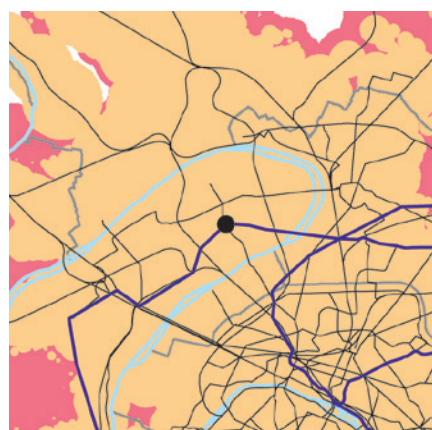


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Les Agnettes Ligne 15 ouest

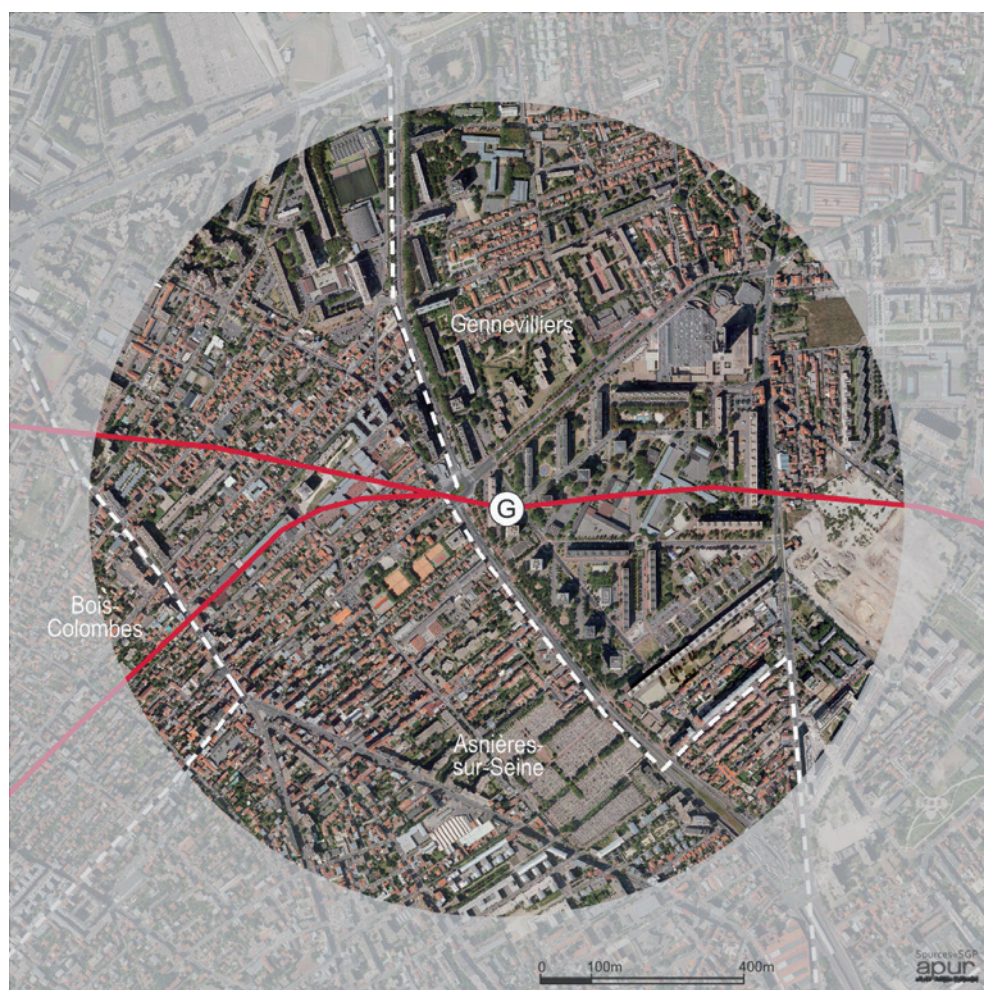
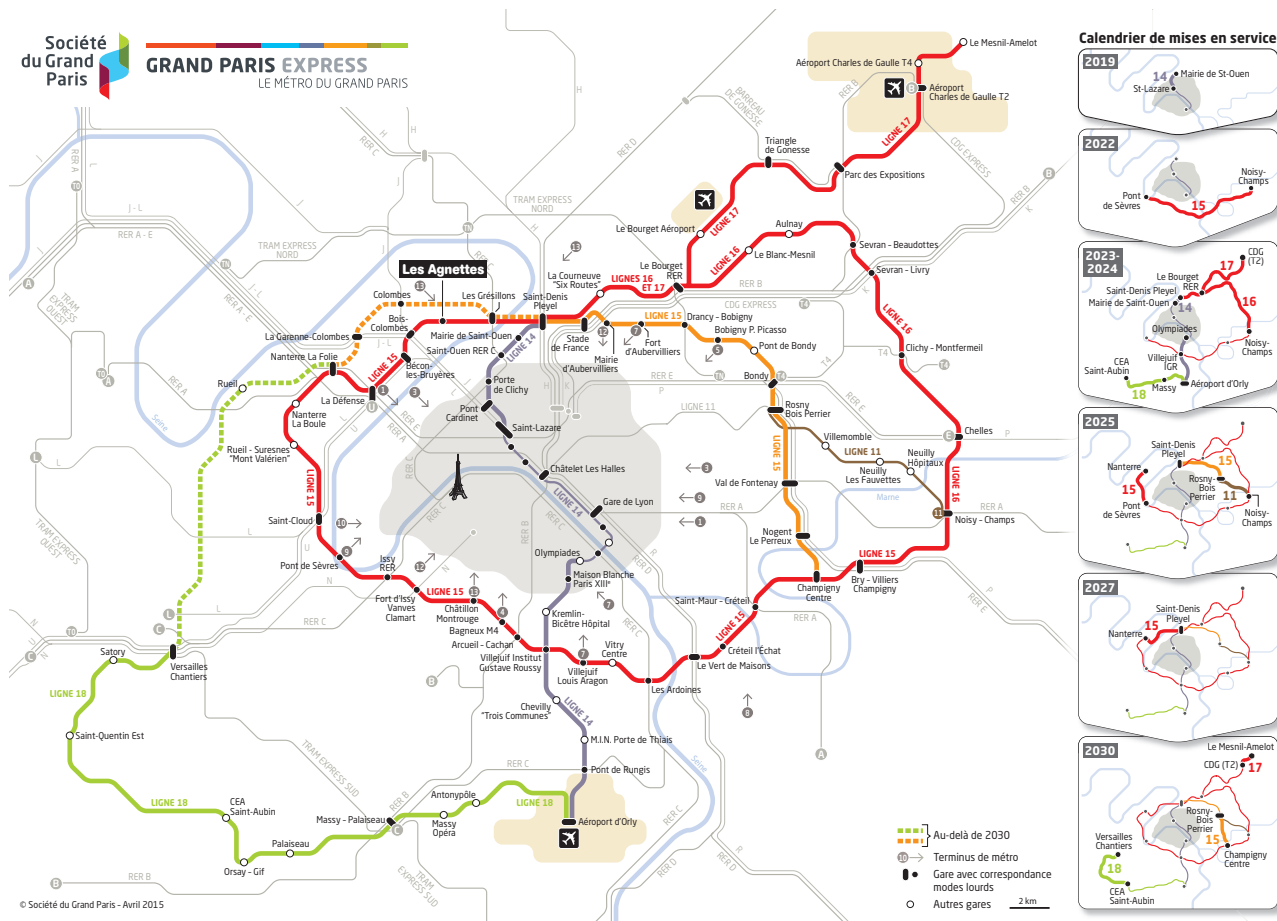


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Barbara Chabbal, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot,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

Sommaire

Préambule	1
Introduction	3
1. Un quartier densément peuplé	5
2. Des centralités tournant le dos à la future gare	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	7
3.1. Une faible mixité des fonctions.....	7
3.2. Un quartier dominé par les tours du grand ensemble des Agnettes	8
3.3. Un quartier compact à l'ouest	8
3.4. Un quartier où se côtoient grands ensembles et tissu faubourien.....	9
3.5. Un quartier témoin des diverses époques d'urbanisation de l'agglomération parisienne.....	9
3.6. Un cadre végétal limité	10
3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier	11
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier jeune et démographiquement dynamique.....	12
4.2. Des ménages aux revenus modestes	13
4.3. Un héritage industriel encore visible dans le type d'emplois présents à Asnières et Gennevilliers	14
4.4. Des ménages locataires et un parc de logements diversifié	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers les communes limitrophes et Paris	16
5.2. L'accessibilité au territoire métropolitain élargie à l'est et à l'ouest	17
5.3. Un usage des transports en commun déjà dominant.....	18
5.4. Un quartier d'ores et déjà accessible.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de construction qui s'accélère.....	20
6.2. La moitié ouest du quartier plus dynamique du point de vue de la construction de logement.....	21
6.3. Une ZAC et un projet de requalification dans le grand ensemble des Agnettes accompagneront l'arrivée de la gare	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Les Agnettes

Ligne 15, horizon 2020

Gare localisée dans la commune de Gennevilliers

En connexion avec la ligne 13

Quartier (800m) situé sur les communes de Gennevilliers, Asnières-sur-Seine et Bois-Colombes (92)

Territoire du CDT de la boucle Nord des Hauts-de-Seine

PLU de Gennevilliers approuvé le 23 mars 2005

PLU d'Asnières-sur-Seine approuvé le 26 juin 2006

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'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

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

Les objectifs

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

Les partenaires

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

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

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

Définition du quartier de gare

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

Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur trois communes (Asnières-sur-Seine, Gennevilliers et Bois-Colombes), seules les communes d'Asnières-sur-Seine et Gennevilliers ont été retenues comme références comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE GARE DES AGNETTES



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m



Découpage du quartier à l'IRIS

Introduction

La méthode

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

La préfiguration de l'observatoire a été réalisée sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne : 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.

Le choix des gares correspond à la volonté de donner un aperçu de la diversité des quartiers des futures gares du Grand Paris sur le plan urbain, social, économique et des transports... Les gares s'inséreront dans des tissus urbains plus ou moins denses et constitués, dans des quartiers variablement mixtes sur le plan social et économique. Le Réseau du Grand Paris Express viendra améliorer la desserte des quartiers en créant de nouvelles gares ou en venant se connecter et renforcer des gares existantes. Elles s'inscrivent également dans une dynamique de projet urbain.

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

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

Le présent document est la monographie du quartier de la gare des Agnettes, réalisée en liaison avec les services des villes d'Asnières-sur-Seine et Gennevilliers.

Les monographies des quartiers de gare seront établies en 2014 et 2015 en fonction du calendrier de mise en service du réseau.

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare. Les données mobilisées dans l'observatoire des quartiers de gare et sa préfiguration ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier de gare. Ce rayon de 800 mètres correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en un quart d'heure à pied. 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** (habitant/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.

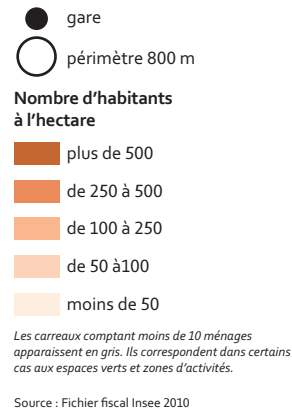
L'observatoire est ainsi :

- **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. Un quartier densément peuplé

Le quartier de gare des Agnettes est un quartier fortement peuplé (160 habitants/hectare), dont la densité est plus de deux fois plus élevée que dans les communes de rattachement de la gare (Asnières-sur-Seine et Gennevilliers) ou le département des Hauts-de-Seine. Le quartier concentre 37 % de la population des communes de rattachement et la dominante résidentielle s'observe à travers le taux d'emploi (0,38), qui diffère de celui des communes de rattachement (0,48 à Asnières et 1,84 à Gennevilliers).

Densité de population

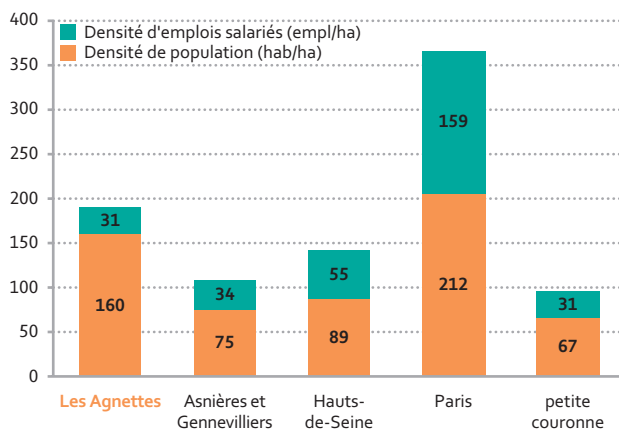


Population et emplois dans le quartier de gare des Agnettes

Les Agnettes	Population	Emplois
Quartier	50 356	10 759
2 km	181 677	75 556
4 km	625 212	352 784

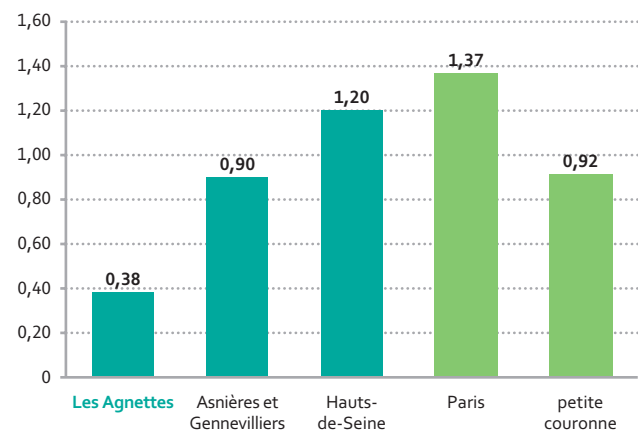
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

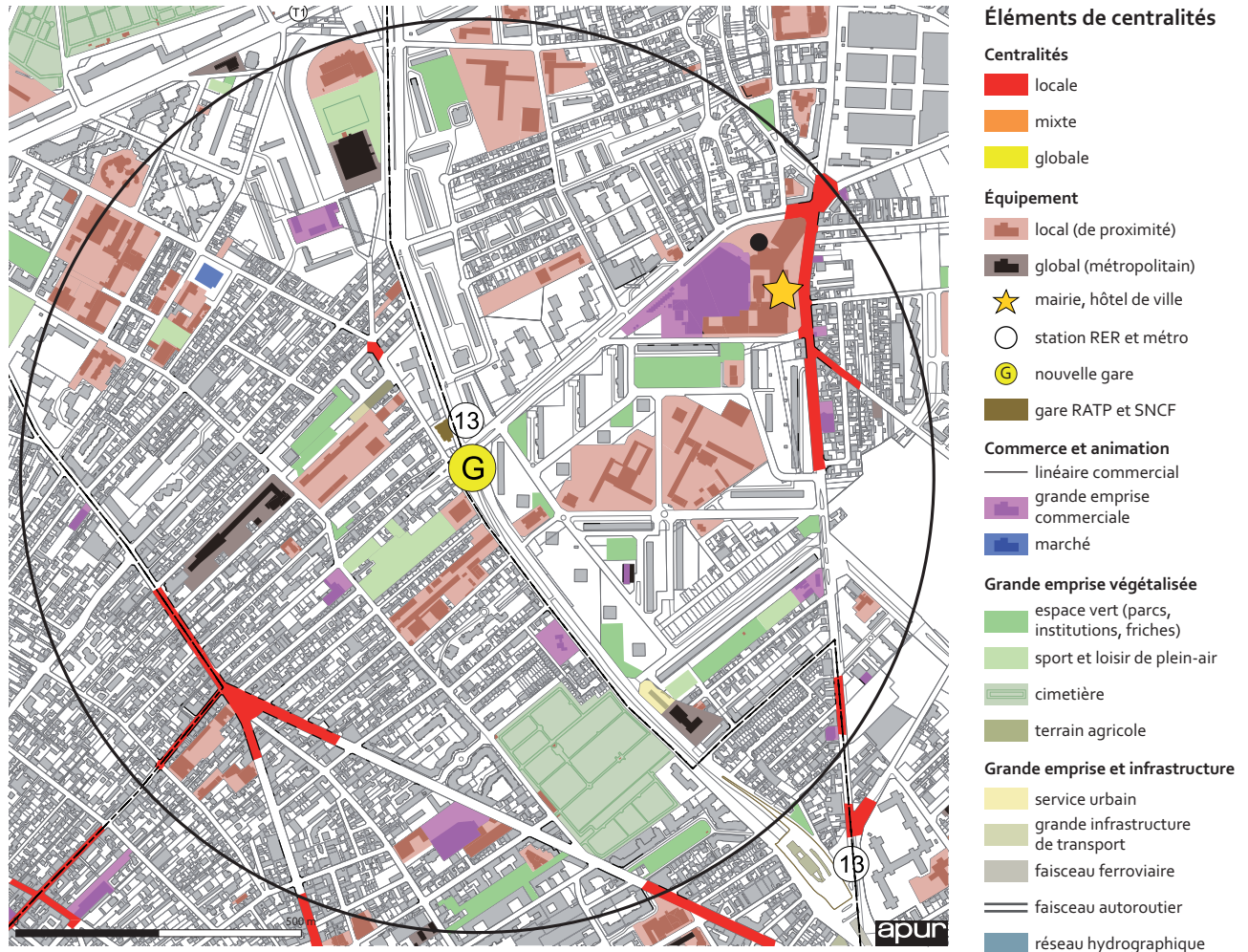
Taux d'emploi (nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Source : Insee Recensement 2010

2. Des centralités tournant le dos à la future gare

Le quartier de gare des Agnettes dispose d'ores et déjà de fortes centralités localisées autour des centres historiques des communes d'Asnières-sur-Seine (Carrefour des Bourguignons) et Gennevilliers (entre l'avenue Gabriel Péri et la rue Louis Calmel). Bien qu'à mi-chemin entre ces deux centralités se trouve la station de métro des Agnettes (ligne 13), ces dernières ne sont pas activement reliées et semblent fonctionner indépendamment l'une de l'autre. Le quartier accueille également de nombreux équipements scolaires.



Source : Apur octobre 2013



Carrefour des bourguignons, Asnières-sur-Seine



Centre commercial Carrefour, rue Louis Calmel, Gennevilliers

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Une faible mixité des fonctions

Le quartier de gare des Agnettes se distingue par une forte dominante résidentielle. À Asnières-sur-Seine, la moitié ouest du quartier se caractérise par un tissu dense composé de pavillons et d'immeubles collectifs continus, tandis que la moitié est du quartier, à Gennevilliers, est dominée par d'imposants grands ensembles. En dehors de la vaste zone d'activités en construction au sud-est du quartier, à Gennevilliers, les quelques parcelles d'activités du quartier sont imbriquées au sein des zones résidentielles.

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 octobre 2013



Pavillons, Villa Rouveyrol, Asnières-sur-Seine



Immeubles d'habitations, rue Emile Zola, Asnières-sur-Seine

3.2. Un quartier dominé par les tours du grand ensemble des Agnettes

Le quartier se caractérise par la présence de bâtiments de faible hauteur, propres au tissu faubourien où ils sont mêlés à des immeubles plus hauts de type haussmannien (entre 15 et 25 mètres). De nombreux bâtiments de grande hauteur sont néanmoins présents dans le quartier comme dans le grand ensemble des Agnettes (cité Mocquart, Nouvelles Agnettes, barre Victor Hugo, Fossé de l'Aumône).

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

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

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier des Agnettes



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

3.3. Un quartier compact à l'ouest

À Asnières-sur-Seine, autour du boulevard Voltaire et de l'avenue d'Argenteuil, les petites parcelles occupées par des pavillons ou des immeubles constituent un quartier compact aux densités bâties élevées. À Gennevilliers, les bâtiments de grande hauteur, leur agencement libre et leurs emprises plus limitées maintiennent des densités bâties élevées. Dans les tissus pavillonnaires, les densités sont plus faibles, en particulier dans la cité-jardin de Gennevilliers.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

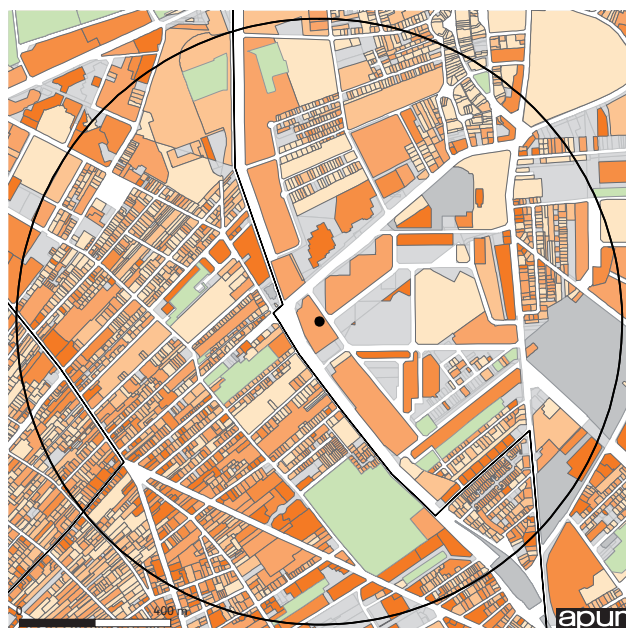
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

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

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

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



3.4. Un quartier où se côtoient grands ensembles et tissu faubourien

Le quartier de gare des Agnettes est marqué principalement par un tissu dense, de type faubourien, constitué d'un bâti varié : d'échelle moyenne le long des axes structurants et, à partir de ceux-ci, de plus petite échelle, organisé en lanières sur de petites parcelles et autour de multiples voies. Le nord du quartier à Asnières-sur-Seine, ainsi que l'ouest de celui-ci à Gennevilliers se distinguent à l'inverse par de grands ensembles de logements et d'équipements répartis librement sur de plus vastes parcelles.



Rue Albert de Mun, Asnières-sur-Seine



Rue Louis Calmel, Gennevilliers



Barre Victor Hugo, rue Frédéric Chopin, Gennevilliers

3.5. Un quartier témoin des diverses époques d'urbanisation de l'agglomération parisienne

Le quartier de gare des Agnettes témoigne de plusieurs époques de l'urbanisation de l'agglomération parisienne. Le tissu pavillonnaire, construit dans la première moitié du xx^e siècle, se renouvelle à un rythme faible. Les grands ensembles de barres et tours datent des années 1960 (entre 1955 et 1974 pour la Cité des Agnettes). D'une manière générale les constructions récentes sont encore peu nombreuses.

Époque de construction des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

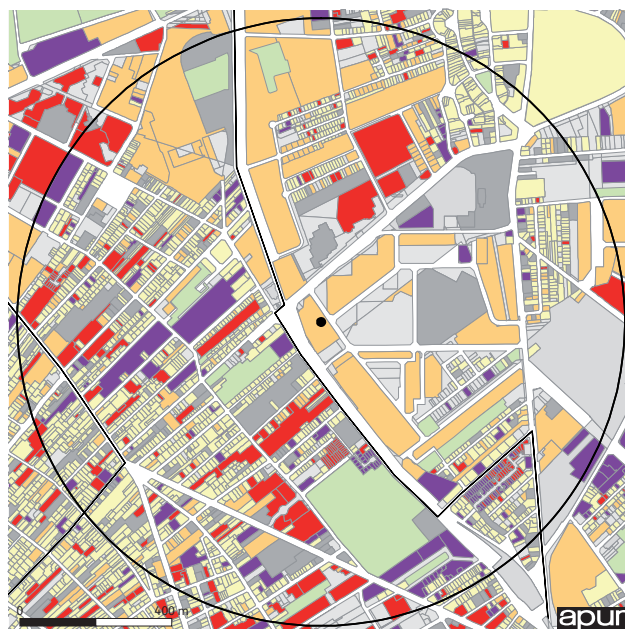
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

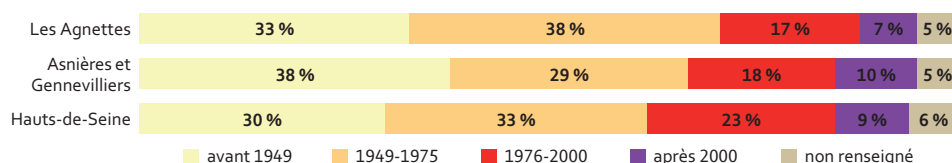
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

3.6. Un cadre végétal limité

À l'instar d'autres indicateurs, le quartier des Agnettes présente un double visage : à l'ouest, à Asnières-sur-Seine principalement, le bâti prédomine au détriment des espaces végétalisés. À l'inverse, à l'est dans la partie du quartier située à Gennevilliers, le cadre végétal est un peu plus présent. Cela s'explique par la présence d'espaces libres liés à la composition des grands ensembles et peut-être aussi à l'influence de la cité-jardin située en limite nord du quartier. Néanmoins, 23 % de la surface du quartier seulement est occupée par un couvert végétalisé essentiellement composé de pelouses ou de végétation basse.

De plus, les espaces végétalisés du quartier se trouvent principalement dans le domaine privé. Ils se caractérisent par leur faible hauteur. Les espaces végétalisés situés dans le domaine public se situent, quant à eux, le long des voiries (rue des Bas et boulevard Pierre de Coubertin), à proximité des grands ensembles (rue Julien Mocquart) ou d'équipements publics (cimetière ancien d'Asnières-sur-Seine).

Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

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

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



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

- gare
- périmètre 800m

Espaces privés

Hauteurs de la végétation

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

Domaine public

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

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

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



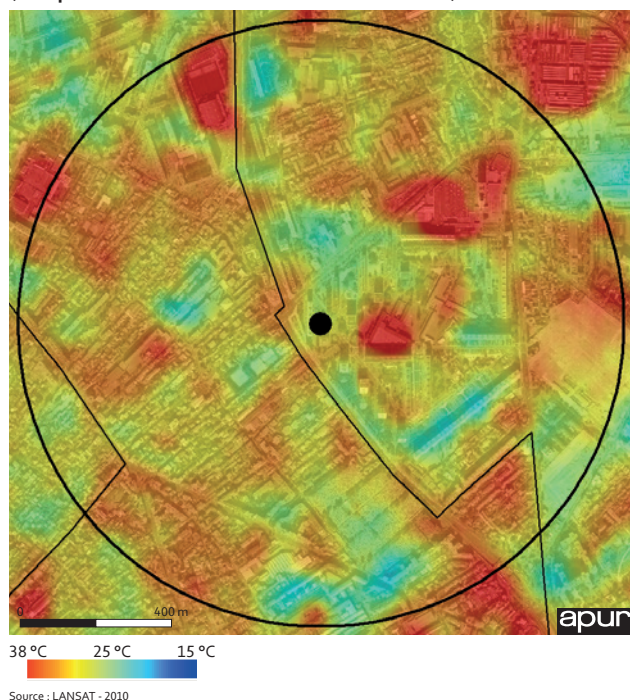
3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier notamment les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des équipements publics ou commerciaux, comme les groupes scolaires Henri Wallon et Jolliot-Curie ou le centre commercial Carrefour, ou certains immeubles des grands ensembles, se caractérisent par un fort taux d'ensoleillement et constituent ainsi un gisement solaire à exploiter.
- Le relevé thermographique d'été fait apparaître les îlots de chaleur et de fraîcheur significatifs. Le centre commercial Carrefour, le centre sportif d'Asnières-sur-Seine ou les groupes scolaires Henri Wallon et Jolliot-Curie, très minéraux, constituent des îlots de chaleur à réguler. Le relevé thermographique d'hiver montre des zones plus froides l'hiver telles que le cimetière ancien d'Asnières-sur-Seine ou la face nord de la barre Victor Hugo, dont l'orientation l'expose peu au soleil.

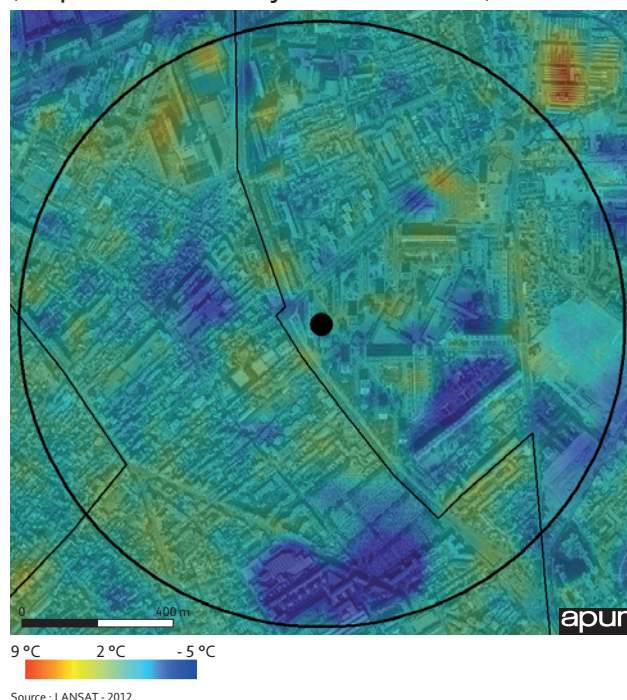
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



Thermographie d'été
(température au sol le 20 août 2010 à 10h30)



Thermographie d'hiver
(température au sol le 14 janvier 2012 à 10h00)



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

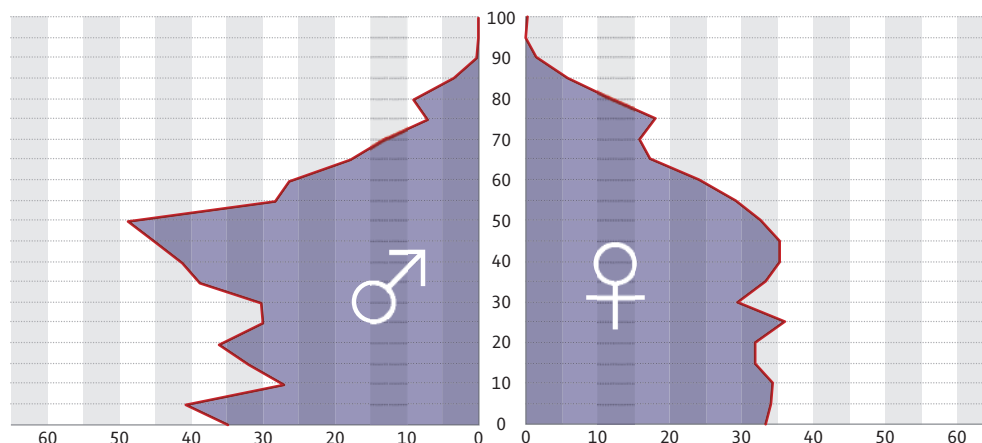
4.1. Un quartier jeune et démographiquement dynamique

Le quartier de gare des Agnettes est dynamique et jeune : la population y a cru de 10 % entre 1999 et 2009 et plus du quart des habitants sont âgés de moins de 18 ans. Le quartier contraste avec les situations observées à Asnières (+ 7,6 %) et à Gennevilliers (- 2,6 %). C'est aussi un quartier populaire majoritairement composé d'employés et d'ouvriers : 50 % en 2009, à l'image des communes de rattachement, soit 15 points de plus que dans le département des Hauts-de-Seine.

	Les Agnettes	Asnières et Gennevilliers	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	50 356	133 680	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 10,1 %	+ 3,9 % *	+ 10,0 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	26,3 %	25,8 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	11,2 %	11,3 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	10 759	55 939	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	21,6 %	25,0 %	36,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	50,0 %	46,4 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,38	0,90	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	26,8 %	22,7 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %

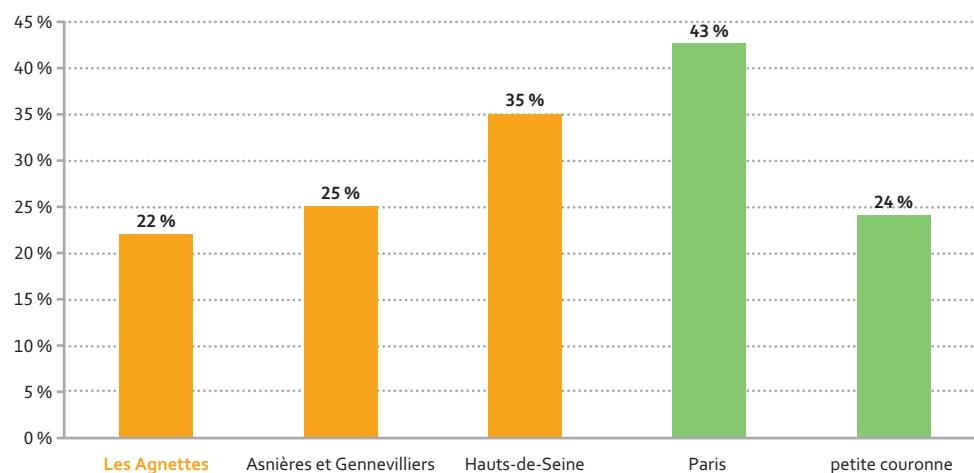
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011
 * Asnières-sur-Seine : + 7,6 %; Gennevilliers : - 2,6 %

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



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

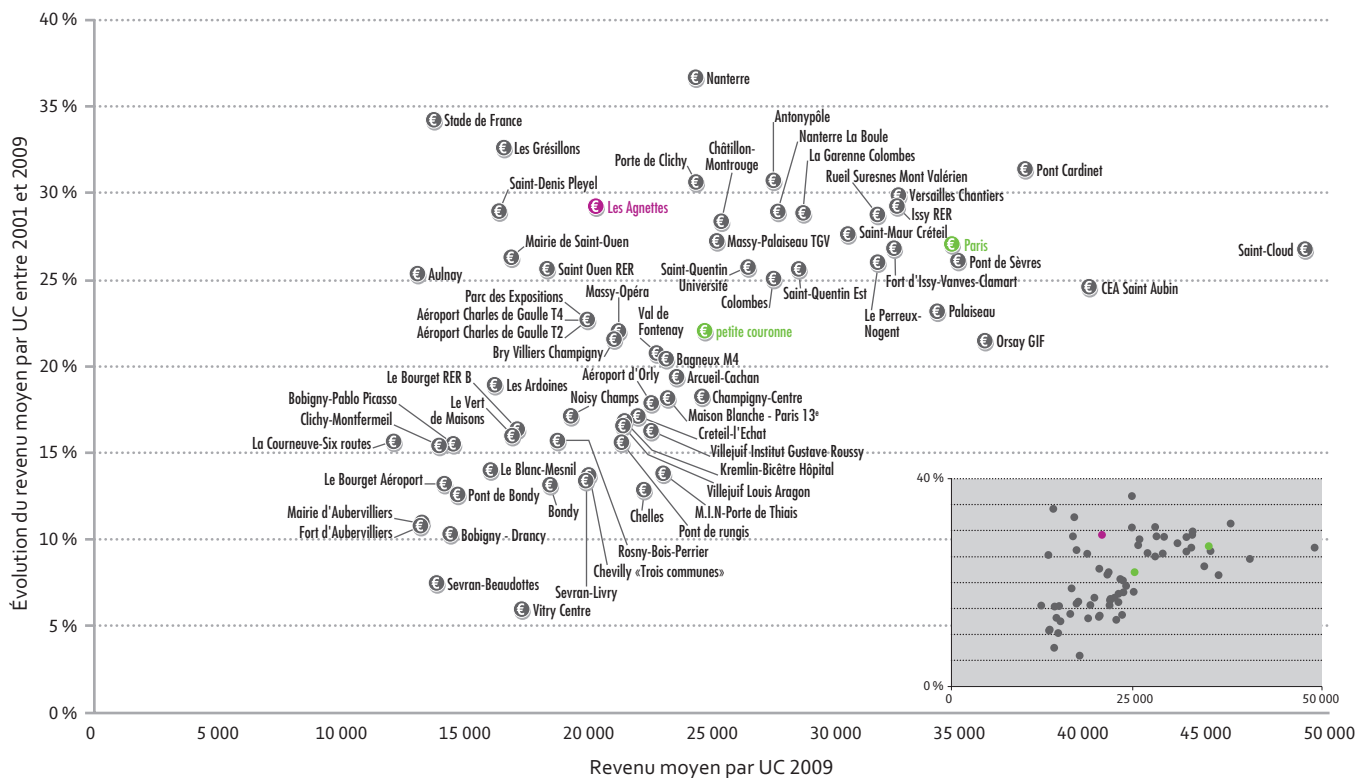


Source : Insee Recensement 2010

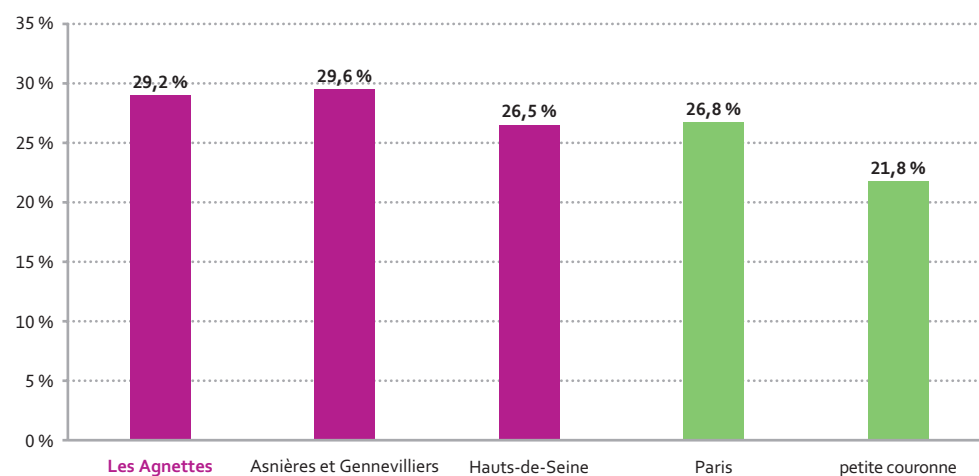
4.2. Des ménages aux revenus modestes

Les ménages habitant le quartier des Agnettes disposent de revenus moyens modestes (proches de 20 000 € par an et par unité de consommation en 2009). Néanmoins, depuis 2001, le niveau de revenu des ménages a sensiblement progressé : + 29,2 % entre 2001 et 2009 contre + 26,5 % dans les Hauts-de-Seine et + 21,5 % en petite couronne. La part des ménages à bas revenus y est très élevée : plus d'un quart de ménages à bas revenus (26,8 %), à l'image ce que l'on constate dans la commune de Gennevilliers (33,3 %).

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



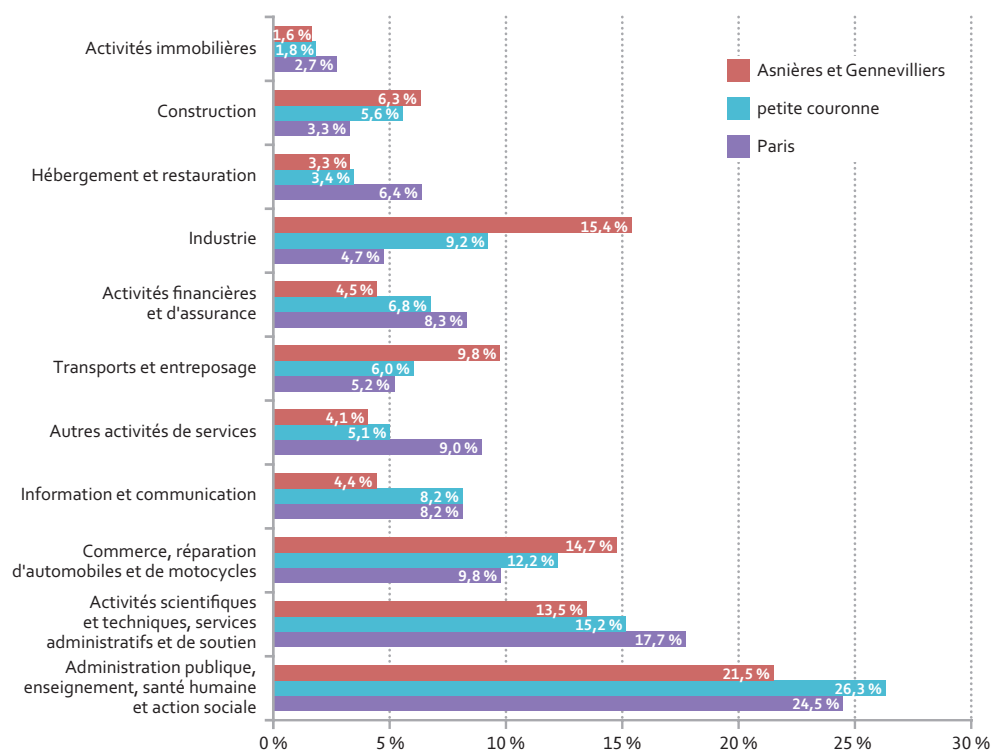
Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



4.3. Un héritage industriel encore visible dans le type d'emplois présents à Asnières et Gennevilliers

À l'échelle des communes de rattachement de la gare (Asnières-sur-Seine et Gennevilliers), les secteurs d'activité présents témoignent d'un héritage industriel encore visible sur le territoire, en particulier à Gennevilliers. Le port de Gennevilliers et ses activités connexes n'y est pas étranger. Les emplois liés à l'industrie, à la construction, au transport et à l'entreposage y sont surreprésentés par rapport à la situation observée en petite couronne notamment. À l'inverse, les emplois de service, les activités scientifiques tout comme les emplois publics sont moins présents dans ces communes que dans le reste de la petite couronne.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers

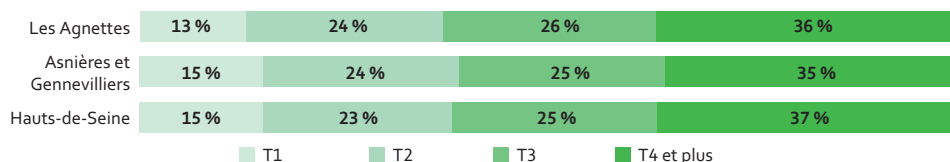


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Des ménages locataires et un parc de logements diversifié

Le quartier des Agnettes compte 17 086 logements (dont 37 % de logements sociaux). L'habitat collectif y est prédominant (89 %) dans le quartier de gare et la part des ménages propriétaires de leur logement est limitée, comme dans les communes de rattachement, mais inférieure à celle observée dans le département des Hauts-de-Seine (36 % contre 44 %). Les logements situés dans le quartier témoignent d'une répartition relativement équilibrée entre petits et grands logements : 37 % de petits logements (1 ou 2 pièces), 26 % de logements de 3 pièces et 36 % de grands logements (4 pièces et plus).

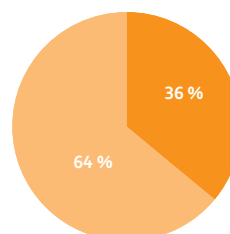
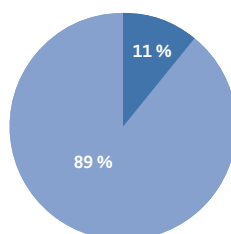
Répartition des types de logements en 2011



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

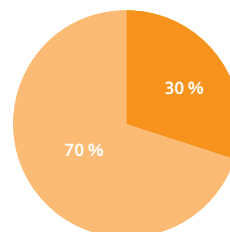
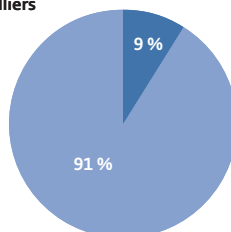
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

Les Agnettes

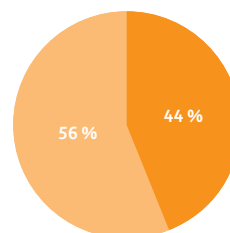
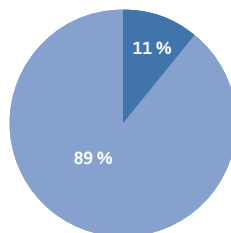


■ logement collectif
■ logement individuel
■ locataires
■ propriétaires

Asnières et Gennevilliers



Hauts-de-Seine

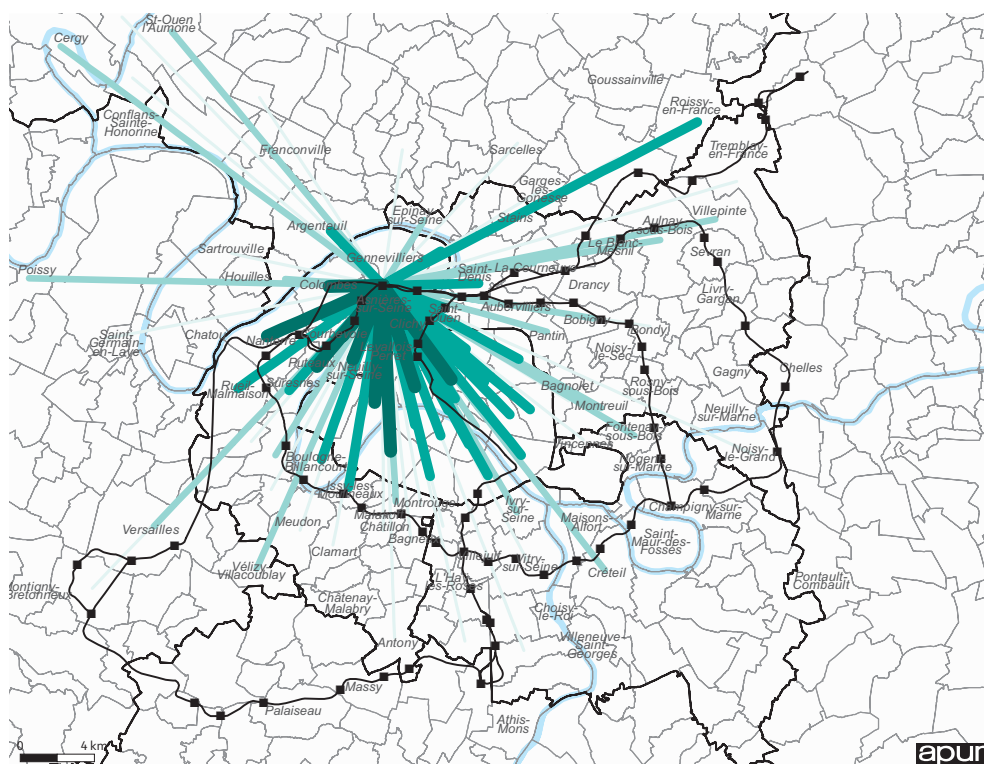


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers les communes limitrophes et Paris

Les « oursins » mettent en évidence les flux de déplacements domicile-travail actuels depuis vers les communes d'Asnières-sur-Seine et Gennevilliers. Les actifs de ces deux communes se rendent principalement à Paris et à La Défense pour aller travailler, et dans une moindre mesure vers l'aéroport de Roissy. La seconde carte représentant les actifs travaillant dans ces communes montre des provenances multiples, appuyant ainsi l'intérêt d'une offre de transport de banlieue à banlieue.



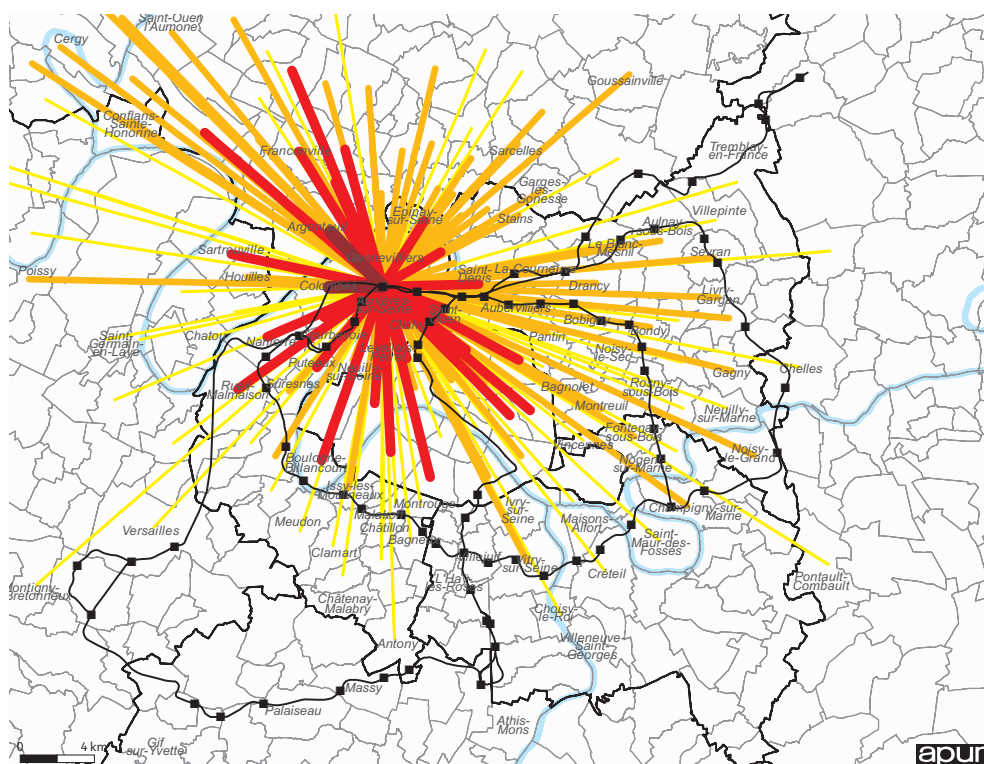
Où travaillent les actifs habitant à Asnières-sur-S. et Gennevilliers

Nombre d'actifs

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

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

Source : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant à Asnières-sur-S. et Gennevilliers

Nombre d'actifs

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

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

Source : Insee Recensement 2010

Note de lecture : 14 020 actifs travaillent dans leur commune de résidence, Asnières-sur-S. ou Gennevilliers. Ils représentent 25 % de la population active et ne figurent pas sur les cartes.

5.2. L'accessibilité au territoire métropolitain élargie à l'est et à l'ouest

La présence d'une station de la ligne 13 à l'emplacement de la future gare du RGPE et la proximité du RER C (gares de Gennevilliers et des Grésillons à l'est) et du Transilien (lignes J et L à l'ouest) permettait déjà un accès au territoire relativement vaste, notamment dans sa partie nord. La mise en œuvre du GPE permettra d'accroître l'accessibilité au territoire métropolitain, dans ses limites est et ouest, vers Cergy-Pontoise et Poissy d'une part et vers l'aéroport de Roissy de l'autre. La surface du territoire desservie sera plus que doublée (+ 110 %) et les emplois accessibles augmenteront de près de 50 % pour un trajet de 45 minutes en transports en commun.

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

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

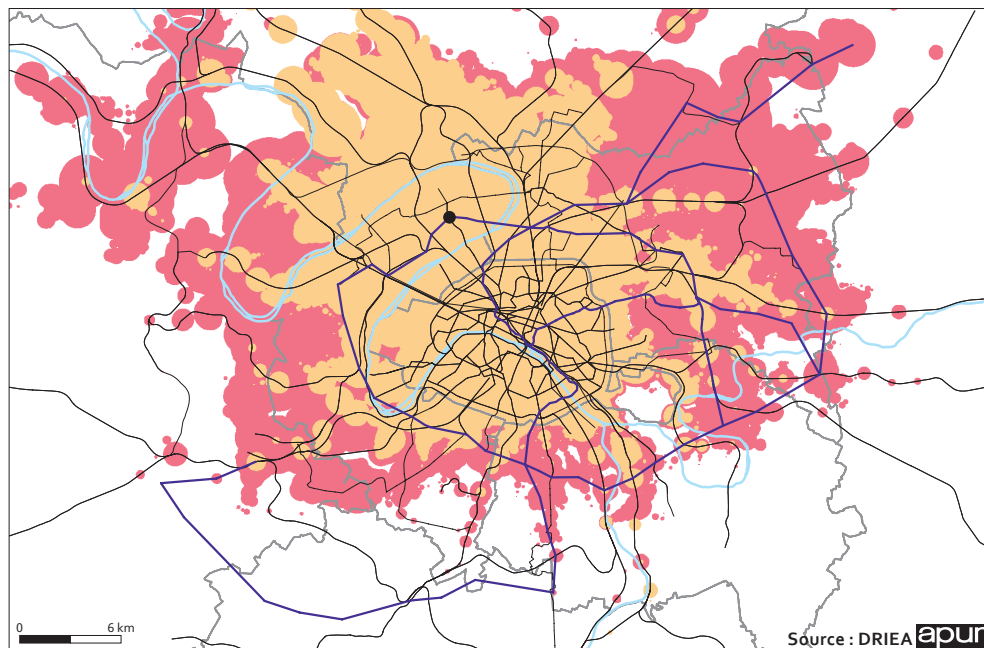
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 2013
- horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

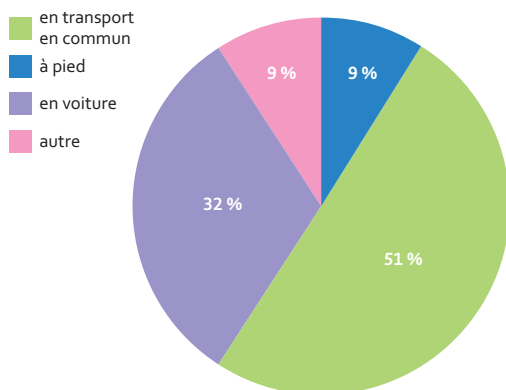
Évolution 2013-2030 de l'accessibilité depuis la gare des Agnettes pour un trajet de 45 min. en transports en commun :
Territoire : + 110 %
Emplois : + 47 %



5.3. Un usage des transports en commun déjà dominant

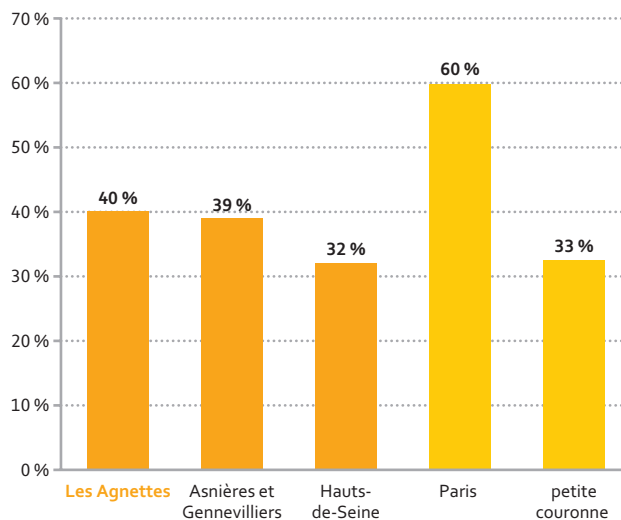
Plus de la moitié des déplacements domicile-travail des habitants du quartier des Agnettes se font en transport collectif, le quartier étant d'ores et déjà desservi par la ligne 13 et en limite nord par le tramway. La part des ménages sans voiture est également remarquable puisqu'elle est de 40 % aux Agnettes, soit 7 points de plus qu'en petite couronne ou dans le reste du département.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4. Un quartier d'ores et déjà accessible

La trame viaire est assez régulière dans le quartier, à l'exception de la partie est, explicable par la présence de plusieurs grands ensembles. Des pistes cyclables existent sur la plupart des axes structurants et viennent se croiser dans le quartier au niveau de la gare des Agnettes. Le réseau n'a pas nécessairement vocation à s'étendre jusque dans les petites rues à faibles fréquentation automobile, mais il pourra être étendu à l'ensemble des voies structurantes. Le quartier est relativement plat, ce qui constitue un atout à la pratique du vélo. Enfin, en matière de transports en commun, le quartier est d'ores et déjà desservi par la ligne 13 du métro, le tram T1 qui tangente la limite nord du quartier ainsi que par un réseau de bus relativement dense. Depuis mars 2014, la ligne 366 reliant Colombes et les Grésillons passe par les Agnettes via la rue Émile Zola.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2013



Note de lecture :

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

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

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

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

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 94 2013

Note de lecture :

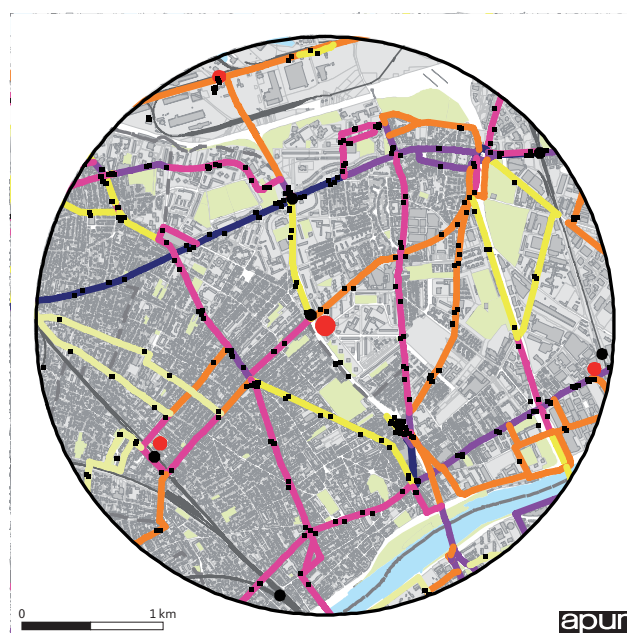
Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.



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

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

Source : STIF 2012



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

6.1. Un rythme de construction qui s'accélère

De 2000 à 2012, 400 logements ont été autorisés annuellement dans les communes d'Asnières-sur-Seine et Gennevilliers. Le rythme de construction s'est accéléré à partir de 2006, ce qui pourrait être mis à l'actif des nouvelles règles affirmées dans les PLU, respectivement adoptés en juin 2006 et mars 2005. Près d'un tiers des surfaces construites dans ces communes l'ont été dans le quartier des Agnettes, qui concentre actuellement 27 % des logements et 37 % de la population des communes de rattachement, sur 16 % de leur territoire. 16 % des surfaces de logement construites sont venues abonder le parc social. Le rythme de construction de logement devra être maintenu par rapport aux derniers chiffres de 2012 (1 237 logements construits) afin d'atteindre les objectifs consolidés dans le cadre du CDT de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine : 1 659 logements par an entre 2011 et 2016, dont 1 159 sur les communes d'Asnières-sur-Seine (759 par an) et Gennevilliers (400 par an). De 2000 à 2012, les surfaces de locaux d'activité construites sont deux fois inférieures aux surfaces de logements construits dans le quartier. Près des deux tiers de ces locaux d'activités accueillent des activités de service public.

Construction (2000-2012)	Les Agnettes	Asnières et Gennevilliers
Surface de logements autorisés (m²)	119 423	393 681
dont m² logements sociaux (en %)	16 %	31 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	133	404
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	166	549
Taux de construction	9 %	10 %
Surface de locaux d'activité (m²)	50 996	340 756

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

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

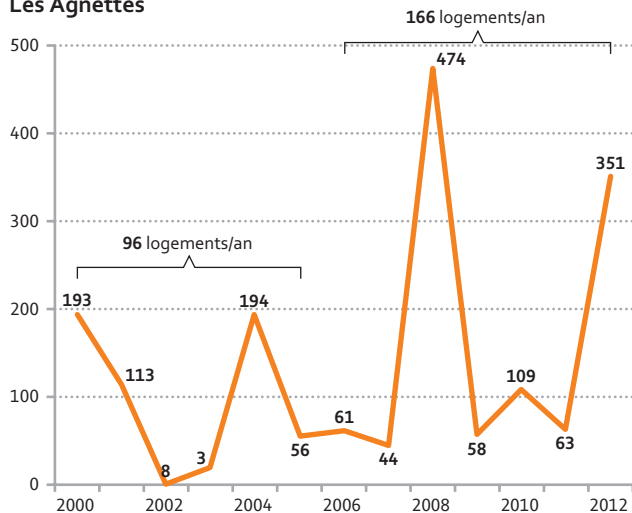
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Les Agnettes (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

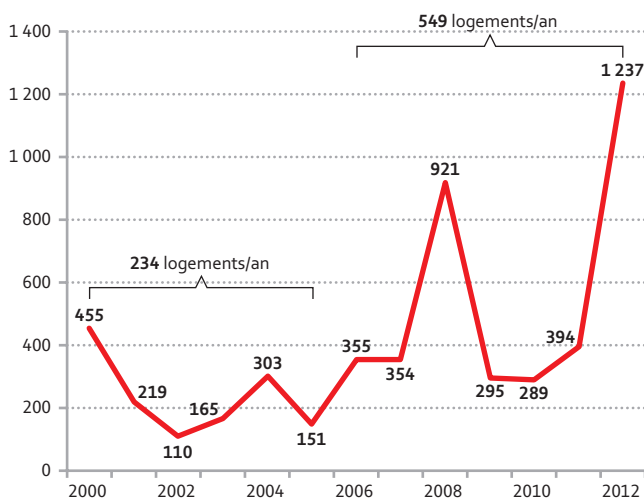
Évolution du nombre de logements autorisés

Les Agnettes



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Asnières et Gennevilliers



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. La moitié ouest du quartier plus dynamique du point de vue de la construction de logement

La carte représentant les permis autorisant la création de logement de 2000 à 2013 montre de nombreuses opérations dans les secteurs pavillonnaires, en particulier dans la partie ouest du quartier à Asnières-sur-Seine. Ce sont le plus souvent des opérations de petite taille conduites par de propriétaires privés qui correspondent à des extensions ou des surélévations et non à la création de nouveaux logements. Des opérations de plus grande envergure ont été mises en œuvre sur les franges du quartier : à l'est dans le cadre de l'éco-quartier Chandon-République à Gennevilliers ou au sud autour de l'allée de Berlin-Spandau à Asnières-sur-Seine. En 10 ans les opérations portant sur la création de locaux d'activités ont été assez peu nombreuses dans le quartier.

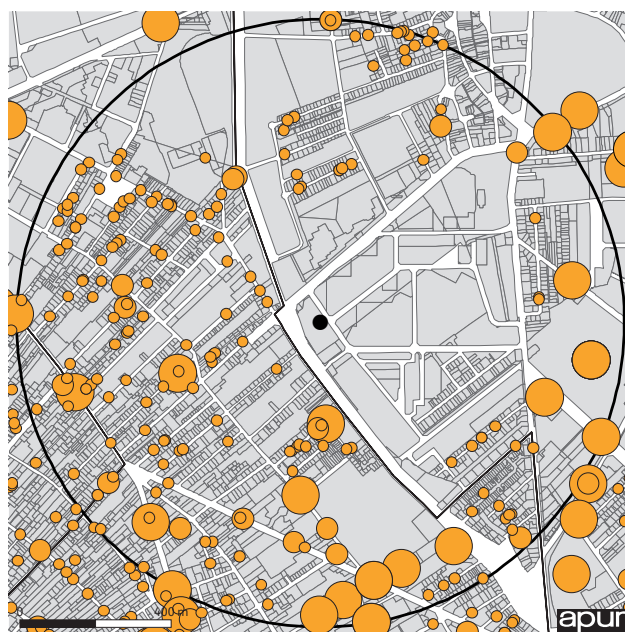
Surfaces de logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2012

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



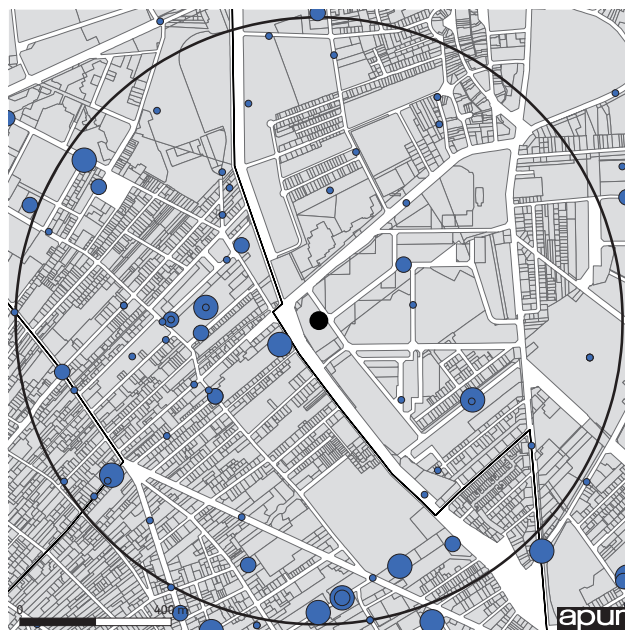
Surfaces de locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Une ZAC et un projet de requalification dans le grand ensemble des Agnettes accompagneront l'arrivée de la gare

Dans le quartier des Agnettes, les grands projets en cours ou à l'étude concernent principalement la partie située à Gennevilliers. La liaison entre la future gare du GPE et le centre-ville de Gennevilliers est à l'étude dans le cadre d'une ZAC Centre-ville visant notamment la requalification de l'offre commerciale. La Cité des Agnettes, qui accueillera sur son site la gare du GPE, fait l'objet d'une réflexion sur sa requalification en écoquartier, en concertation avec les habitants. À l'est du quartier, l'écoquartier Chandon-République en cours de réalisation accueillera de nombreux nouveaux logements.

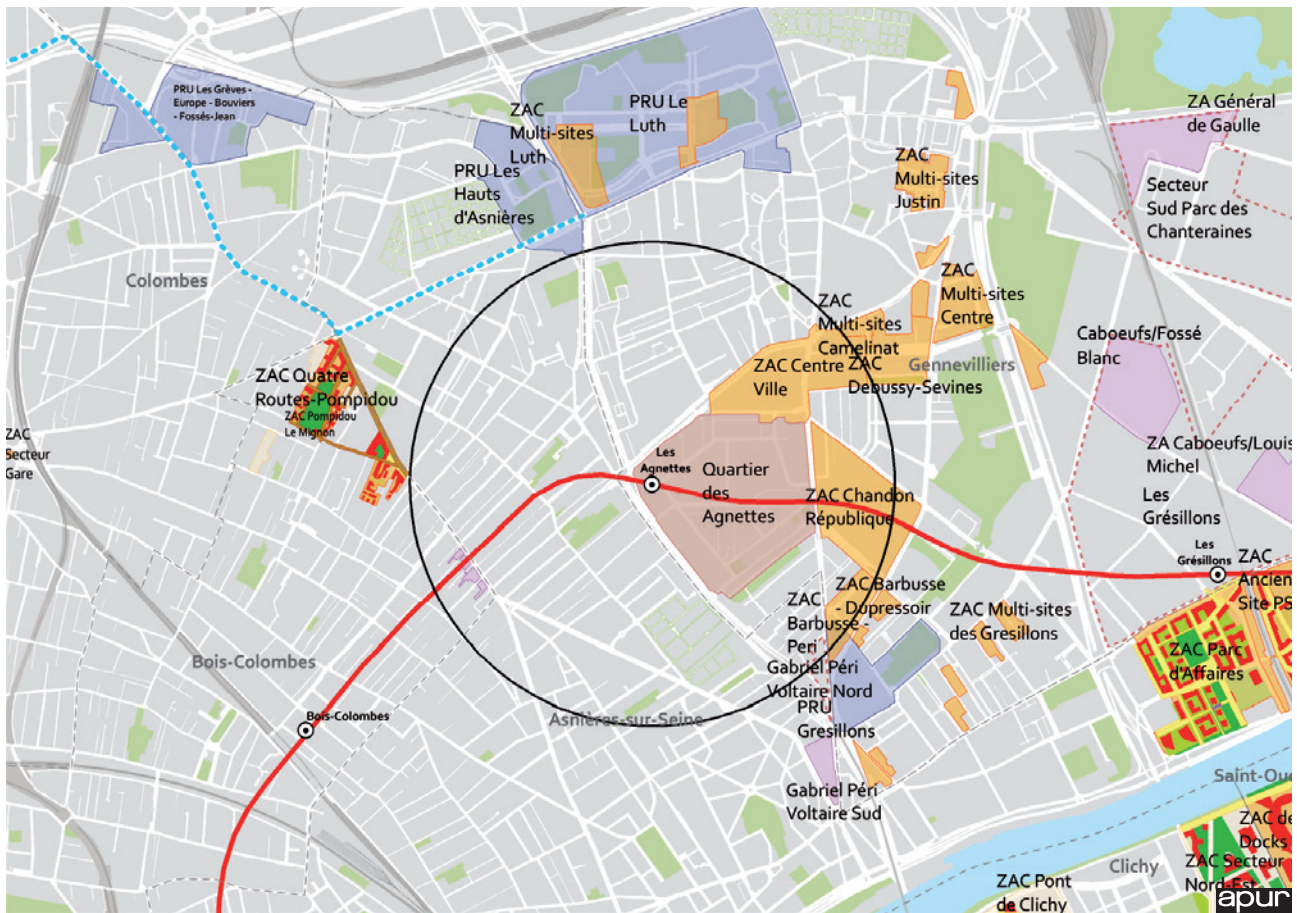


Éléments des opérations d'aménagement (mai 2014)

	ZAC Centre-ville	ZAC Barbusse-Péri	ZAC Chandon-République	ZAC Debussy-Sévin	Voltaire sud	ZAC Pompidou Le Mignon
Commune	Gennevilliers	Gennevilliers	Gennevilliers	Gennevilliers	Asnières-sur-Seine	Bois-Colombes
Date d'achèvement (prévision)	2026	2016	2022	2018		2016
Nombre de logements (estimation)	700	88	1 750	550	105	1 100
Logement (m²)	62 000	6 800	140 000	36 000	7 875	60 270
dont logement sociaux (m²)	31 000	3 395	70 000	3 822	2 100	9 850
Bureaux (m²)		38 800				
Activités (m²)		3 500		400		2 650
Équipements (m²)	3 000	1 000	10 600	600		1 980
Commerces (m²)	9 100		4 000	400	Rez-de-chaussée	3 240
Surface totale (m²)	74 100	50 100	154 600	37 400		71 440
Maîtrise d'ouvrage	SEMAG 92	SEMAG 92	SEMAG 92	SEMAG 92		Bouygues Immobilier
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur			Faubourg 2/3/4/			

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, juin 2014

Le quartier des Agnettes, déjà bien relié sur un axe nord-sud par la ligne 13 du métro et complété par le réseau de bus, verra son accessibilité est-ouest améliorée par l'arrivée du réseau du GPE, ainsi qu'au nord par le prolongement du T1 vers le T2 à Colombes.



Projets d'aménagement et de transport

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

Projets en cours

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

Secteur d'aménagement

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

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

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab. / hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi 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
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation - 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Epoque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares - isochrones 45 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
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m² et nb de logements - permis autorisés	SITADEL 2000 - 2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
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
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique - Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme local de l'habitat
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
UC	Unité de consommation
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare des Agnettes — Ligne 15 ouest

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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