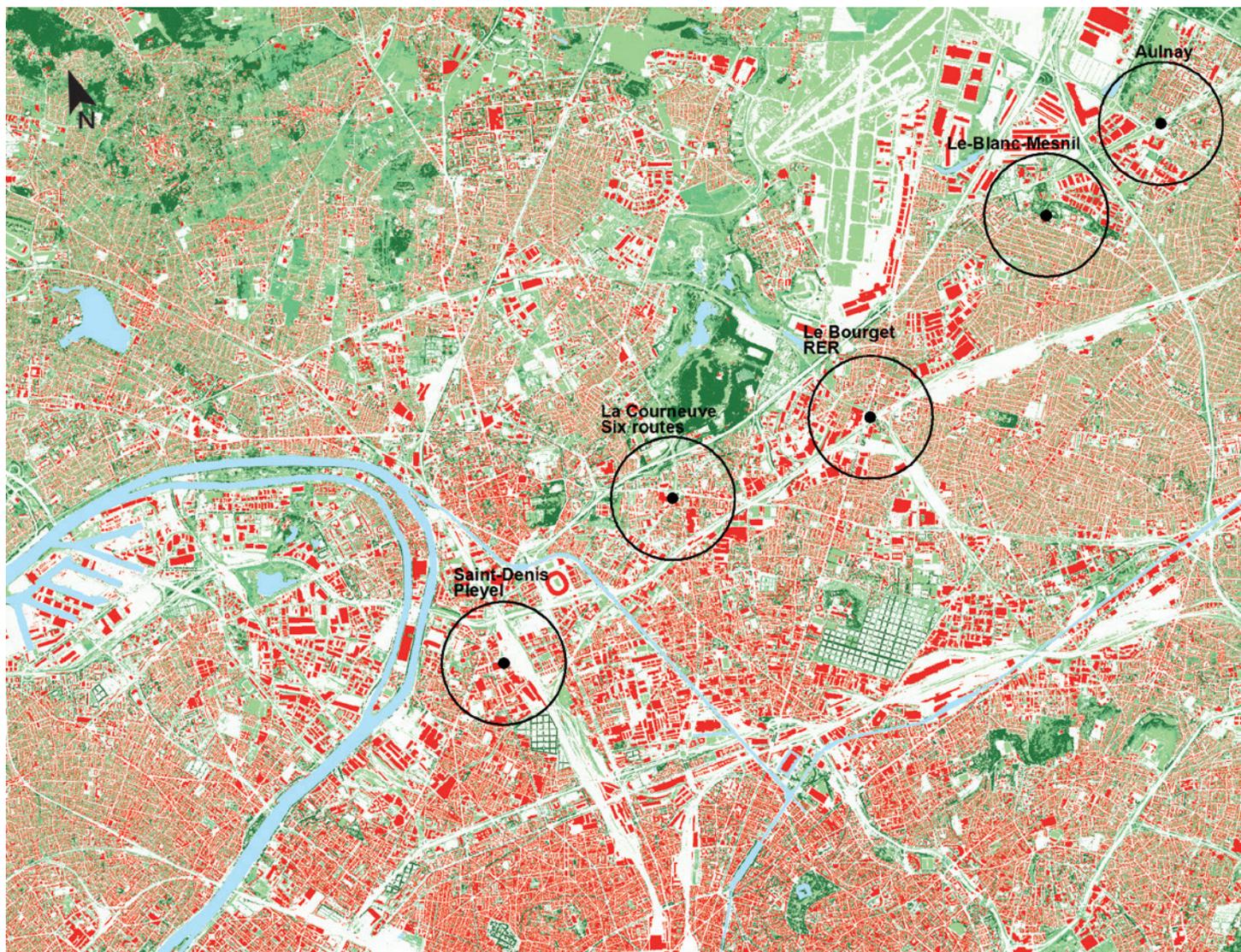
3.3. Le rapport emprises bâties/espaces ouverts

La carte des emprises bâties et de la végétation met en évidence l'importance du bâti (en rouge) dans chaque quartier, en comparaison avec les espaces ouverts constitués par les espaces verts et les infrastructures de transport routiers et ferroviaires (en blanc).

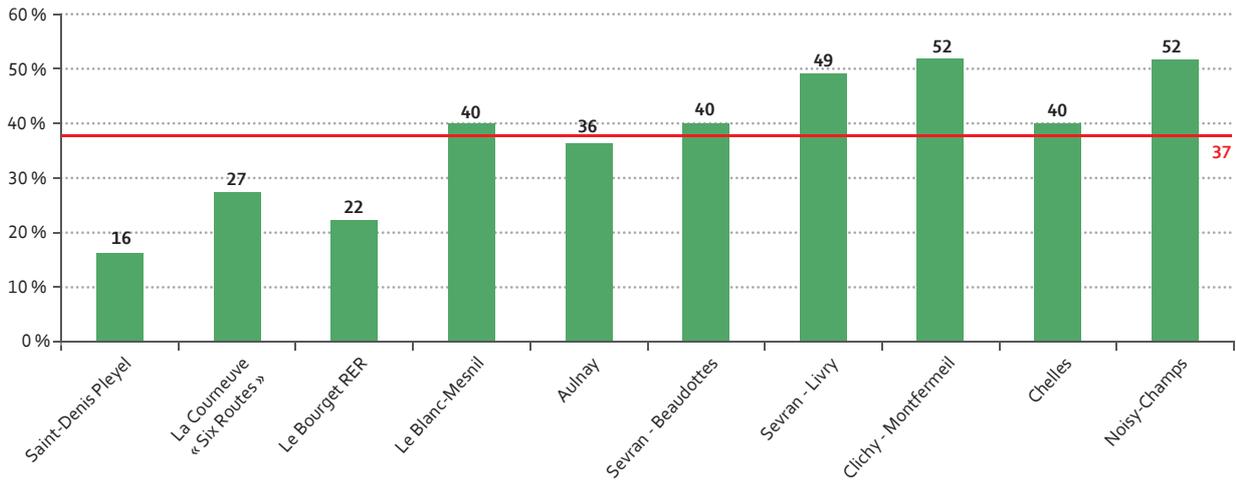
L'étude du rapport entre emprises bâties et espaces ouverts dans les quartiers de gare de la ligne 16 montre que de nombreux quartiers disposent d'un cadre végétal de qualité, notamment grâce à la présence dans leur périmètre de certains des grands espaces verts de la métropole (Forêt de Bondy, Parc de la Poudrerie, Parc de la Courneuve). Ainsi l'on peut distinguer le long de la ligne 16 :

- **3 quartiers où le couvert végétal représente la moitié de la surface du quartier** : Sevrans – Livry, Clichy – Montfermeil, Noisy-Champs.
- **4 quartiers disposant d'un couvert végétal significatif, grâce à des parcs publics ou de nombreux jardins privés** : Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevrans – Beaudottes, Chelles.
- **3 quartiers dont l'artificialisation des sols est plus marquée** (notamment liée à l'urbanisation, aux zones d'activités et de transport) : Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER.

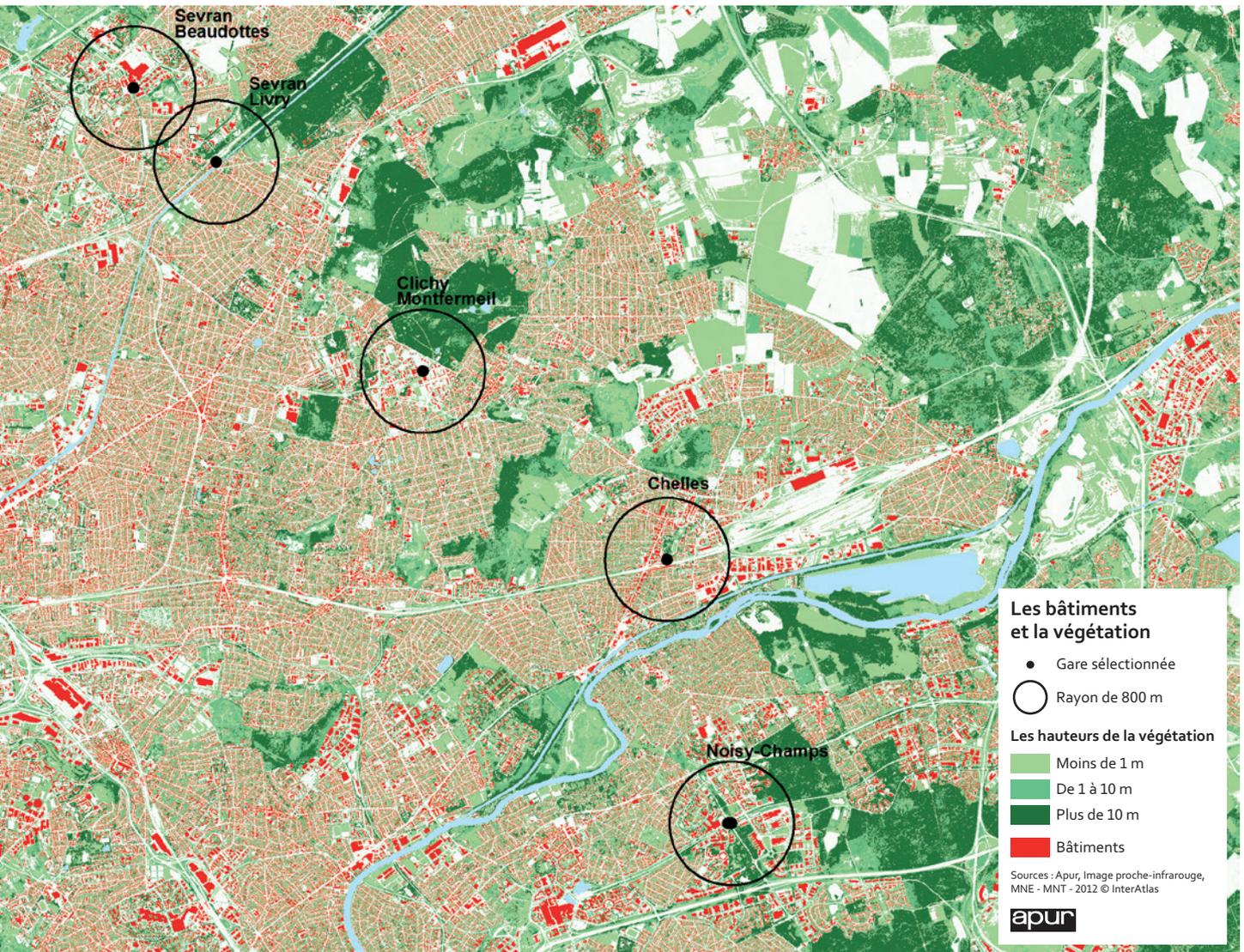
A noter que la perception du cadre végétal d'un quartier et les usages qui s'y pratiquent diffèrent selon que la végétation se situe dans des espaces privés ou publics. Des cartes supplémentaires précisant cette distinction public/privé figurent dans chaque monographie de quartier de gare et permettent de mieux appréhender la question du cadre végétal.



Couvert végétal



Source : Apur 2014 à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

4.1. L'évolution démographique des quartiers

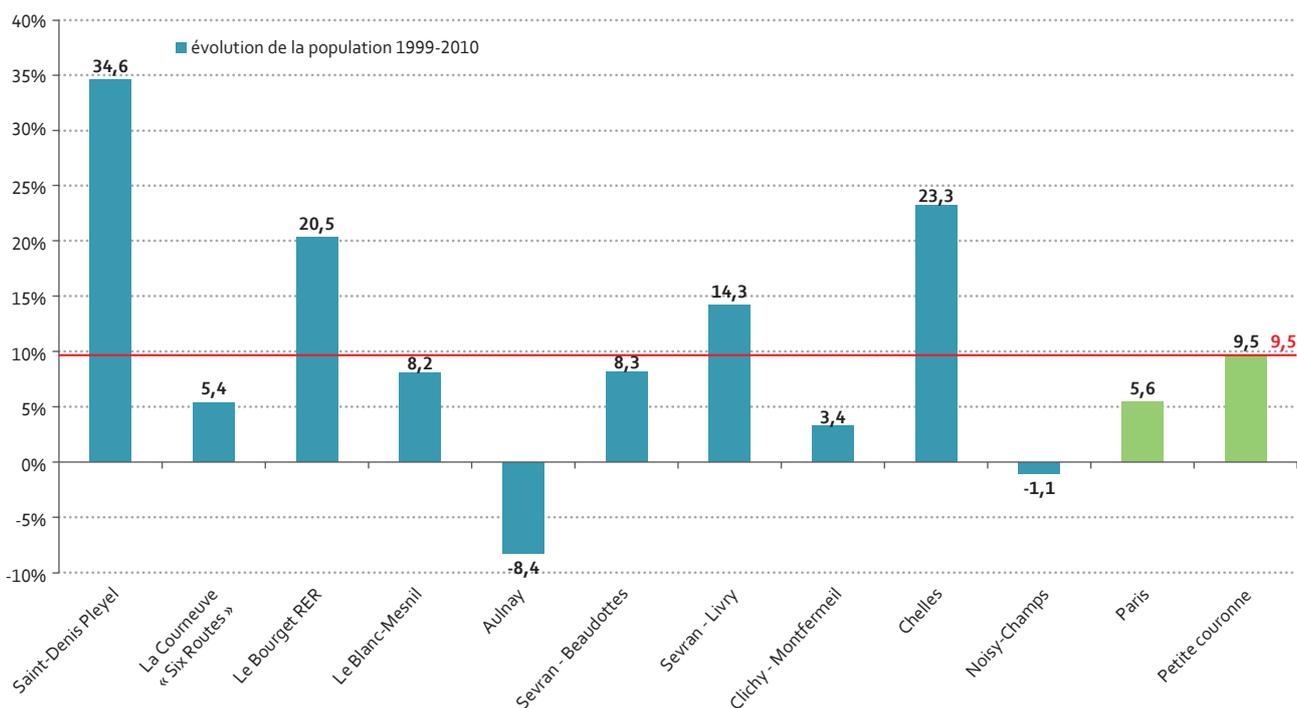
Les 10 quartiers de gare de la ligne 16 rassemblent au total 240 000 habitants. Les quartiers de gare de la ligne 16 sont assez peu densément peuplés dans leur ensemble, aucun ne dépasse 30 000 habitants. Les trois quartiers les plus peuplés sont La Courneuve « Six Routes » (29 900 hab.), Chelles (29 500 hab.) et Sevrans – Beaudottes (28 400 hab.) alors que Sevrans – Livry compte moins de 16 000 habitants.

Il s'agit de quartiers jeunes pour la plupart, où la progression de la population a été relativement soutenue (+9,5% entre 1999 et 2010, soit un niveau comparable à celle de la petite couronne), alors même que plusieurs quartiers ont vu leur parc de logements amputé par des démolitions dans le cadre d'opérations de rénovation urbaine, comme cela été le cas à Sevrans – Beaudottes, Sevrans – Livry et Aulnay. Ce résultat témoigne par conséquent de la vitalité démographique des quartiers de gare de la ligne 16.

En se basant sur l'évolution de la population observée entre 1999 et 2010 dans ces quartiers, on distingue 3 profils de quartiers :

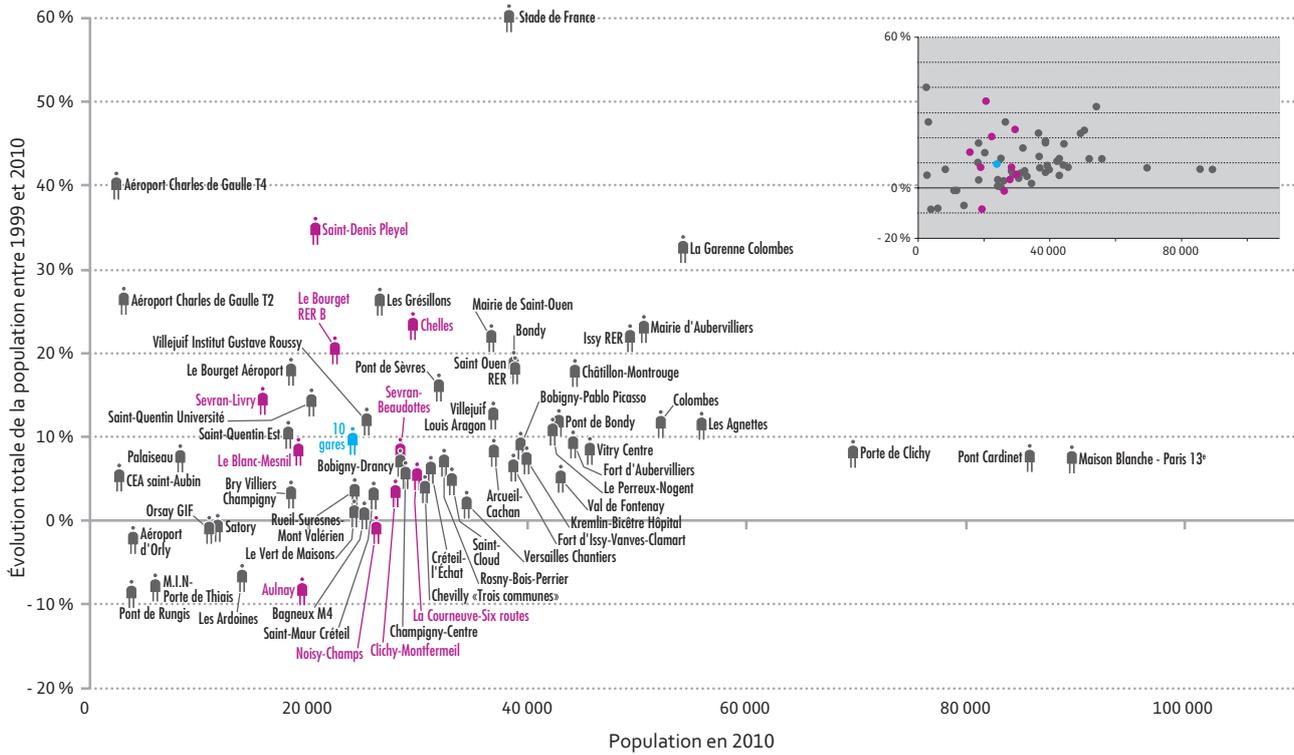
- **3 quartiers, assez peu peuplés, ont vu leur population augmenter fortement** : Saint-Denis Pleyel (+34,6%) qui était un quartier particulièrement peu résidentiel jusqu'à présent, Le Bourget RER (+20,5%) et Chelles (+23,3%) ;
- **3 quartiers où l'augmentation de la population a été moyenne** : Le Blanc-Mesnil, Sevrans – Beaudottes et Sevrans – Livry ;
- **4 quartiers sur 10 ont connu une progression de population assez faible**, inférieure ou égale à 5%, et parfois négative comme à Aulnay : La Courneuve « Six Routes », Aulnay, Clichy-Montfermeil et Noisy-Champs.

Évolution de la population 1999-2010



Sources : Insee, Recensements 1999 et 2010

Population dans les quartiers de gare en 2010 et évolution entre 1999 et 2010



Note de lecture : les données n'étant pas significatives (IRIS trop peu peuplés ou avec des contours ayant fortement évolué entre les 2 dates), les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Antonypôle, Le Mesnil Amelot, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau TGV, Nanterre, Nanterre La Boule, Parc des Expositions, Stade de France et Triangle de Gonesse.

Indice de jeunesse

Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus

- Gare
- Rayon de 800 m

Dominante « jeunes »

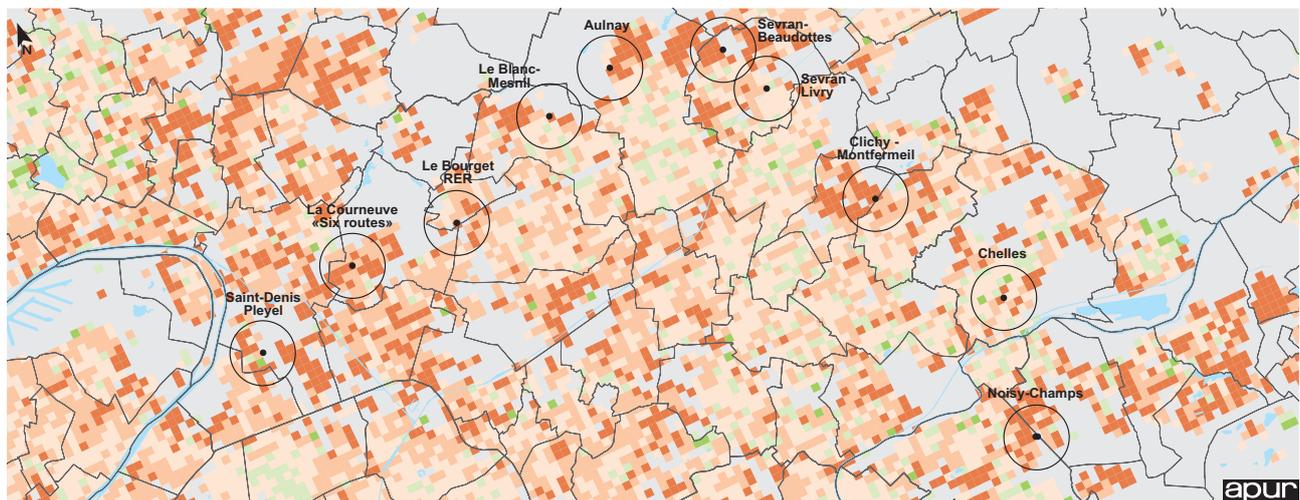
- Plus de 4 jeunes pour 1 senior
- De 2 à 4 jeunes pour 1 senior
- De 1 à 2 jeunes pour 1 senior

Dominante « seniors »

- Plus de 2 seniors pour 1 jeune
- De 1 à 2 seniors pour 1 jeune

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source : Fichier fiscal (Insee) 2010



4.2. Répartition de la population par grands groupes d'âge

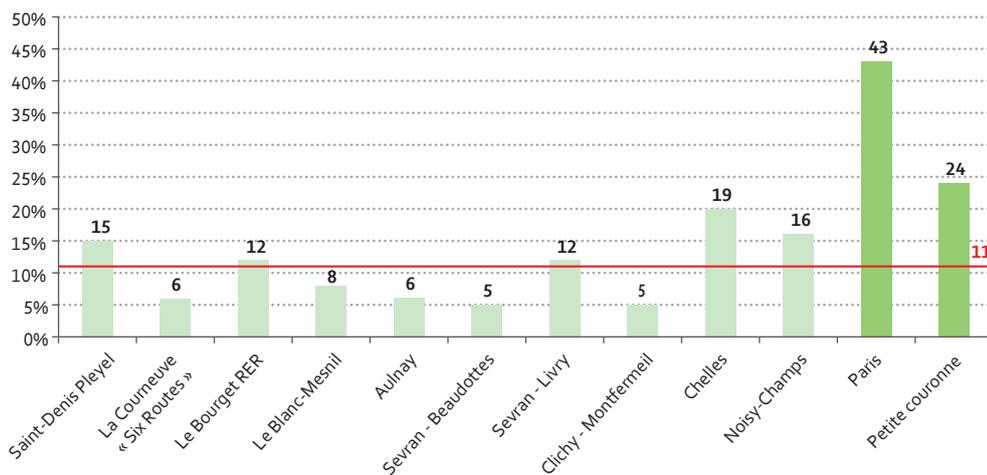
Dans l'observatoire, plusieurs indicateurs permettant de décrire le profil des habitants des quartiers de gare ont été rassemblés dans l'idée de rendre possible la comparaison entre les quartiers et, à terme, des analyses sur l'évolution du profil des habitants de ces quartiers.

En termes de répartition par grands groupes d'âge, les données rassemblées pour les quartiers de la ligne 16 montrent **le poids important des jeunes de moins de 18 ans** dans l'ensemble de la population : ils représentent 30% des habitants des quartiers avec un maximum de 33% à Sevran – Beaudottes et 33% à Clichy – Montfermeil. Partout, sauf à Chelles, les moins de 18 ans représentent plus de 25% de la population du quartier.

De manière symétrique, le poids des personnes âgées de 65 ans ou plus est limité, inférieur à 10% de la population dans tous les quartiers ou presque.

La carte de l'indice de jeunesse (construite à partir du rapport entre les jeunes de moins de 18 ans et les personnes âgées de 65 ans ou plus) témoigne de la jeunesse des quartiers de la ligne 16. La plupart des quartiers se caractérisent par la présence de vastes secteurs où habitent 4 jeunes de moins de 18 ans pour une personne de 65 ans ou plus. C'est notamment le cas de Sevran – Beaudottes ou Noisy-Champs.

Part des cadres dans la population active



Source : Insee, Recensement 2010

Structure de la population active

Part de la catégorie socio-professionnelle donnée, dans la population âgée de 15 ans ou plus

- Gare
- Rayon de 800 m

Cadres, professions intellectuelles supérieures, artisans, commerçants, chefs d'entreprise

- Au moins 60 %
- De 50 à 60 %

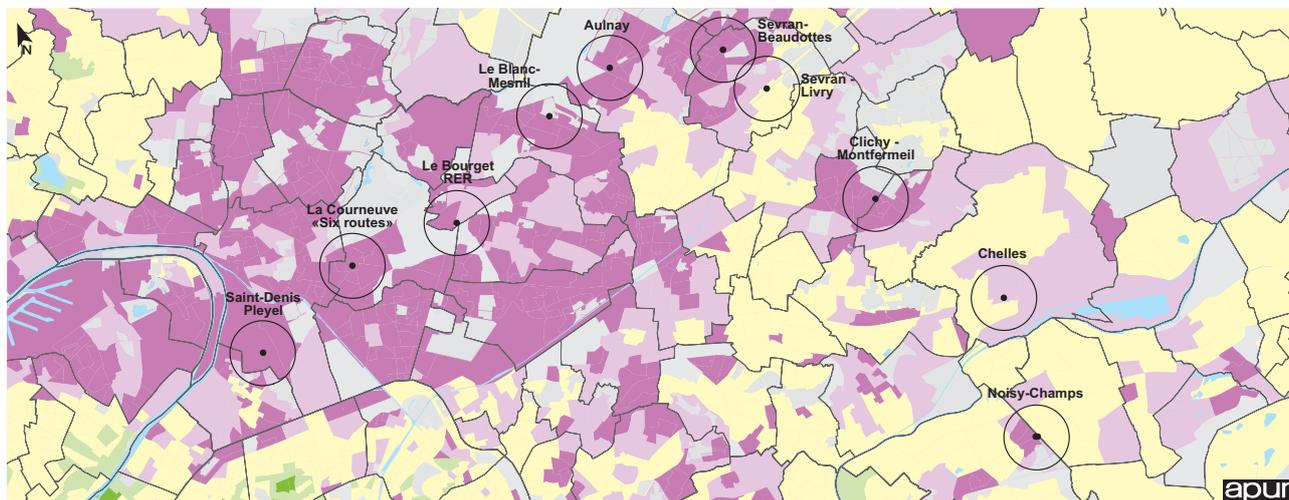
Employés, ouvriers

- Au moins 60 %
- De 50 à 60 %

■ Pas de dominante

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Source : Insee Recensement 2010



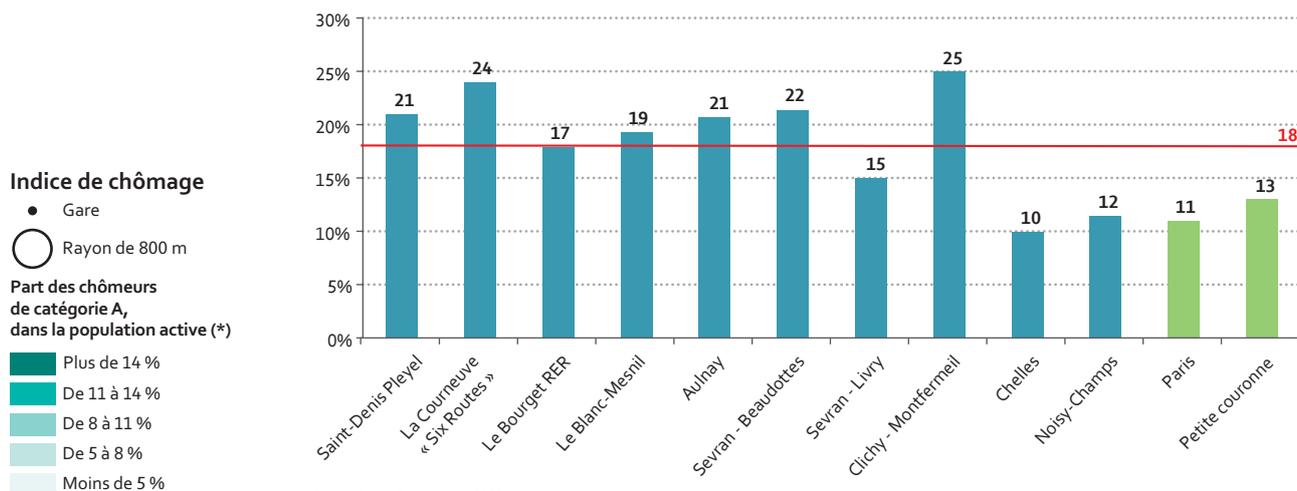
4.3. Les catégories socio-professionnelles des actifs résidant

Contrairement à ce qui avait été observé pour la ligne 15 sud, les quartiers de gare de la ligne 16 présentent une grande homogénéité dans la structure de leur population active. Les actifs cadres sont peu représentés (en moyenne 11% des actifs de ces quartiers), soit un niveau bien inférieur à leur poids moyen en petite couronne (24%).

- Dans la moitié des quartiers, les actifs employés ou ouvriers représentent 2/3 des actifs résidant et les cadres sont très peu représentés (La Courneuve « Six Routes », Le Blanc Mesnil, Aulnay, Sevran – Beaudottes et Clichy-Montfermeil).
- Dans l'autre moitié des quartiers, les actifs employés et ouvriers prédominent mais de manière moins marquée et le profil des actifs est un peu plus mixte (les professions intermédiaires et les cadres sont un peu plus représentés). C'est le cas à Saint-Denis Pleyel, Le Bourget RER, Sevran – Livry, Chelles et Noisy – Champs. A Chelles la part des cadres atteint respectivement 19% des actifs.

Le taux de chômage moyen dans les 10 quartiers de gare de la ligne 16 est élevé. Il est de 18% en moyenne dans les 10 quartiers, soit 5 points de plus qu'en petite couronne. Le taux de chômage le plus fort est atteint dans le quartier de La Courneuve « Six Routes », avec presque un quart des actifs au chômage. Il est un peu moins élevé au Bourget RER et à Sevran – Livry, même s'il dépasse 15%. Seuls les quartiers de Chelles et Noisy – Champs, les deux gares les plus à l'est de la ligne 16, se distinguent par un taux de chômage plus faible, de 10% et 12%.

Taux de chômage

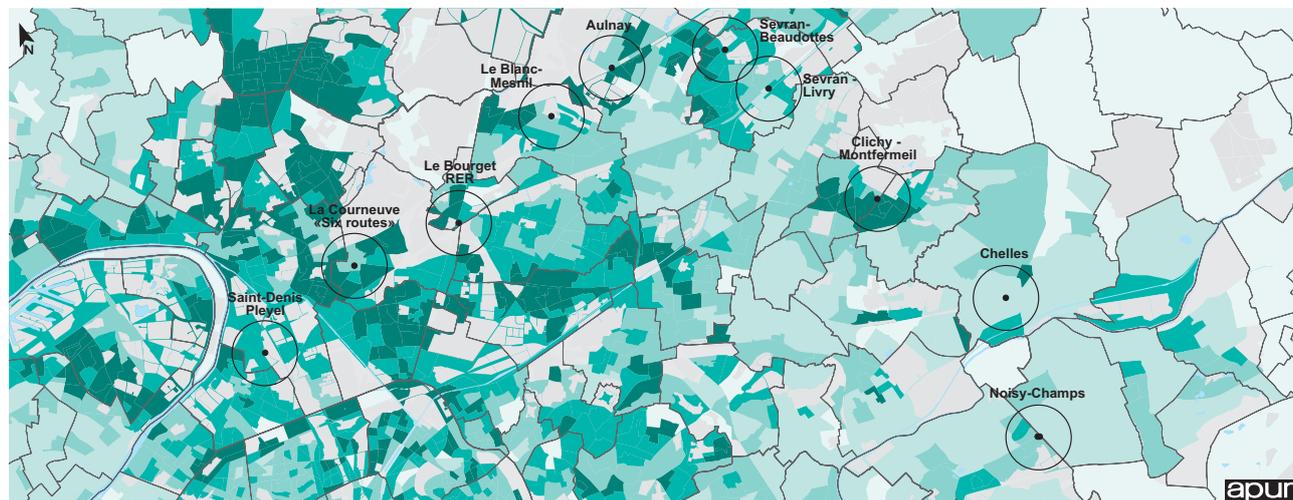


Source : Insee, Recensement 2010

(*) personnes de 15-64 ans

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Sources : Pôle Emploi, traitement Insee - 2010, Insee Recensement 2010



4.4. Les revenus des ménages et leur évolution

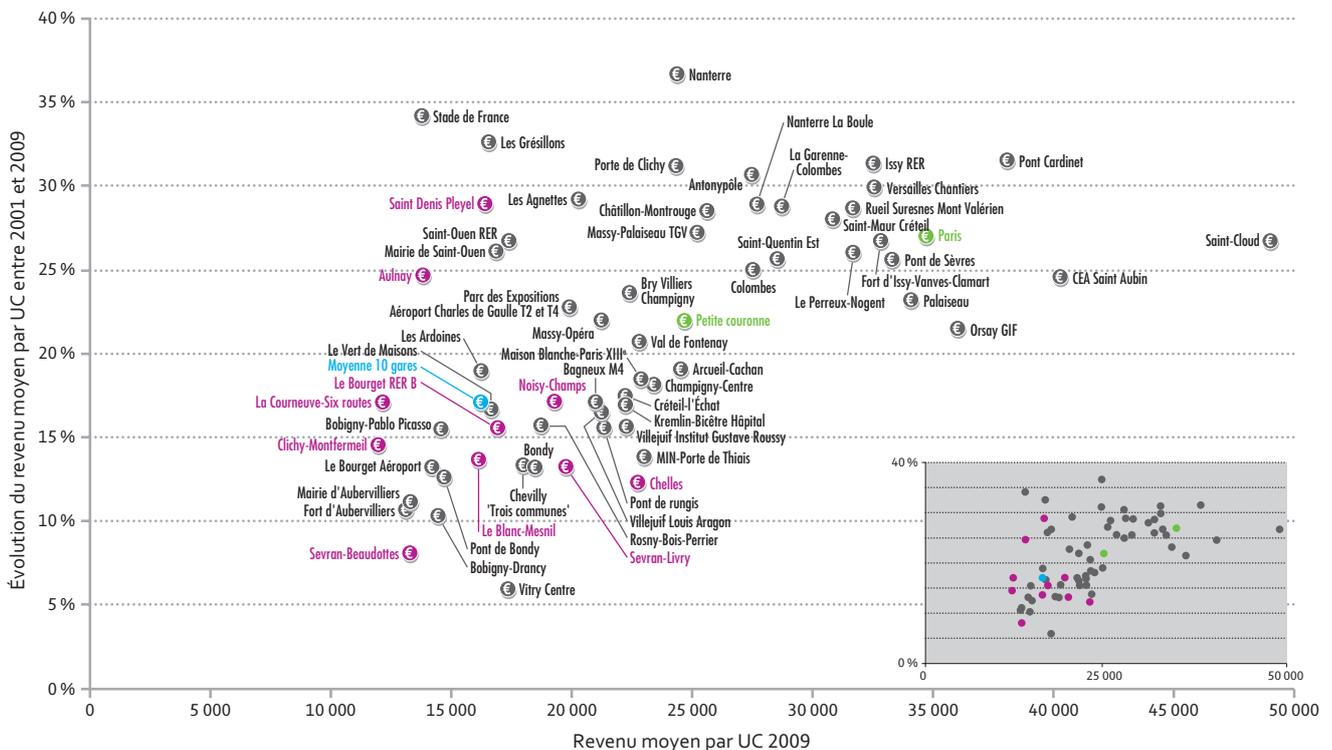
Dans tous les quartiers de gare de la ligne 16, le revenu moyen des ménages (par an et par unité de consommation) est faible, bien inférieur à la moyenne de la petite couronne (24 688 €). Clichy – Montfermeil (11 985 € par an et par UC) et La Courneuve « Six Routes » sont les deux quartiers où les ménages sont les plus modestes parmi l'ensemble des 70 gares du RGPE. Seuls les ménages du quartier de Chelles ont un revenu moyen supérieur à 20 000 €. Les écarts de situation entre les quartiers d'un bout à l'autre de la ligne sont resserrés, bien plus que ce que l'on avait pu observer pour la ligne 15 sud. Le revenu moyen des ménages des 10 gares est de 16 245 € par an.

En termes d'évolution, la situation est plus contrastée, même si en moyenne la progression a été de 17% environ dans les quartiers de la ligne 16 entre 2001 et 2010. Ce sont les ménages des quartiers de Saint – Denis Pleyel (+ 29%) et Aulnay (+25%) qui ont connu les plus fortes progressions.

En croisant l'analyse du niveau de revenu moyen des ménages et son évolution, on peut distinguer trois types de situations :

- **3 quartiers où les ménages ont des revenus modestes mais avec une progression marquée** entre 2001 et 2009, en lien notamment avec l'arrivée de nouveaux ménages dans les logements récents (Saint- Denis Pleyel, Aulnay et Sevran – Livry).
- **Les quartiers où les ménages ont des revenus modestes avec une progression très modérée, voire faible** par rapport au reste des quartiers de gare et à la petite couronne (La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Le Blanc-Mesnil, Clichy – Montfermeil, Noisy-Champs, et Sevran – Beaudottes qui apparait en position de décrochage par rapport aux autres quartiers).
- **Chelles où les ménages ont des revenus moyens** avec une évolution modérée.

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

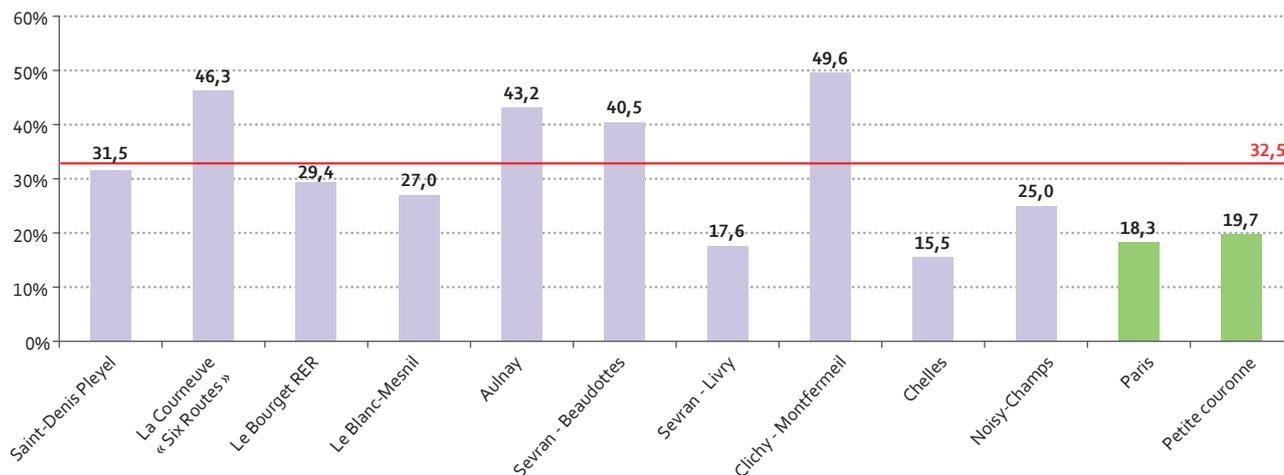


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

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

Sur la ligne 16, les quartiers de gare comptent en moyenne un tiers de ménages à bas revenus (c'est-à-dire inférieurs à 11 250 € par an et par unité de consommation), alors que 20% des ménages de petite couronne sont dans cette situation. Dans le quartier de Clichy – Montfermeil la part des ménages à bas revenus atteint 50% des ménages, c'est trois fois plus qu'à Chelles où 15,5% des ménages sont concernés et 19,7% en petite couronne. Dans 3 quartiers (Sevran – Livry, Chelles et Noisy-Champs), la part des bas revenus est inférieure ou égale à 25% des ménages alors que dans tous les autres quartiers elle est sensiblement plus élevée.

Part des ménages à bas revenus



Source : Insee, Sources fiscales au 31 décembre 2010

Revenu annuel moyen

● Gare

○ Rayon de 800 m

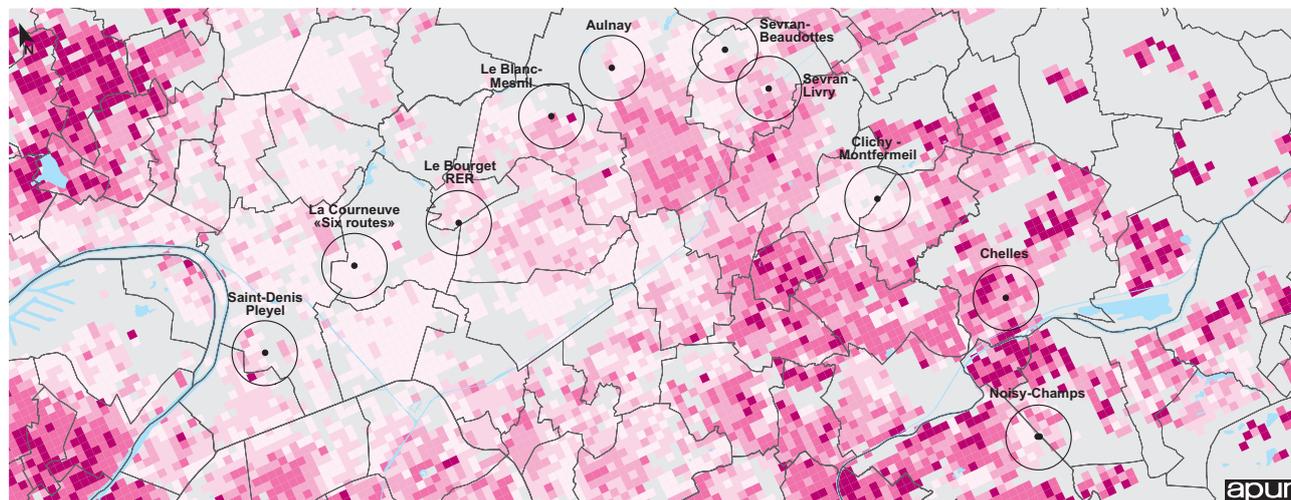
Revenu annuel moyen par UC (*)

- Plus de 25 000 €
- De 22 000 à 25 000 €
- De 19 000 à 22 000 €
- De 16 000 à 19 000 €
- Moins de 16 000 €

(*) Les revenus supérieurs au 8^e décile (soit 29 336 €) sont rabaisés à ce seuil.

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

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

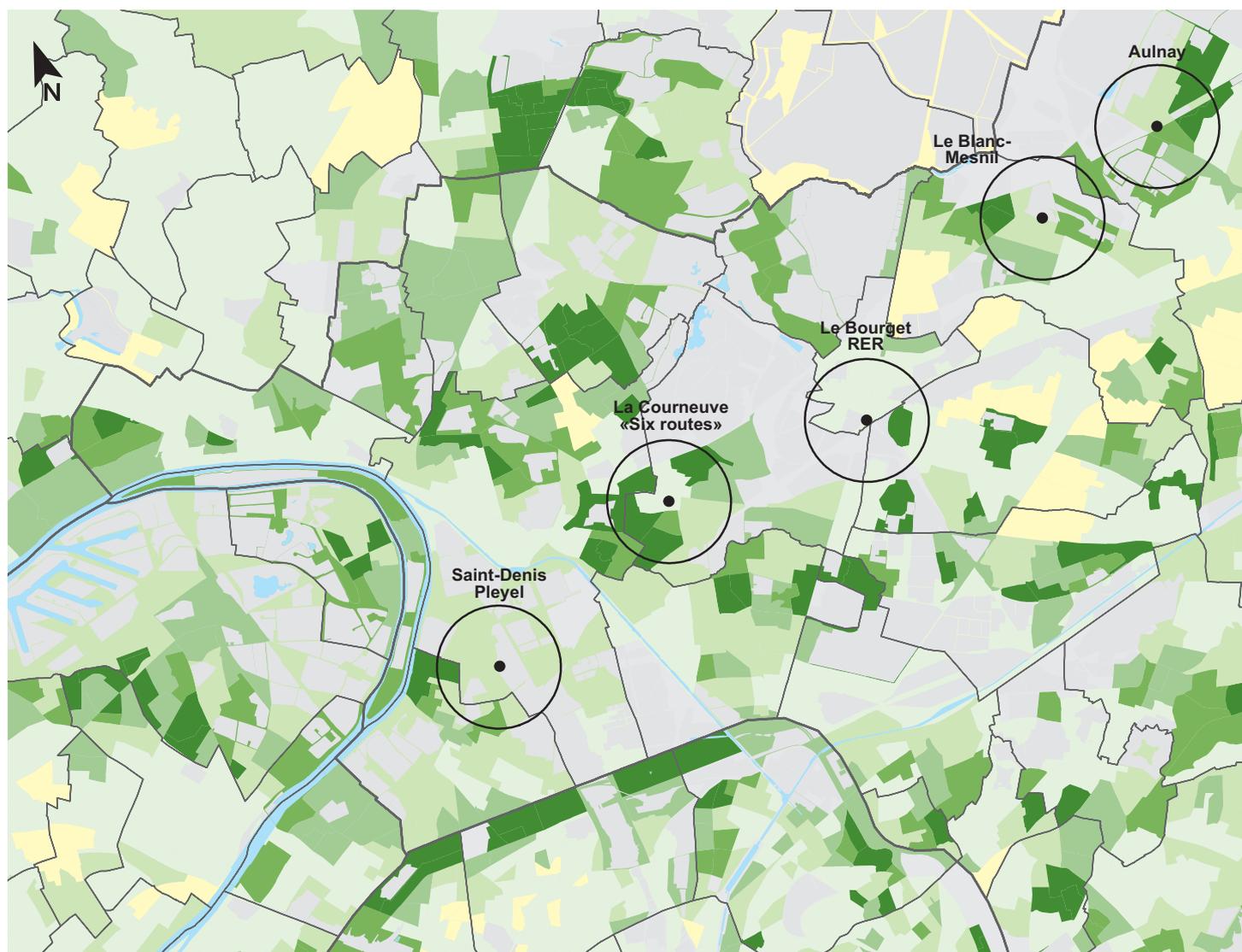


4.5. Le parc de logements

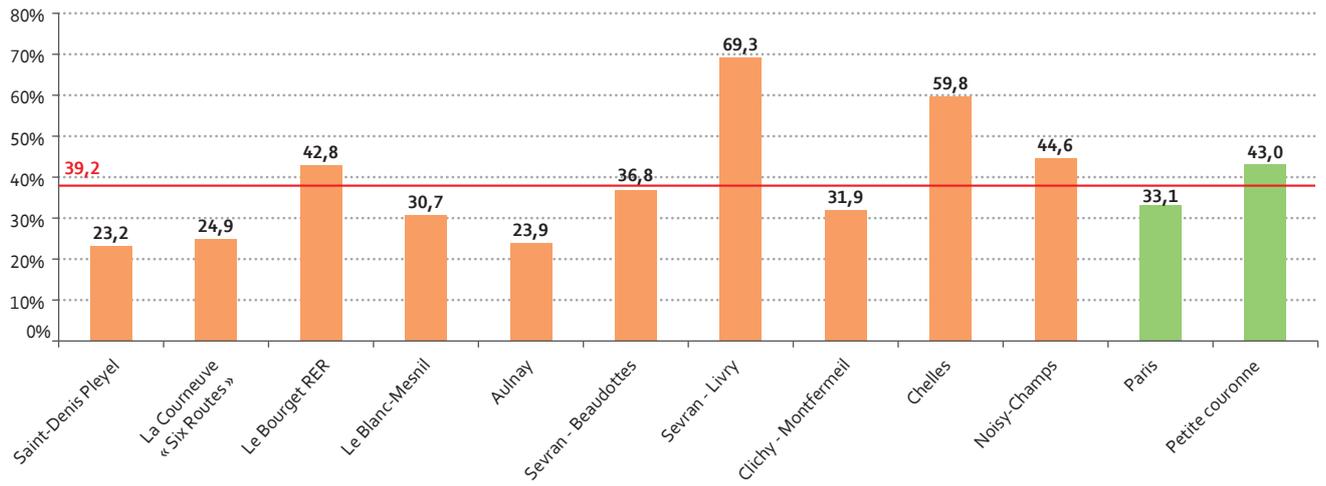
La part de l'habitat collectif dans les quartiers de la ligne 16 (83%) est comparable à celle de la petite couronne (82%). On peut néanmoins distinguer trois types de quartiers :

- **Des quartiers où l'habitat collectif est très présent et majoritaire** (Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes » et Noisy-Champs) ;
- **Des quartiers où l'habitat individuel est un peu plus présent**, représentant entre 10 et 25% du total de logements.
- **Sevran – Livry** où les nappes pavillonnaires occupent la plus grande partie du quartier (45% des logements de ce quartier sont des pavillons).

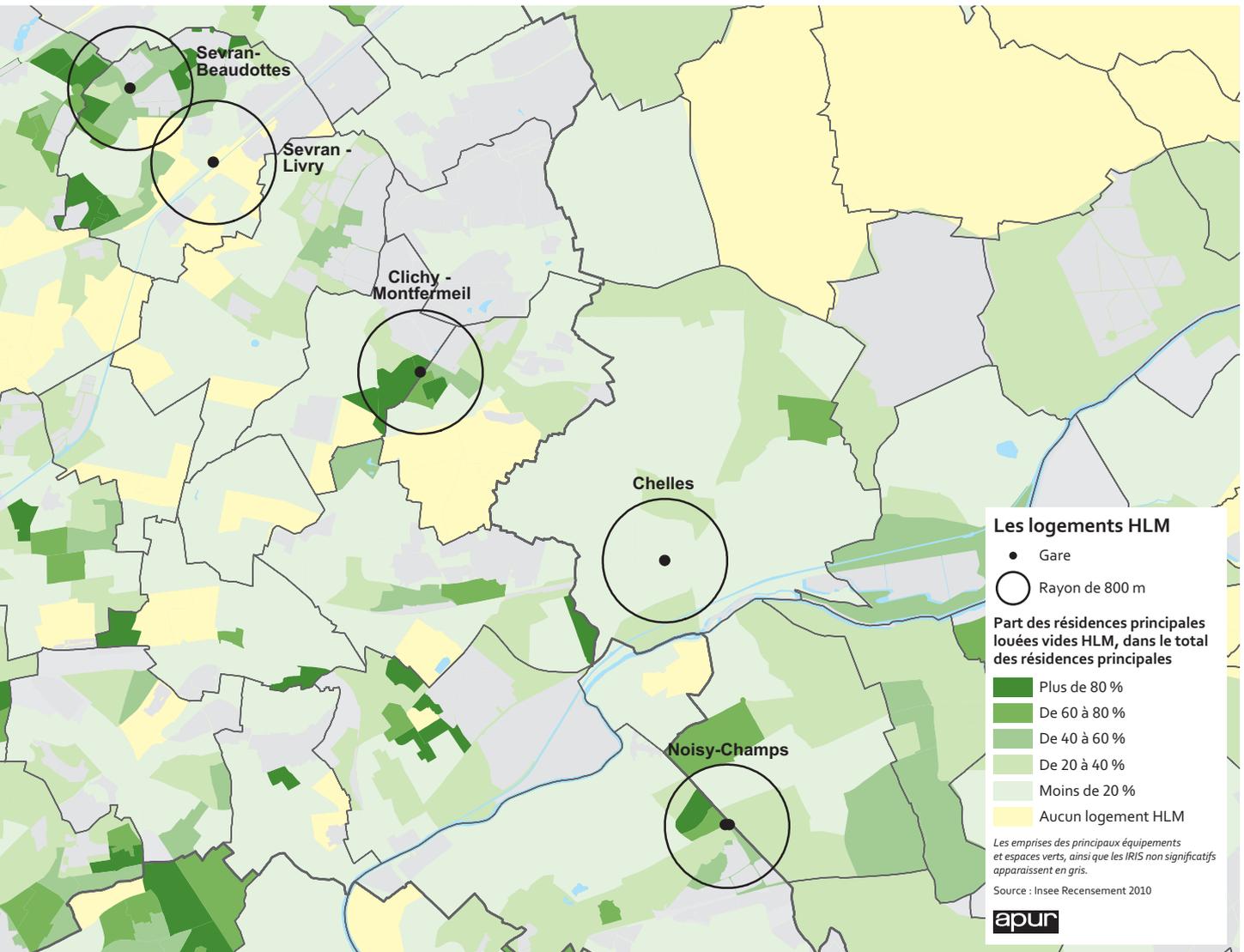
En lien avec la présence d'ensembles pavillonnaires et le poids du secteur social, **la part des ménages qui sont propriétaires du logement qu'ils occupent sur la ligne 16 est un peu plus faible (39,2%) qu'en petite couronne (43%)** ou que dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud (41,2%). Elle varie en outre assez fortement d'un quartier à l'autre : moins d'un quart des ménages sont propriétaires du logement qu'ils occupent dans les quartiers de Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes » ou Aulnay contre 60% ou plus à Sevran – Livry ou Chelles.



Part des propriétaires occupants



Source : Insee, Recensement 2010



Le logement social occupe une place importante dans les quartiers de la ligne 16.

- 4 quartiers où les logements sociaux représentent plus de la moitié du parc de logements (La Courneuve « Six Routes », Le Blanc-Mesnil, Aulnay et Sevran – Beaudottes) ;
- 3 quartiers où l'habitat social représente entre un tiers et la moitié des logements (Noisy-Champs, Saint-Denis Pleyel et Clichy – Montfermeil, où les grandes copropriétés des années 60 rencontrent des difficultés financières et techniques plus graves encore que dans les grands ensembles d'habitat social) ;
- 3 quartiers où le parc de logements sociaux représentent moins de 25% des logements (Le Bourget RER avec 18%, Sevran – Livry avec 13%, Chelles avec 16%).

Décrire la structure du parc de logements existant peut servir à éclairer les choix de programmation dans les opérations de construction à venir. **Les 10 quartiers de la ligne 16 se caractérisent par le poids important des grands logements : les T4 et plus représentent 50% des logements.**

- **Dans 6 quartiers le parc de logements est marqué par une surreprésentation des grands logements** de 4 pièces ou plus (La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Sevran – Beaudottes, Sevran – Livry, Chelles et Noisy-Champs).
- **2 quartiers ont un parc de logements à la structure déséquilibrée**, ce qui se traduit notamment par une part très faible de petits logements de 1 ou 2 pièces : Clichy – Montfermeil (11% de T1+T2) et surtout Aulnay (6% de T1+T2).
- **Seuls 2 quartiers ont un parc de petits logements assez développé**, supérieur à la part de ces logements en petite couronne (34%) : Saint-Denis Pleyel (43% de T1+T2) et Le Bourget RER (45%).

Densité de résidences principales

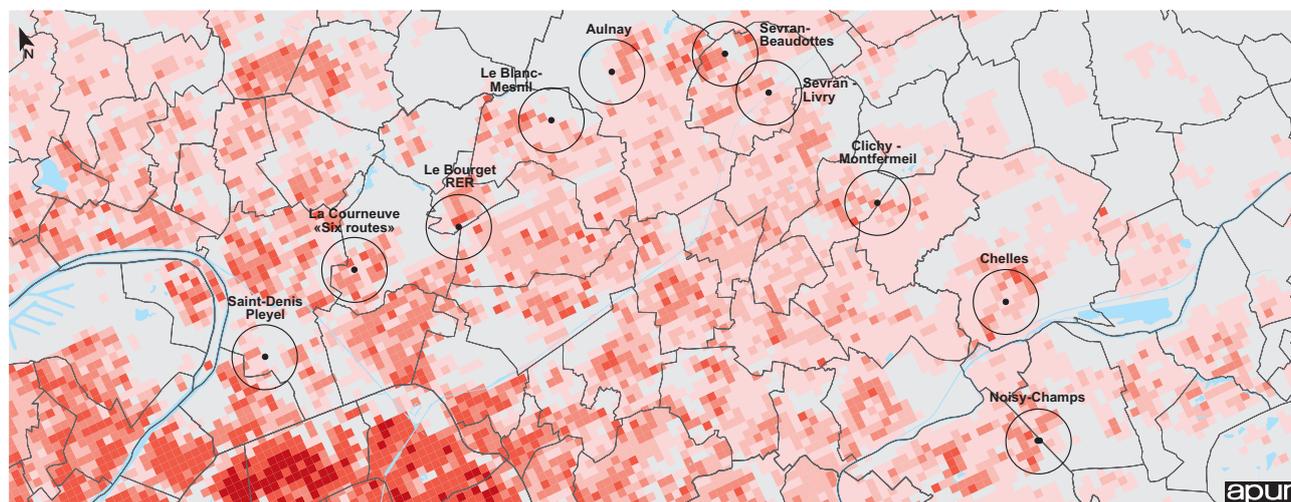
- Gare
- Rayon de 800 m

Nombre de résidences principales à l'hectare

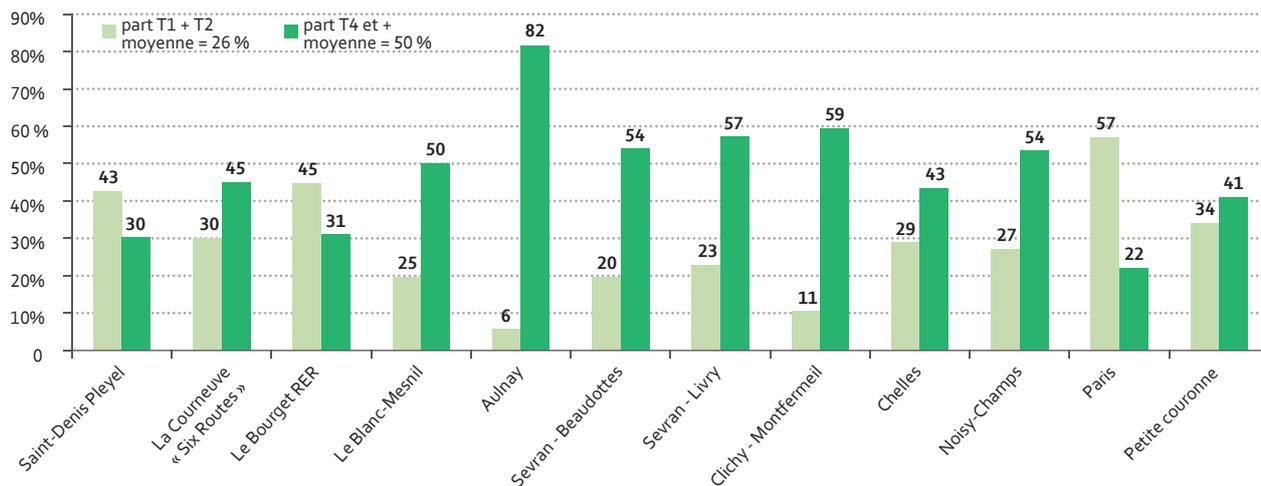
- Plus de 250
- De 100 à 250
- De 50 à 100
- De 25 à 50
- Moins de 25

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source : fichier fiscal (Insee) - 2010

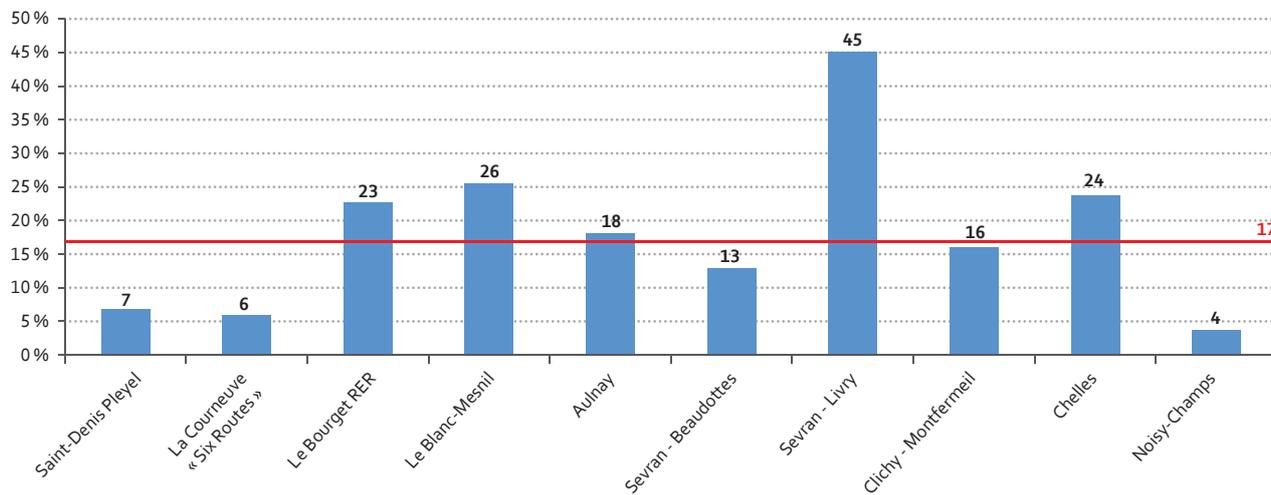


Part des petits et des grands logements dans le parc total de logements



Source : DRIEA, fichier des propriétés bâties et non bâties, DGI au 01.01.2011

Part des logements individuels dans le parc total de logements



Source : DRIEA, fichier des propriétés bâties et non bâties, DGI au 01.01.2011

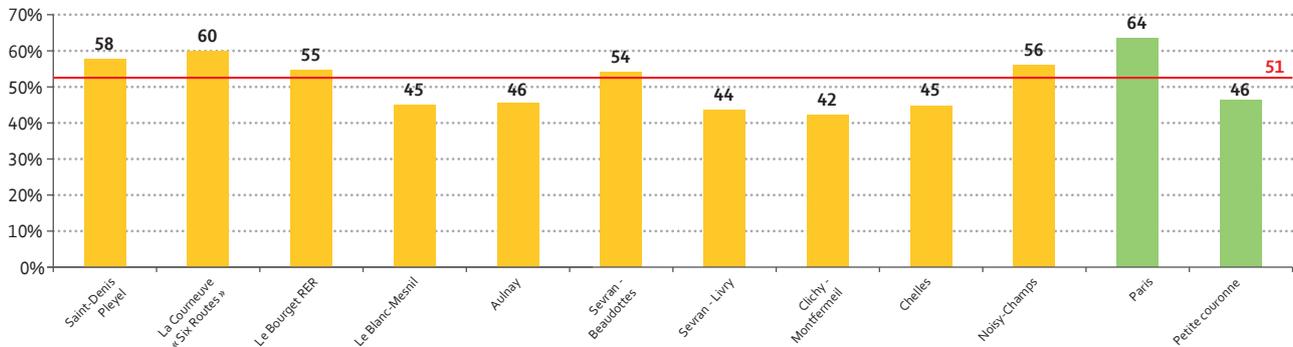
5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Les déplacements domicile-travail

7 des 10 futures gares de la ligne 16 seront construites en interconnexion avec une autre ligne de transport en commun lourd : Saint-Denis Pleyel (L13 et RER D), La Courneuve « Six Routes » (Tramway T1), Le Bourget RER, Sevrans - Beaudottes et Sevrans-Livry (RER B), Chelles (RER E et Transilien P) et Noisy-Champs (RER A). Ainsi, dans ces quartiers, l'usage des transports en commun par les actifs pour leurs déplacements domicile-travail apparaît déjà assez élevé et généralement supérieur 50 %. Sevrans - Livry et Chelles sont néanmoins des exceptions, avec une proportion plus faible d'usages des transports en commun, inférieure même à la part observée à l'échelle de la petite couronne, et ceci malgré la présence d'une gare RER. Parallèlement, ces deux quartiers ont les deux plus faibles parts de ménages sans voiture des quartiers de la ligne 16, avec moins d'un ménage sur quatre sans véhicule personnel.

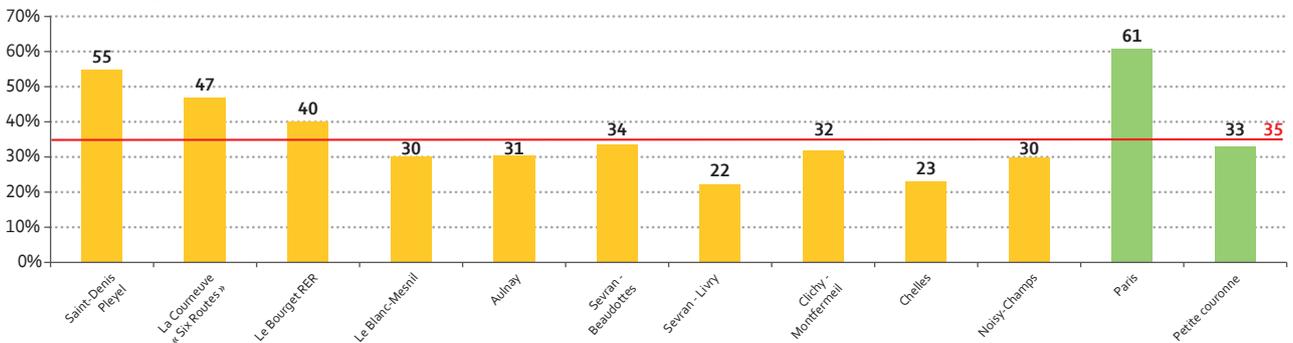
Trois autres quartiers présentent des parts d'usage des transport en commun pour les déplacements domicile-travail inférieures à la moyenne des quartiers de gare de la ligne 16 (Le Blanc-Mesnil, Aulnay et Clichy - Montfermeil). Ces quartiers pâtissent de la distance à une desserte en transport lourd, située en-dehors du quartier.

Part des déplacements domicile travail effectués en transport en commun

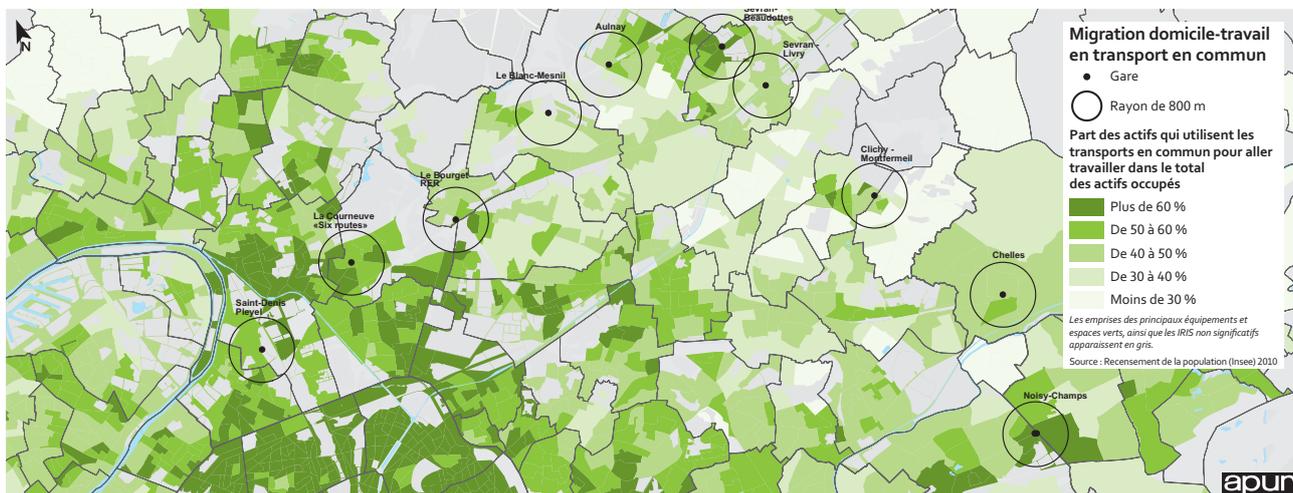


Source : Insee, Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee, Recensement 2010



5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare

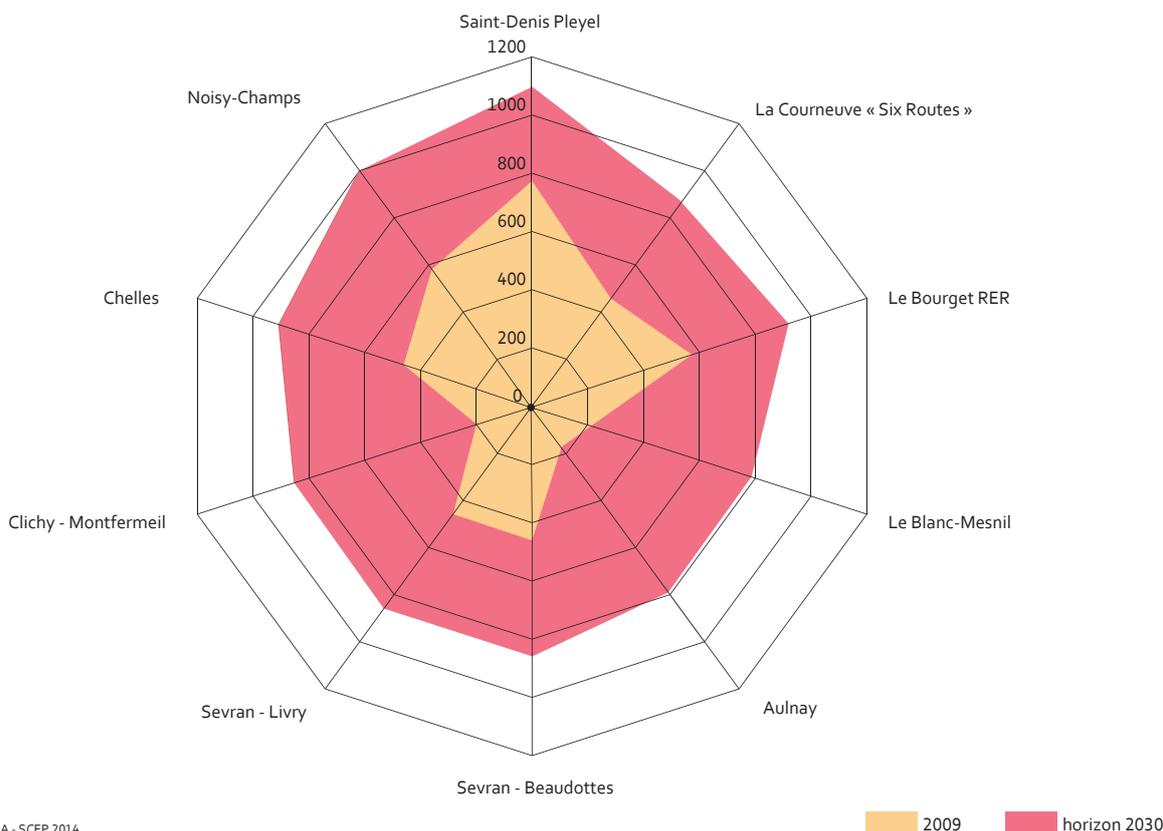
Les isochrones du territoire desservi par un trajet de 45 minutes en transports en commun aujourd'hui et à l'horizon 2030, lorsque le réseau du Grand Paris sera complètement mis en service, soulignent le très net progrès en termes d'accessibilité dans les 10 quartiers de gare de la ligne 16. La création du RGPE poursuit en effet le double objectif d'améliorer la qualité de vie des ménages en réduisant les temps de déplacement domicile-travail et de décongestionner les lignes existantes. **Le territoire métropolitain accessible sera multiplié par 3 ou 4 pour les quartiers non desservis par une ligne de RER, train, métro ou tramway aujourd'hui** (Aulnay, Le Blanc-Mesnil, Clichy – Montfermeil).

La création de nouvelles lignes devrait réduire les inégalités actuelles en termes d'accessibilité aux territoires et aux pôles d'emplois métropolitains.

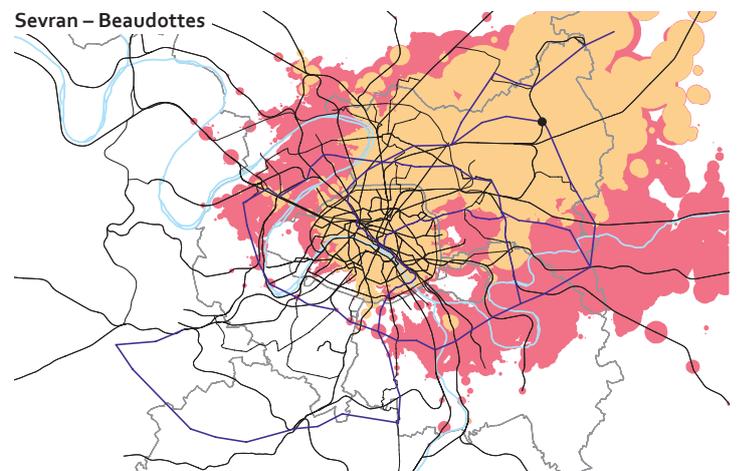
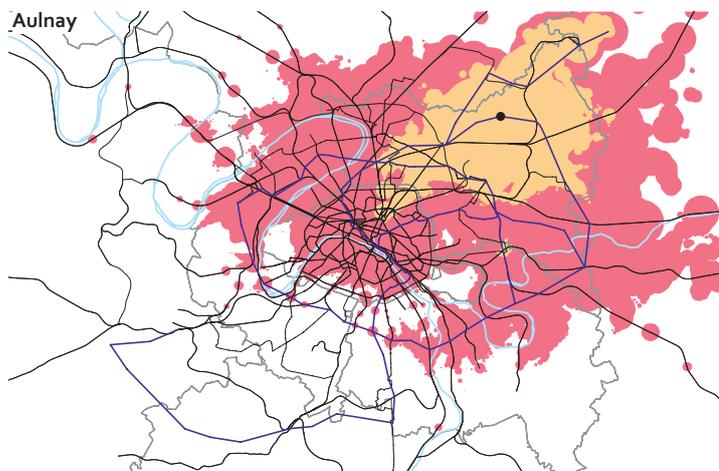
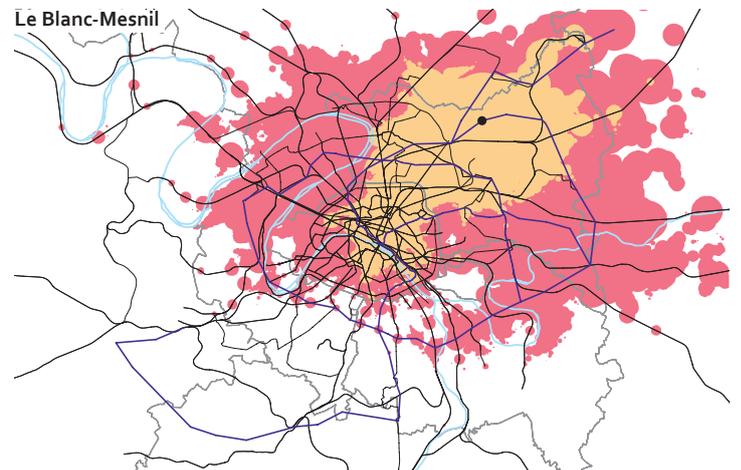
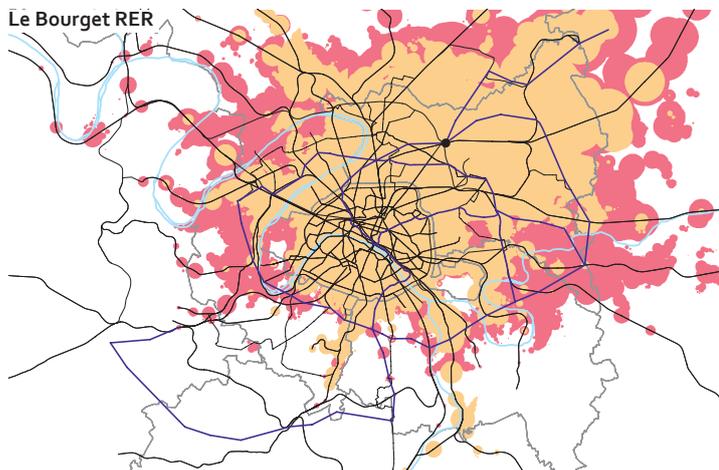
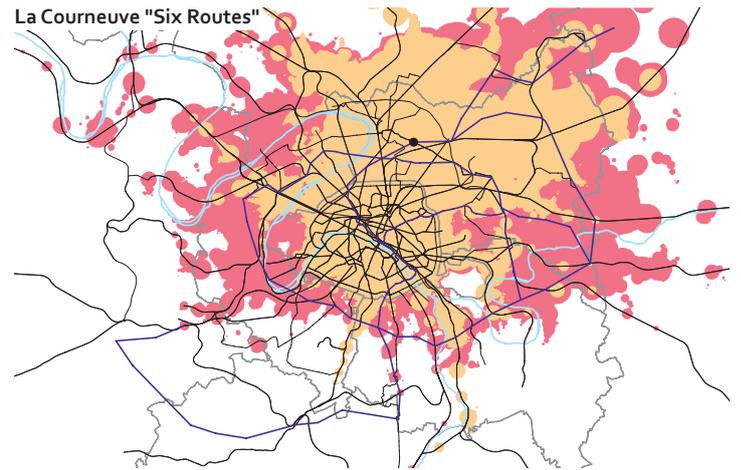
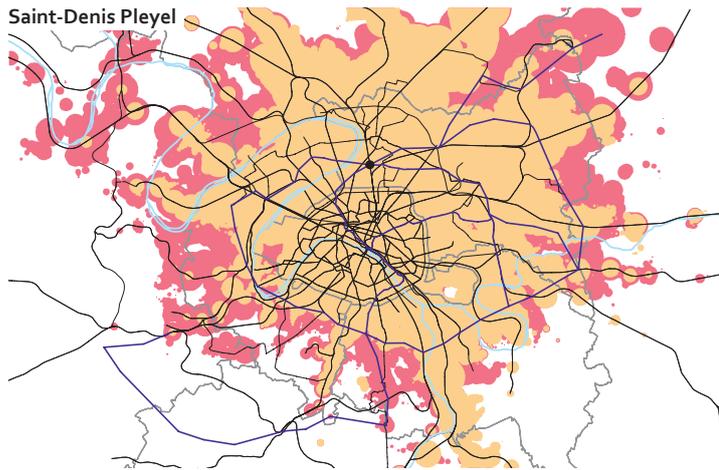
La représentation des origines et destination des déplacements domicile-travail de commune à commune sous forme d' « oursins » met également en évidence l'importance des besoins de mobilité en rocade et ainsi les gains de temps attendus pour de nombreux habitants des quartiers de gare de la ligne 16. Les oursins indiquant les communes où travaillent les habitants des villes accueillant une gare de la ligne 16 montrent combien les lieux de destination sont directement corrélés à l'offre de transport existante : par exemple les déplacements est-ouest pour Noisy-Champs avec le RER A, ou vers les pôles d'emploi de Roissy, Saint-Denis ou Paris pour les quartiers desservis par le RER B (Le Bourget RER, La Courneuve « Six Routes », Aulnay, Le Blanc-Mesnil, Sevran – Beaudottes, Sevran – Livry). Mais ils montrent également le besoin de déplacements vers des communes limitrophes, ou plus proches et non desservies par les réseaux de transports en commun lourds actuels que la ligne 16 viendra pour partie combler (Clichy – Montfermeil).

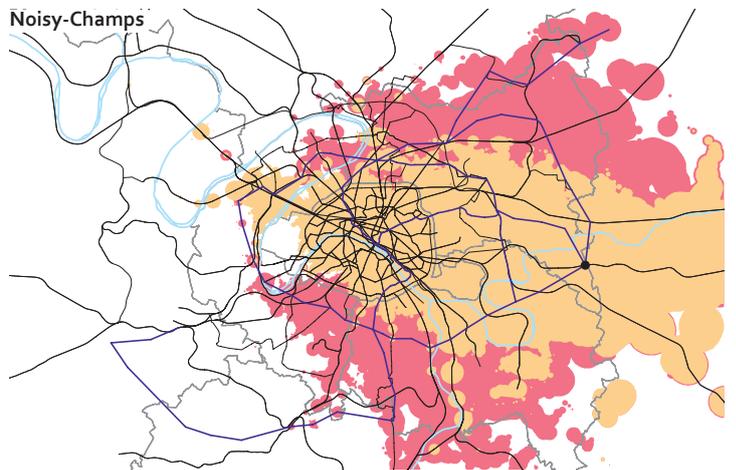
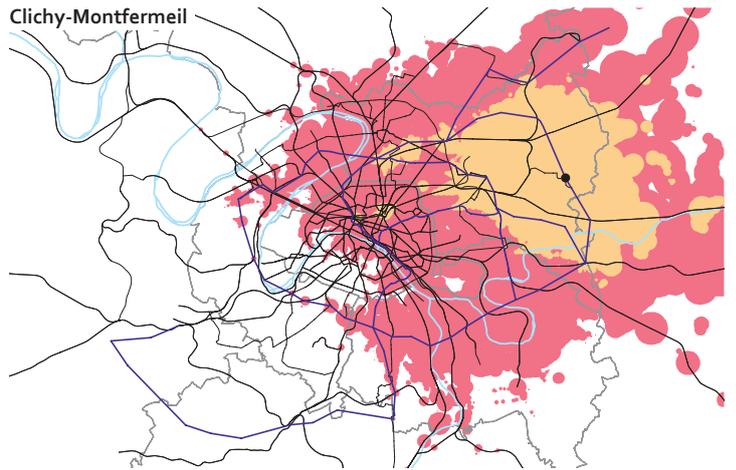
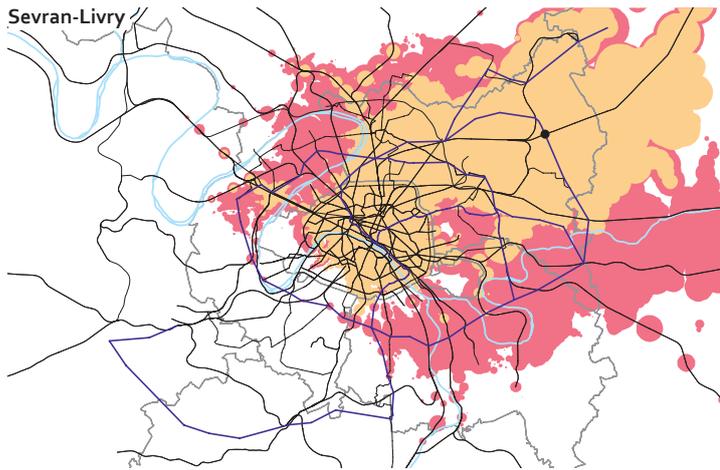
Sur la ligne 16, certaines communes constituent des bassins d'emploi importants où convergent de nombreux actifs provenant de l'ensemble de la métropole, tel que Saint-Denis ou encore les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne. D'autres quartiers, sans générer ou être générateurs de flux aussi importants, montrent un rayonnement ou une dispersion plus homogène et bénéficieront des gains de temps liés au métro du Grand Paris (par exemple Aulnay).

Aire accessible par un trajet en transport en commun de 45 min max. depuis les gares de la ligne 16 en km²



Évolution des territoires accessibles depuis une gare pour un trajet de 45 min en 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

Source : DRIEA - SCEP 2014



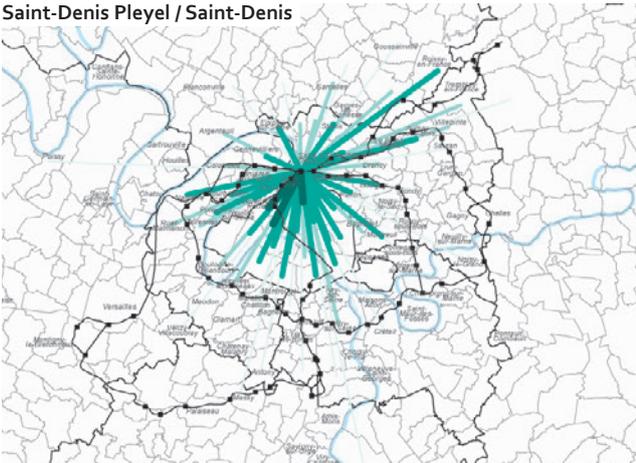
apur 0 6 km

Note de lecture : Le calcul réalisé par la DRIEA prend en compte comme transports en commun le Transilien, le RER, le Métro, le tramway et les principales lignes de bus et intègre une fin de parcours en marche à pied, à une vitesse de 5 km/h, sans intégrer les éventuels effets de coupure pouvant exister localement dans les cheminements piétons. Lorsque certaines gares n'existent pas encore ou qu'il ne se trouve pas dans le futur quartier de gare une station du réseau ferré (Le Blanc-Mesnil par exemple), l'isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.

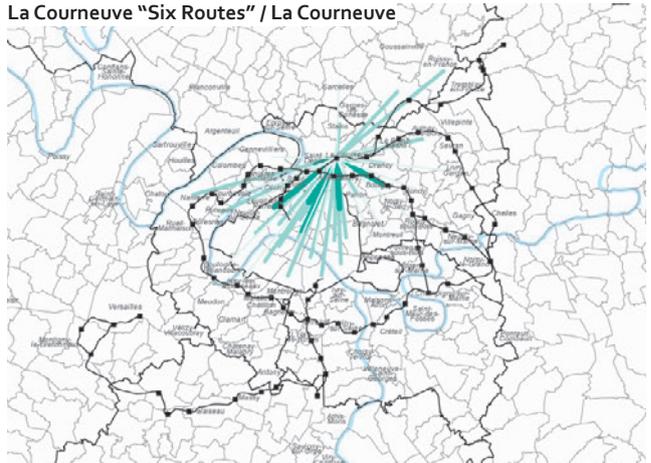
Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare / Commune(s)

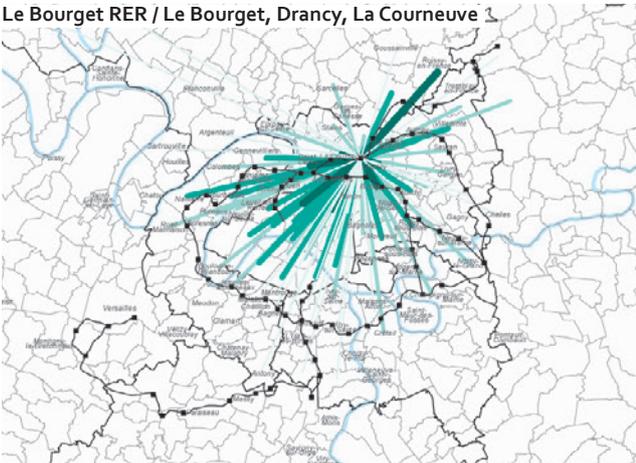
Saint-Denis Pleyel / Saint-Denis



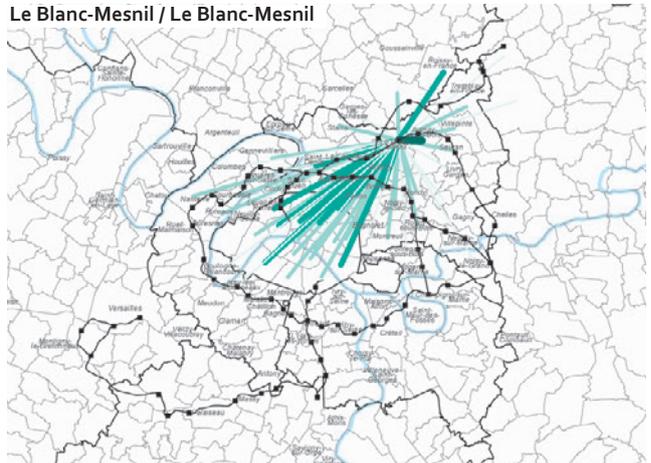
La Courneuve "Six Routes" / La Courneuve



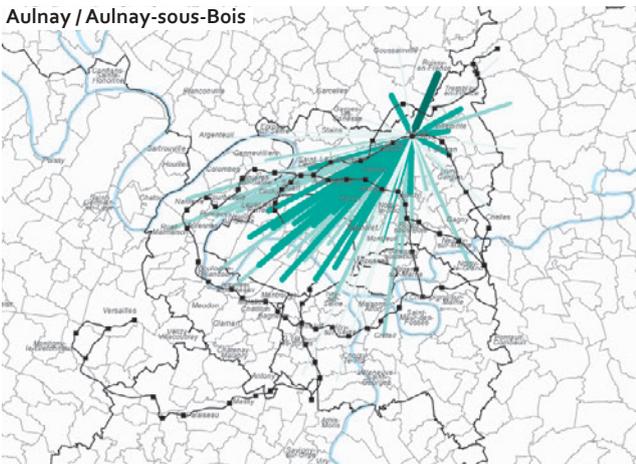
Le Bourget RER / Le Bourget, Drancy, La Courneuve



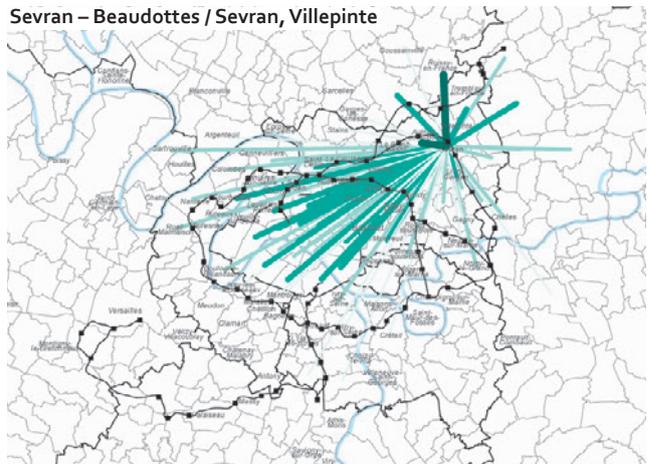
Le Blanc-Mesnil / Le Blanc-Mesnil



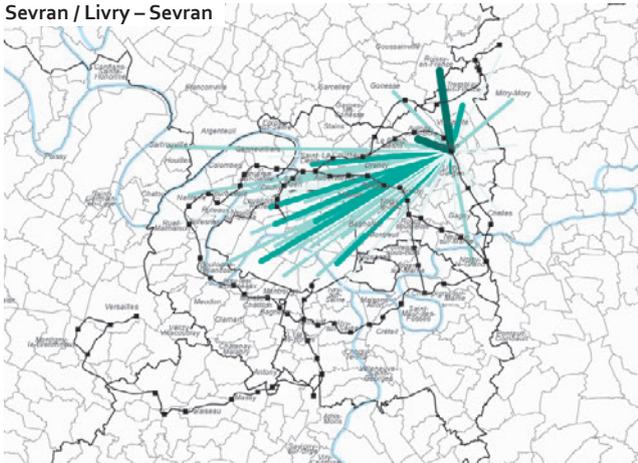
Aulnay / Aulnay-sous-Bois



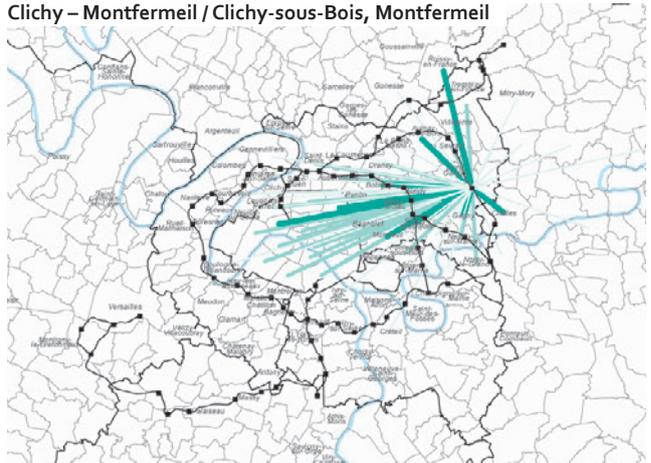
Sevran – Beaudottes / Sevran, Villepinte



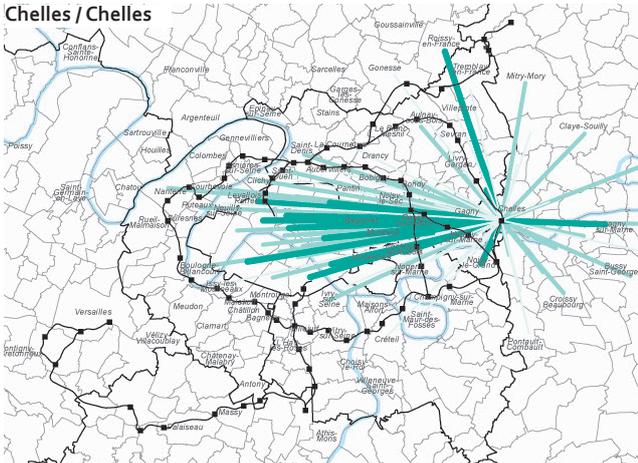
Sevran / Livry – Sevran



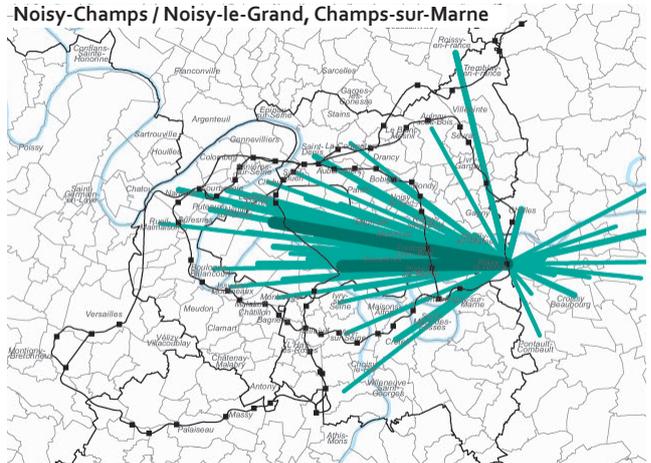
Clichy – Montfermeil / Clichy-sous-Bois, Montfermeil



Chelles / Chelles



Noisy-Champs / Noisy-le-Grand, Champs-sur-Marne



Nombre d'actifs

- Plus de 1 000
- De 100 à 300
- De 300 à 1 000
- 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.

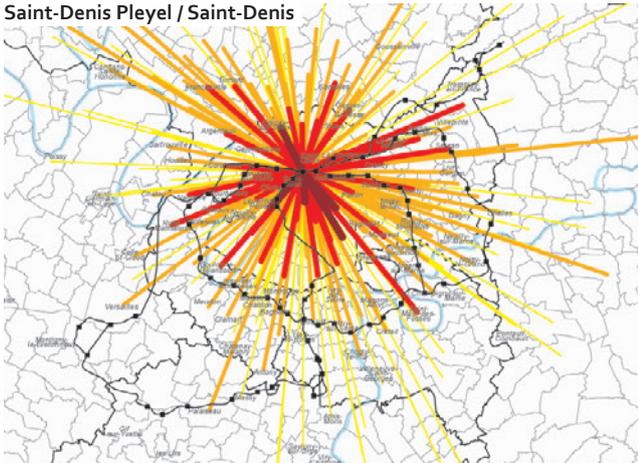
Source : Insee Recensement 2010



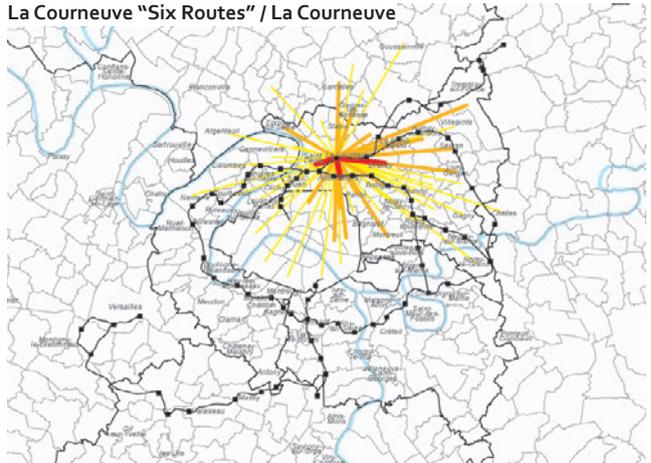
Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare / Commune(s)

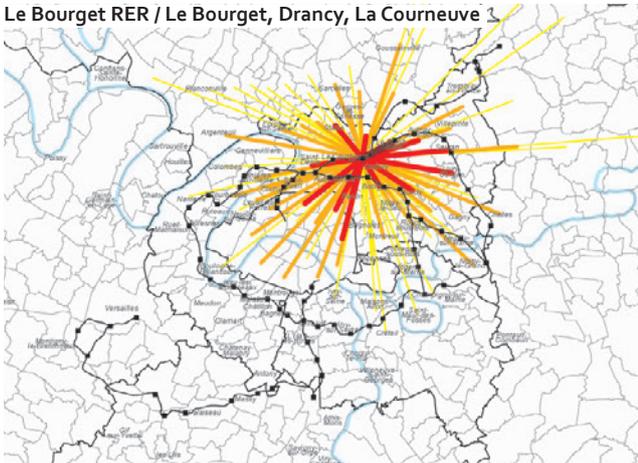
Saint-Denis Pleyel / Saint-Denis



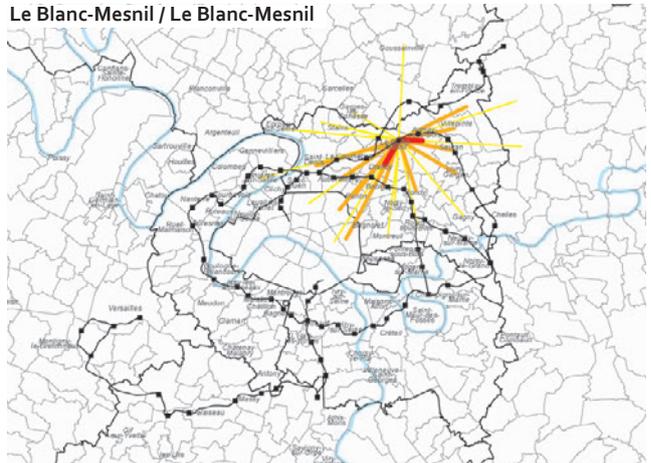
La Courneuve "Six Routes" / La Courneuve



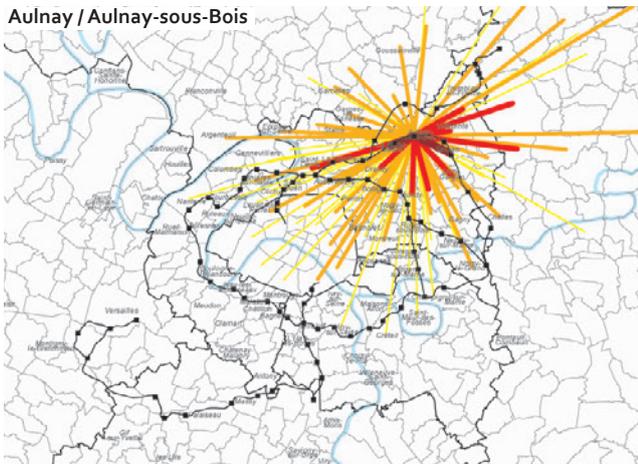
Le Bourget RER / Le Bourget, Drancy, La Courneuve



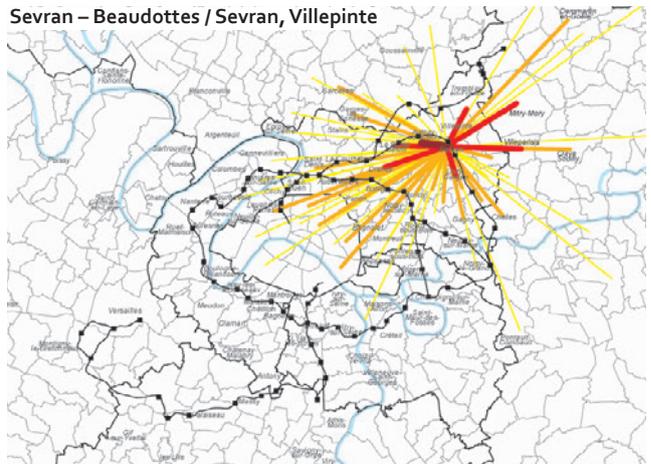
Le Blanc-Mesnil / Le Blanc-Mesnil



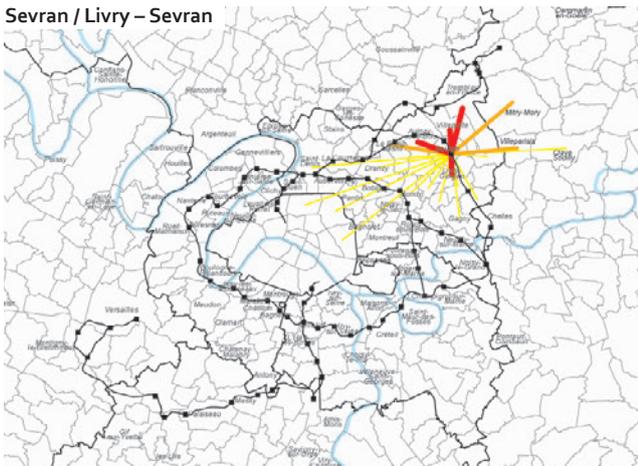
Aulnay / Aulnay-sous-Bois



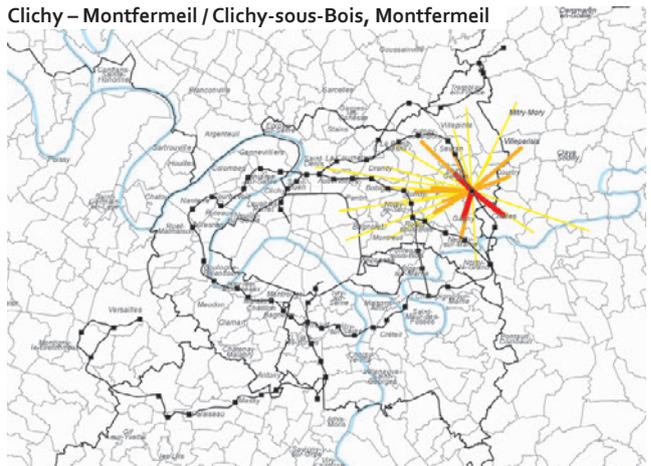
Sevrans – Beaudottes / Sevrans, Villepinte



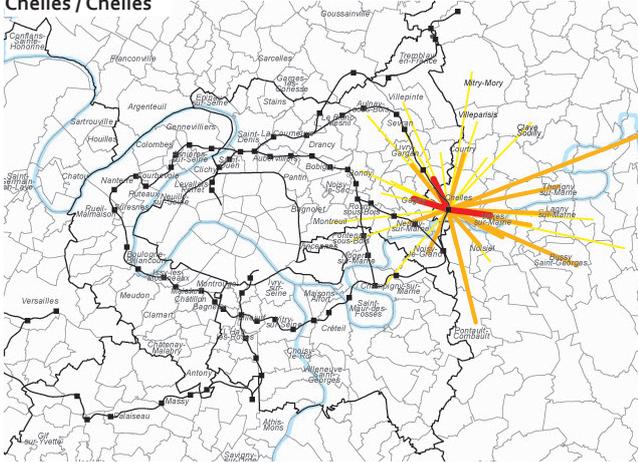
Sevran / Livry – Sevran



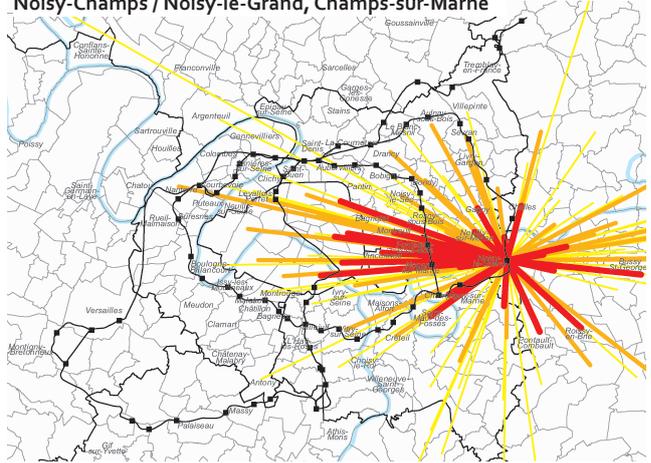
Clichy – Montfermeil / Clichy-sous-Bois, Montfermeil



Chelles / Chelles



Noisy-Champs / Noisy-le-Grand, Champs-sur-Marne



Nombre d'actifs

- Plus de 1 000
- De 100 à 300
- De 300 à 1 000
- 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



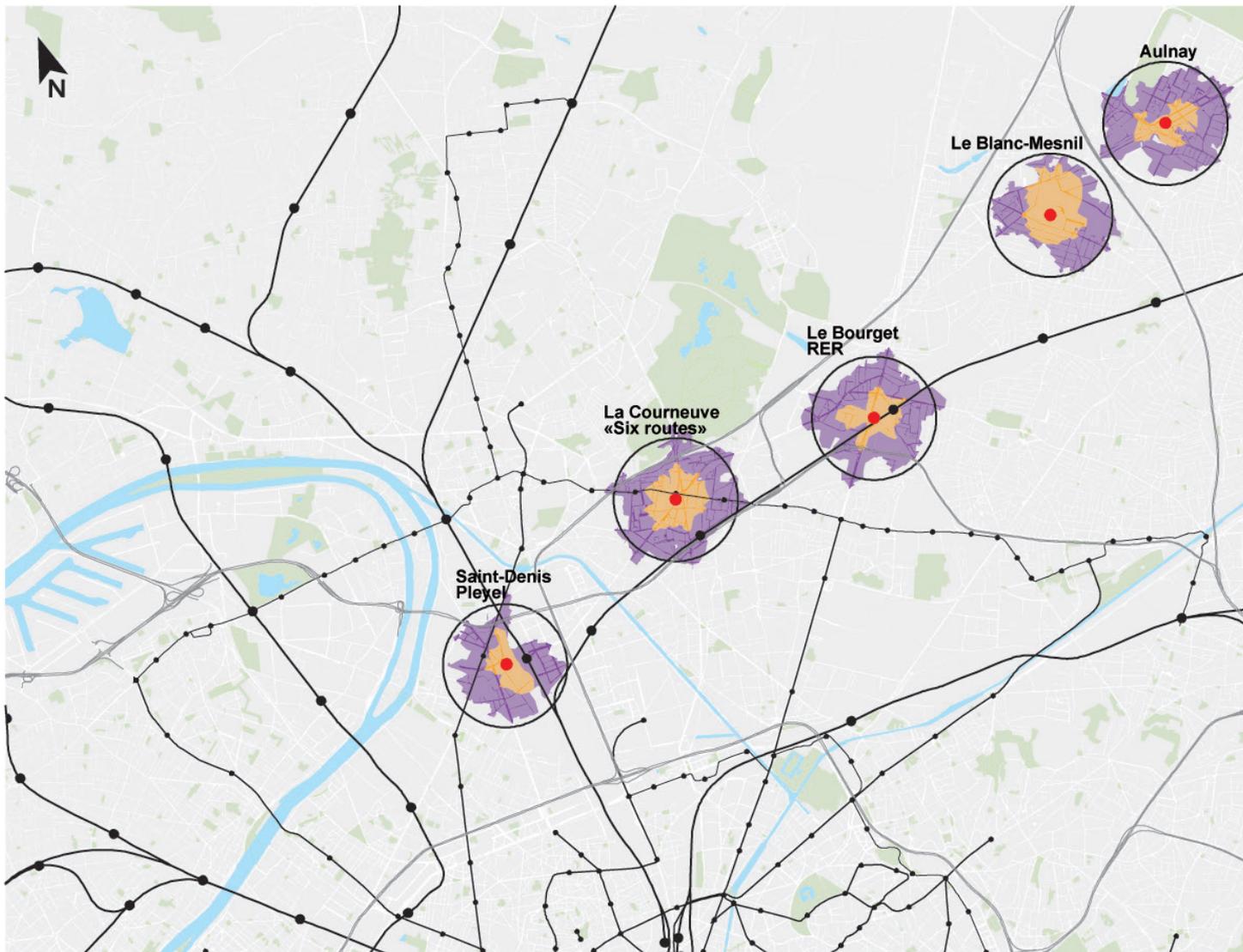
5.3. L'accessibilité à pied aux gares

La carte d'accessibilité piétonne donne, pour chaque quartier de gare, le territoire accessible par un trajet à pied de 5 minutes de marche (via la trame viaire existante) et de 15 minutes environ.

6 quartiers de gare de la ligne 16 disposent d'ores et déjà d'une accessibilité piétonne satisfaisante, permise par une trame viaire existante (La Courneuve « Six Routes », Sevrans – Beaudottes ou Sevrans – Livry). Néanmoins, l'arrivée de la gare est l'occasion de réfléchir à des améliorations, en termes de confort pour les piétons notamment.

En revanche, **4 quartiers présentent des limitations en termes d'accessibilité piétonne, qui s'expliquent soit par une trame viaire incomplète à proximité de la gare ou au-delà ou à des coupures urbaines importantes liées aux infrastructures routières ou ferrées**. Saint-Denis Pleyel par exemple pâtit d'une trame viaire faiblement développée dans sa partie ouest, tandis que l'est du quartier est rendu difficilement accessible par les larges voies ferrées et le faible nombre de passages possibles. Dans les quartiers du Bourget RER et d'Aulnay, les voies ferrées autant que l'ex-RN2 limitent les déplacements piétons. Enfin, le quartier du Blanc-Mesnil présente une situation particulière car si l'accessibilité piétonne à 500 mètres est bonne (5 minutes de marche), la trame viaire vient limiter les déplacements au-delà, la liaison vers le centre-ville est difficile à travers le tissu pavillonnaire situé dans le quart sud-ouest.

Une réflexion autour des espaces publics aux abords des futures gares apparaît indispensable pour certains quartiers de gare en raison d'aménagements actuellement peu amènes pour les piétons (Aulnay, Le Blanc-Mesnil), du renouvellement et du réaménagement de certains quartiers en cours ou envisagé (Saint-Denis Pleyel, Sevrans – Beaudottes, Clichy – Montfermeil) ou de nœuds de trafic significatifs (La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER).



Quatre gares nécessitant un développement des espaces publics

Saint-Denis Pleyel



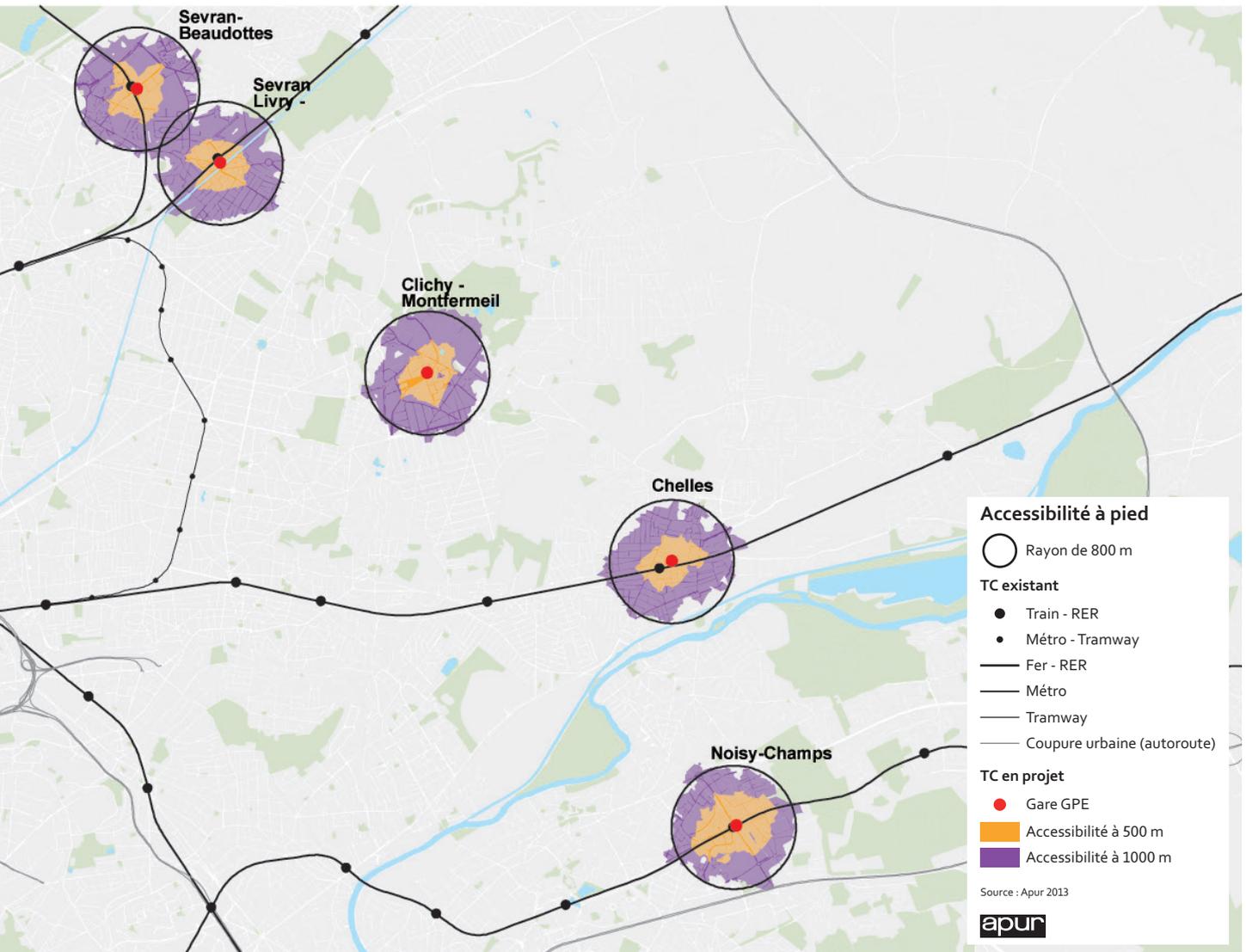
Le Bourget RER



Le Blanc-Mesnil



Aulnay



5.4. L'accessibilité en transports en commun

Les futures gares de la ligne 16 viendront mailler l'actuel réseau de transports en commun ferrés (métro, RER, transilien, tramway), en complétant notamment la desserte de la métropole en rocade. Ces gares prendront de l'importance en tant que lieux de destination ou de desserte notamment de zones résidentielles aujourd'hui enclavées, ou bien encore comme lieux de correspondance.

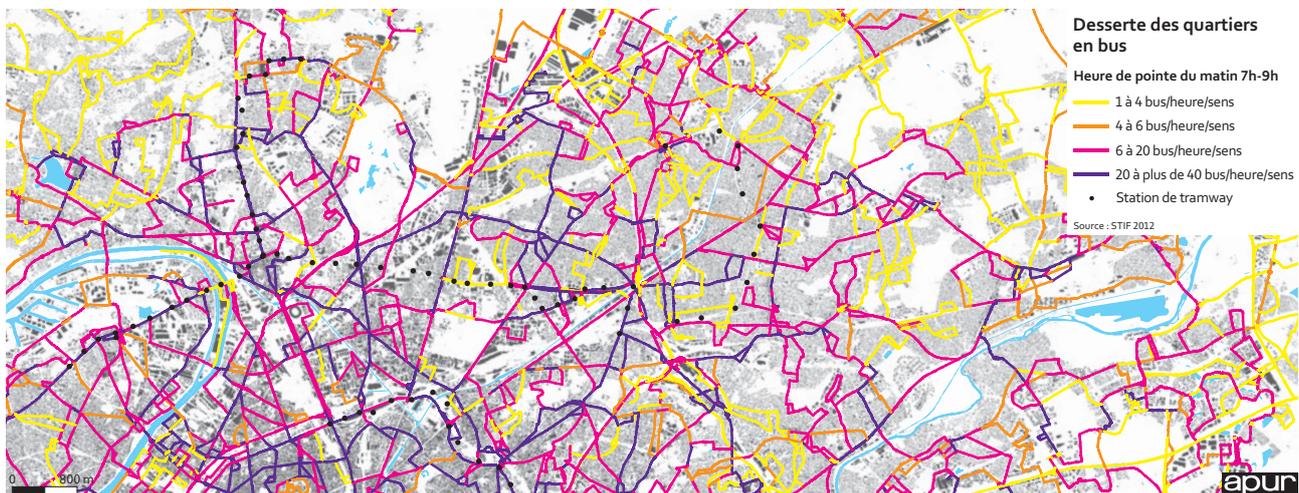
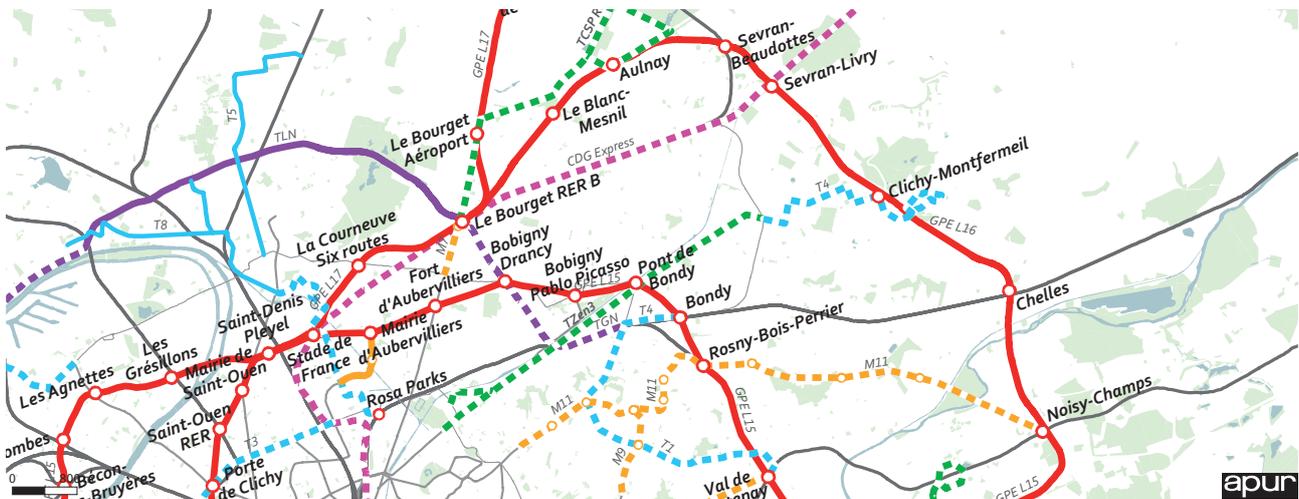
- **7 quartiers de la ligne 16 deviendront des pôles de correspondance** avec une ou plusieurs stations ou gare de métro, RER, transilien, tramway : Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Sevrans – Beaudottes, Sevrans – Livry, Clichy – Montfermeil, Chelles et Noisy-Champs. Saint-Denis Pleyel est amené à devenir un hub du nouveau réseau de transports métropolitain, puisque dans la gare convergeront les lignes 14, 15, 16 et 17 du futur métro, et la ligne 13 et le RER D seront accessibles en correspondance piétonne.
- **3 quartiers verront leur accessibilité nettement transformées par l'arrivée d'une nouvelle gare du réseau du Grand Paris** : le Blanc-Mesnil, Aulnay et Clichy – Montfermeil. Les deux communes du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois disposent déjà du RER B, mais la ligne 16 permettra de désenclaver ces secteurs et d'améliorer également la desserte de pôles d'emplois importants tels que Parinor et Garonor. Le désenclavement de Clichy – Montfermeil grâce aux transports en commun sera quant à lui permis par l'arrivée du Tramway T4 dans un premier temps (mise en service est prévue pour 2018), avant celle de la ligne 16 du Réseau du Grand Paris.

La capacité d'organisation du rabattement à la gare sera l'une des clefs de la réussite du projet. Le réseau de bus devra ainsi être restructuré en fonction de la desserte de la ligne 16. Ainsi, aujourd'hui, **le réseau de bus apparaît très développé aux extrémités ouest et est de la ligne 16, de Saint-Denis Pleyel au Bourget RER, puis de Chelles à Noisy-Champs**. Entre ces deux portions de ligne, le réseau devient plus lâche et moins dense en termes de fréquences de passage.

Les projets de transports collectifs à l'horizon 2030

- TCSP, TZen, Téléphérique (*) : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- CDG Express : étude
- Réseau du Grand Paris : étude

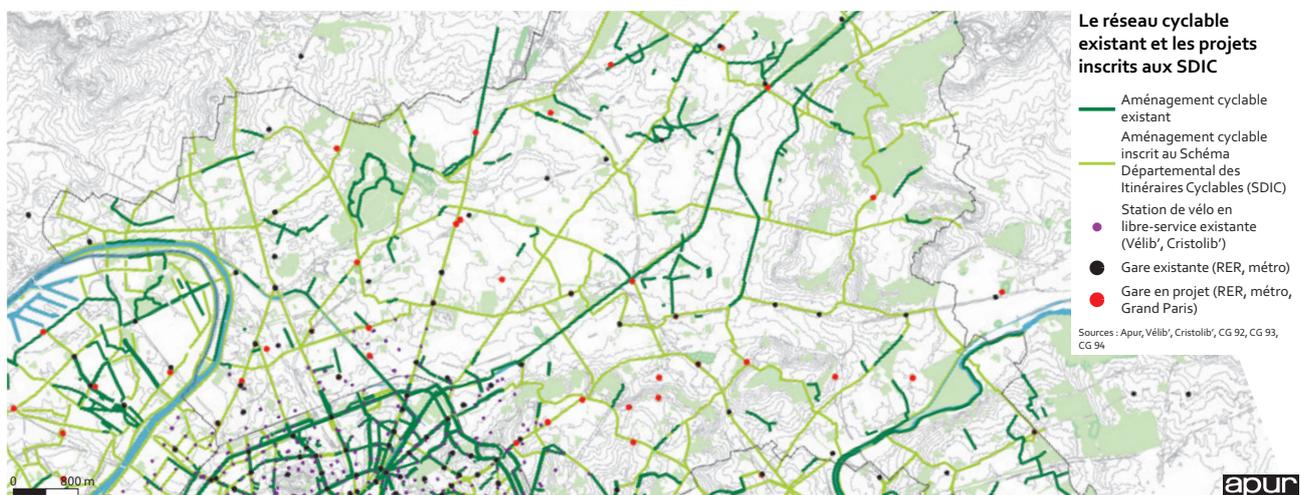
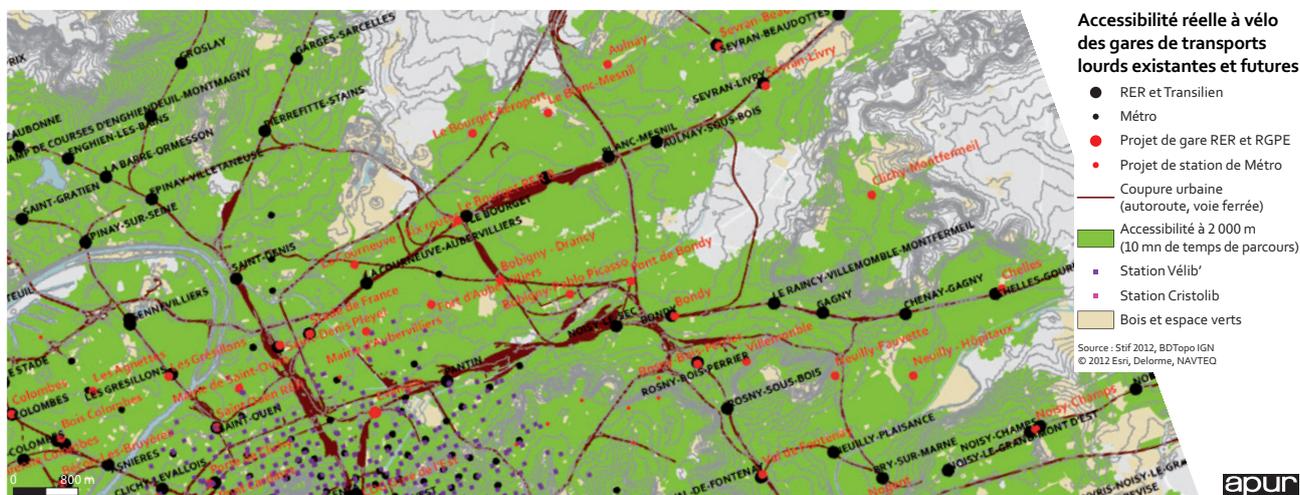
(*) TCSP inscrits au SDRIF dans le calendrier du Plan de mobilisation
Sources :
Nouveau Grand Paris, mars 2013
Protocole Etat Région, juillet 2013
Projet de PDUF, janvier 2012
Projet de SDRIF, octobre 2013, STIF
© Apur



5.5. L'accessibilité à vélo aux gares

La carte d'accessibilité des gares existantes et en projet dans un rayon de 2 km (soit l'équivalent d'un trajet de 10 minutes à vélo) montre le grand potentiel de développement du vélo dans la métropole. Les services de stationnement vélos en gare, vélos en libre-service de type Vélib', joueraient un rôle incitatif et permettraient de faciliter le rabattement vers les gares.

L'analyse des aménagements cyclables actuels et projetés fait apparaître la faiblesse du réseau cyclable existant dans et autour des quartiers de gare. Les aménagements cyclables sont assez discontinus à l'exception du canal de l'Ourcq. Par ailleurs, les nombreux secteurs résidentiels pavillonnaires se prêtent dans la plupart des cas à l'usage du vélo en zones 30. Il paraît opportun d'étudier la mise en œuvre du Schéma Départemental d'Itinéraires Cyclables, en prenant tout particulièrement en compte la problématique du rabattement vers les futures gares de la ligne 16 et vers les équipements commerciaux.



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

6.1. Les dynamiques de construction récentes

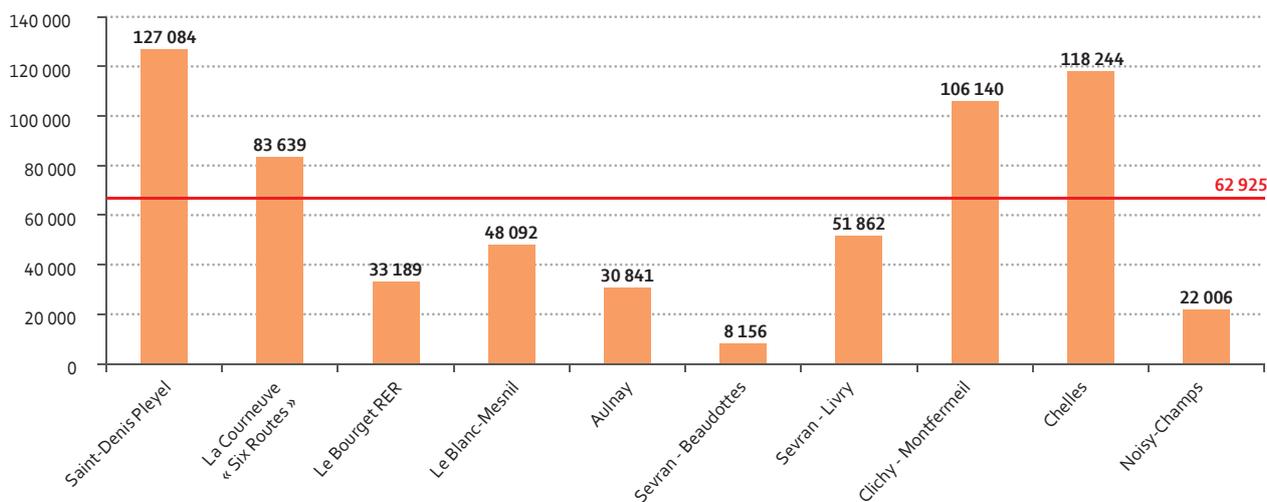
L'analyse des permis de construire autorisés de 2000 à 2012 permet d'évaluer les dynamiques de construction de surfaces de logements ou d'activités qui sont à l'œuvre dans les quartiers de gare.

En moyenne dans les 10 quartiers de la ligne, 63 000 m² de surface de logement ont été autorisés entre 2000 et 2012. Toutefois, la ligne 16 traverse des territoires aux dynamiques contrastées. Ce sont ainsi près de 130 000 m² de surface de logement qui ont été autorisés dans les quartiers de Saint-Denis Pleyel ou Clichy – Montfermeil, contre moins de 10000 m² à Sevran – Beaudottes.

Cela correspond à **une moyenne de 64 logements par an** (et par quartier), ce qui est assez faible. A titre de comparaison, au cours de la même période, le nombre moyen de logements autorisés dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud correspond au double (120 logements par an).

- **4 quartiers se caractérisent par une construction de logements dynamique** : Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Clichy – Montfermeil, Chelles. A La Courneuve « Six Routes » et Clichy – Montfermeil, la construction a été portée par les opérations de renouvellement urbain et les interventions sur le parc existant : les démolitions d'ensembles de logements sociaux ou de copropriétés privées des années 60 aujourd'hui dégradées ont précédé la construction d'immeubles de logements sociaux neufs.
- **Dans 2 quartiers** (Le Blanc-Mesnil et Sevran – Livry), **les opérations de construction sont peu nombreuses** mais portent à 50 le nombre de logements créés chaque année.
- **Dans les 4 quartiers restant, la construction a été atone** au cours des 12 dernières années avec moins de 30 nouveaux logements autorisés par an en moyenne.

Surfaces de logements autorisées de 2000 à 2012 (m²)



Source : DRIEA, SITADEL, 2013

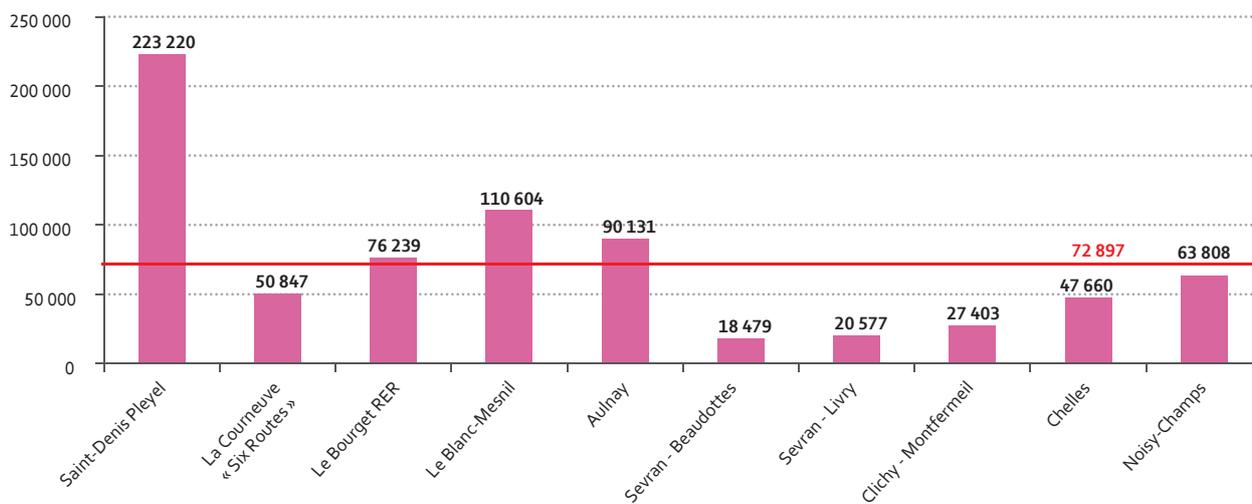
Les créations de nouvelles surfaces d'activités dans les quartiers de gare ont été elles aussi d'ampleur relativement limitée. En moyenne, ce sont 72 900 m² d'activités qui ont été autorisés dans le 10 quartiers de gare de la ligne 16, ce qui représente 6 100 m² nouveaux par an dans chaque quartier de gare. Le quartier de Saint-Denis Pleyel constitue là encore une exception compte tenu de l'importance des projets qu'il a accueilli dans un passé récent. Dans ce quartier, de 2000 à 2012, plus de 220 000 m² de surfaces d'activités ont été autorisés.

La décomposition des surfaces d'activités créées par destination montre que presque la moitié des surfaces nouvelles (46%) sont destinées à l'accueil de services publics dans les 10 quartiers de gare de la ligne 16. Les surfaces dédiées aux bureaux ne représentent que 13% du total. A titre de comparaison, celles-ci représentent 44% dans les quartiers de la ligne 15 sud. Les commerces forment 10% des nouvelles surfaces d'activités dans les quartiers de la ligne 16. **Enfin, les activités industrielles et les entrepôts occupent une place importante dans ces quartiers** et, au total, représentent 26% des surfaces d'activités autorisées de 2000 à 2012. C'est le cas à Aulnay (54% des surfaces d'activités autorisées correspondent à des activités industrielles) ou La Courneuve « Six Routes » (30% d'activités industrielles parmi les nouvelles surfaces).

L'analyse des permis de construire concernant les surfaces d'activités permet de distinguer 3 types de quartiers.

- **3 quartiers dans lesquels les surfaces d'activités créées sont assez importantes :** Saint-Denis Pleyel, Le Blanc-Mesnil et Aulnay, les 3 quartiers ayant des profils différents. Les surfaces de bureaux dominent à Saint-Denis Pleyel, les entrepôts au Blanc-Mesnil et les activités industrielles à Aulnay.
- **3 quartiers où les nouvelles surfaces d'activités ont été limitées mais significatives,** comprises entre 76 000 et 50 000 m² entre 2000 et 2012 : La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Chelles, Noisy-Champs.
- **3 quartiers où la création de surfaces d'activités a été particulièrement faible,** inférieure à 30 000 m² en 12 ans, les nouvelles surfaces ayant pour la plus grande part servies à l'accueil de services publics : Sevran – Beaudottes, Sevran – Livry et Clichy – Montfermeil.

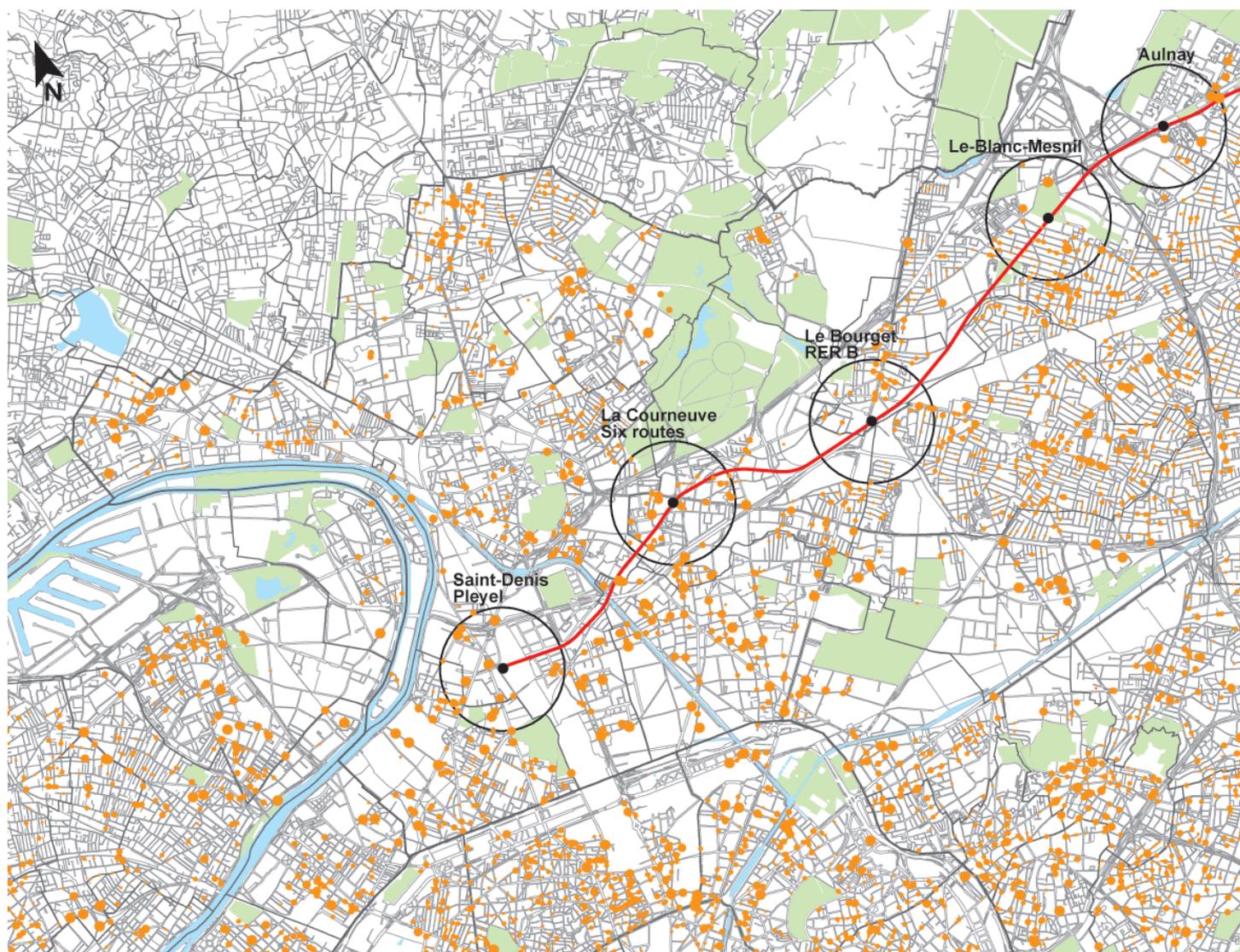
Surfaces d'activités autorisées de 2000 à 2012 (m²)



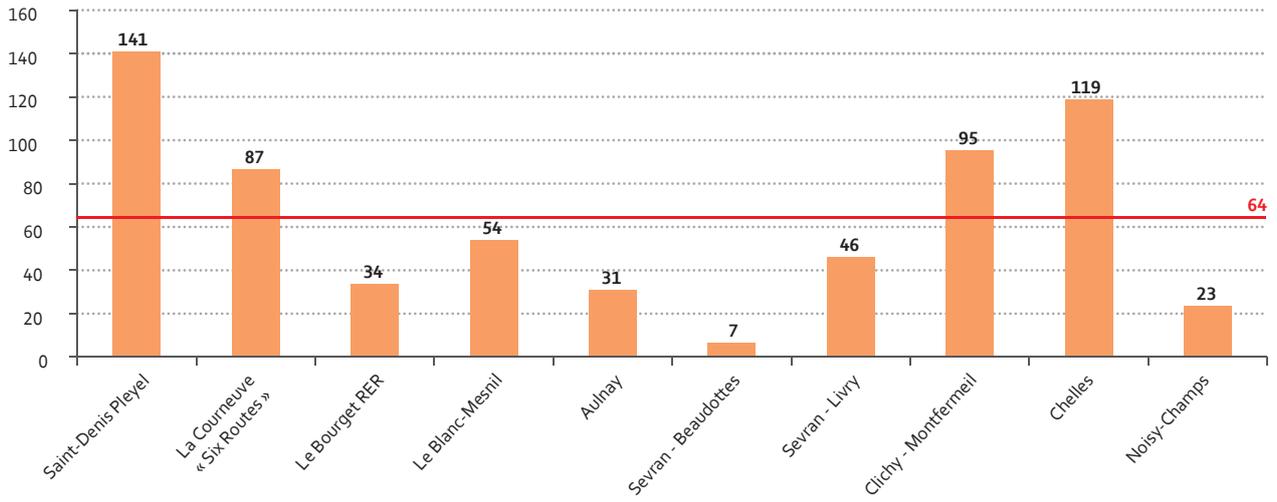
Source : DRIEA, SITADEL, 2013

La carte qui localise les permis de construire autorisés de 2006 à 2012 ayant entraîné la création d'au moins 1 logement met en évidence les dynamiques de construction récentes. Les quartiers de gare de Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget RER semblent participer du dynamisme qui caractérise les communes limitrophes ou proches de Paris. A partir du quartier de gare du Bourget RER et jusqu'à Sevran – Livry, le rythme de la construction de logements est plus limité, inférieur au reste de la petite couronne.

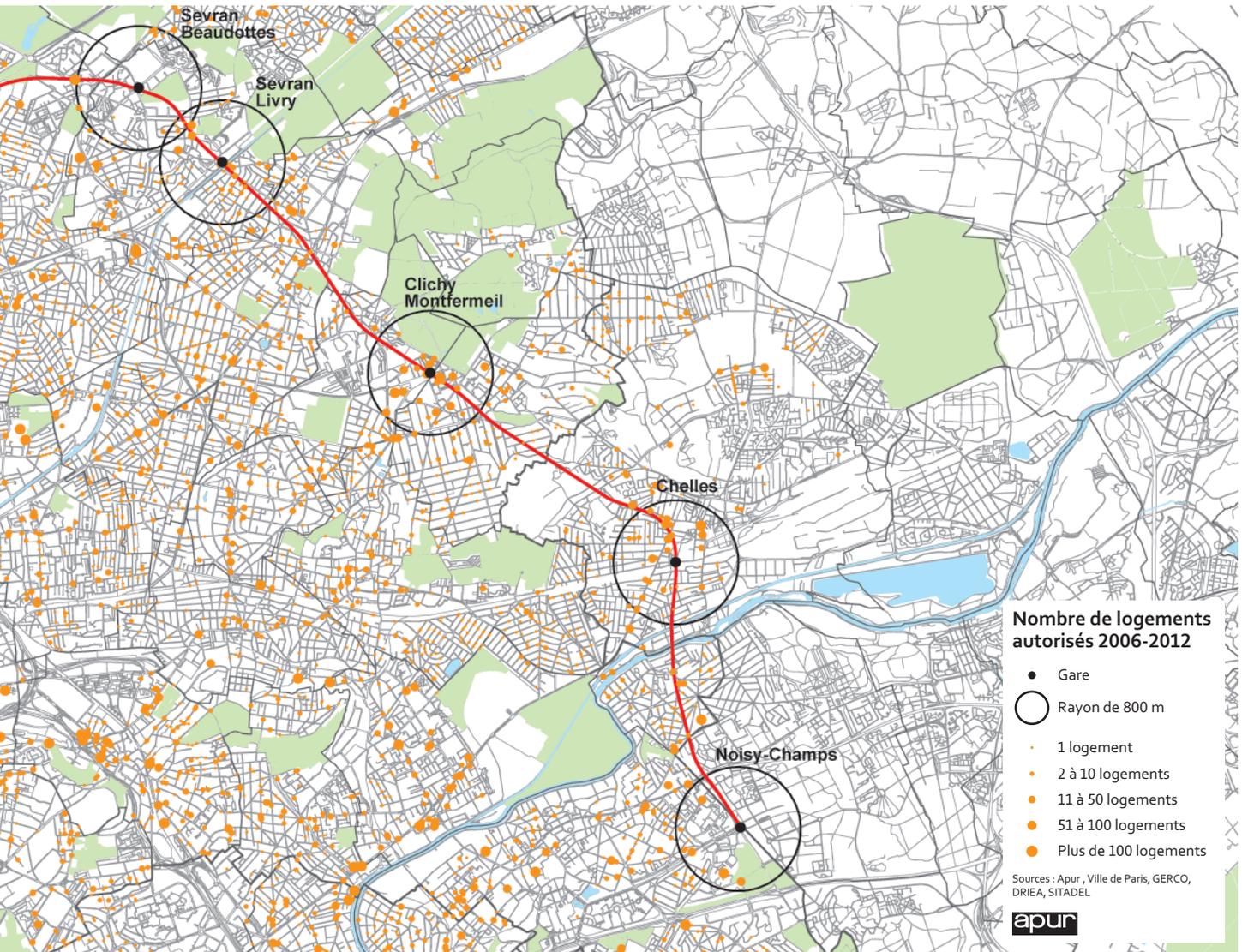
La carte montre aussi que les opérations de construction ne sont pas de même nature le long de la ligne 16. A Saint-Denis Pleyel, Clichy – Montfermeil et La Courneuve « Six Routes », les opérations sont de grande dimension alors qu'elles sont de plus petite taille au Bourget RER, Le Blanc-Mesnil et Sevran – Livry par exemple.



Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2012



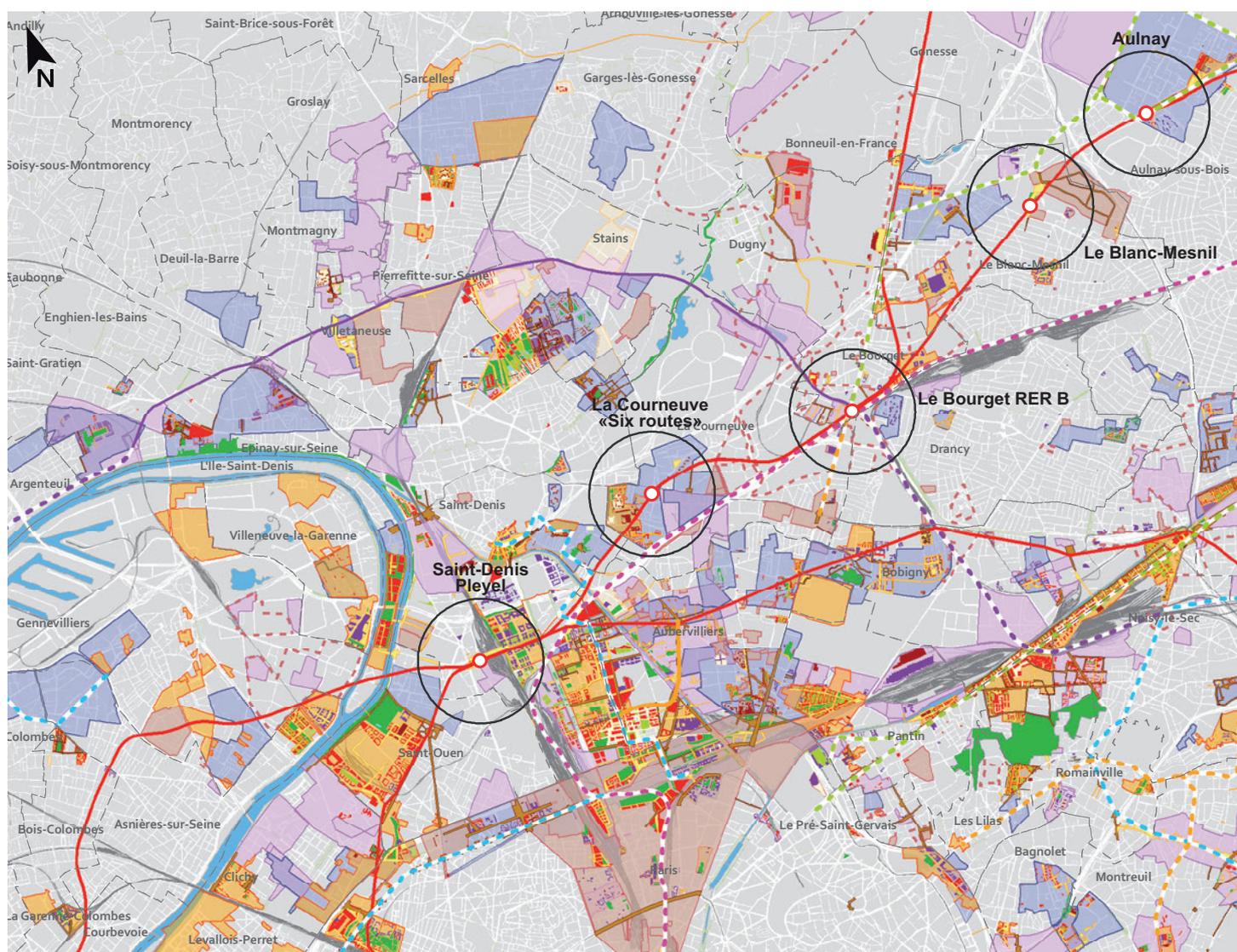
source : DRIEA, SITADEL, 2013



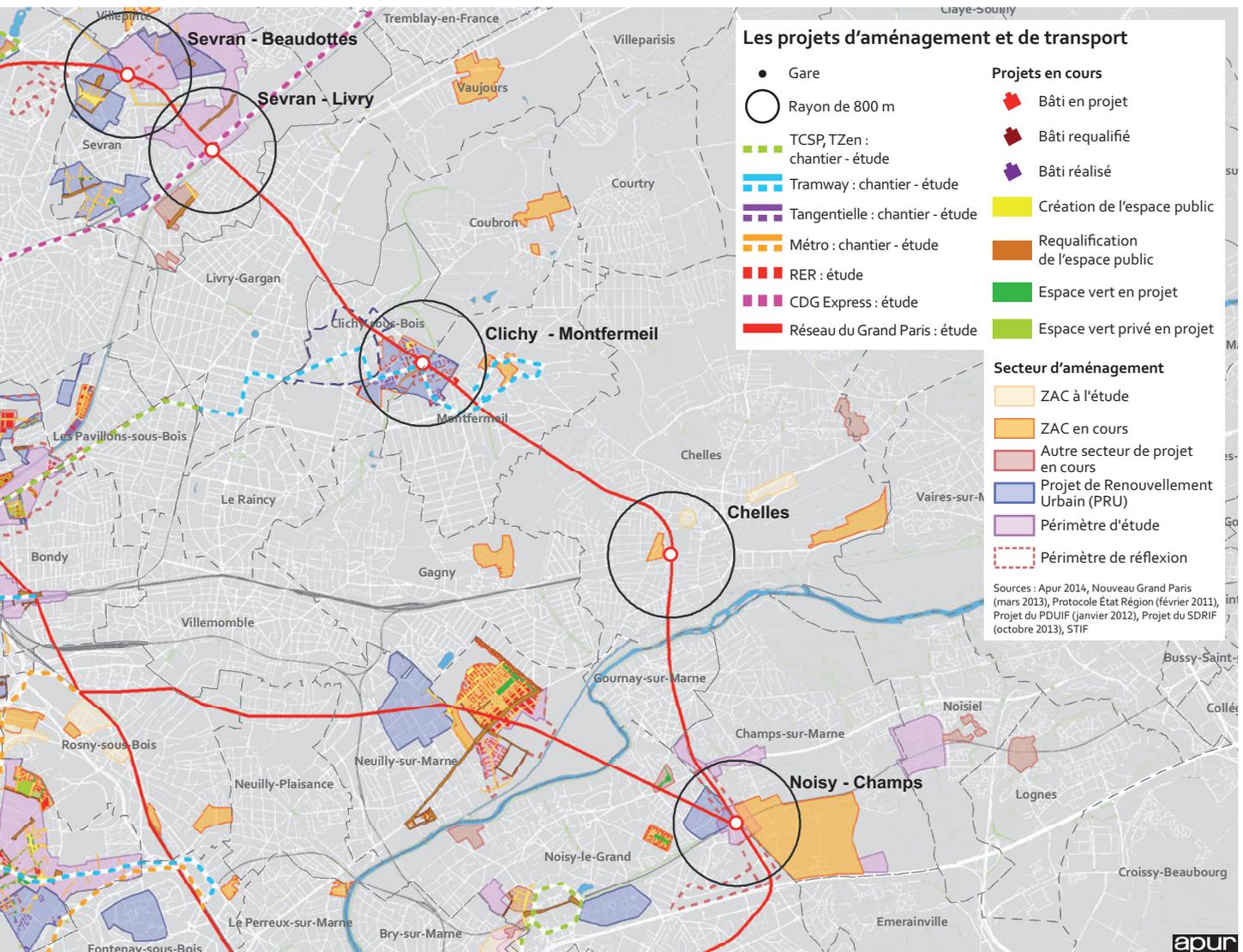
6.2. Les dynamiques de projets urbains dans la métropole et l'articulation avec les futures gares

L'aménagement des quartiers de gare de la ligne 16 s'insère dans des territoires en développement plus vastes, formalisés à travers les Contrats de Développement Territorial (CDT). Le réseau du Grand Paris Express reliera entre eux ces différents territoires de projets, ainsi qu'au reste de la métropole. Les quartiers de Saint-Denis Pleyel et de La Courneuve « Six Routes » sont au cœur du Territoire de la Culture et de la Création, CDT signé en janvier 2014. Les quartiers de La Courneuve « Six Routes », du Bourget RER et du Blanc-Mesnil appartiennent au CDT du Pôle métropolitain du Bourget, validé en juillet 2013, et qui a vocation à devenir un pôle d'excellence aéronautique. Les quartiers d'Aulnay, Sevrans – Beaudottes, Sevrans – Livry et Clichy – Montfermeil font quant à eux partie du CDT Est Seine Saint-Denis, validé en octobre 2014 et dont les gares du Grand Paris sont au cœur des objectifs d'aménagement et de désenclavement de ces territoires. Le quartier de gare de Chelles est inclus dans le CDT Descartes Nord et celui de Noisy-Champs dans le CDT Grand Paris Est Noisy Champs. Ces deux CDT sont parties intégrantes du Cluster de la ville durable, destiné à devenir un territoire démonstrateur de la transition énergétique.

Certains quartiers de gare ont déjà amorcé une mutation ou un renouvellement urbain. 6 d'entre eux sont **insérés dans des territoires stratégiques et définis comme prioritaires par l'Etat** en octobre 2014 en raison de leur fort potentiel de construction de logements (Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Sevrans – Beaudottes, Chelles, Noisy-Champs).



- **2 quartiers accueillent des grands projets urbains à dimension métropolitaine :**
 - Saint-Denis Pleyel avec la création d'un hub majeur du réseau de transports du Grand Paris (lignes 13, 14, 15, 16 et 17 du métro et le RER D) et la perspective d'un projet urbain autour de la gare ;
 - Noisy-Champs, à la fois pôle multimodal (métro, RER) et lieu stratégique d'innovation et de recherche sur la ville durable avec la Cité Descartes.
- **4 quartiers en requalification majeure dans le cadre notamment de renouvellement urbain :**
 - La Courneuve « Six Routes », avec le renouvellement de la Cité des 4000 et le projet de mutation urbaine autour du carrefour des Six Routes, entre la gare du RER B et l'autoroute A1 ;
 - Aulnay, avec l'aménagement du terre-plein central de l'ex-RN2 comme composante essentielle de la requalification des quartiers Nord d'Aulnay, en lien avec la future gare du RGPE, Parinor et la reconversion des anciennes usines PSA au nord du quartier ;
 - Sevrans - Beaudottes, dans le cadre du projet Terres d'Avenir et le renouvellement des secteurs des Beaudottes et Montceaux et du centre commercial ;
 - Clichy - Montfermeil, le plus important PRU de France, cumulant des enjeux de réhabilitation de copropriétés dégradées, de création et de diversification de l'offre de logements, d'amélioration d'offre de services et de désenclavement par les transports (tramway et métro).
- **2 quartiers qui profitent de la dynamique de la gare du GPE pour continuer leur aménagement en cohérence avec celle-ci :**
 - Sevrans - Livry, dans le cadre du projet Terres d'Avenir et le projet d'écoquartier sur les terrains de la Marine, à proximité du canal de l'Ourcq ;
 - Chelles, avec la ZAC de l'Ecoquartier Castermant et l'exploitation du potentiel des emprises ferrées de la gare de marchandises.

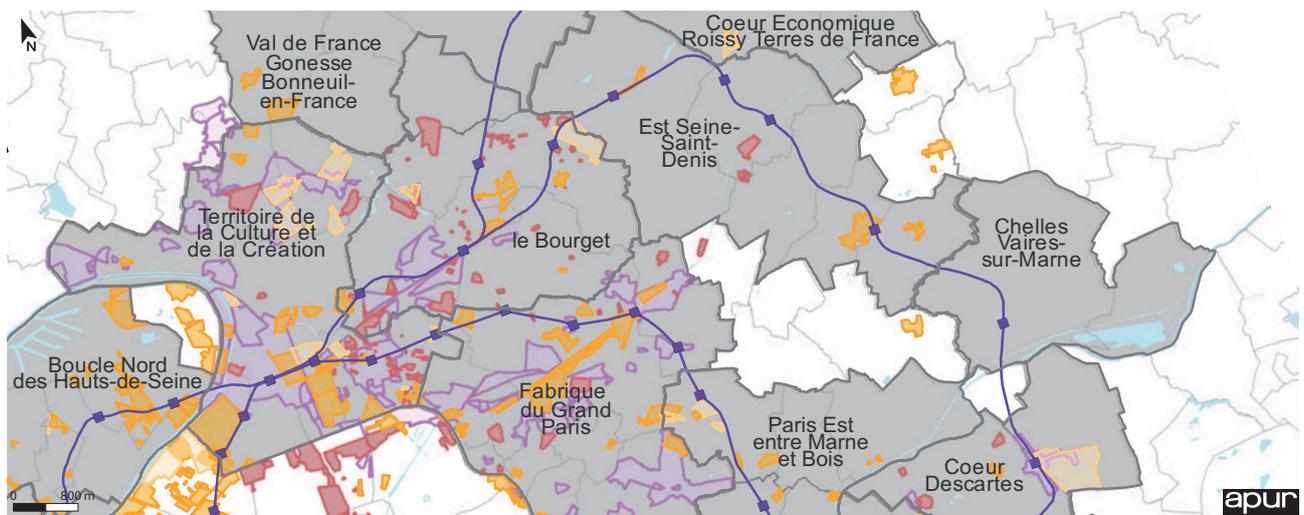


• **2 quartiers dont l'aménagement répondra essentiellement à des problématiques de requalification des espaces publics et de multimodalité posés par l'arrivée de la gare**

- Le Bourget RER, dont le futur pôle gare accueillera le RER, le RGPE et la Tangentielle Nord, et dont la réflexion inclut le réaménagement de l'ex-RN2 ;
- Le Blanc-Mesnil, où la future gare répondra à un objectif de désenclavement des quartiers pavillonnaires et des grands ensembles de logements du nord de la commune.

La ligne 16 traverse de nombreux nouveaux quartiers « prioritaires », tels qu'ils ont été proposés par l'Etat en juin 2014. Ces quartiers sont désormais définis sur la base d'un critère unique : la faiblesse de revenu des habitants. A la fin de l'année 2014 l'Etat retiendra parmi ces quartiers ceux qui font l'objet d'une contractualisation avec l'ANRU et donc d'actions de rénovation urbaine.

En dehors de Sevran – Livry, tous les quartiers de gare de la ligne 16 sont concernés par la nouvelle géographie prioritaire et notamment La Courneuve « Six Routes », Aulnay, Sevran – Beaudottes et Clichy – Montfermeil où les quartiers prioritaires couvrent une part significative du quartier de gare.



Les CDT et les projets urbains

- Gare RGPE
- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- Secteur d'aménagement
- Périmètre d'étude engagé
- Périmètre de CDT

Sources : DRIEA (novembre 2013), Apur BDprojets

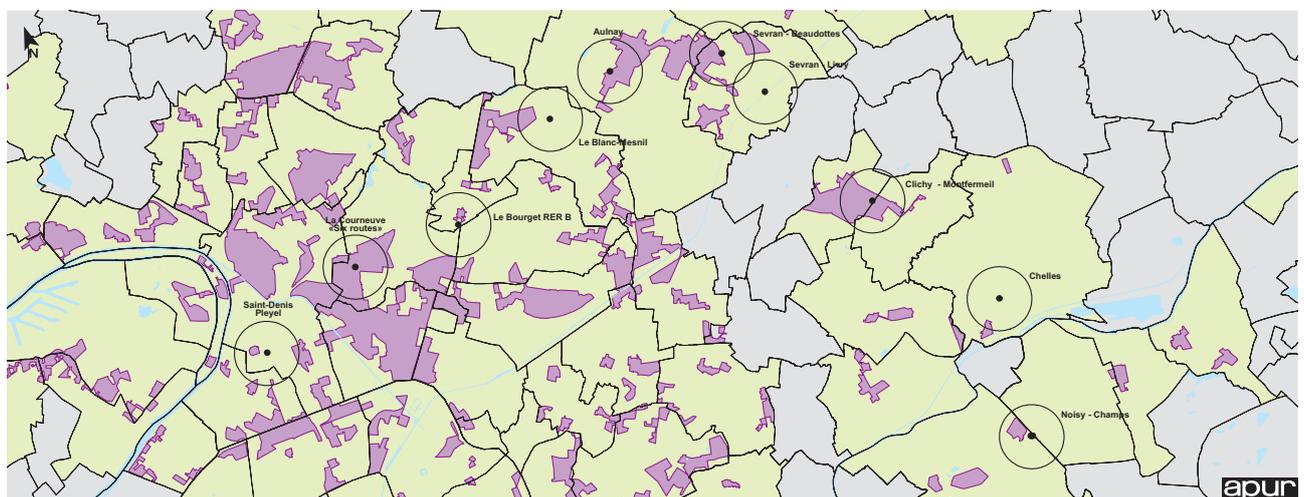
Les quartiers de la politique de la Ville - 2015

- Gare
- Rayon de 800 m

Nouveaux quartiers prioritaires

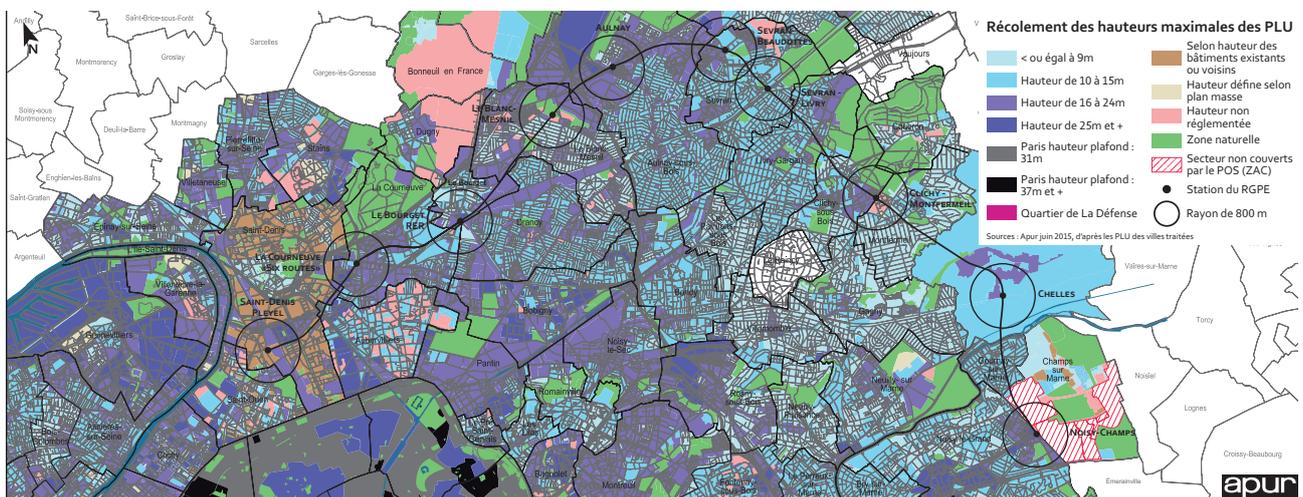
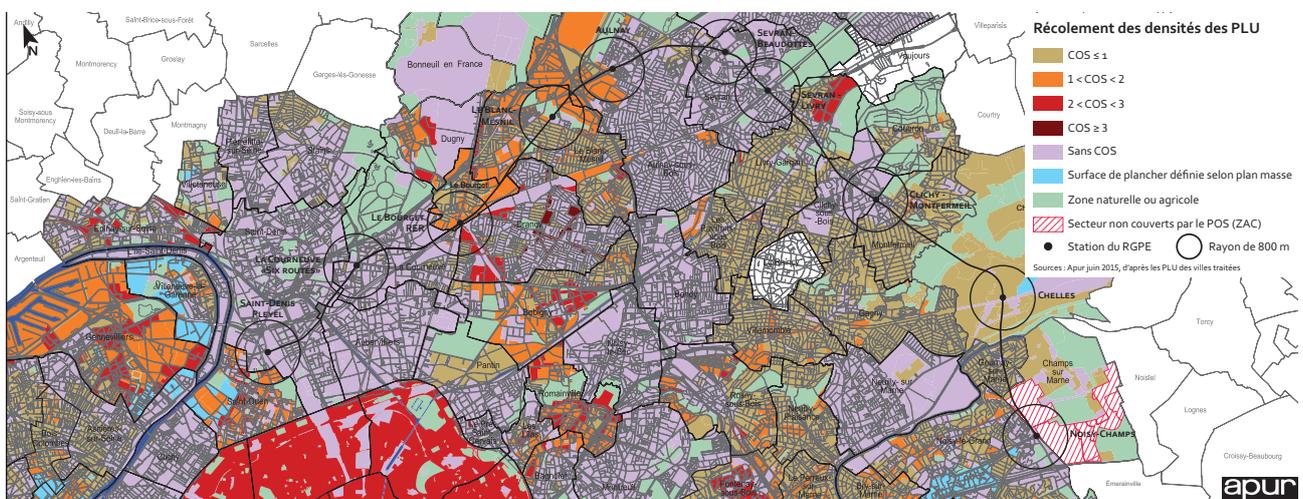
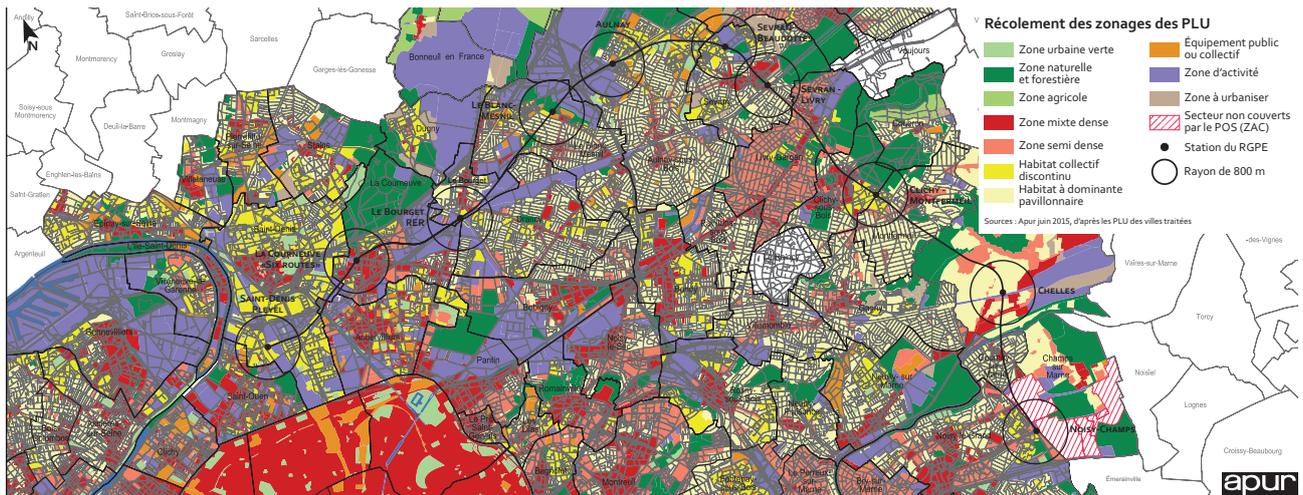
- Périmètres
- Communes comptant au moins 1 périmètre

Source : Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports



6.3. Le récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le récolement comparatif des PLU des communes de la métropole permet d'apprécier les orientations d'urbanisme dont chaque commune s'est dotée, au travers des articles les plus déterminants sur le plan urbain : zonage, hauteur, emprise au sol et COS. L'harmonisation faite au moment du récolement permet de lire ensemble les PLU de plusieurs communes en dépassant la difficulté liée à l'usage de formulations et des codes de représentation différents. Ce travail confirme que les PLU s'inscrivent dans la pérennisation des formes urbaines et l'occupation des sols existants. Il permet de faire le point sur les outils dont disposent les collectivités concernées par l'arrivée du RGPE, comme par exemple l'abandon du COS déjà effectif dans les PLU de St-Denis, La Courneuve ou encore Aulnay. Il permet de constater que certaines communes ont anticipé l'arrivée d'une nouvelle gare et ses projets connexes en créant des zonages mixtes et susceptibles de densification.



Synthèse

L'observatoire développé sur les 10 quartiers de gare de la ligne 16 montre une certaine homogénéité du territoire traversé par la future ligne de métro. Malgré des variations d'un quartier à l'autre, ces derniers présentent généralement un tissu composé de secteurs mono-fonctionnels, où les densités de population ou d'emploi restent modérées. Y habitent une population très jeune, constituée d'une majorité d'actifs employés et ouvriers et parfois fortement précarisée en termes d'emplois et de revenus. **Au travers de projets urbains, de programmes de renouvellement urbain déjà en cours et de l'arrivée de nouvelles lignes de transports (RGPE, TGN, M11), ces quartiers feront l'objet de grandes transformations dans les années à venir.**

L'arrivée du Réseau du Grand Paris se traduit par des problématiques différentes selon les quartiers. Ainsi, des quartiers vont accueillir des projets urbains de dimension métropolitaine (Saint-Denis Pleyel ou Noisy-Champs). Certains quartiers font l'objet d'une requalification majeure dans le cadre de programmes de renouvellement urbain dans lequel le RGPE joue un rôle structurant (La Courneuve « Six Routes », Aulnay, Sevran – Beaudottes, Clichy – Montfermeil). D'autres quartiers au tissu plus constitué profitent quant à eux de la dynamique insufflée par la gare du RGPE pour continuer leur aménagement en cohérence avec celle-ci (Sevran – Livry, Chelles). Enfin, pour certains quartiers, l'arrivée de la gare du RGPE aura essentiellement pour conséquence la requalification des espaces publics et la multimodalité qu'elle induit en termes de déplacements.

En tout état de cause, la réalisation de la ligne 16 est fondamentale autant pour les améliorations qu'elle apportera en termes d'accessibilité à la métropole et à ses bassins d'emplois pour les habitants des communes traversées, qu'en tant que desserte d'un territoire stratégique pour le développement de l'offre de logements dans la métropole.

Les travaux de l'observatoire donnent ainsi une meilleure connaissance des territoires, nécessaire pour les comprendre et accompagner leur avenir. La réalisation des monographies est également l'occasion d'échanges entre les partenaires de l'observatoire, la Société du Grand Paris, son comité stratégique, en particulier le groupe environnement des gares, la DRIEA, l'Apur et les élus et équipes techniques de chaque collectivité.

L'observatoire produit des éléments pour alimenter les débats et répondre aux grandes questions posées par l'arrivée d'un réseau de transport métropolitain.

- Qui habite aujourd'hui les quartiers de gare ? Comment la population de ces quartiers évolue-t-elle ? Y a-t-il un effet de gentrification spécifique dans les quartiers de gare ?
- Quelle est la densité actuelle dans les quartiers de gare ? Quelles sont les marges d'évolution possibles, au regard des documents d'urbanisme locaux ? Quelle est l'intensification adaptée à chaque situation ?
- Quelles sont les fonctions représentées dans les quartiers aujourd'hui ? Y a-t-il des actions à mener pour atteindre un équilibre différent, notamment entre logements et emplois ? La construction de la gare en lien avec l'aménagement de ses alentours constitue-t-elle un levier de développement économique ? Comment prendre en compte l'élargissement conséquent du bassin d'emploi ?
- Les gares constituent-elles de nouvelles centralités ou renforcent-elles des centralités pré-existantes ? L'arrivée de la gare est-elle l'occasion d'une recomposition de l'offre commerciale et de services ?
- Quel est l'impact de la création du RGPE sur le bassin d'emplois métropolitain ? Combien d'emplois seront accessibles demain grâce au nouveau réseau de transport ?
- Pour optimiser l'investissement lié à un nouveau réseau de transport, comment sont pris en compte les enjeux liés à l'inter-modalité ? Quelles sont les actions en termes de rabattement des bus, d'aménagements cyclables ou d'accessibilité piétonne ?
- Quelle bonne articulation établir entre l'arrivée de la gare et la réalisation de projets urbains qui se développent autour des gares ?

L'observatoire mis en œuvre est une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers de gare et une boîte à outils pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du réseau Grand Paris.

En 2014 et en 2015, l'observatoire sur 70 quartiers de gare permettra de dresser un portrait complet des quartiers avant l'arrivée du réseau du Grand Paris de manière à constituer un point de référence pour de futures comparaisons.

Annexes

	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 salariés	Nb. d'emplois salariés privés / hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009 / hectare	Insee Recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés / nb. d'actifs résidents	Insee Recensement 2010, CLAP 2009
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
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
Indice de jeunesse	Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus	Fichier fiscal (Insee) 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Chômage	Part des chômeurs de catégorie A, dans la population active (personnes de 15-64 ans)	Pôle Emploi, traitement Insee - 2010, Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation - 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nombre 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
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee Recensement 2010
Statut d'occupation des résidences principales	Nombre de propriétaires occupants dans l'ensemble des résidences principales	Insee Recensement 2010
Densité de résidences principales	Nombre de résidences principales en 2010 à l'hectare	Fichier fiscal (Insee) 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	Nombre de ménages sans aucune voiture	Insee Recensement 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares - isochrones 45 min	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/ SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Accessibilité cyclable à 2 000 m	Aire accessible par un trajet à vélo autour des gares de transports lourds existantes et futures, en utilisant la trame viaire existante	Stif 2012, BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ
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 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
CDT	Contrat de Développement Territorial
CG	Conseil Général
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif - Données statistiques sur le tissu économique produite par l'Insee
COS	Coefficient d'Occupation des Sols
CSP	Catégorie Socio-Professionnelle
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
EPF-IDF	Établissement Public Foncier d'Ile-de-France
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
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
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
SEM	Société d'Économie Mixte
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

Analyse croisée des 10 quartiers de gare de la ligne 16

Saint-Denis Peyel, La Courneuve «Six Routes», Le Bourget RER, Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevrans – Beaudottes, Sevrans – Livry, Clichy – Montfermeil, Chelles, Noisy-Champs

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est poursuivie au second semestre 2014 et a concerné les 10 quartiers de gares de la ligne 16. Au premier semestre 2014, les monographies des 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud ainsi que l'analyse croisée de l'ensemble de ces quartiers ont d'ores et déjà été réalisées et publiées.

Six thématiques sont abordées : 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 enfin les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- **Une analyse croisée des 10 quartiers de gare qui permet de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres**, objet de ce présent document.
- **Des monographies qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare** et le resituer dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la petite couronne. Elles sont mises en ligne sur le site de l'Apur en décembre 2014 et janvier 2015.

Les travaux de l'observatoire contribuent à une meilleure connaissance de ces territoires. L'analyse croisée confirme la grande diversité de situations observées dans les quartiers de gare. Elle apporte les éléments nécessaires pour accompagner les évolutions et mutations engagées par l'arrivée du Réseau du Grand Paris Express. Elle participe de l'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par le RGPE.

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont et Paris Métropole.

