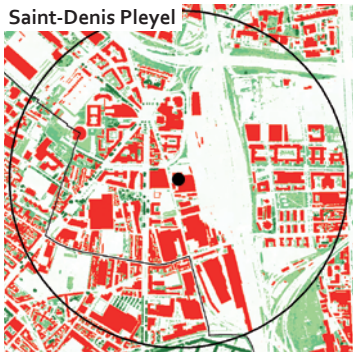
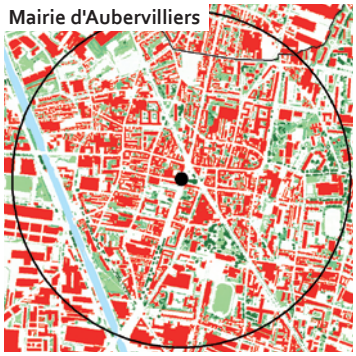
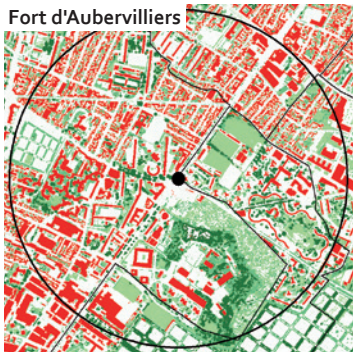
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

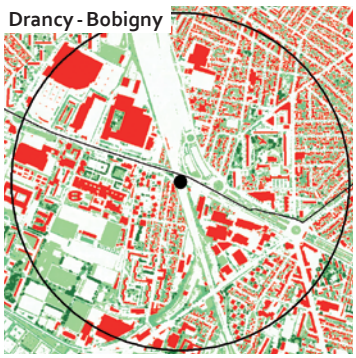
# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

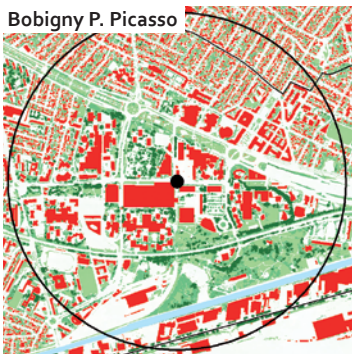
## Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 15 Est

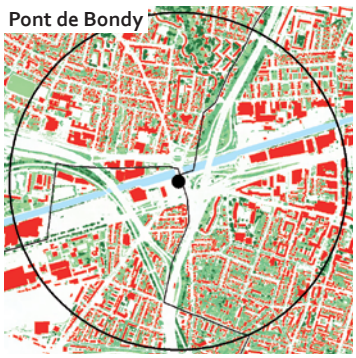


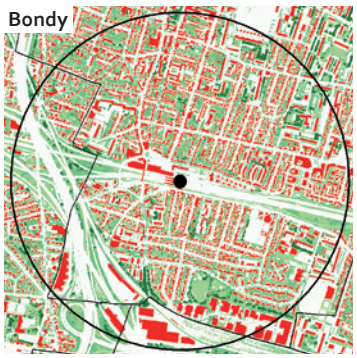


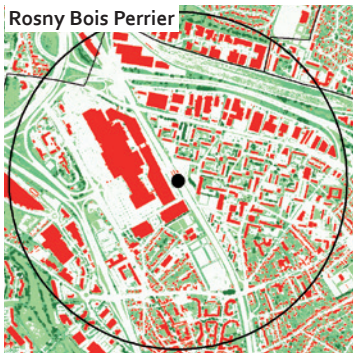



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Société du Grand Paris

DÉCEMBRE 2015

**Directrice de la publication :** Dominique Alba
**Étude réalisée par :** Stéphanie Jankel, Clément Mariotte ; avec le concours de Julien Gicquel, Sandra Roger et Lise Roger-Jaffé
**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
**Mise en page :** Apur
**Avec la participation de :** Catherine Barbé pour la SGP et Véronique Lehideux pour la DRIEA
**www.apur.org**

2015V2.7.1.1

# 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 les quartiers de gare ..... 10
1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare ..... 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 ..... 12

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 résidents ..... 29
4.4. Les revenus des ménages et leur évolution ..... 30
4.5. Le parc de logements ..... 32

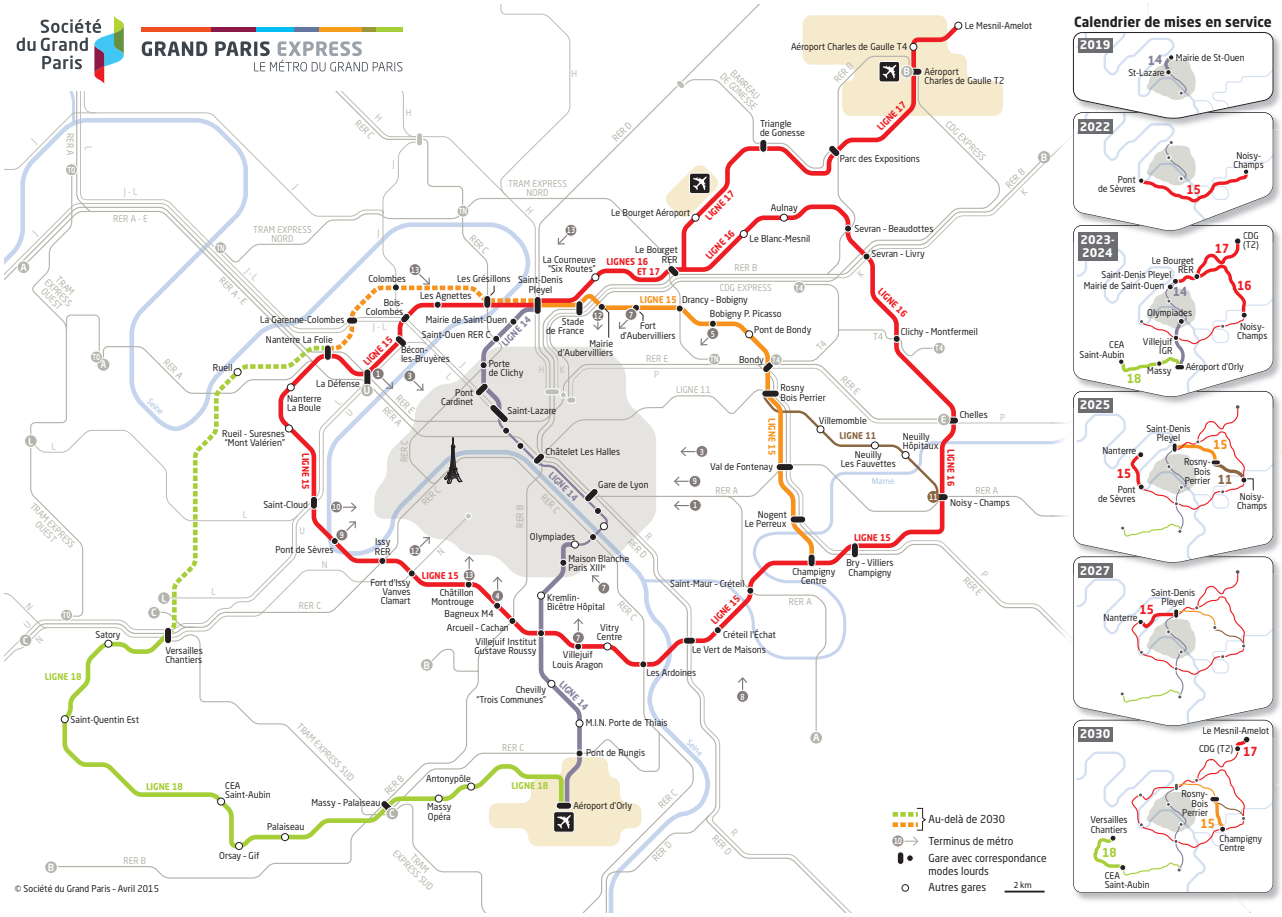
5. La mobilité et les espaces publics ..... 36
5.1. Les déplacements domicile-travail ..... 36
5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare ..... 37
5.3. L'accessibilité à pied aux gares ..... 44
5.4. L'accessibilité en transports en commun ..... 46
5.5. L'accessibilité à vélo aux gares ..... 47

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir ..... 50
6.1. Les dynamiques récentes de construction ..... 50
6.2. Les dynamiques de projets urbains et l'articulation avec les futures gares ..... 54

Synthèse ..... 56

Annexes ..... 57

## LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS




**Calendrier de mises en service**

# Préambule

## Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une profonde mutation engagée depuis quelques années avec la mise en service de plusieurs lignes de tramway, la modernisation des RER, la prolongation des lignes de métro et la création de lignes nouvelles. L'offre de services de transports collectifs s'améliore et favorise la réalisation des objectifs de rénovation et de construction de logements ainsi que le renouvellement du parc immobilier d'entreprises. Les contrats de développement territorial et le schéma directeur de la région Ile-de-France éclairent les perspectives territoriales. Pour autant, l'évaluation des développements urbains autour des gares n'est que partiellement appréhendée.
Il est donc apparu nécessaire, au sein du comité stratégique de la Société du Grand Paris qui associe des parlementaires et des élus régionaux ou locaux aux services de l'État, de mettre en place un dispositif permettant d'appréhender la situation des quartiers de chacune des futures gares du Réseau du Grand Paris Express afin que les acteurs économiques et sociaux puissent s'en saisir.

L'observation des quartiers de gares et de leur évolution donne à voir et permet l'évaluation des effets directs ou indirects 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 SGP, 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 permet 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 offre une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par mises à jour successives, il permet de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue 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 permet de catégoriser les quartiers de gare 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 contribue à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constitue 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 est impliquée dans le pilotage et le fonctionnement de nombreux observatoires partenariaux en Ile-de-France, notamment dans les domaines de la mobilité (OMNIL), du foncier (ORF), de l'immobilier d'entreprises (ORIE), ou de projets opérationnels comme celui des quartiers de gare du Grand Paris. La DRIEA s'implique fortement dans ces observatoires qui sont des lieux stratégiques d'échange, d'animation et de production de doctrines et de connaissance, dont bénéficient l'État ainsi que l'ensemble de la collectivité des aménageurs et des acteurs économiques. Pour l'observatoire des quartiers de gare, la DRIEA met notamment à disposition des données issues de ses systèmes d'information et de ses outils de modélisation, notamment en matière de déplacements et d'accessibilité.

**L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur)** a développé une base de données très précise sur la métropole 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, 2015 et 2016.

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 a concerné les quartiers de gare des lignes 15 Sud et 16. En 2015, l'observatoire est mis en place sur les lignes 14, 15 Ouest et 15 Est, et début 2016, sur les lignes 17 et 18.**

**L'observation des quartiers de gare est conduite à deux échelles :**
- **une analyse croisée par ligne** qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres ;
- **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 12 quartiers de gare de la ligne 15 Est, qui reliera Saint-Denis Pleyel au nord à Champigny Centre au sud-est à l'horizon 2030, avec un premier tronçon prévu entre Saint-Denis Pleyel et Rosny Bois Perrier en 2025.**

**Il est accompagné des 12 monographies réalisées sur ces 12 quartiers de gare.** Les données mobilisées ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier. Ce rayon de 800 m 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** (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.**

Saint-Denis Pleyel
Stade de France
Mairie d'Aubervilliers
Fort d'Aubervilliers
Drancy Bobigny
Bobigny P. Picasso
Pont de Bondy
Bondy
Rosny Bois Perrier
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
apur
© InterAtlas (2012)

# 1. Les densités dans les quartiers de gare

## 1.1. Les densités de population

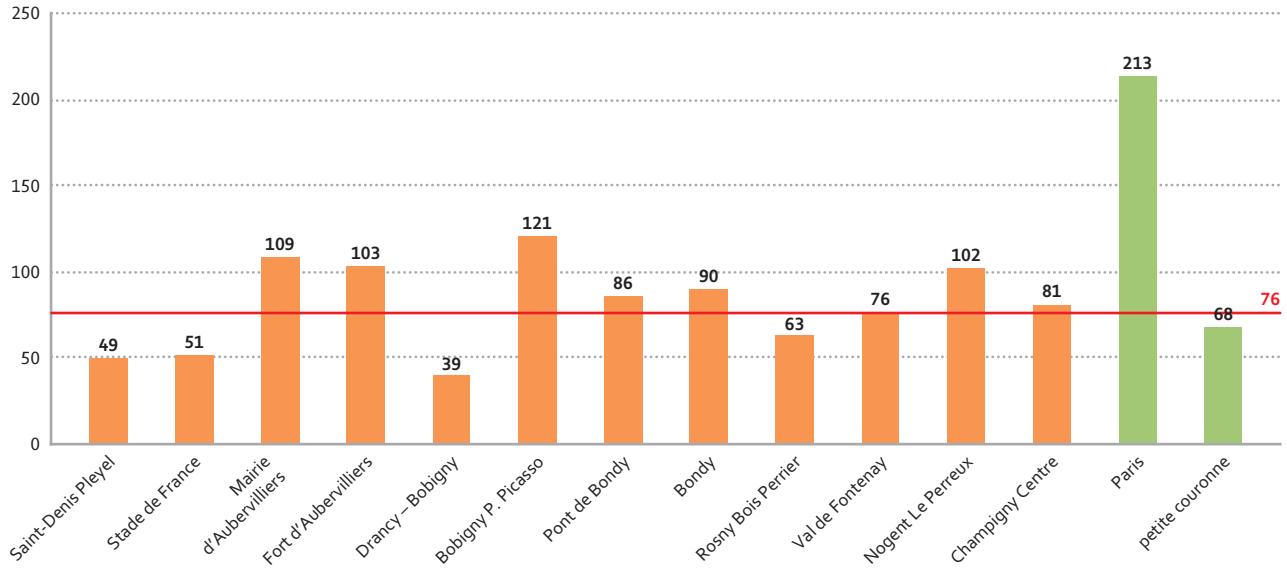
Le cœur de l'agglomération se caractérise par de fortes densités de population (213 habitants à l'hectare à Paris), qui décroissent à mesure que l'on s'éloigne (68 habitants à l'hectare en moyenne en petite couronne). La ligne 15 Est, qui traverse le quart nord-est de la petite couronne, de la Plaine de France au nord jusqu'aux boucles de la Marne à l'est, présente des densités de population moyennes et assez homogènes. Les densités de population varient tout de même de 120 habitants à l'hectare, atteint dans le quartier de Bobigny Pablo Picasso, à 40 habitants à l'hectare, atteint dans le quartier voisin de Drancy – Bobigny. La densité de population moyenne dans les 12 quartiers de gare de la ligne 15 Est s'établit à 77 habitants à l'hectare. C'est une densité de population légèrement supérieure à la moyenne de la petite couronne. À titre de comparaison, c'est moins que pour 3 des autres lignes du Réseau du Grand Paris Express (moyenne de la ligne 15 Sud = 86 hab. à l'ha, la ligne 15 Ouest = 85 hab. à l'ha et la ligne 14 = 83 hab. à l'ha), mais c'est une densité supérieure à la moyenne des 10 quartiers de gare de la ligne 16 (48 hab. à l'ha), qui sont aussi plus éloignés du centre de la Métropole.

Ainsi, la ligne 15 Est comporte 3 types de quartiers :

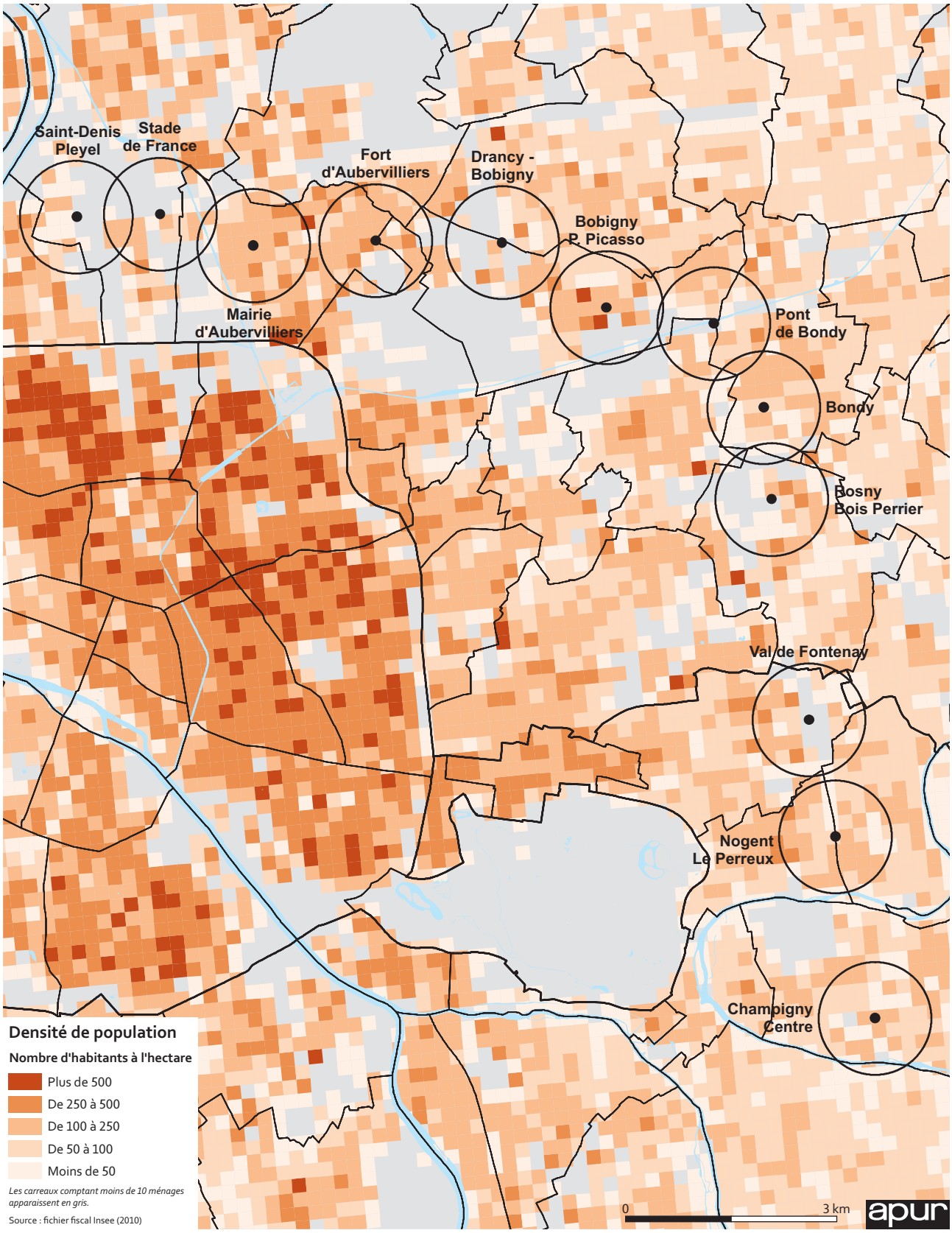
- **4 quartiers présentent des densités de population élevées, supérieures à la moyenne de la petite couronne (entre 100 et 120 hab. à l'ha) :** Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, Bobigny Pablo Picasso et Nogent Le Perreux ;
- **5 quartiers présentent des densités de population intermédiaires, proches de la moyenne de la petite couronne (entre 70 et 100 hab. à l'ha) :** Pont de Bondy, Bondy, Rosny Bois Perrier, Val de Fontenay, Champigny Centre ;
- **3 quartiers sont actuellement moins denses en habitants** et se distinguent par une densité de population sensiblement inférieure à la moyenne de la petite couronne : Saint-Denis Pleyel, Stade de France et Drancy – Bobigny. Cela s'explique à la fois par la présence dans ces quartiers de grandes emprises de transport et d'équipements et par la place qu'y prennent les activités économiques.

La carte représentant les densités de population selon un carroyage de 200 m par 200 m montre que les densités de population diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris. Les densités de population à Aubervilliers sont assez élevées, comme dans les autres communes limitrophes de Paris (Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Bagnolet ou Vincennes). Les densités de population des communes traversées par la ligne 15 Est sont bien inférieures, à l'exception de quelques secteurs correspondant souvent aux centres-villes des communes, comme c'est le cas à Bobigny ou Nogent-sur-Marne par exemple.

**Densité de population dans les quartiers de gare** (nombre d'habitants par hectare)




Source : recensement Insee (2011)


Saint-Denis Pleyel
Stade de France
Fort d'Aubervilliers
Drancy - Bobigny
Bobigny P. Picasso
Mairie d'Aubervilliers
Pont de Bondy
Bondy
Bosny Bois Perrier
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
Densité de population
Nombre d'habitants à l'hectare
Plus de 500
De 250 à 500
De 100 à 250
De 50 à 100
Moins de 50
Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.
Source : fichier fiscal Insee (2010)
0
3 km
apur

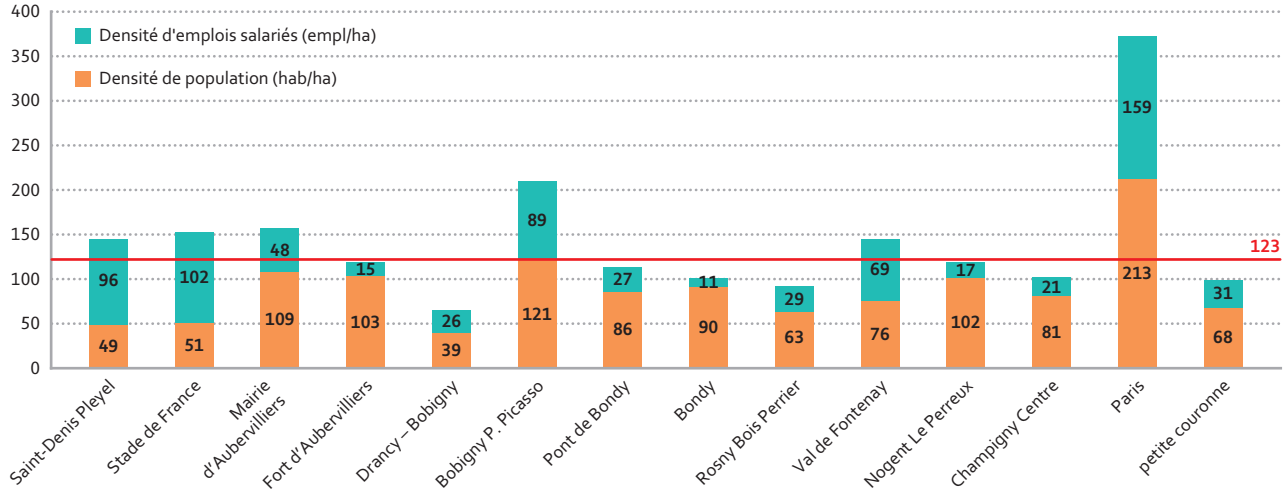
# 1.2. Les densités d'emploi dans les quartiers de gare

Les quartiers de gare de la ligne 15 Est se caractérisent par une forte mixité et par des densités d'emplois plus élevées que dans bien des secteurs de la petite couronne. La moyenne à l'échelle de la ligne est « portée » par la présence au nord de la ligne de l'important pôle d'emplois de Saint-Denis Pleyel/Stade de France :

- **5 quartiers présentent une densité d'emplois assez élevée** (supérieure à 60 emplois à l'hectare, soit le double de la densité d'emplois moyenne dans la petite couronne) : Saint-Denis Pleyel et Stade de France, qui sont des quartiers au profil mixte mêlant un héritage industriel et la présence récente de grosses entreprises dans le secteur du Landy, avec une densité proche de 100 emplois à l'hectare ; dans une moindre mesure, le centre administratif de Bobigny Pablo Picasso et le pôle tertiaire de Val de Fontenay ; enfin, avec presque 50 emplois à l'hectare, le quartier de Mairie d'Aubervilliers est relativement dense en emplois ;
- **3 quartiers se caractérisent par une densité d'emplois moyenne** (environ 30 emplois à l'ha) : Drancy – Bobigny avec ses grands équipements hospitaliers et universitaires, Pont de Bondy et Rosny Bois Perrier, où se trouvent les centres commerciaux de Rosny 2 et Domus ;
- **enfin, 4 quartiers de gare ont actuellement une fonction essentiellement résidentielle,** d'où une densité d'emplois faible (proche ou inférieure à 20 emplois à l'ha) : Fort d'Aubervilliers, Bondy, Nogent Le Perreux et Champigny Centre.

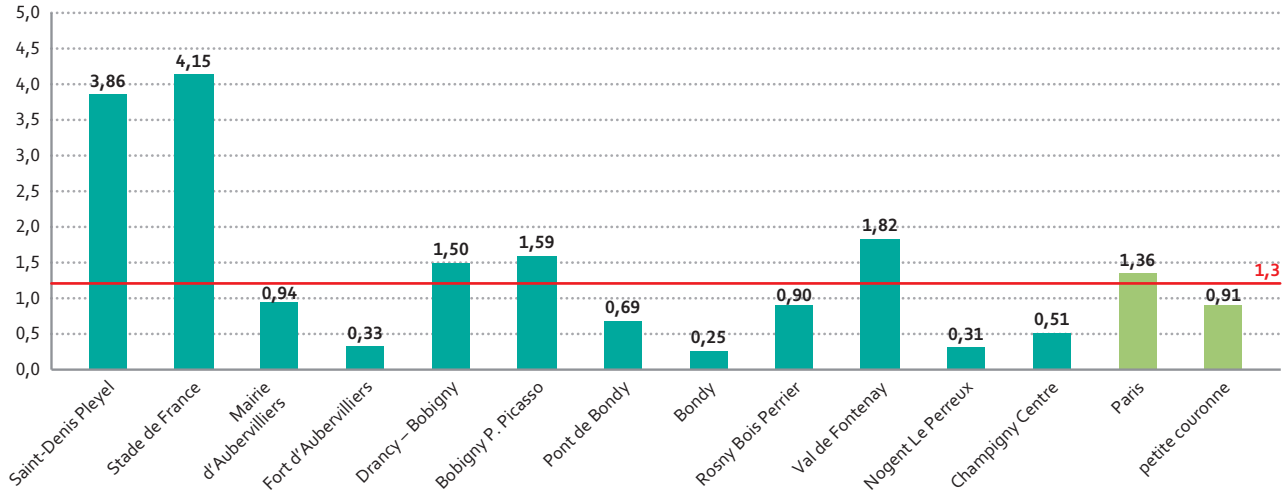
La densité moyenne d'emplois de ces 12 quartiers de la gare place la ligne 15 Est en position intermédiaire entre d'une part les lignes 15 Ouest et 14, qui toutes deux relient d'importants pôles d'emplois à l'échelle de la Métropole (respectivement 168 et 121 emplois à l'ha en moyenne), et d'autre part les lignes 15 Sud et 16, plus résidentielles (respectivement 38 et 25 emplois à l'ha).

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




Sources : recensement Insee (2011), CLAP (2009)

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




Sources : recensement Insee (2011), CLAP (2009)

# 1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare

Le taux d'emploi calculé en rapprochant le nombre d'emplois offerts dans le quartier et le nombre d'actifs qui y résident permet d'appréhender la question de la mixité fonctionnelle des quartiers. La moitié des quartiers de gare de la ligne 15 Est comptent plus d'emplois que d'actifs résidents, alors que les autres quartiers ont jusqu'à présent un caractère plus résidentiel. Le taux d'emploi moyen des 12 quartiers de gare de la ligne 15 Est masque des écarts importants entre les quartiers à prédominance d'activité de Saint-Denis Pleyel ou Stade de France (avec presque 4 emplois pour 1 actif résident) et le quartier plus résidentiel de Bondy par exemple. Calculé pour l'ensemble des 12 quartiers, le taux d'emploi moyen de la ligne est de 1,2, soit un taux assez proche du taux d'emploi de Paris, et supérieur à celui de la petite couronne :

- **les 2 quartiers du nord de la ligne se distinguent par une nette prédominance de l'activité sur l'habitat,** ce qui se traduit par un taux d'emploi exceptionnel, supérieur à 3,5 emplois par actif résident : Saint-Denis Pleyel et Stade de France ;
- **4 quartiers se caractérisent par un taux d'emploi compris entre 1 et 2 emplois par actifs résident :** Drancy – Bobigny, Bobigny Pablo Picasso et Val de Fontenay, qui regroupent entre 1,5 et 2 fois plus d'emplois que d'actifs résidents, et Mairie d'Aubervilliers, avec un taux d'emploi équivalent à la moyenne de la petite couronne (0,9) ;
- **6 quartiers ont un taux d'emploi inférieur à celui de la petite couronne,** témoignant de la prédominance de la fonction résidentielle : Fort d'Aubervilliers, Pont de Bondy, Bondy, Rosny Bois Perrier, Nogent Le Perreux et Champigny Centre.

La carte des densités humaines témoigne de la présence de poches de fortes densités dans plusieurs quartiers de la ligne 15 Est, où population et emplois se concentrent dans les mêmes espaces. C'est le cas de vastes secteurs compris dans les quartiers de gare de Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Bobigny Pablo Picasso notamment.

**Densité humaine (population 2011 + emploi salarié 2009)**

**Nombre d'habitants + emplois salariés à l'hectare**

- Plus de 1 000
- De 500 à 1 000
- De 250 à 500
- De 100 à 250
- De 50 à 100
- Moins de 50

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

Sources : recensement de la population Insee (2011), 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 et de grands équipements universitaires, hospitaliers, sportifs et culturels dont le rayonnement est métropolitain. La mise en service du RGPE devrait accompagner le mouvement polycentrique amorcé de la métropole. Saint-Denis Pleyel, par exemple, sera demain le point de convergence des lignes 14, 15, 16 et 17 du futur métro du Grand Paris (la ligne 13 et le RER D étant accessibles en correspondance piétonne) et sera un nouveau centre de la métropole.

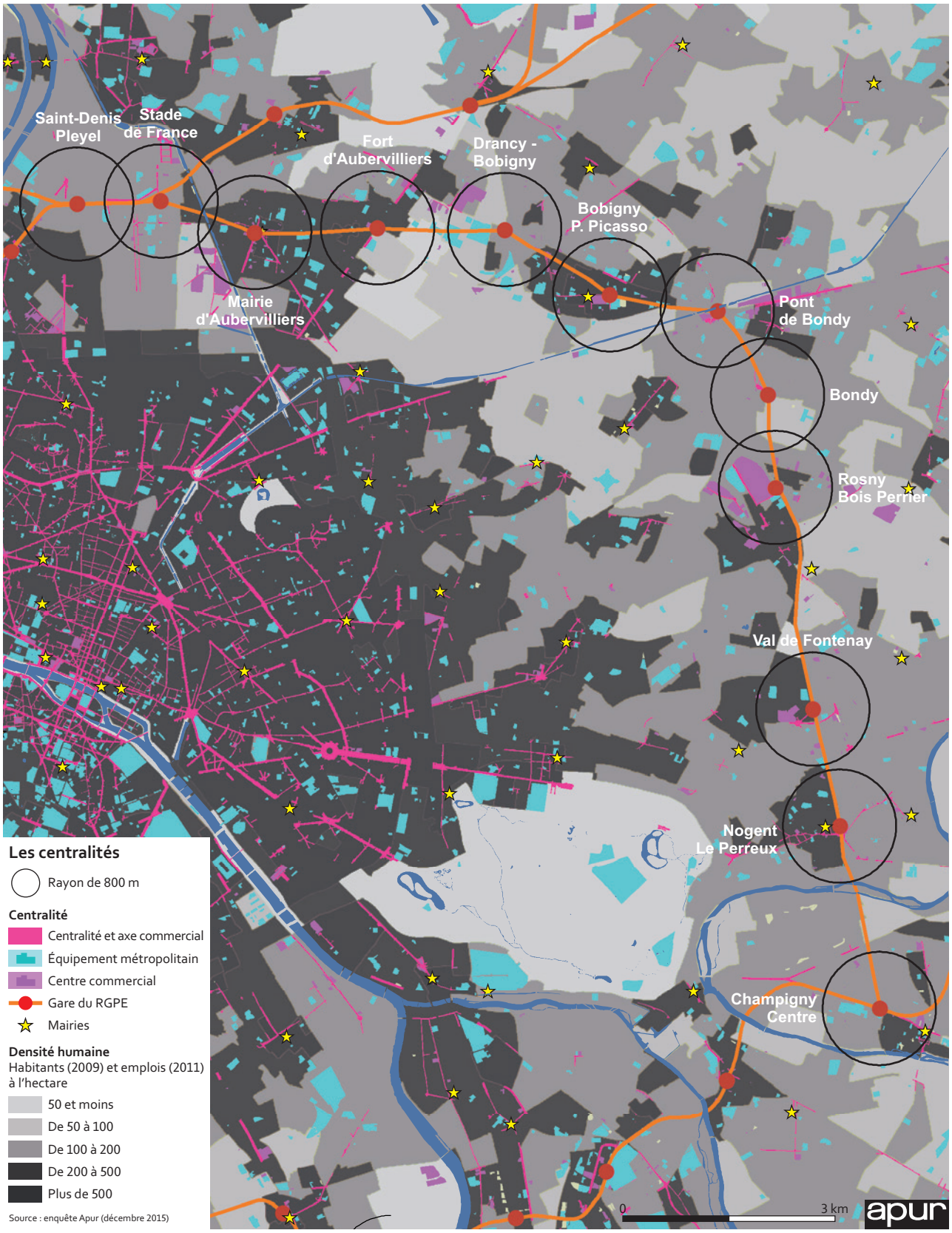
**Au nord et à l'est de la Métropole, les continuités d'intensité urbaine apparaissent entre Paris et les communes limitrophes** (Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Bagnolet, Vincennes et Saint-Mandé), autour des centres-villes anciens et le long des grands axes ou des grandes voies radiales, comme l'ex-RN2 et l'ex-RN3 vers le nord, ou les axes qui relient Paris à Montreuil et, un peu plus au sud, Paris à Vincennes vers l'est. La carte montre aussi, en dehors des communes citées ci-dessus, **une très nette différence d'intensité entre Paris et les communes limitrophes d'une part, et les territoires un peu plus éloignés d'autre part, comme ceux traversés par la ligne 15 Est.** Toutefois, plusieurs quartiers de gare correspondent à des centres-villes (Mairie d'Aubervilliers, Bobigny Pablo Picasso, Nogent Le Perreux par exemple), ou bien encore contiennent de grands équipements, tels que l'hôpital Avicenne, le pôle universitaire de Paris XIII à Drancy – Bobigny ou les centres commerciaux Rosny 2 et Domus à Rosny Bois Perrier, créent des polarités tout au long de la ligne 15 Est, même si les densités de population et d'emplois y sont beaucoup plus faibles qu'au cœur de l'agglomération.

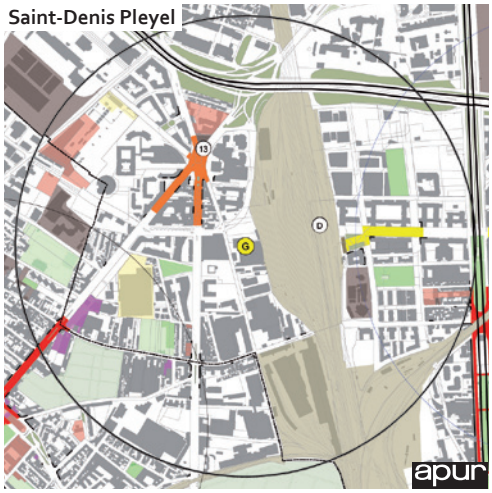
## 2.2. Les centralités autour des futures gares

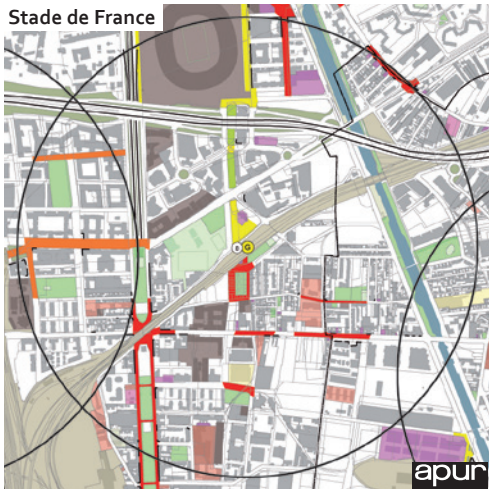
L'arrivée d'une gare du Grand Paris Express est une opportunité pour renforcer les centralités qui existent d'ores et déjà dans les quartiers de gare ou en créer de nouvelles. Les cartes qui décrivent les centralités dans le rayon de 800 m autour des futures gares sont issues de relevés de terrain. Elles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

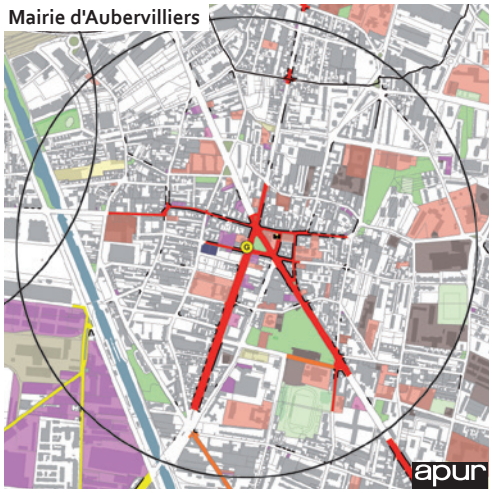
- **3 quartiers sont d'ores déjà des polarités d'échelle métropolitaine que l'arrivée de la ligne 15 Est à l'horizon 2025 viendra renforcer.** C'est le cas du quartier de gare de Saint-Denis Pleyel, structuré autour de la nouvelle Cité du Cinéma et surtout du pôle d'emplois du Landy-Pleyel, dont le rayonnement s'étend au cœur de la Plaine Saint-Denis, en pleine mutation. Le quartier de gare de Stade de France sera quant à lui renforcé dans les années à venir par la réalisation du Campus Condorcet et du futur centre aquatique olympique. La concentration de nombreux grands équipements administratifs, notamment le tribunal de Grande Instance et la préfecture de Seine-Saint-Denis, font de Bobigny Pablo Picasso une autre centralité métropolitaine ;
- **3 quartiers se caractérisent par la présence, aux abords immédiats de la gare, d'équipements intercommunaux importants qui verront leur accessibilité transformée :** à Drancy – Bobigny, l'Hôpital Avicenne, le Pôle universitaire de Paris XIII et le centre commercial de « l'Avenir Parisien » constituent des éléments de centralités forts, qui ne sont pour le moment pas reliés entre eux. Avec Rosny 2 et Domus, le quartier de gare de Rosny Bois Perrier constitue un pôle commercial d'envergure départementale. Enfin, autour de la gare de Val de Fontenay s'étend l'un des pôles d'emplois tertiaires de l'est parisien, aujourd'hui en expansion ;
- **3 quartiers de gare correspondent à des centres-villes anciens,** Mairie d'Aubervilliers, Nogent Le Perreux et Champigny Centre, où se pose la **question du renforcement ou de l'éventuel prolongement de la centralité existante vers la future gare ;**

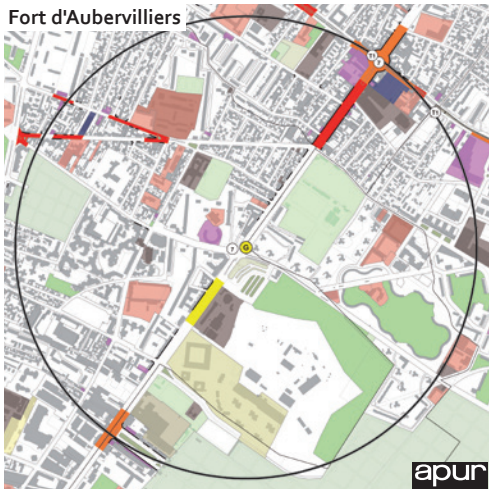
• **3 quartiers se caractérisent par des centralités très locales ou faibles actuellement.** Actuellement, les abords de la gare constituent une centralité très locale à Bondy, et quasi-inexistante à ce jour à Fort d'Aubervilliers. La centralité commerciale mixte le long de l'ex-RN3 et autour du nœud d'échanges routiers du Pont de Bondy, correspond, quant à elle, à une coupure urbaine forte, qui sera traitée dans le cadre du réaménagement de la Plaine de l'Ourcq et avec la mise en service du RGPE.

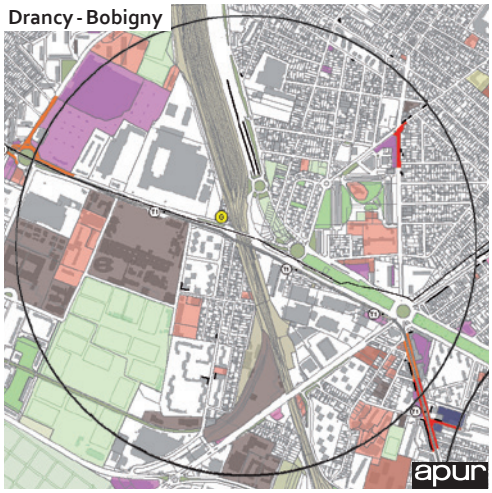


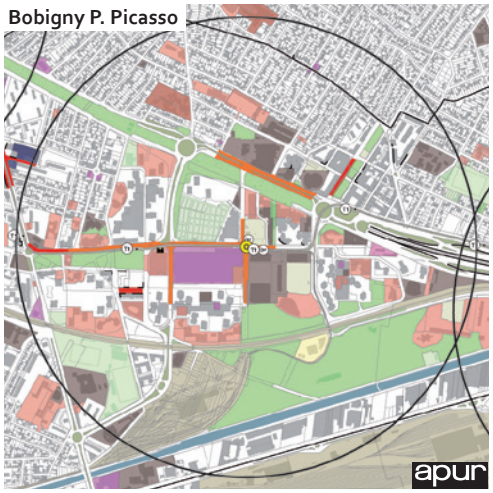



**Éléments de centralités**

Rayon de 800 m

**Centralités**
- Locale
- Mixte
- Globale

**Équipement**
- Local
- Global
- Mairie, hôtel de ville
- Station RER et métro
- Nouvelle gare
- Gare RATP et SNCF

**Commerce et animation**
- Linéaire commercial
- Emprise commerciale
- Marché couvert

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

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

Source : Apur (décembre 2015)

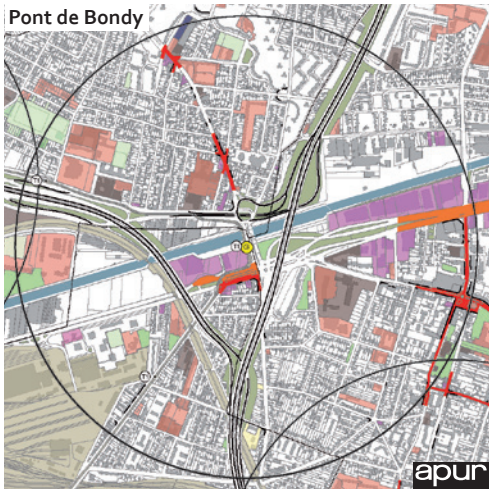
**Quatre types de situation :**

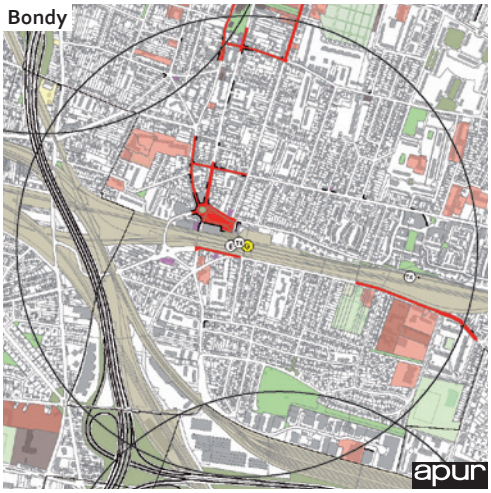
- **3 quartiers sont d'ores déjà des polarités d'échelle métropolitaine que l'arrivée de la ligne 15 Est à l'horizon 2025 viendra renforcer : Saint-Denis Pleyel, Stade de France et Bobigny Pablo Picasso ;**

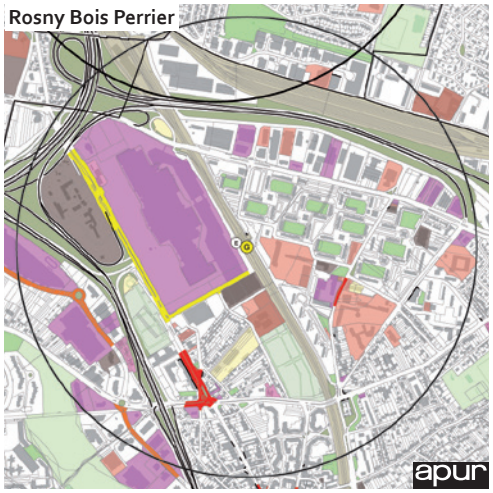
- **3 quartiers disposent, aux abords immédiats de la gare, d'équipements intercommunaux importants ou sont des pôles d'activités, qui verront leur accessibilité transformée : Drancy – Bobigny, Rosny Bois Perrier et Val de Fontenay ;**

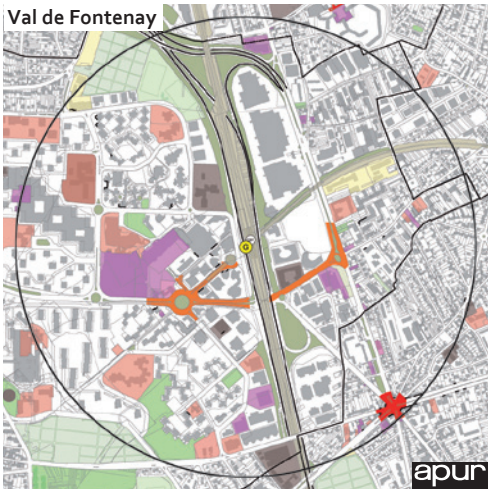
- **3 quartiers correspondent à des centralités locales fortes, comme à Mairie d'Aubervilliers, Nogent Le Perreux ou à Champigny Centre, où se pose la question du renforcement ou de l'éventuel prolongement de la centralité vers la gare ;**

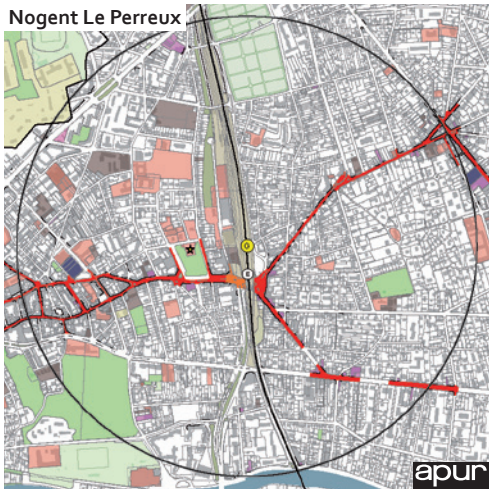
- **3 quartiers se caractérisent par des centralités très locales ou faibles actuellement : Fort d'Aubervilliers, Pont de Bondy et Bondy.**


Pont de Bondy
apur


Bondy
apur


Rosny Bois Perrier
apur


Val de Fontenay
apur


Nogent Le Perreux
apur

Champigny Centre
G
apur

## Les centralités

Saint-Denis Pleyel — boulevard Anatole France, Saint-Denis

Stade de France — rue des Trémies, Saint-Denis

Mairie d'Aubervilliers — rue du Moutier, Aubervilliers

Fort d'Aubervilliers — avenue Jean Jaurès, Aubervilliers

Drancy - Bobigny — rue Roger Salengro, Drancy

Bobigny P. Picasso — avenue du Président Salvador Allende, Bobigny

## Lieux d'implantation des futures gares

Saint-Denis Pleyel

Stade de France

Mairie d'Aubervilliers

Fort d'Aubervilliers

Drancy - Bobigny

Bobigny P. Picasso

## Les tissus

Saint-Denis Pleyel — rue Sorin, Saint-Denis

Stade de France — square de la Cristallerie, Saint-Denis

Mairie d'Aubervilliers — rue Chouveroux, Aubervilliers

Fort d'Aubervilliers — cité Les Courtillères, Pantin

Drancy - Bobigny — cité de l'Amitié, Bobigny

Bobigny P. Picasso — avenue Paul Vaillant-Couturier, Bobigny

Pont de Bondy — avenue Gallieni (ex-RN3), Bondy

Bondy — route de Villemomble, Bondy

Rosny Bois Perrier — Centre Commercial Rosny 2, Rosny-sous-Bois

Val de Fontenay — place du Général de Gaulle, Fontenay-sous-Bois

Nogent Le Perreux — grande rue Charles de Gaulle, Nogent-sur-Marne

Champigny Centre — Hôtel de Ville, Champigny-sur-Marne

Pont de Bondy

Bondy

Rosny Bois Perrier

Val de Fontenay

Nogent Le Perreux

Champigny Centre

Pont de Bondy — Autoroutes et autoponts, Bondy

Bondy — rue Louis Léon Collignon, Bondy

Rosny Bois Perrier — rue de Verdun Rosny-sous-Bois

Val de Fontenay — rue du Bois Galon, Fontenay-sous-Bois

Nogent Le Perreux — quai d'Artois, Le Perreux-sur-Marne

Champigny Centre — rue du Four, Champigny-sur-Marne

# 3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare

## 3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare

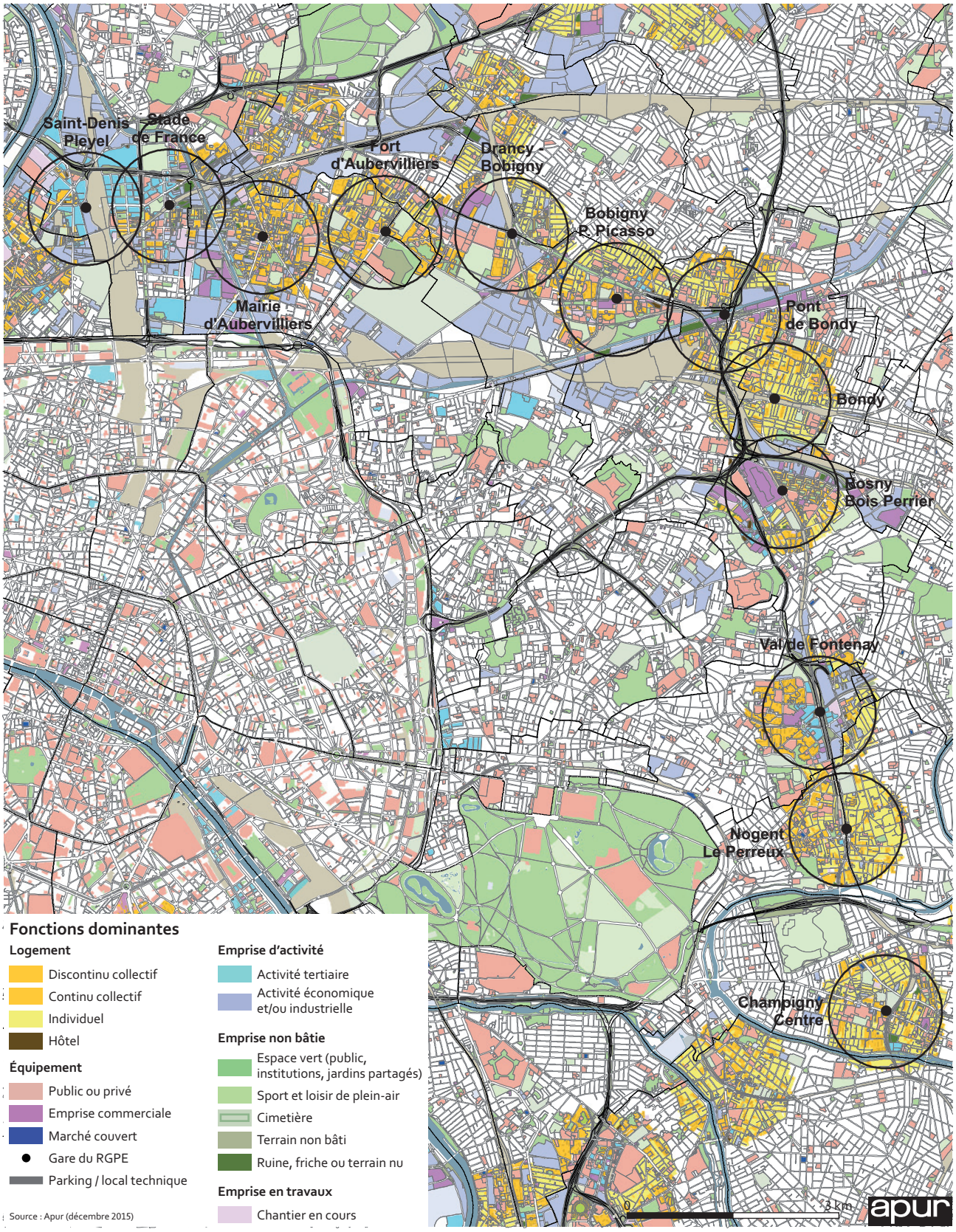
Les cartes de fonctions sont issues de relevés à la parcelle et permettent de caractériser finement les quartiers de gare selon qu'il s'y trouve des logements, des équipements, des activités économiques et commerciales, des bureaux et des infrastructures. Elles mettent en évidence la mixité fonctionnelle ou, à l'inverse, la mono-fonctionnalité des quartiers et apportent des éléments concrets pour l'analyse des besoins et les perspectives d'aménagement de ces quartiers en vue de l'arrivée du réseau du RGPE.

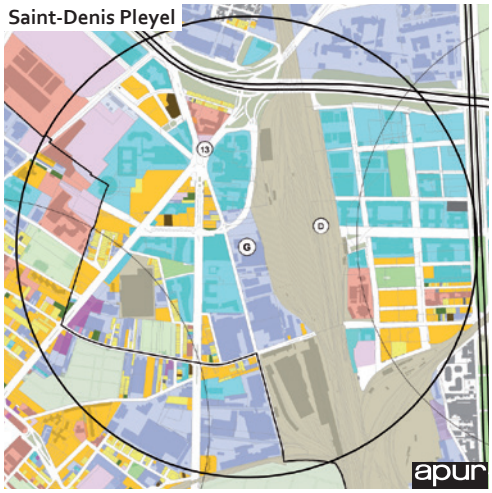
À l'échelle de la ligne 15 Est, les cartes des fonctions des quartiers dépeignent des quartiers d'ores et déjà mixtes. Cette mixité s'organise, parcelle par parcelle dans un tissu urbain ancien et constitué, à Mairie d'Aubervilliers ou à Champigny Centre ; tandis qu'à Val de Fontenay, à Drancy – Bobigny ou encore à Bobigny Pablo Picasso, le territoire est morcelé par de grandes emprises d'équipements ou d'activités, qui côtoient des ensembles de logements collectifs discontinus. D'autres quartiers sont marqués par une sectorisation des zones résidentielles et d'activités (Pont de Bondy et Rosny Bois Perrier).

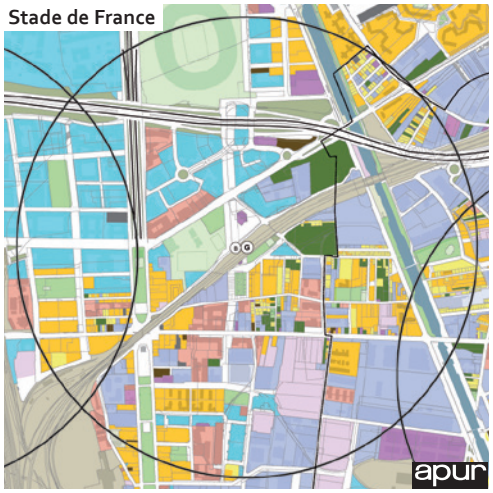
Des fonctions des quartiers découleront nécessairement celles de chacune des futures gares du Grand Paris, selon le sens et l'intensité des migrations pendulaires. Par exemple, les quartiers résidentiels auront tendance à être peu animés en journée, les quartiers de pôles d'emploi à se vider en fin de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

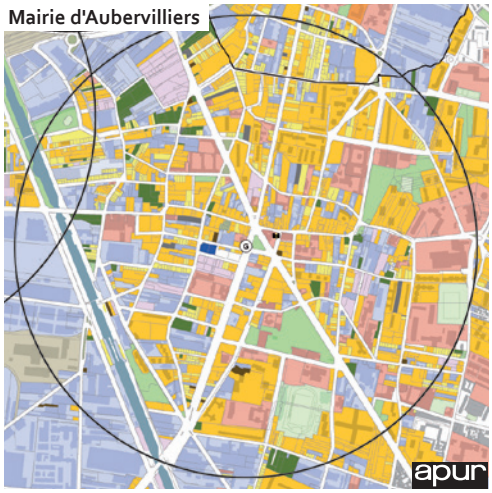
Ainsi, se distinguent trois grandes catégories de quartiers de gare :

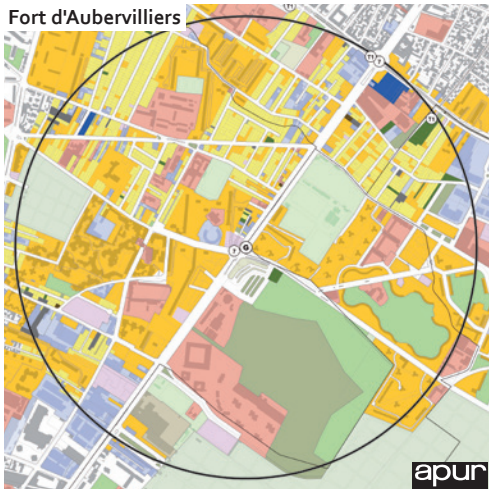
- **les deux premiers quartiers de la ligne, Saint-Denis Pleyel et Stade de France, se caractérisent par une prédominance des activités sur la fonction résidentielle.** Ces pôles d'activités sont appelés à devenir des hubs métropolitains, avec notamment la Cité Européenne du Cinéma, le futur centre aquatique et le village olympique situés de part et d'autre du pôle d'activité tertiaire et du pôle d'emplois du Landy-Pleyel ;
- **6 quartiers sont d'ores et déjà mixtes,** mêlant fonctions résidentielles et activités économiques industrielles et commerciales (Mairie d'Aubervilliers, Pont de Bondy, Rosny Bois Perrier et Val de Fontenay). De grands équipements structurants et, ponctuellement, des parcelles d'activités, s'insèrent dans les tissus résidentiels à Drancy – Bobigny et Bobigny Pablo Picasso ;
- **4 quartiers à forte dominante résidentielle,** composés d'un tissu pavillonnaire très développé, à Bondy, Nogent Le Perreux ou Champigny Centre, et de nombreux grands ensembles emblématiques des années 1970 à Fort d'Aubervilliers.

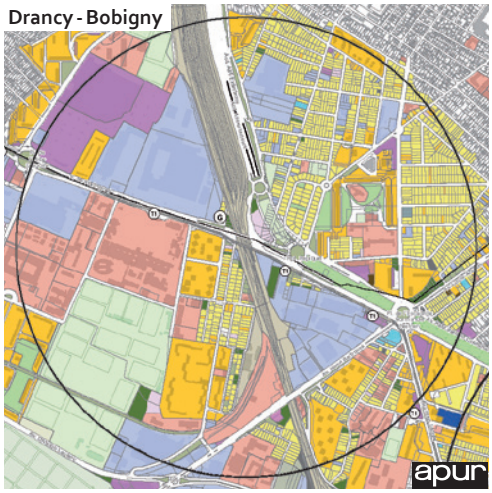

Saint-Denis Pleyel
Stade de France
Port d'Aubervilliers
Drancy - Bobigny
Bobigny P. Picasso
Mairie d'Aubervilliers
Pont de Bondy
Bondy
Bosny Bois Perrier
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
Fonctions dominantes
Logement
Discontinu collectif
Continu collectif
Individuel
Hôtel
Équipement
Public ou privé
Emprise commerciale
Marché couvert
Gare du RGPE
Parking / local technique
Emprise d'activité
Activité tertiaire
Activité économique et/ou industrielle
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 2015)
0
3 km
apur

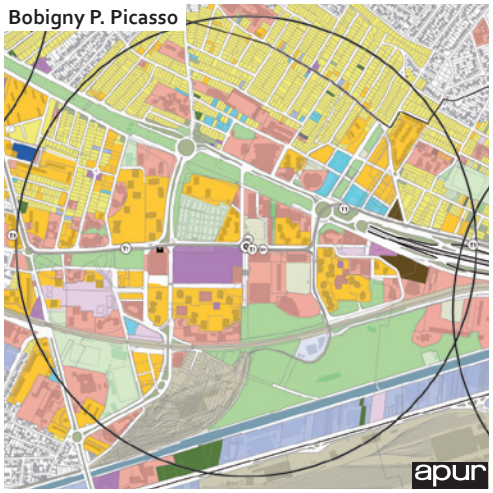



## Fonctions dominantes

Rayon de 800 m

**Logement**
- Discontinu collectif
- Continu collectif
- Individuel
- Hôtel

**Équipement**
- Public ou privé
- Emprise commerciale
- Marché couvert
- Station RER, métro et/ou tramway existante
- Gare du RGPE
- Parking / local technique

**Emprise d'activité**
- Activité tertiaire
- Activité économique et/ou industrielle
- Service urbain

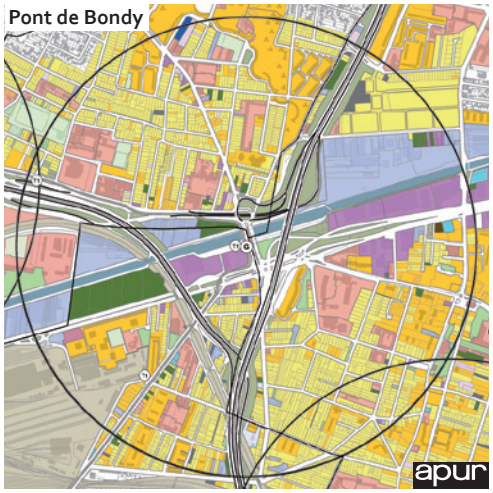
**Emprise non bâtie**
- Espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- Sport et loisir de plein-air
- Cimetière
- Terrain non bâti
- Ruine, friche ou terrain nu

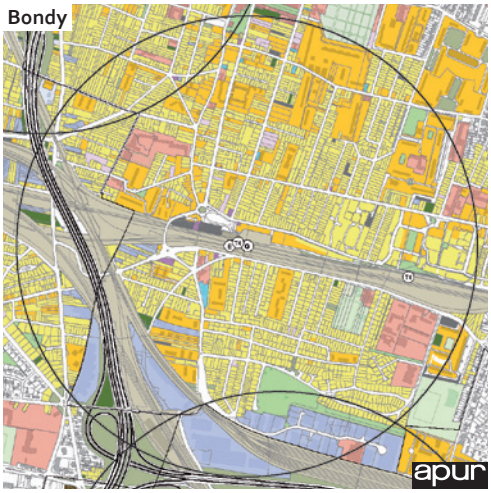
**Emprise en travaux**
- Chantier en cours

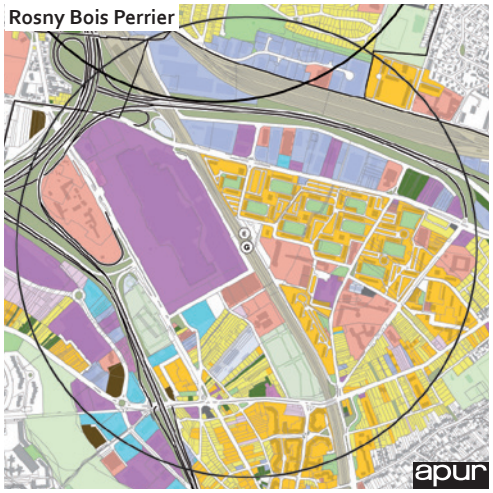
Source : Apur (décembre 2015)

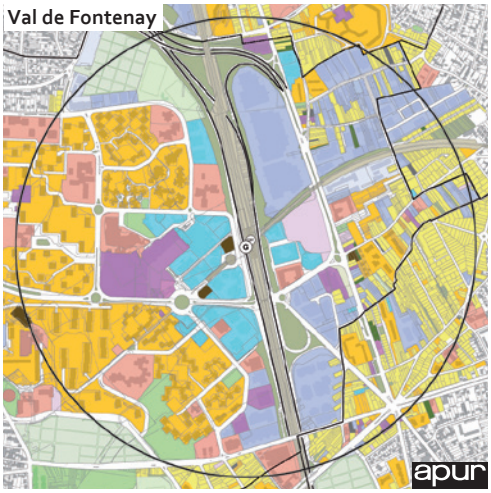
**Trois catégories principales de quartiers de gare :**

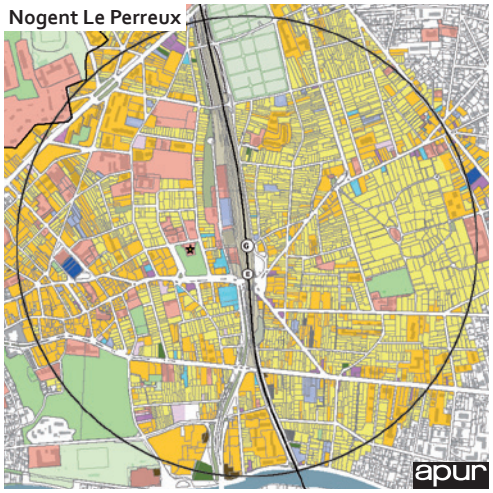
- **2 quartiers comprenant d'importants secteurs d'activités économiques et des équipements : Saint-Denis Pleyel et Stade de France ;**
- **6 quartiers d'ores et déjà mixtes : Mairie d'Aubervilliers, Bobigny Pablo Picasso, Drancy – Bobigny, Pont de Bondy et Rosny Bois Perrier, Val de Fontenay ;**
- **4 quartiers à forte dominante résidentielle, qu'ils soient composés d'habitat individuel ou collectifs : Fort d'Aubervilliers, Bondy, Nogent Le Perreux, Champigny Centre.**

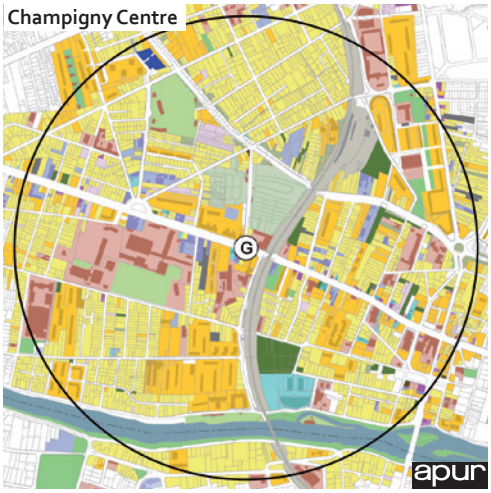

Pont de Bondy
apur


Bondy
apur


Rosny Bois Perrier
apur


Val de Fontenay
apur


Nogent Le Perreux
apur


Champigny Centre
apur

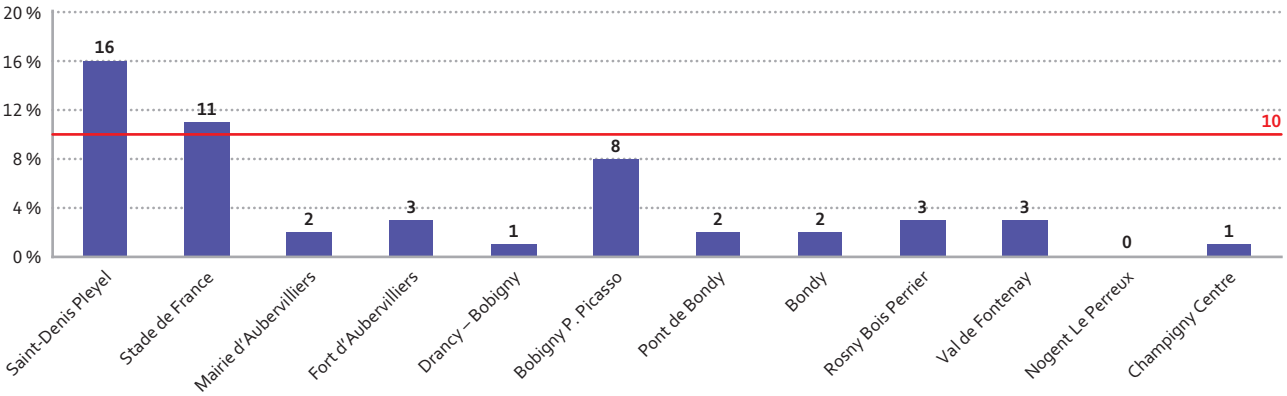
# 3.2. Les hauteurs du bâti

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 à travers 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.

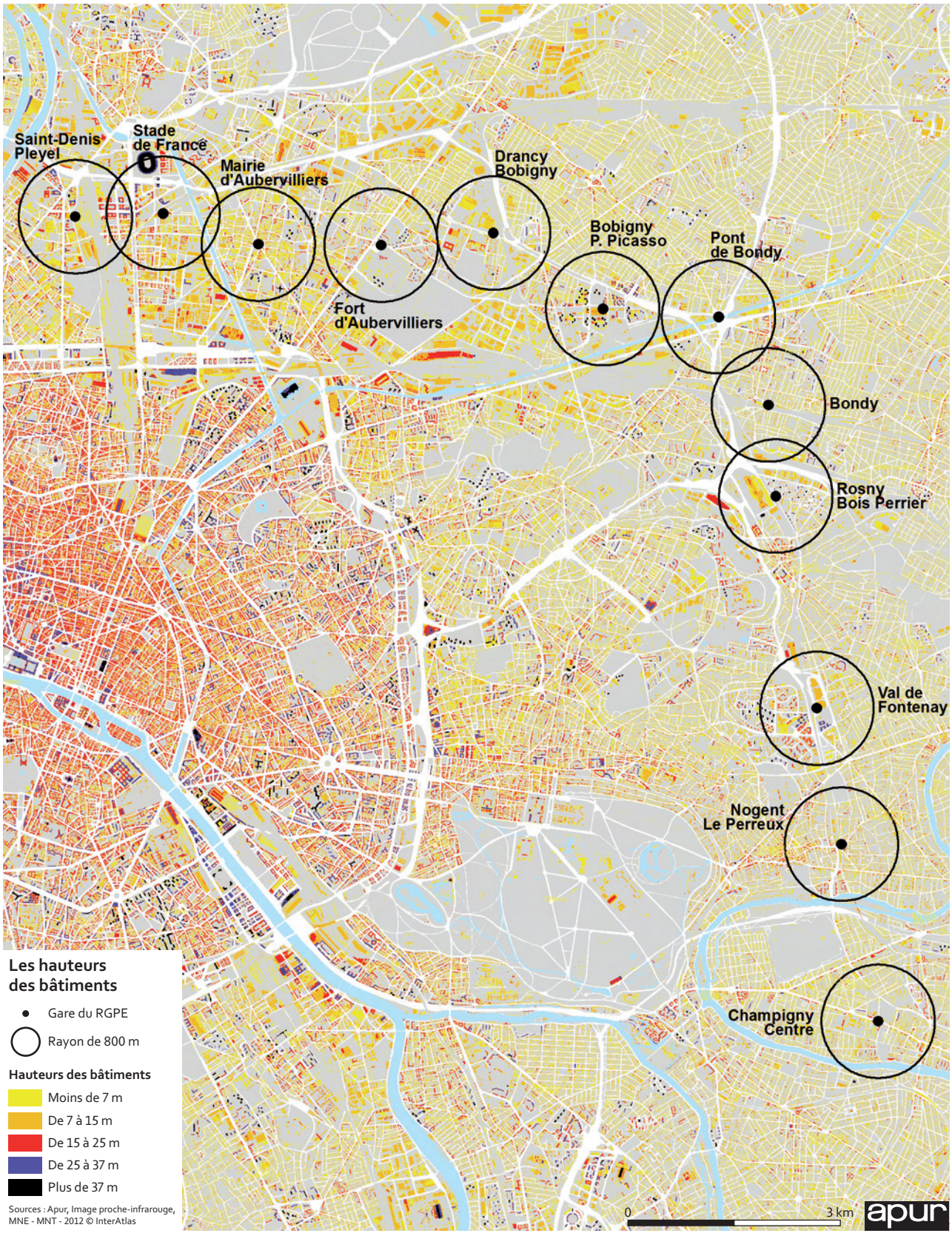
L'ensemble du bâti représenté en jaune met en évidence la forte présence de bâtiments de faible hauteur, principalement de type pavillonnaire, comme à Bondy, à Nogent Le Perreux ou à Champigny Centre. Les édifices orangés, dont l'emprise au sol est importante, correspondent souvent aux bâtiments d'activités industrielles, logistiques et commerciales, présents dans les quartiers de gare de Stade de France, Drancy – Bobigny, Pont de Bondy ou Rosny Bois Perrier. Plus le bâti est foncé, plus les hauteurs sont importantes, révélant notamment les hauts immeubles de logements collectifs ou de bureaux, que l'on retrouve dans les quartiers de gare de Saint-Denis Pleyel , Bobigny Pablo Picasso et Val de Fontenay. Par ailleurs, 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, fortement représentées dans les quartiers de Saint-Denis Pleyel, Fort d'Aubervilliers, Drancy – Bobigny, ou encore Bobigny Pablo Picasso.

- **4 quartiers présentent une concentration d'immeubles de grande hauteur :** à Saint-Denis Pleyel et Stade de France, les récentes opérations tertiaires bordent les fronts hauts et continus des axes structurants, tandis qu'à Bobigny Pablo Picasso, la cité administrative et les ensembles de logement collectifs, réalisés durant les Trente Glorieuses, forment un tissu discontinu, dont les barres et les tours dépassent 25 voire 37 m de haut. De la même manière, Val de Fontenay comprend de nombreuses tours de grande hauteur dans sa moitié ouest ;
- **5 quartiers sont composés de bâtiments de hauteurs variées :** les quartiers de Fort d'Aubervilliers, Drancy – Bobigny et Rosny Bois Perrier présentent un cadre bâti hétérogène et contrasté. Une part faible d'immeubles de grandes hauteurs et d'opération discontinues émergent d'un tissu dont 80 % des surfaces bâties ne dépassent pas 15 m. Les hauteurs dans les quartiers de centre-ville de Mairie d'Aubervilliers et Nogent Le Perreux sont plus homogènes, comprises entre 7 et 25 m ;
- **3 quartiers se caractérisent par une dominante de tissus de petite ou moyenne échelle,** composés essentiellement de pavillons et de bâtiments d'activités de faible hauteur (Pont de Bondy, Bondy et Champigny Centre), **même s'ils sont ponctués de quelques bâtiments plus élevés,** notamment le long des axes structurants.

**Part des surfaces bâties dans les bâtiments de plus de 25 m (7/8 étages)**




Sources : Apur (2015) à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT © InterAtlas 2012


Saint-Denis Pleyel
Stade de France
Mairie d'Aubervilliers
Fort d'Aubervilliers
Drancy Bobigny
Bobigny P. Picasso
Pont de Bondy
Bondy
Rosny Bois Perrier
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
Les hauteurs des bâtiments
Gare du RGPE
Rayon de 800 m
Hauteurs des bâtiments
Moins de 7 m
De 7 à 15 m
De 15 à 25 m
De 25 à 37 m
Plus de 37 m
Sources : Apur, Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas
0
3 km
apur

# 3.3. Le rapport emprises bâties/espaces ouverts

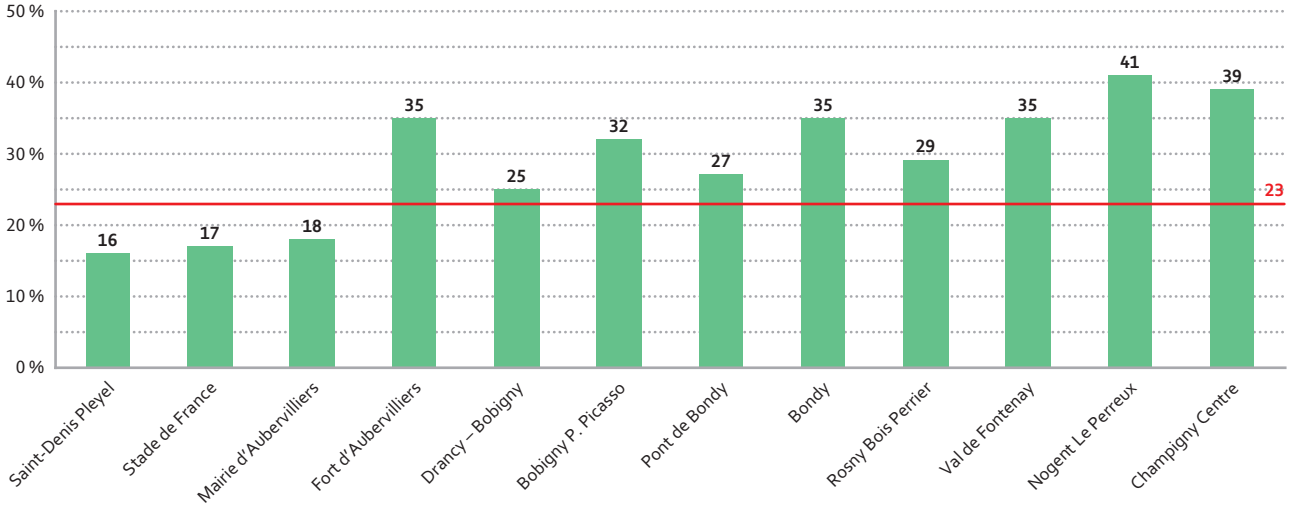
La carte des emprises bâties et de la végétation met en évidence l'importance du bâti (en rouge) dans chaque quartier, en comparaison avec les espaces ouverts constitués par les espaces verts et les infrastructures de transport routiers et ferroviaires (en blanc).

L'étude du rapport entre emprises bâties et espaces ouverts dans les quartiers de gare de la ligne 15 Est révèle des situations très contrastées :

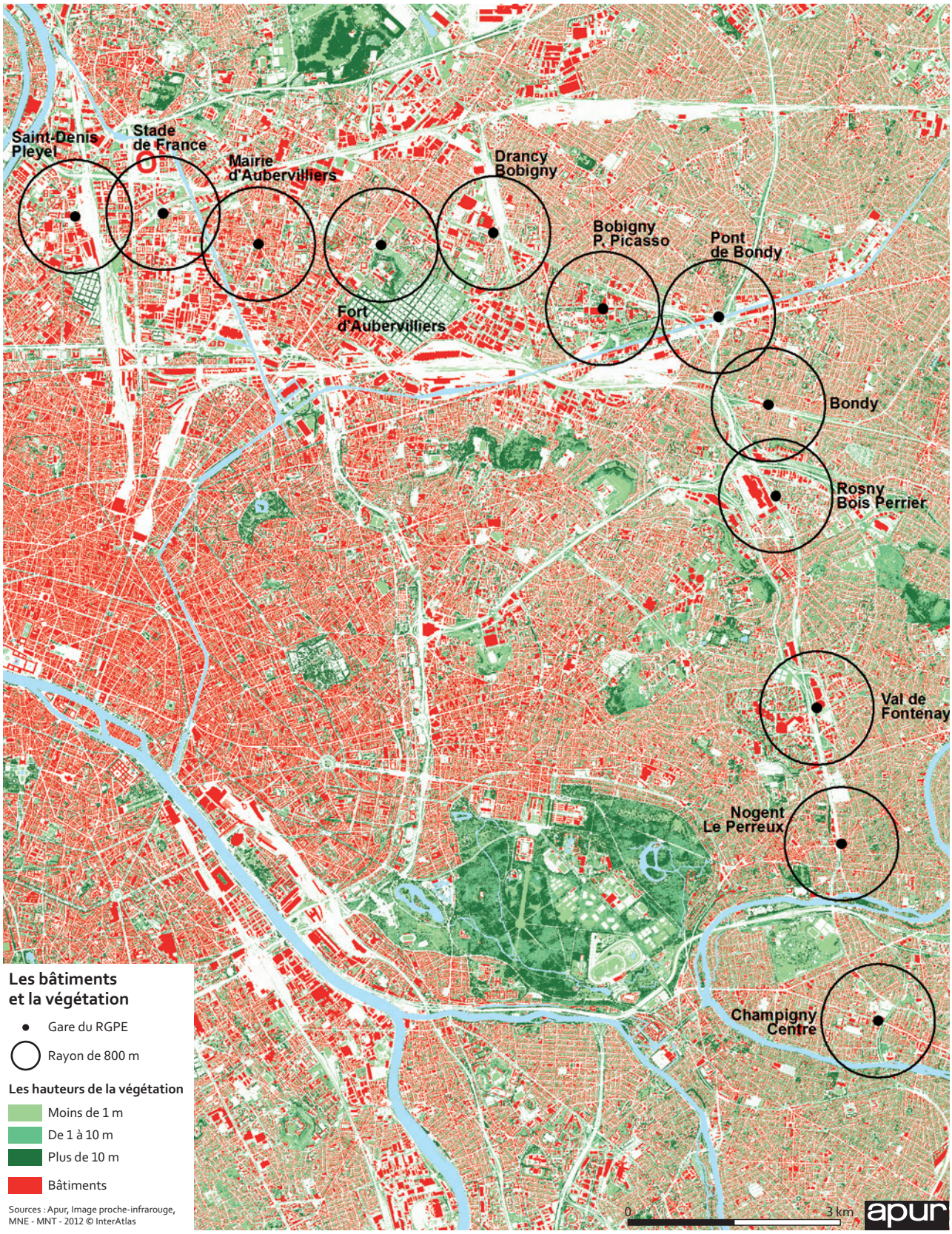
- **6 quartiers disposent d'un couvert végétal important,** grâce à la présence de grands parcs publics, de vastes secteurs d'habitat pavillonnaire (avec leurs jardins) ou collectif (avec leurs espaces verts) : Fort d'Aubervilliers (jardins partagés et le Fort), Bobigny Pablo Picasso (Parc de la Bergère), Bondy, Val de Fontenay, Nogent Le Perreux, Champigny Centre ;
- **3 quartiers où cohabitent des infrastructures de transports et des secteurs d'habitat et leurs espaces verts associés (jardins privés ou espaces verts de grands ensembles) sans grande cohérence paysagère :** Drancy – Bobigny, Pont de Bondy, Rosny Bois Perrier ;
- **3 quartiers dont l'artificialisation des sols est très marquée, en raison d'une densité bâtie élevée (Mairie d'Aubervilliers) ou d'importantes emprises d'activités ou d'équipements (Saint-Denis Pleyel, Stade de France).**

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 espace vert public ou privé figurent dans chaque monographie de quartier de gare. Elles permettent de constater que des quartiers peuvent présenter des cadres végétaux variés, malgré une part de couvert végétal équivalente. Par exemple, les quartiers de gare de Bondy et de Val de Fontenay ont tous deux plus d'un tiers de leur surface qui est végétalisée ; or, à Bondy, elle s'explique notamment par les nombreux jardins associés aux parcelles de pavillons, tandis qu'à Val de Fontenay, elle le doit beaucoup aux espaces verts des grands ensembles d'habitat collectif situés côté ouest du quartier. À noter que certains quartiers bénéficient également d'éléments aquatiques s'ajoutant au cadre végétal : le canal Saint-Denis à Stade de France et Mairie d'Aubervilliers, le canal de l'Ourcq pour Bobigny Pablo Picasso et Pont de Bondy et la Marne en limite sud des quartiers de Nogent Le Perreux et Champigny Centre.

**Part du couvert végétalisé**




Sources : Apur (2015) à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT © InterAtlas 2012


Saint-Denis Pleyel
Stade de France
Mairie d'Aubervilliers
Fort d'Aubervilliers
Drancy Bobigny
Bobigny P. Picasso
Pont de Bondy
Bondy
Rosny Bois Perrier
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
Les bâtiments et la végétation
Gare du RGPE
Rayon de 800 m
Les hauteurs de la végétation
Moins de 1 m
De 1 à 10 m
Plus de 10 m
Bâtiments
Sources : Apur, Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas
0
3 km
apur

# 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

## 4.1. L'évolution démographique des quartiers

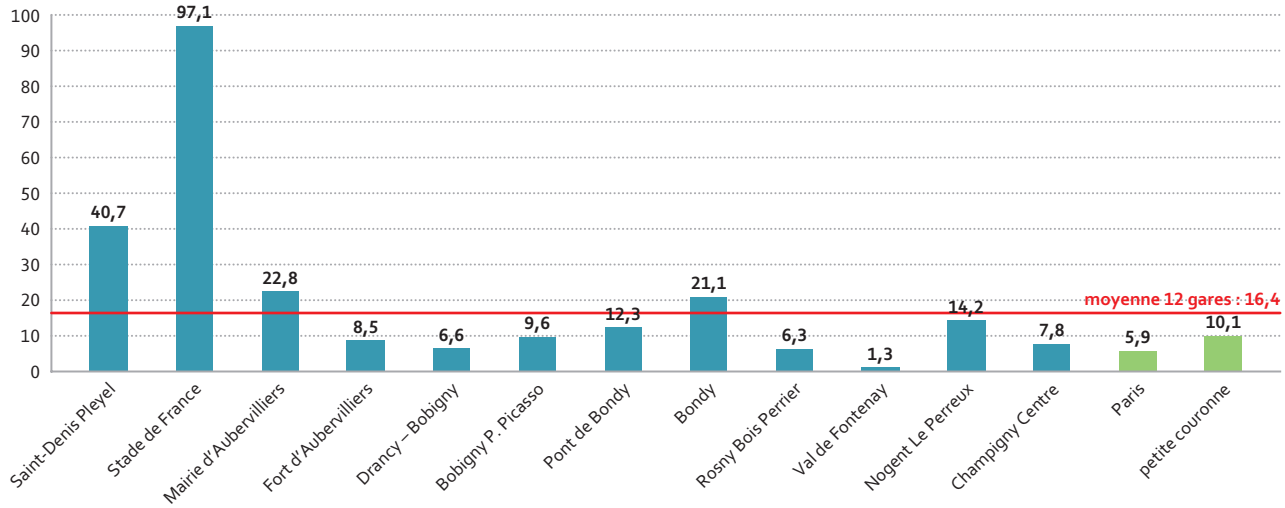
Les 12 quartiers de gare de la ligne 15 Est rassemblent plus de 300 000 habitants, 26 500 habitants par quartier en moyenne. Entre 1999 et 2011, ces quartiers ont connu une progression démographique plus marquée que celle de la petite couronne (+ 15 % contre + 10 % en petite couronne). Les quartiers de la ligne 15 Est se rapprochent donc de la situation observée sur les lignes 15 Sud et 16 (avec une moyenne de 26 000 et 24 000 habitants par quartier), alors que les quartiers des lignes 14 et 15 Ouest regroupent un plus grand nombre d'habitants (avec une moyenne de 37 000 et 31 500 habitants par quartier).

Avec plus de 35 000 habitants, les deux quartiers de gare d'Aubervilliers (Mairie d'Aubervilliers et Fort d'Aubervilliers) sont les plus peuplés sur la ligne, puis viennent les deux quartiers de gare du sud de la ligne (Nogent Le Perreux et Champigny Centre) et Rosny Bois Perrier.

En se basant sur l'évolution de la population observée entre 1999 et 2011 dans ces quartiers, on distingue 3 profils de quartiers :

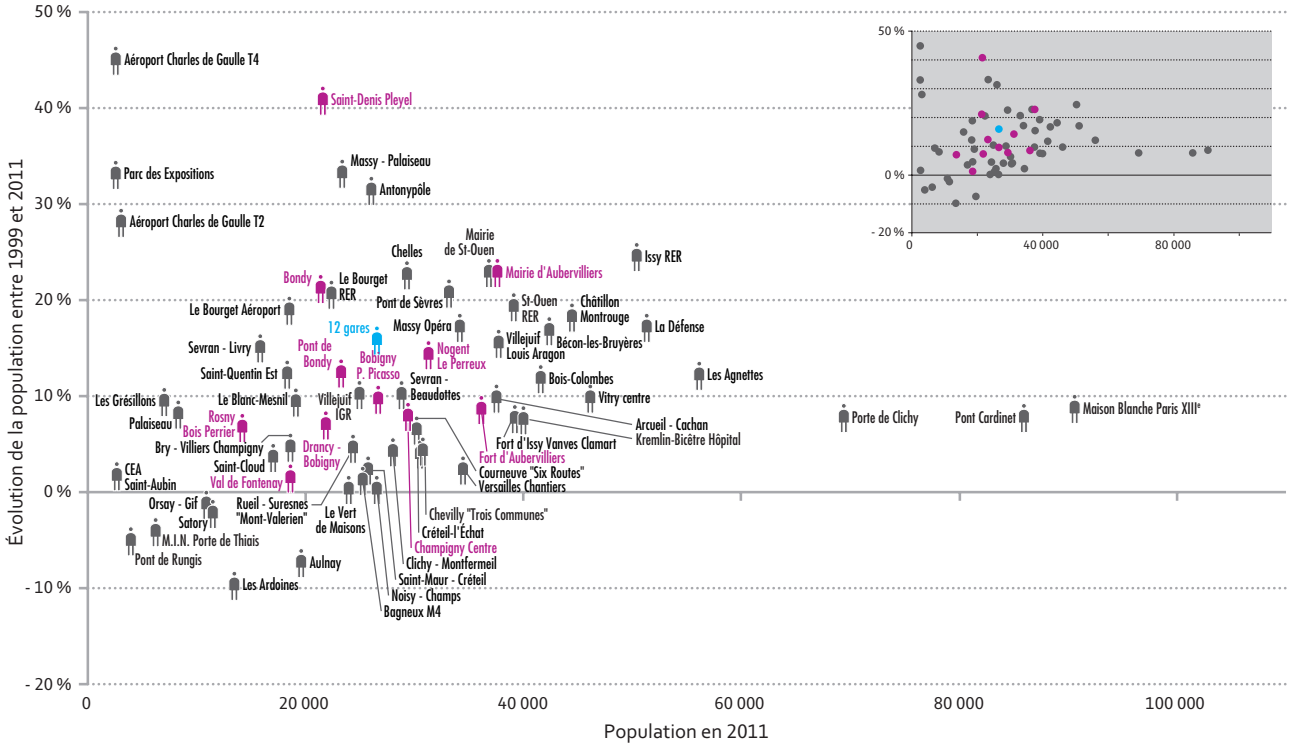
- **4 quartiers ont vu leur population augmenter fortement :** Stade de France et Saint-Denis Pleyel (+ 97 % et + 41 %), ce qui tient notamment au fait que ces quartiers étaient peu denses et peu résidentiels jusqu'à présent ; et, dans une proportion moindre, Mairie d'Aubervilliers et Bondy (+ 20 %) ;
- la majorité des quartiers de la ligne 15 Est a vu **sa population augmenter à un rythme proche de la moyenne de la petite couronne dans son ensemble (environ + 10 %) ;**
- seul 1 quartier, Val de Fontenay, a connu une progression de population très faible.

**Évolution de la population 1999-2011**



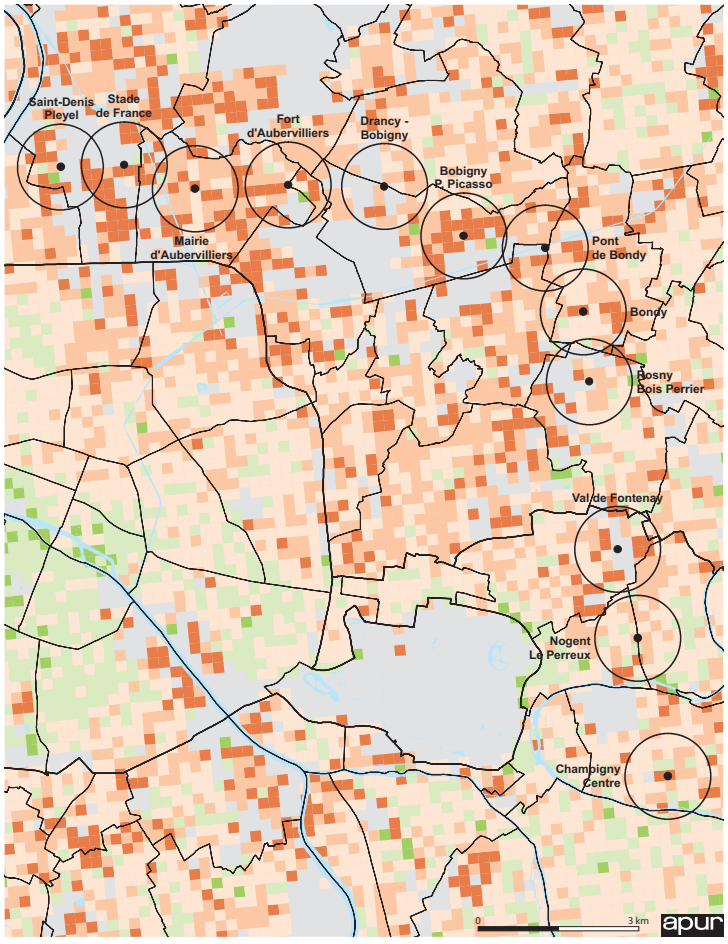

Source : recensements Insee (1999 et 2011)

## Population dans les quartiers de gare en 2011 et évolution entre 1999 et 2011




Source : recensements Insee (1999 et 2011)

Note de lecture : les données n'étant pas significatives (IRIS trop peu peuplés ou avec des contours ayant fortement évolué entre les 2 dates) ou ayant évolué de manière trop atypique, les quartiers de gare suivant ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, 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**

**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

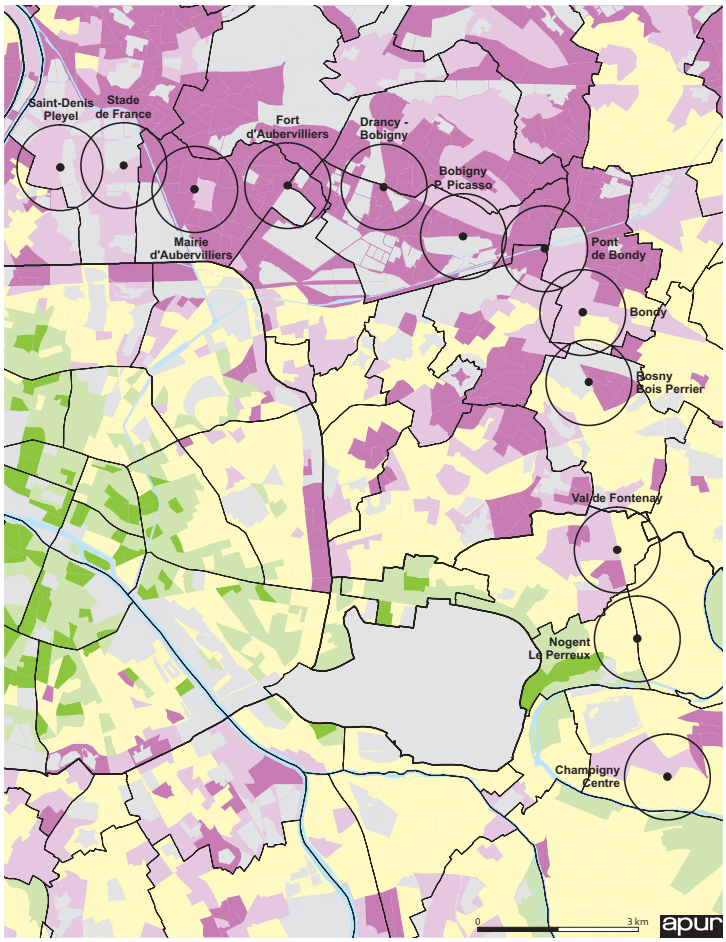
*Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.*

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, dans quelques années, des analyses sur l'évolution du profil des habitants de ces quartiers.

En termes de répartition par grands groupes d'âge, 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) montre des écarts de situation selon les territoires. Les quartiers de la ligne 15 Est apparaissent sensiblement plus « jeunes » que les arrondissements parisiens. **Dans la plupart des quartiers de la ligne, les jeunes de moins de 18 ans sont surreprésentés.** Les moins de 18 ans représentent plus du tiers de la population totale à Stade de France et environ 30 % dans 5 quartiers (Saint-Denis Pleyel, Fort d'Aubervilliers, Drancy – Bobigny, Bobigny Pablo Picasso et Pont de Bondy). Dans les autres quartiers, les moins de 18 ans représentent le quart de la population, sauf dans le quartier de gare de Nogent Le Perreux où les moins de 18 ans représentent 22 % de la population et, dans le même temps, la part des personnes âgées de 65 ans ou plus dépasse légèrement 10 % de la population totale.




**Structure de la population active**

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

**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 : recensement de la population Insee (2011)

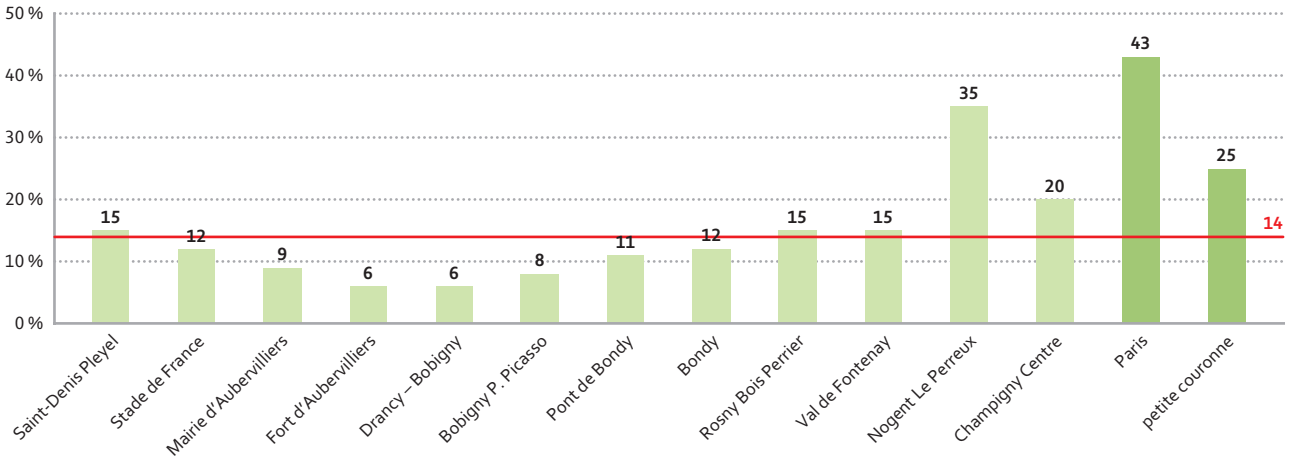
# 4.3. Les catégories socio-professionnelles des actifs résidents

En petite couronne, les cadres représentent un quart des actifs et les employés et ouvriers 46 %. En dehors du quartier de Nogent Le Perreux, tous les quartiers de la ligne 15 Est se caractérisent par une surreprésentation des actifs employés et ouvriers et une faible proportion de cadres. Dans les 4 quartiers du nord de la ligne, de Mairie d'Aubervilliers à Bobigny Pablo Picasso, moins de 10 % des actifs occupent un emploi de cadre.

Dans le même temps, le taux de chômage parmi les actifs résidents dans les 12 quartiers de gare de la ligne est aussi plus élevé qu'en moyenne en petite couronne : un quart des actifs sont au chômage dans le quartier de Fort d'Aubervilliers par exemple. Le taux de chômage est particulièrement élevé dans les quartiers du nord de la ligne, puis décroît légèrement pour passer sous la moyenne de la petite couronne à Nogent Le Perreux et Champigny Centre :

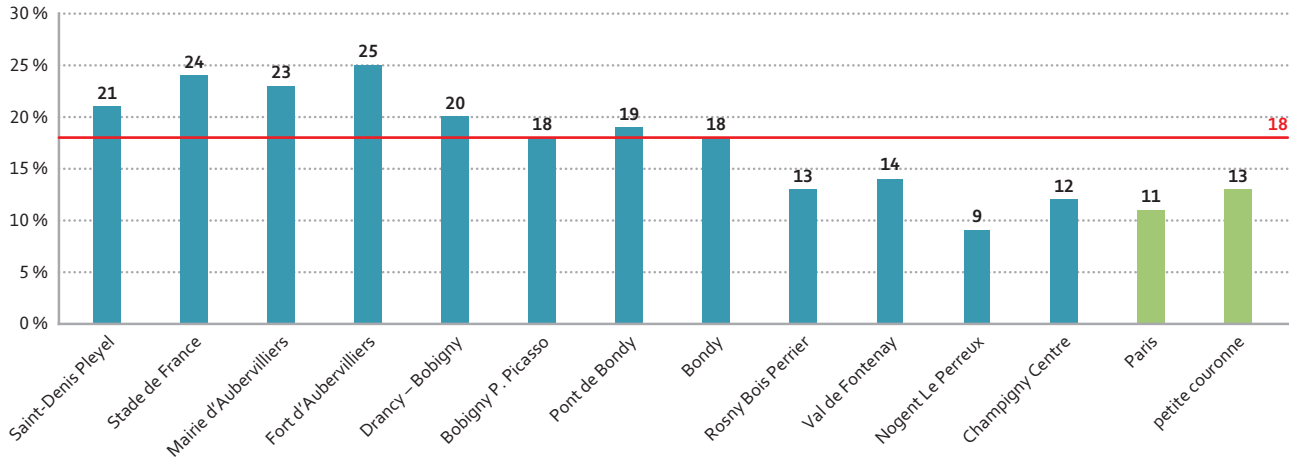
- **dans la majorité des quartiers de la ligne, les actifs employés et ouvriers représentent entre 55 % et 70 % des actifs. Dans ces quartiers, le taux de chômage est plus élevé qu'en moyenne en petite couronne,** avec un taux partout plus élevé qu'en moyenne en petite couronne. C'est le cas en particulier dans les quartiers de gare de Saint-Denis et Aubervilliers (entre 21 et 24 % de chômage parmi les actifs, soit un taux presque deux fois plus élevé que celui observé en petite couronne) ;
- **dans les deux quartiers du sud de la ligne, à Nogent Le Perreux et Champigny Centre, les actifs cadres sont sensiblement plus nombreux en proportion (35 % et 20 %)** et le taux de chômage plus faible, limité à 10 % des actifs.

**Part des cadres dans la population active**




Source : recensement Insee (2011)

**Taux de chômage**




Source : recensement Insee (2011)

# 4.4. Les revenus des ménages et leur évolution

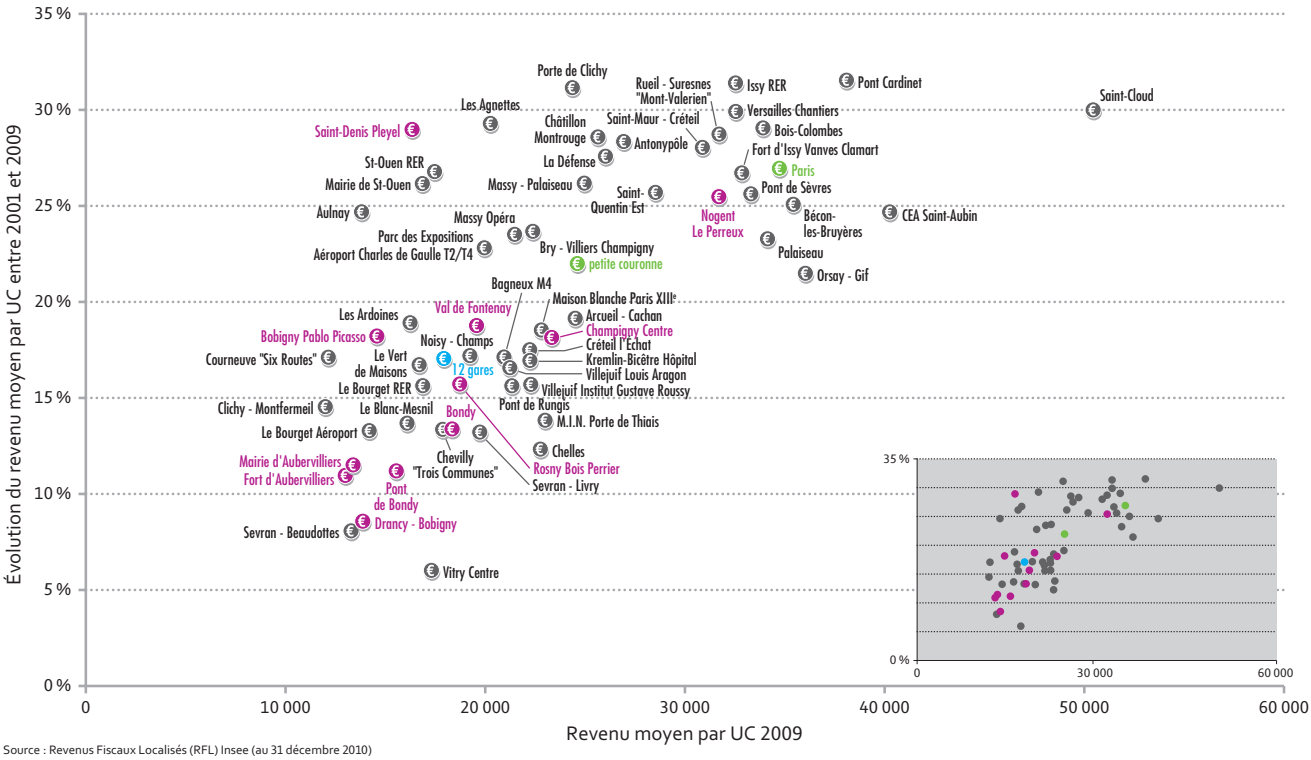
**Le revenu moyen des ménages** (par an et par unité de consommation UC) **varie du simple au double d'un bout à l'autre de la ligne 15 Est :** c'est à Fort d'Aubervilliers qu'il est le plus faible (environ 13 000 € par an et par UC) et à Nogent Le Perreux qu'il est le plus élevé (31 700 € par an et par UC). De Saint-Denis Pleyel à Bobigny Pablo Picasso, le revenu moyen des ménages est assez faible et sensiblement inférieur au revenu moyen des ménages de petite couronne (24 700 € par an et par UC). Puis, le revenu des ménages résidant dans les quartiers de gare suivants augmente régulièrement à mesure que l'on avance sur la ligne.

- **les 8 quartiers situés au nord de la ligne** (de Saint-Denis Pleyel à Bondy) se distinguent des autres quartiers de la ligne **avec un revenu moyen des ménages assez bas,** inférieur ou égal à 20 000 € par an et par UC, voire inférieur à 15 000 € dans le cas des deux quartiers de gare d'Aubervilliers, de Bobigny Pablo Picasso ou de Stade de France ;
- les ménages qui résident dans les quartiers de Rosny Bois Perrier, Val de Fontenay et Champigny Centre sont en position intermédiaire, avec un revenu moyen des ménages proche du revenu moyen de la petite couronne ;
- seuls les ménages du quartier de gare de Nogent Le Perreux **ont des revenus sensiblement plus élevés que la moyenne des ménages de la petite couronne.**

**De plus, en termes d'évolution, 9 des 12 quartiers de gare de cette ligne se caractérisent par une progression du revenu moyen des ménages** entre 2001 et 2009 moindre que la progression moyenne observée en petite couronne. Trois quartiers se distinguent de cette tendance : le revenu moyen des ménages de Nogent Le Perreux a progressé de 25 %, celui de Saint-Denis Pleyel de 29 % et celui de Stade de France de 49 %. Dans ces deux derniers quartiers, la progression du revenu moyen des ménages est liée à l'arrivée récente dans le quartier de ménages qui n'ont pas tout à fait le même profil socio-économique que les ménages déjà en place.

**Comme pour les autres indicateurs socio-économiques, la part des ménages à bas revenus** fait ressortir les quartiers du nord de la ligne 15 Est en raison des difficultés économiques que rencontre une part importante de la population. De Stade de France à Bobigny Pablo Picasso, entre 37 % et 40 % des ménages ont des revenus faibles, qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est-à-dire qu'ils ont des revenus inférieurs à 11 250 € par an et par unité de consommation. En moyenne, 20 % des ménages de la petite couronne sont dans cette situation.

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



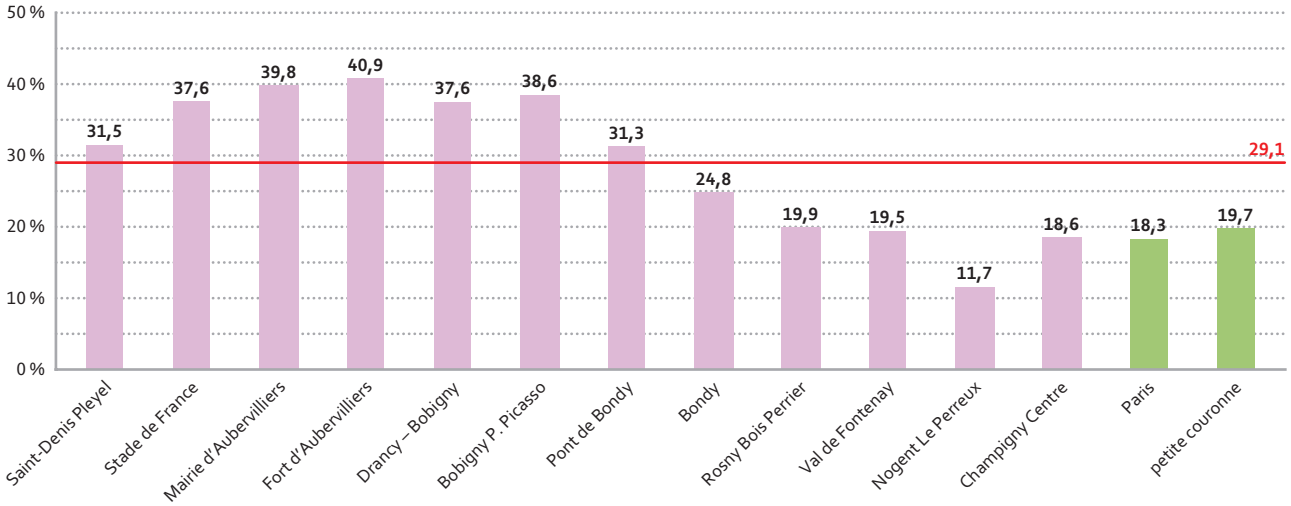

Source : Revenus Fiscaux Localisés (RFL) Insee (au 31 décembre 2010)

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Boule, Nanterre La Folie, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Cacul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

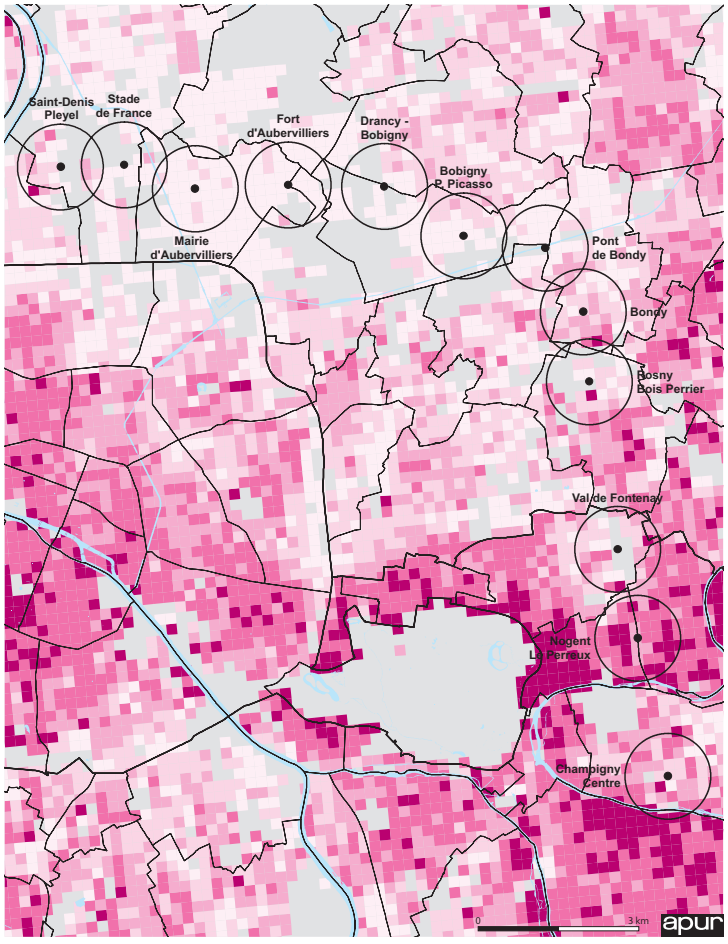
À Saint-Denis Pleyel, Pont de Bondy et Bondy, la part des ménages à bas revenus est un peu moins élevée mais encore supérieure à la moyenne de la petite couronne (20 %). Dans les quartiers de gare restants, elle se situe au niveau de la moyenne, sauf dans le cas de Nogent Le Perreux, qui ne compte que 11 % de ménages à bas revenus.

À l'image des quartiers de la ligne 16 (avec 33 % de ménages à bas revenus), considérés ensemble les 12 quartiers de la ligne 15 Est se caractérisent par une proportion de ménages à bas revenus élevée : 29 % de l'ensemble des ménages, soit 10 points de plus que la moyenne de petite couronne (contre 22 % de ménages à bas revenus dans les quartiers de la ligne 14, 18 % pour la ligne 15 Sud et 17 % pour la ligne 15 Ouest).

**Part des ménages à bas revenus**




Source : fichier fiscal Insee (au 31/12/2010)




**Revenu annuel moyen**

**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 8e décile (soit 29 336 €) sont rabaissés à ce seuil.*

*Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.*

Source : fichier fiscal Insee (2010)

# 4.5. Le parc de logements

Décrire le parc de logements actuellement offert dans les quartiers de gare, en termes de statuts d'occupation ou de taille des logements, peut servir à éclairer les choix de programmation dans les opérations de construction à venir.

Le parc de logements des quartiers de gare de la ligne 15 Est se compose essentiellement d'ensembles d'habitat collectif. Dans 8 quartiers de gare, les maisons individuelles représentent moins de 15 % de l'ensemble des logements. En revanche, à Drancy – Bobigny, Pont de Bondy, Nogent Le Perreux, Champigny Centre, et surtout Bondy, la part des maisons individuelles dépasse 20 %, atteignant même 31 % dans le quartier de gare RGPE de Bondy. Au total, dans les 12 quartiers de gare de la ligne 15 Est, 15 % des logements correspondent à des maisons individuelles, soit un niveau proche de celui des lignes 16 et 15 Sud (17 % sur la ligne 16, 14 % sur la ligne 15 Sud, 10 % sur la ligne 15 Ouest et seulement 5 % sur la ligne 14).

**En moyenne, 36 % seulement des ménages qui résident dans l'un ou l'autre des quartiers de gare de la ligne 15 Est sont propriétaires du logement qu'ils occupent.** Selon les quartiers, cette part de propriétaires occupants varie dans un rapport de 1 à 2. 53 % des ménages qui résident dans le quartier de gare RGPE de Nogent Le Perreux sont propriétaires de leur logement et seulement 20 % des ménages de Saint-Denis Pleyel, Stade de France ou Fort d'Aubervilliers. Cette proportion limitée de propriétaires occupants est liée au poids important du parc social dans ces quartiers de gare.

**Dans les quartiers de gare de la ligne 15 Est, la part des logements sociaux dans l'ensemble des logements est d'ores et déjà élevée,** supérieure à l'objectif de 25 % fixé par la loi SRU, sauf dans le quartier de Nogent Le Perreux (environ 15 % de logements sociaux).

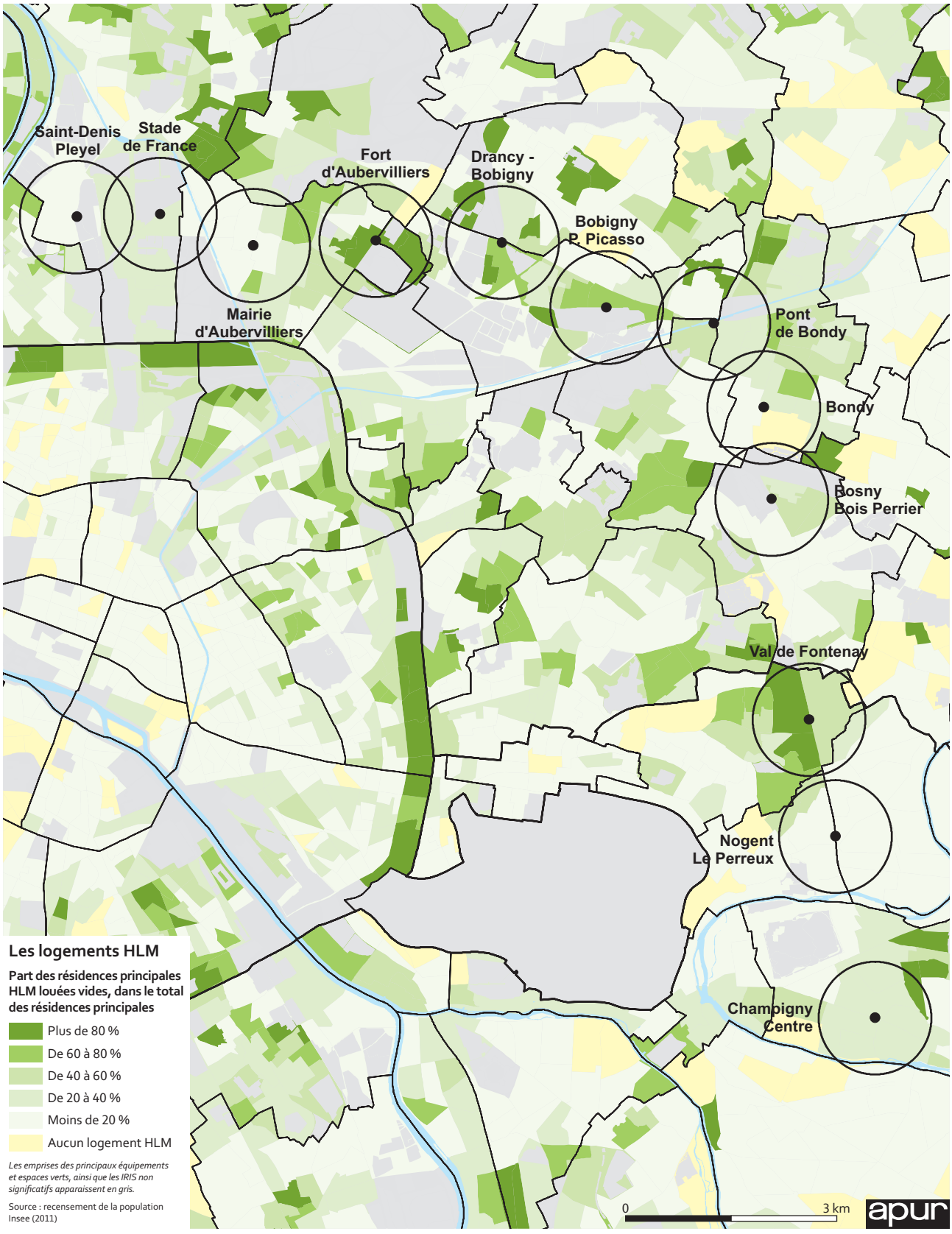
La carte des nouveaux quartiers prioritaires (NQP) montre par ailleurs que pratiquement tous les quartiers de la ligne sont concernés par la politique de la ville : c'est le cas des deux quartiers d'Aubervilliers, des deux quartiers de Bobigny, des deux quartiers de Bondy, et dans une moindre mesure, des quartiers de Saint-Denis Pleyel, Val de Fontenay et Champigny Centre.

Ces constats permettent de classer les quartiers en fonction de leur parc de logements en trois catégories :

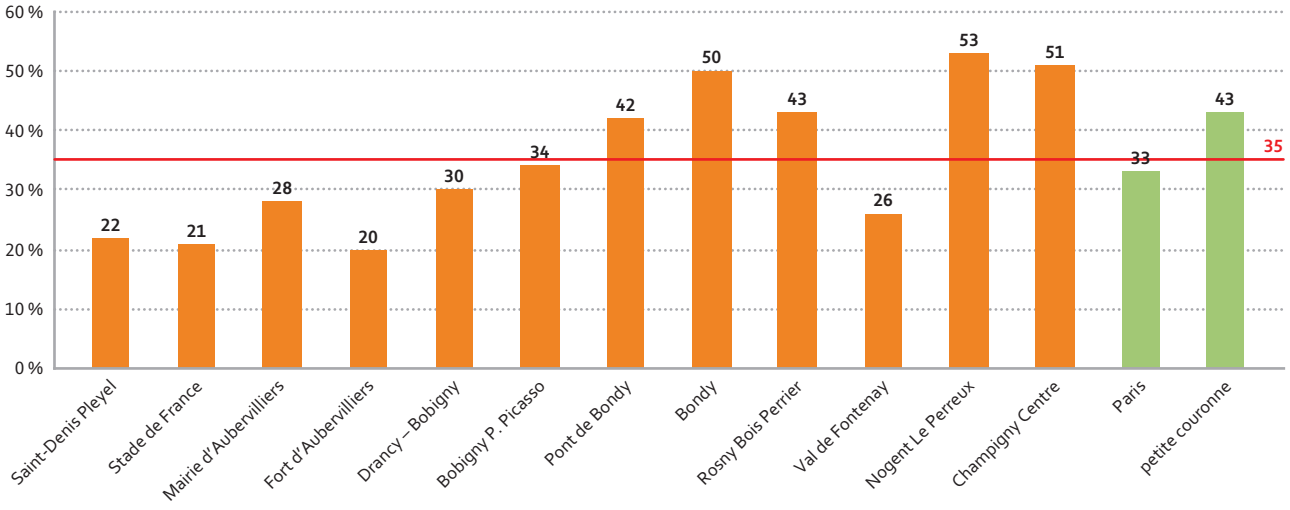
- **dans 7 quartiers, les logements sociaux représentent entre 30 % et 60 % du parc de logements.** À Fort d'Aubervilliers, Drancy – Bobigny, et surtout Val de Fontenay, plus de la moitié des logements font partie du parc social ;
- **dans 4 quartiers, les logements sociaux représentent environ 25 % des logements du quartier** (Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Bondy, Rosny Bois Perrier) ;
- **dans 1 quartier,** à Nogent Le Perreux, le poids du parc locatif social est plus limité, avec aujourd'hui environ 15 % des logements sociaux.

Au-delà des statuts d'occupation, il est intéressant de constater que, dans les quartiers de gare de la ligne 15 Est, le parc de logements est surtout composé de logements de 4 pièces ou plus, un peu à l'image de ce que l'on observe dans les quartiers de gare de la ligne 16, alors que dans les quartiers de la ligne 14, ce sont les petits logements qui prédominent.

- **dans les 3 premiers quartiers de la ligne 15 Est, les petits logements sont les plus nombreux ;**
- dans 4 quartiers, à Drancy – Bobigny, Bobigny Pablo Picasso, Val de Fontenay et Champigny Centre, **près de la moitié des logements comptent 4 pièces ou plus ;**
- **enfin, les 5 autres quartiers regroupent des logements répartis de manière très équilibrée** entre petits logements, 3 pièces et plus grands logements.

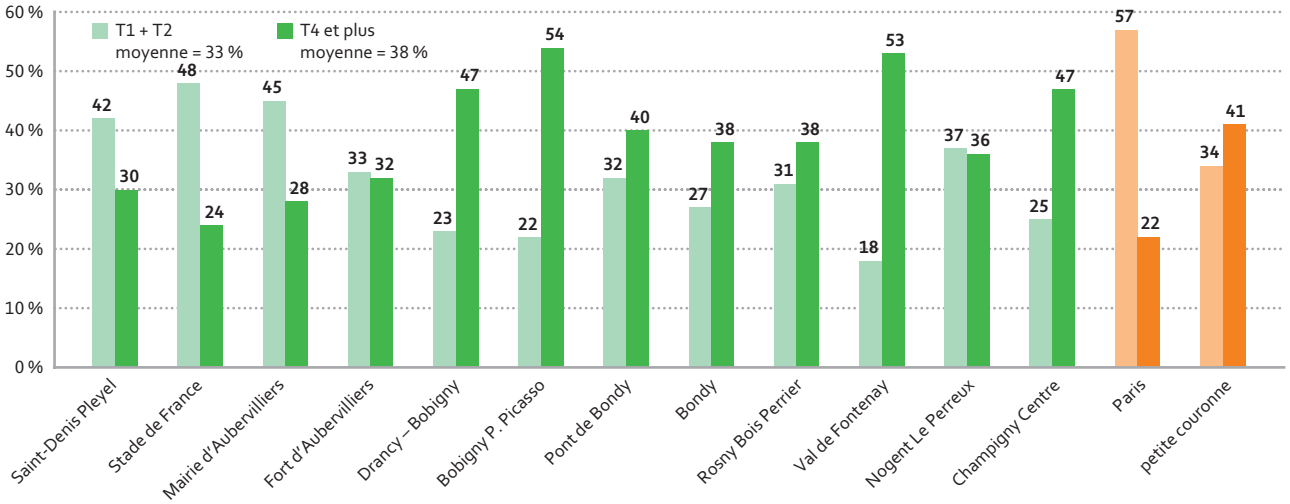

Saint-Denis Pleyel
Stade de France
Fort d'Aubervilliers
Drancy - Bobigny
Bobigny P. Picasso
Mairie d'Aubervilliers
Pont de Bondy
Bondy
Bosny Bois Perrier
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
Les logements HLM
Part des résidences principales HLM louées vides, dans le total des résidences principales
Plus de 80 %
De 60 à 80 %
De 40 à 60 %
De 20 à 40 %
Moins de 20 %
Aucun logement HLM
Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.
Source : recensement de la population Insee (2011)
0
3 km
apur

## Part des propriétaires occupants



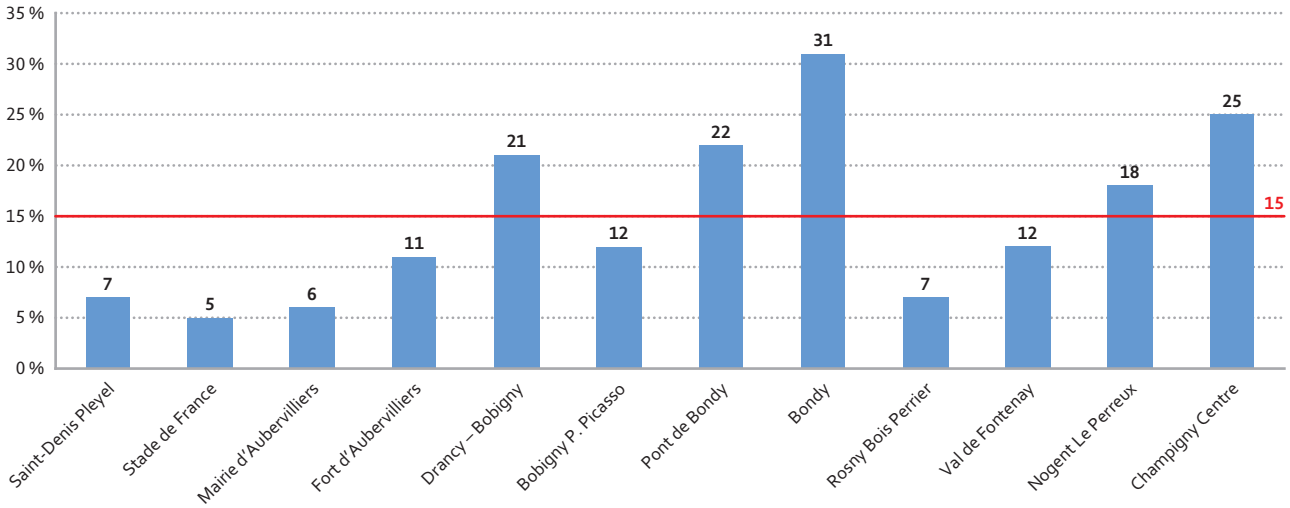

Source : recensement Insee (2011)

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



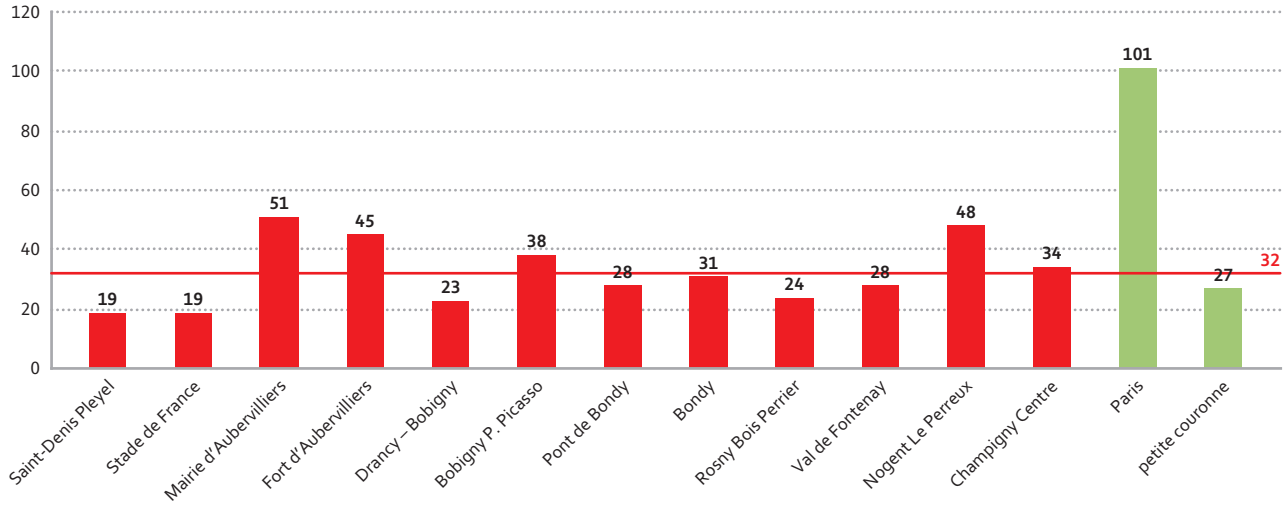

Sources : fichier des propriétés bâties et nons bâties DRIEA, DGI (au 01/01/2013)

## Part des logements individuels dans le parc total de logements

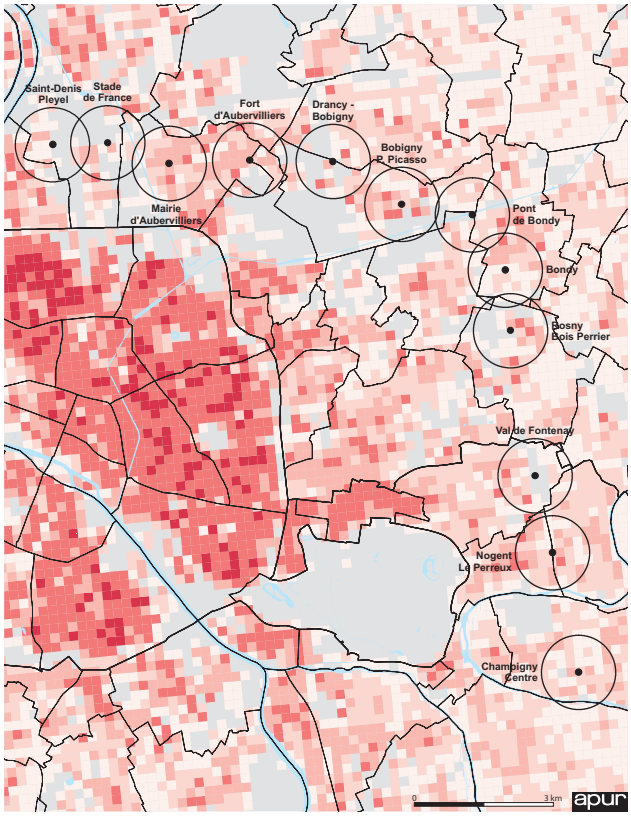



Sources : fichier des propriétés bâties et nons bâties DRIEA, DGI (au 01/01/2013)

## Densité de résidences principales à l'hectare




Source : fichier fiscal Insee (2010)



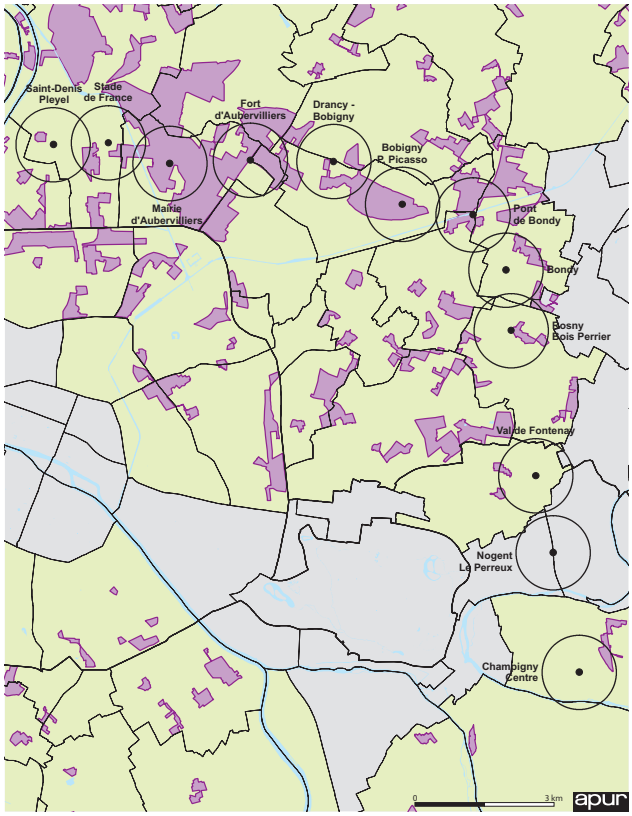

## Densité de résidences principales

**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)




## Les nouveaux Quartiers de la Politique de la Ville

- Quartier prioritaire de la Politique de la Ville
- Commune comptant au moins 1 périmètre

Source : Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports (décembre 2014)

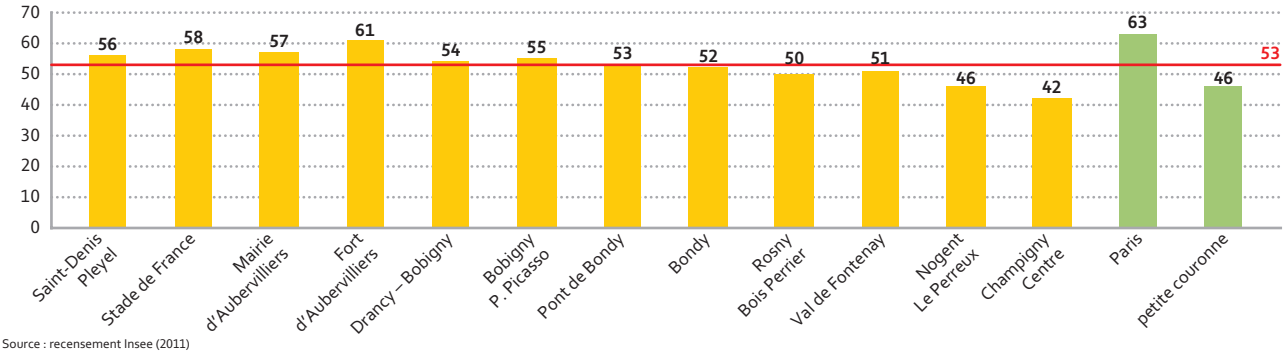
# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Les déplacements domicile-travail

L'étude des déplacements domicile-travail des actifs des quartiers de gare de la ligne 15 Est révèle un usage des transports en commun très important : plus d'un actif sur deux résidant dans un quartier de gare prend les TC pour se rendre sur son lieu de travail (52 %). Pour les quartiers du nord de la ligne, les TC sont fondamentaux, avec une part liée aux TC dépassant les 55 %. Seuls 2 quartiers de gare présentent une part d'usagers des TC inférieure à 50 % (Nogent Le Perreux et Champigny Centre). Pour ces derniers, l'usage de la voiture atteint même les 40 % et plus. La présence d'une desserte en TC lourd dans le quartier ou à proximité explique en partie ce fort usage des TC par les actifs des quartiers de gare de la ligne 15 Est. Seuls les quartiers de Mairie d'Aubervilliers et de Champigny Centre ne disposent pas d'une telle offre dans leur périmètre, mais seulement à proximité (RER B au nord de Mairie d'Aubervilliers et RER E et A au nord et sud de Champigny Centre). Le métro dessert 3 quartiers (la ligne 13 à Saint-Denis Pleyel, la 7 à Fort d'Aubervilliers et la 5 à Bobigny Pablo Picasso) et suit en partie les lignes du T1 (Drancy – Bobigny, Bobigny Pablo Picasso et Pont de Bondy) ainsi que le RER E (de Bondy à Nogent Le Perreux). La part des ménages sans voiture suit d'ailleurs la même tendance décroissante lorsque l'on observe les quartiers de gare du nord vers le sud : supérieure à 50 % de Saint-Denis Pleyel à Fort d'Aubervilliers, pour ne représenter plus qu'un tiers des ménages ou moins de Bondy à Champigny Centre. Néanmoins, cette part n'est pas nécessairement liée à l'offre d'une desserte en TC lourd. Par exemple, Mairie d'Aubervilliers et Champigny Centre sont encore non desservis, mais avec une part de ménages sans voiture deux fois inférieure à Champigny Centre qu'à Mairie d'Aubervilliers. D'autres facteurs, économiques ou résidentiels, peuvent expliquer ces pratiques.

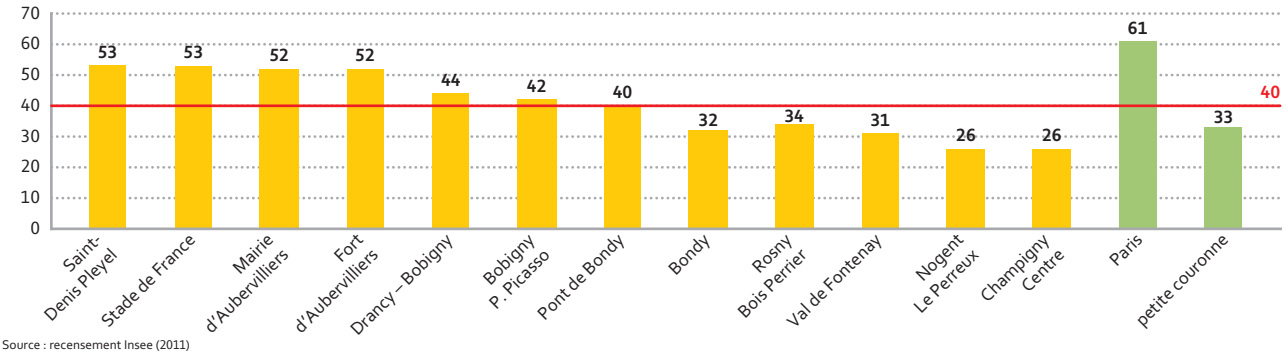
Aussi, **4 quartiers présentent un usage des TC et une part de ménages non motorisés très importants, malgré une desserte en TC lourd variable :** Saint-Denis Pleyel (L13), Stade de France (RER B), Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers (L7). **6 quartiers desservis par le réseau ferré (Tramway et RER) montrent des actifs utilisant majoritairement les TC :** Drancy – Bobigny (T1), Bobigny Pablo Picasso (T1 et L5), Pont de Bondy (T1), Bondy (T4 et RER E), Rosny Bois Perrier (RER E), Val de Fontenay (RER E). **2 quartiers où l'usage de la voiture prédomine ou est à proportion égale avec les TC, indépendamment de l'offre de TC lourd :** Nogent Le Perreux (RER E) et Champigny Centre.

**Part des déplacements domicile travail effectués en transports en commun**




Source : recensement Insee (2011)

**Part des ménages sans voiture**



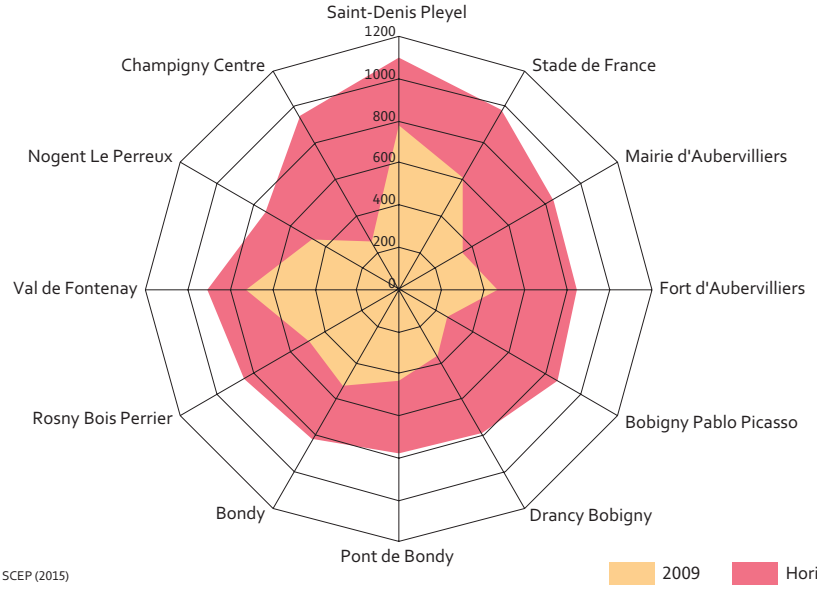

Source : recensement Insee (2011)

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

La création de nouvelles lignes vise à réduire les inégalités actuelles en termes d'accessibilité aux territoires et aux pôles d'emplois de la métropole, et à améliorer la qualité et la rapidité de la desserte de pôles résidentiels et d'emplois proches mais non reliés directement actuellement. Les isochrones montrant le territoire desservi par un trajet de 45 minutes en TC aujourd'hui et à l'horizon 2030, lorsque le Réseau du Grand Paris Express sera complètement mis en service, mettent en évidence **de très nets progrès en termes d'accessibilité au territoire métropolitain à partir de quelques gares aujourd'hui limitées en termes de desserte en TC. Pour d'autres gares, si le territoire accessible progresse de manière moins significative, des gains qualitatifs sont attendus, en offrant des alternatives de parcours via d'autres lignes et permettant d'en décharger certaines.** C'est le cas par exemple pour les tronçons de la ligne 15 Est qui accompagnent les tracés actuels du T1 (tronçon Drancy – Bobigny /Pont de Bondy) ou du RER E (tronçon Bondy – Nogent Le Perreux) et cela concerne autant des déplacements domicile-travail (vers le bassin d'emplois de Bobigny par exemple) que pour des besoins de proximité (accès aux commerces, services et équipements publics). En effet, plusieurs des quartiers de gare de la ligne 15 Est possèdent des équipements commerciaux dont la zone de chalandise dépasse le périmètre des 800 m ou la commune, à l'image de centres commerciaux l'Avenir Parisien (Drancy – Bobigny), Rosny 2 (Rosny Bois Perrier) et Val Fontenay (Val de Fontenay), ou le très fréquenté marché des Quatre Routes (Fort d'Aubervilliers). Ce sont aussi des équipements à rayonnement départemental voire parfois national qui seront mieux desservis, à commencer par les services liés à la Préfecture de Seine-Saint-Denis à Bobigny (Bobigny Pablo Picasso), l'Hôpital Avicenne (Drancy – Bobigny), le Pôle universitaire Paris XIII (Drancy – Bobigny/Fort d'Aubervilliers), le futur Campus Condorcet (Stade de France) ou le Stade de France (Stade de France). Les améliorations les plus significatives seront attendues pour les quartiers de Champigny Centre et de Drancy – Bobigny (pourtant desservi aujourd'hui par le T1) avec un territoire accessible plus que triplé à l'horizon 2030. Les quartiers de Mairie d'Aubervilliers (qui accueillera aussi le terminus de la ligne 12 en 2019) et de Bobigny Pablo Picasso connaîtront également des gains d'accessibilité importants.

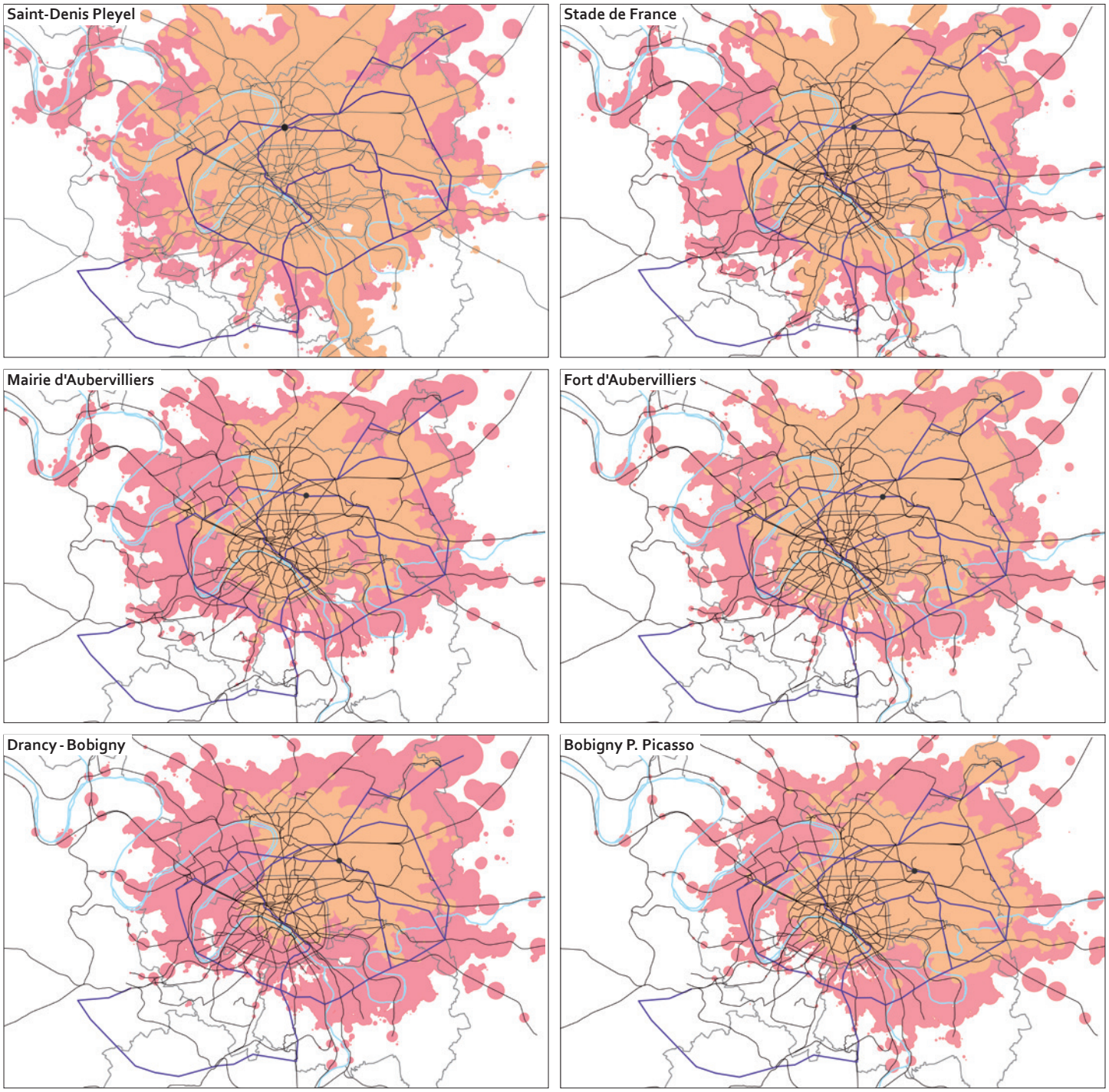
**La représentation des origines et destinations des déplacements domicile-travail de commune à commune sous forme d'« oursins » met en évidence le rôle important que viendra jouer la future ligne 15 Est comme première rocade en Seine-Saint-Denis, reliant ainsi ses bassins d'emplois (Saint-Denis, Bobigny ou Val de Fontenay).** Les oursins concernant les actifs se rendant sur leur lieu de travail dans une commune de rattachement des gares de la ligne 15 Est confirment la forte attractivité de ces trois bassins d'emplois auprès d'actifs résidant en Seine-Saint-Denis et dans une autre commune de rattachement d'une gare de la ligne 15 Est. Cette dernière permettra ainsi une décongestion des actuelles lignes de transport traversant ces territoires et pourra encore renforcer l'attractivité de ces bassins d'emplois. Les oursins indiquant les communes où travaillent les habitants des villes accueillant une gare montrent quant à eux une tendance à l'attraction vers Paris ou des communes limitrophes. La ligne pourra notamment jouer un rôle de rabattement plus rapide vers les lignes radiales en direction de Paris.

**Aire accessible par un trajet en transport en commun de 45 min maximum (en km²)**

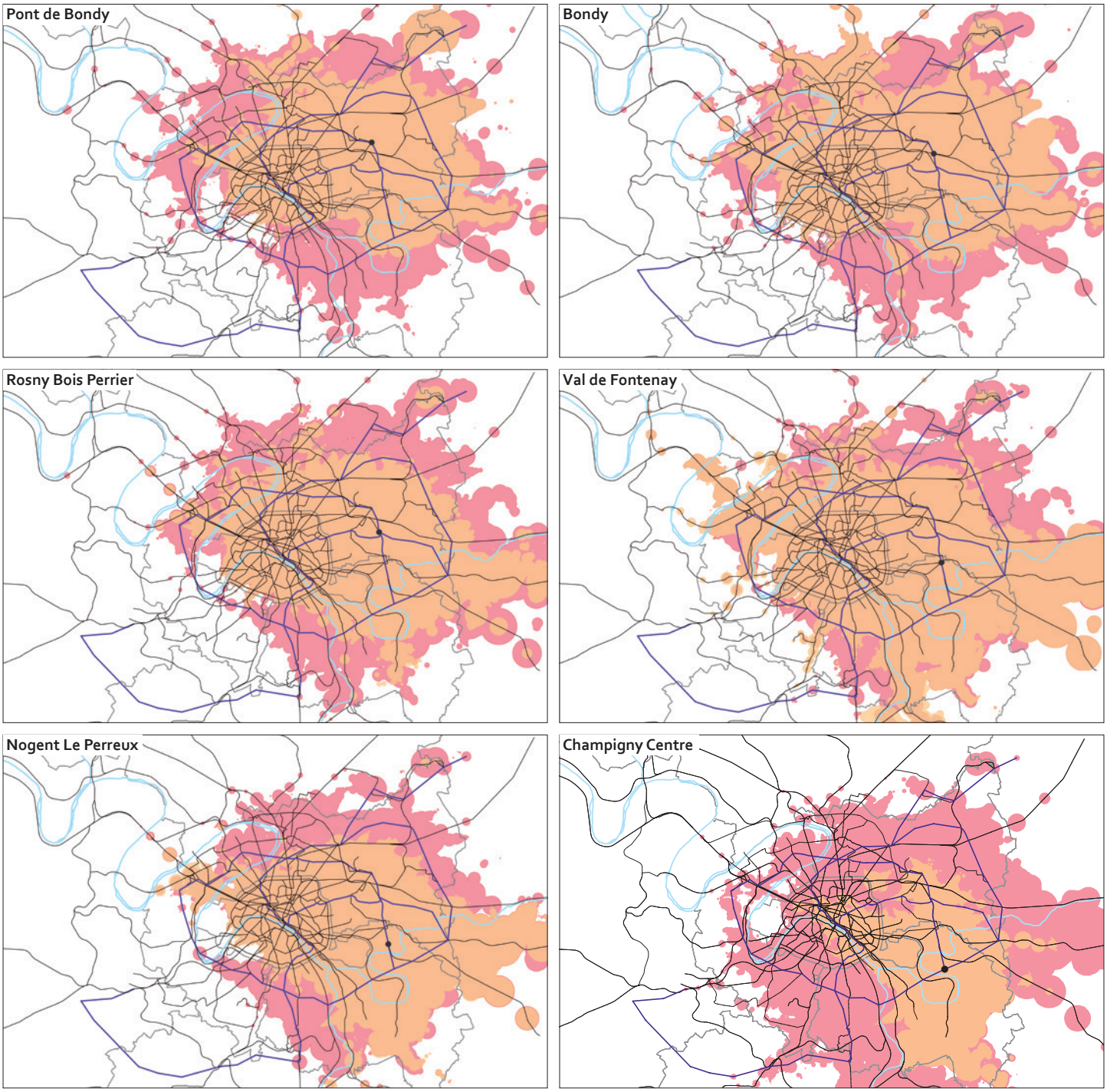



Sources : DRIEA, SCEP (2015)

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




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 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 (Mairie d'Aubervilliers par exemple), l'isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.




**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

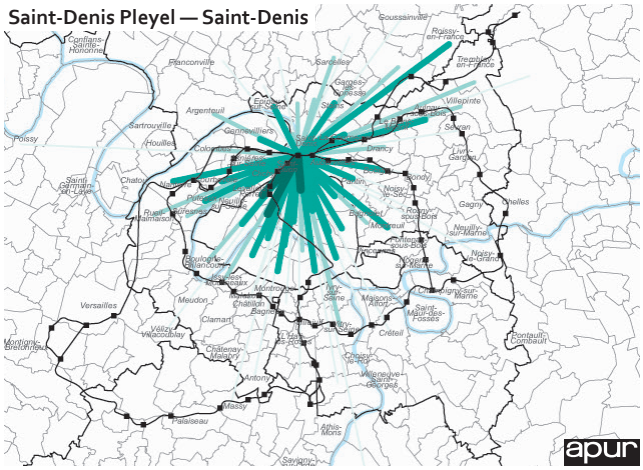
Sources : DRIEA, SCEP (2014 et 2015)

apur 0 6 km

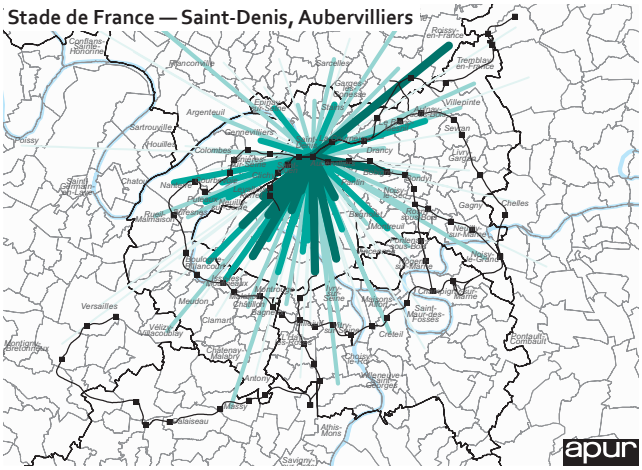
## Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

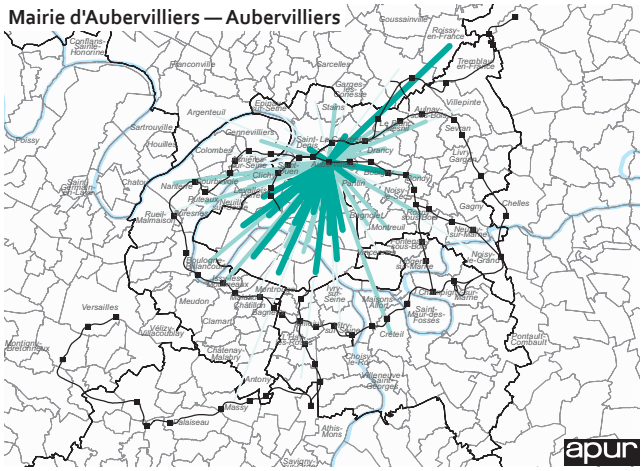
Saint-Denis Pleyel — Saint-Denis



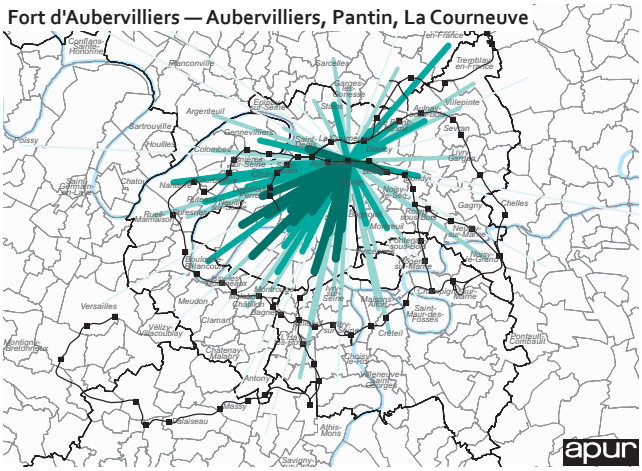
Stade de France — Saint-Denis, Aubervilliers



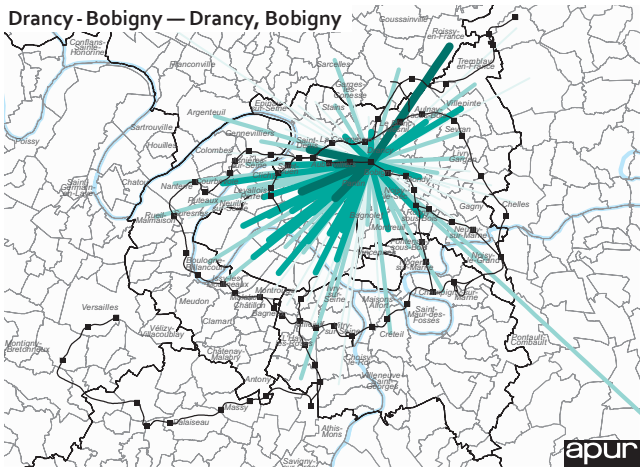
Mairie d'Aubervilliers — Aubervilliers



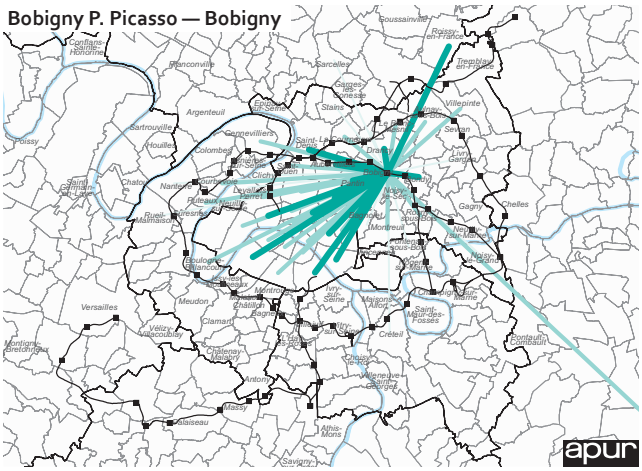
Fort d'Aubervilliers — Aubervilliers, Pantin, La Courneuve



Drancy - Bobigny — Drancy, Bobigny

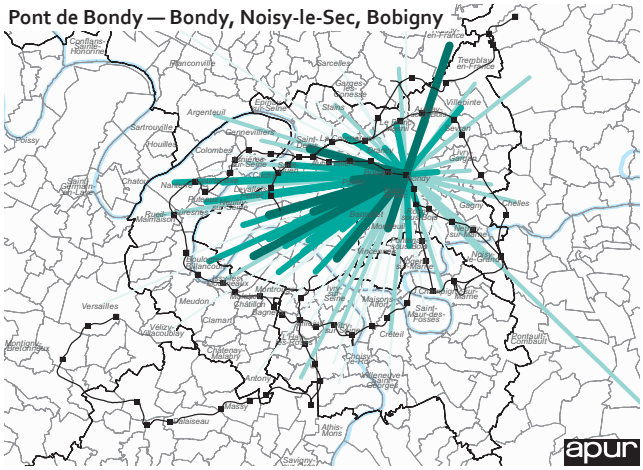


Bobigny P. Picasso — Bobigny

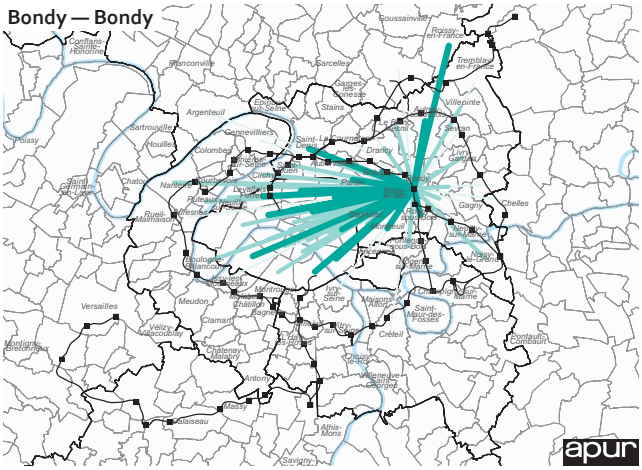


Note de lecture : Les « oursins » représentent les communes de destination des actifs résidant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.

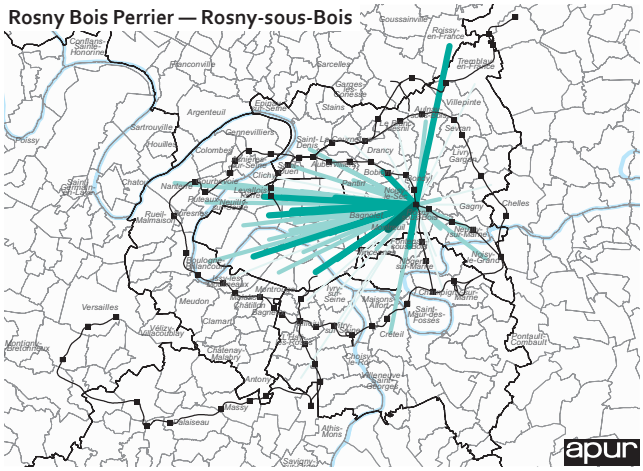
Pont de Bondy — Bondy, Noisy-le-Sec, Bobigny



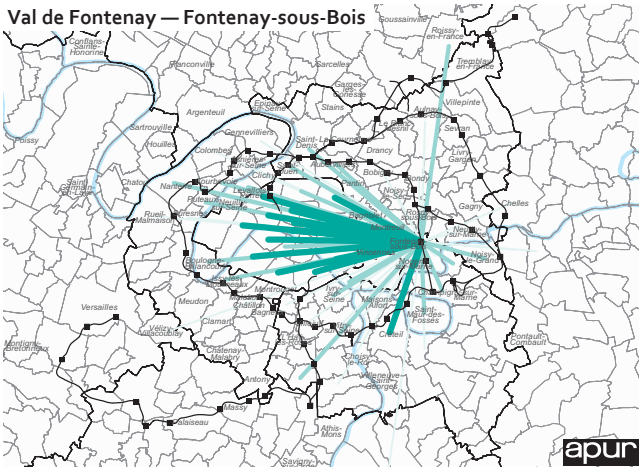
Bondy — Bondy



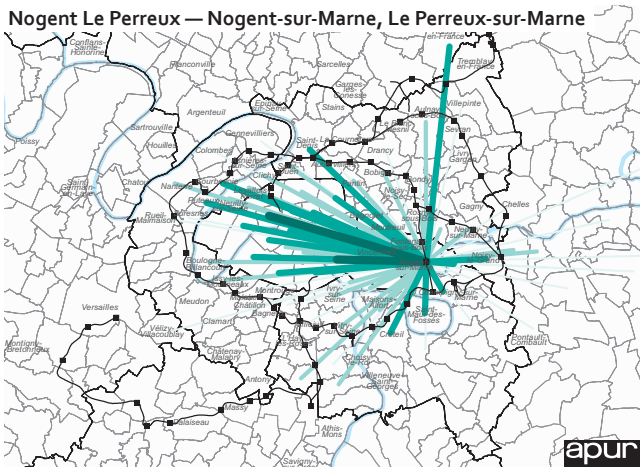
Rosny Bois Perrier — Rosny-sous-Bois



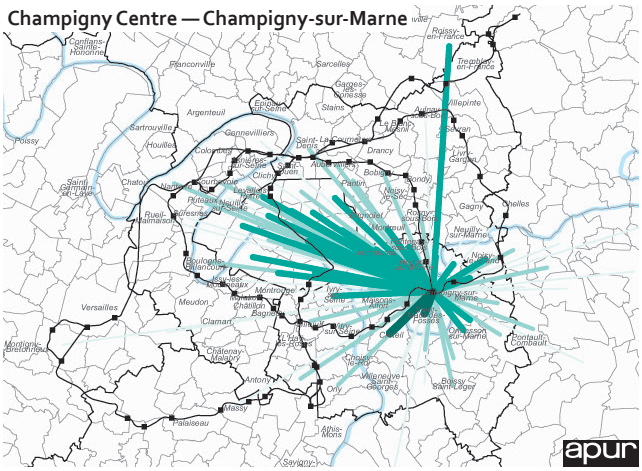
Val de Fontenay — Fontenay-sous-Bois



Nogent Le Perreux — Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne



Champigny Centre — Champigny-sur-Marne



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

**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*

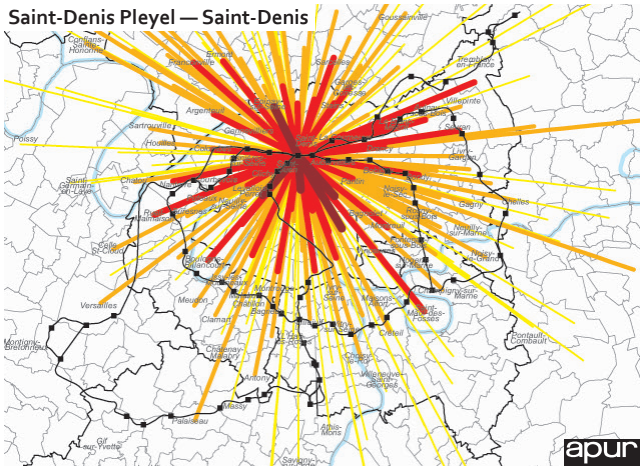
Source : recensement Insee (2011)

0 4 km

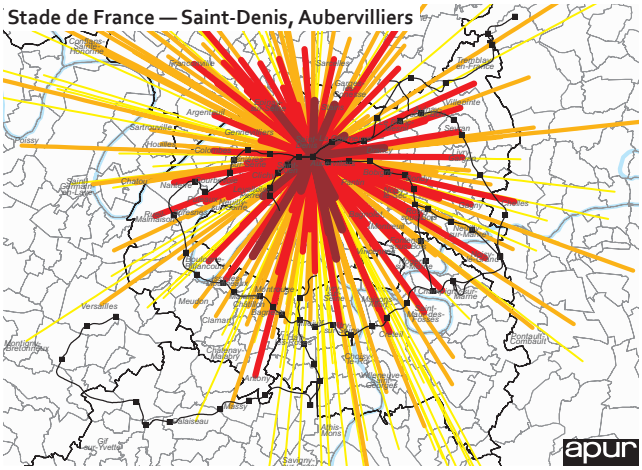
## Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

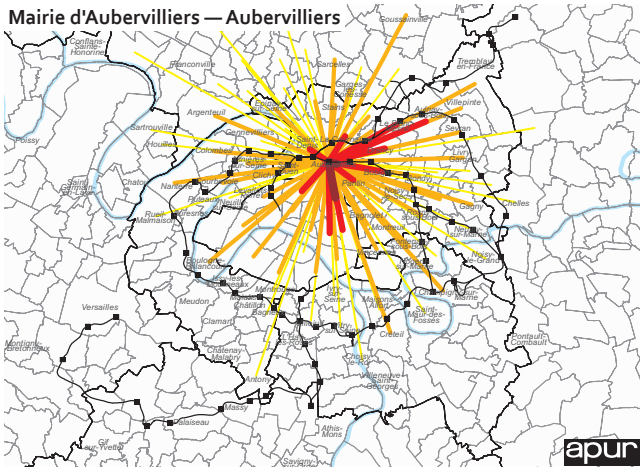
Saint-Denis Pleyel — Saint-Denis



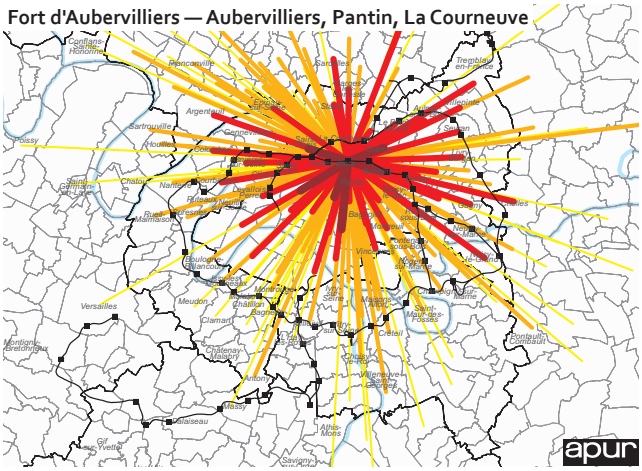
Stade de France — Saint-Denis, Aubervilliers



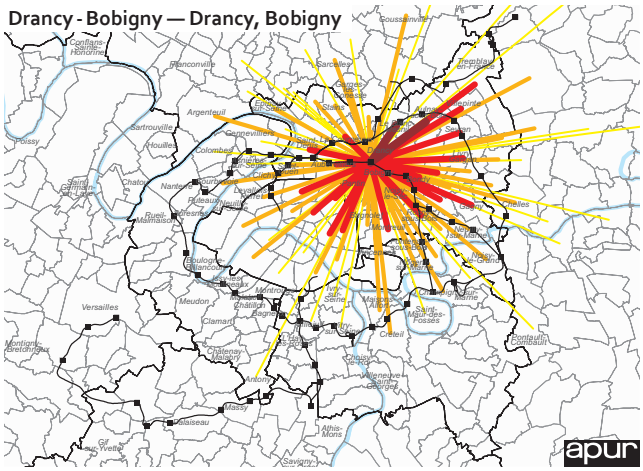
Mairie d'Aubervilliers — Aubervilliers



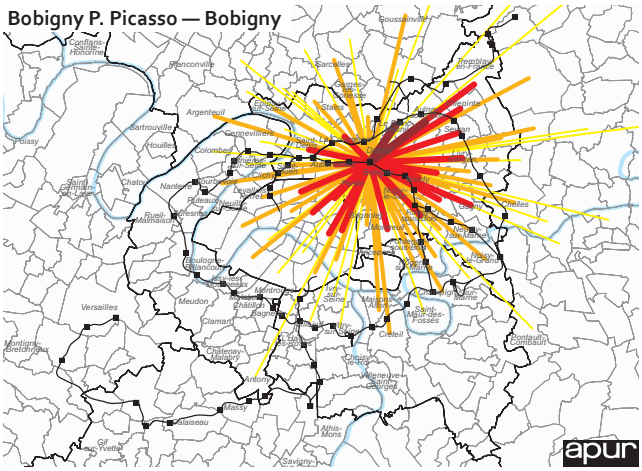
Fort d'Aubervilliers — Aubervilliers, Pantin, La Courneuve



Drancy - Bobigny — Drancy, Bobigny

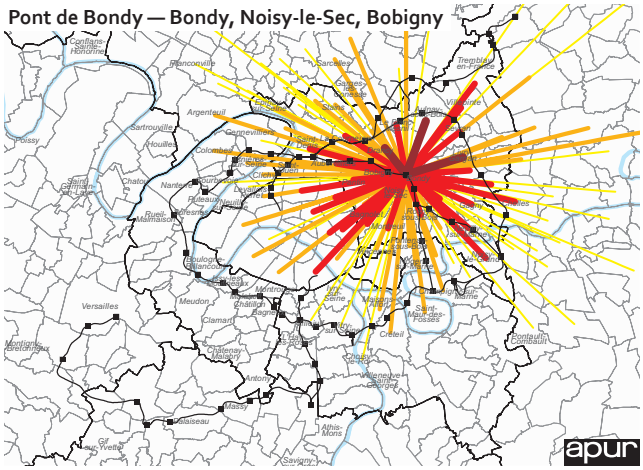


Bobigny P. Picasso — Bobigny

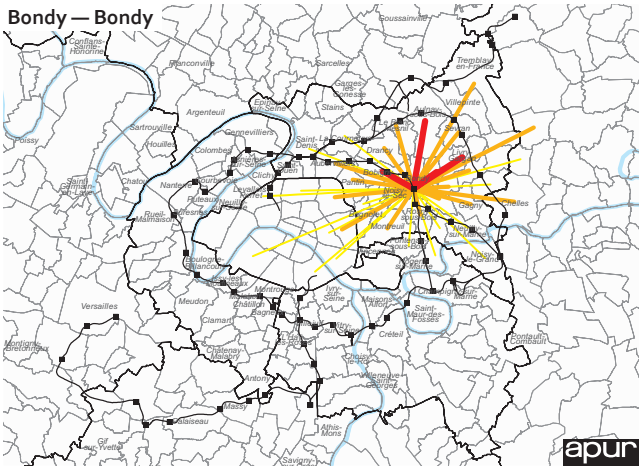


Note de lecture : Les « oursins » représentent les communes d'origine des actifs résidant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.

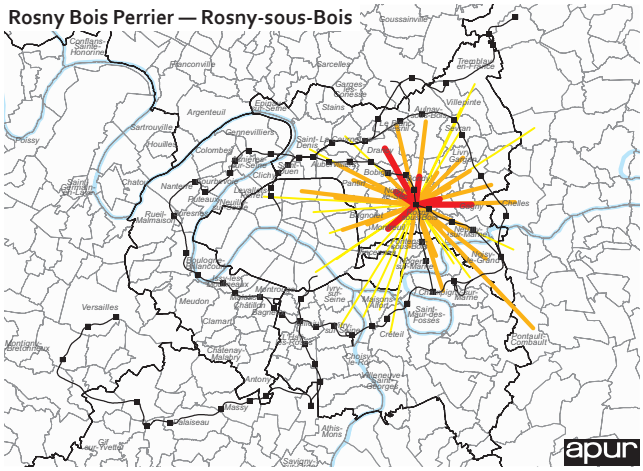
Pont de Bondy — Bondy, Noisy-le-Sec, Bobigny



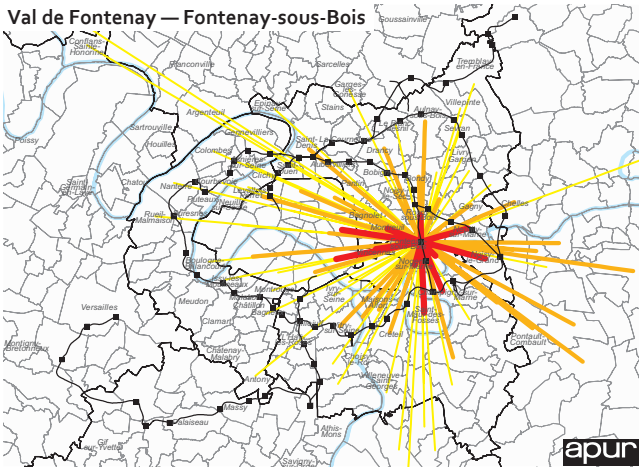
Bondy — Bondy



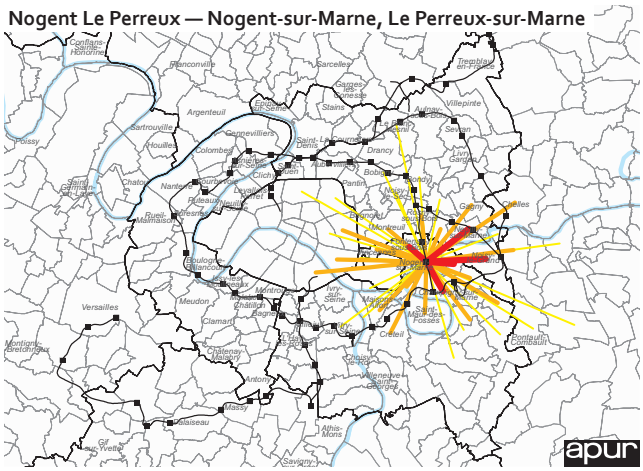
Rosny Bois Perrier — Rosny-sous-Bois



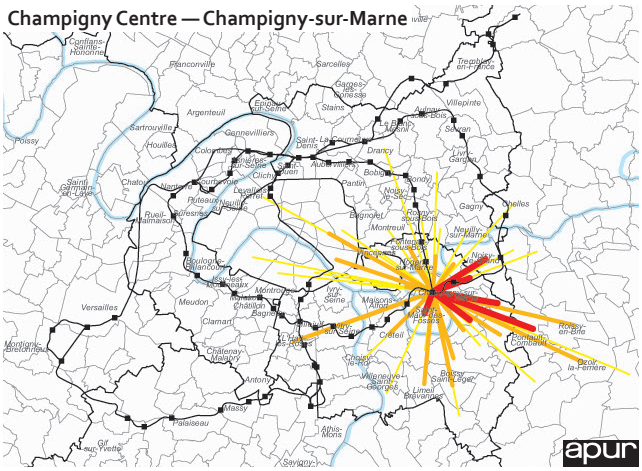
Val de Fontenay — Fontenay-sous-Bois



Nogent Le Perreux — Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne



Champigny Centre — Champigny-sur-Marne



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

**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 : recensement Insee (2011)

0 4 km

# 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 via la trame viaire existante de 500 m (soit 5 minutes environ) et de 1 000 m (soit 10-15 minutes environ).

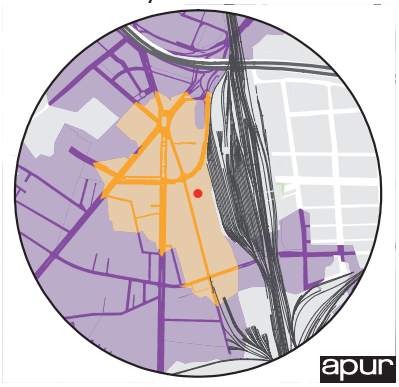
**4 quartiers de gare de la ligne 15 Est présentent une accessibilité piétonne à la gare très insatisfaisante, liée à la présence dans le quartier de grandes coupures urbaines (infrastructures routières, ferrées ou fluviales) ou de vastes emprises d'activités fermées :** Saint-Denis Pleyel (voies ferrées), Drancy – Bobigny (voies ferrées et grandes emprises d'activités), Rosny Bois Perrier (autoroutes), Val de Fontenay (voies ferrées et autoroute). L'arrivée de la gare pose ainsi la question des franchissements et de la création d'une trame viaire adaptée pour permettre un rabattement aisé vers la gare et une desserte des diverses fonctions du quartier, résidentielles ou commerciales par exemple.

À l'inverse, **4 quartiers de gare bénéficient d'une bonne accessibilité piétonne à la gare, grâce à une trame viaire dense** à partir de celle-ci (Mairie d'Aubervilliers, Bobigny Pablo Picasso, Bondy et Champigny Centre). La présence de coupures urbaines en marge par exemple de ces quartiers limite l'accessibilité (le canal Saint-Denis à Mairie d'Aubervilliers, le canal de l'Ourcq à Bobigny Pablo Picasso, les autoroutes A3 et A86 à Bondy et la Marne à Champigny Centre), mais des réponses en termes de franchissement ont pu d'ores et déjà être réalisées (la couverture de l'A86 et le franchissement du canal de l'Ourcq à Bobigny Pablo Picasso, l'accessibilité biface de la gare à Bondy).

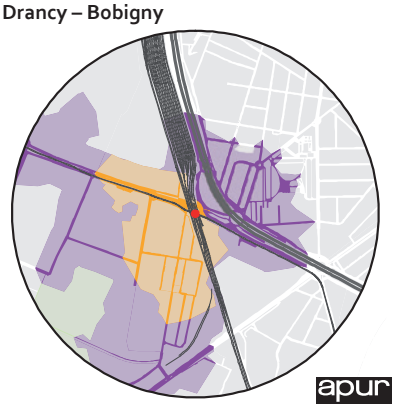
**4 quartiers de gare se trouvent dans des situations intermédiaires, avec une accessibilité piétonne a priori satisfaisante mais présentant néanmoins de réels enjeux de confort pour les piétons et de franchissements** de certaines coupures urbaines (Stade de France, Fort d'Aubervilliers, Pont de Bondy, Nogent Le Perreux). Les cartes montrent en effet une accessibilité jusqu'à 1 000 m couvrant une large partie du quartier, mais sur le terrain, le confort du piéton n'est pas toujours assuré au niveau du franchissement de larges voies routières comme à Pont de Bondy (ex-RN3) ou à Fort d'Aubervilliers (ex-RN2). La question des accès à la gare se posent également de manière très prégnante pour les gares de Pont de Bondy ou de Nogent Le Perreux, situées toutes deux au niveau d'un canal ou de voies ferrées coupant le quartier en deux.

**Quatre gares nécessitant un développement des espaces publics**

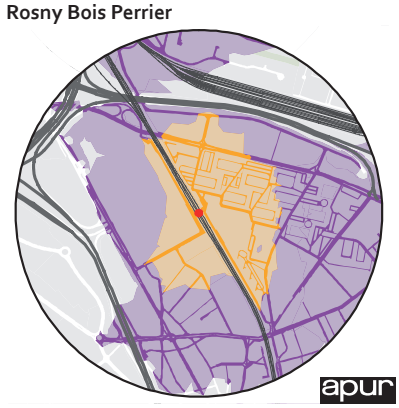
Saint-Denis Pleyel



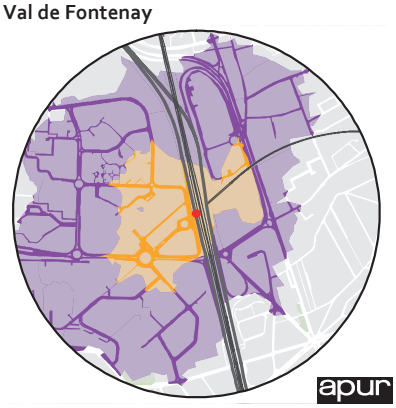

Drancy – Bobigny

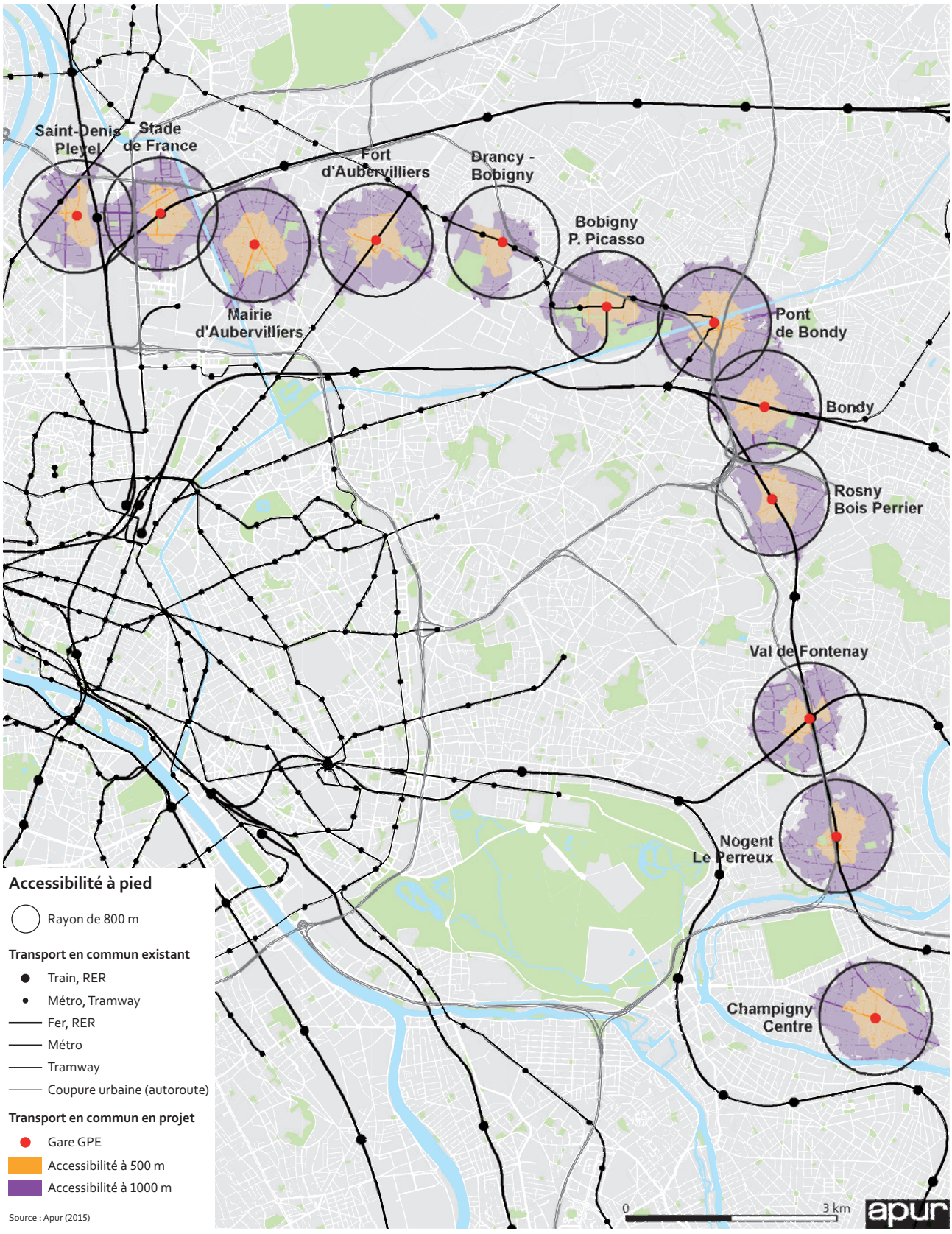



Rosny Bois Perrier




Val de Fontenay




Saint-Denis Pleyel
Stade de France
Fort d'Aubervilliers
Drancy - Bobigny
Bobigny P. Picasso
Mairie d'Aubervilliers
Pont de Bondy
Bondy
Rosny Bois Perrier
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
Accessibilité à pied
Rayon de 800 m
Transport en commun existant
Train, RER
Métro, Tramway
Fer, RER
Métro
Tramway
Coupure urbaine (autoroute)
Transport en commun en projet
Gare GPE
Accessibilité à 500 m
Accessibilité à 1000 m
Source : Apur (2015)
0
3 km
apur

# 5.4. L'accessibilité en transports en commun

À l'horizon 2030, la ligne 15 Est se posera comme un maillon central du réseau de transports en commun de la métropole et en particulier de la Seine-Saint-Denis. En tant que rocade par rapport à Paris, le RGPE viendra en partie se substituer à la desserte actuelle du territoire par le tramway T1 (Drancy – Bobigny, Bobigny Pablo Picasso, Pont de Bondy) et le RER E (Bondy, Rosny Bois Perrier, Val de Fontenay, Nogent Le Perreux) et permettra de décongestionner ces lignes, ainsi que de créer des alternatives de parcours pour les usagers. La ligne 15 se connectera également au réseau de transports en commun ferrés pour renforcer le maillage de la métropole (lignes 5, 7, 12, 13, RER B et E, tramways T1 et T4). Elle assurera ainsi une meilleure desserte de grands bassins d'emplois (Saint-Denis, Bobigny et Val de Fontenay), de commerces et d'équipements (le Stade de France, le centre administratif de Seine-Saint-Denis et le Pôle universitaire de Paris XIII à Bobigny, les grandes zones commerciales comme Rosny 2 ou même le marché des Quatre Routes).

- **2 gares deviendront à terme des nouveaux pôles de correspondance majeurs une fois le RGPE terminé :** Saint-Denis Pleyel et Val de Fontenay. 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. Val de Fontenay, desservie aujourd'hui par les RER A et E et à terme par la ligne 1 du métro et le tramway T4, réorientera notamment les flux de passagers en provenance de l'est de la métropole et au-delà, en Seine-et-Marne, vers l'ensemble de la Seine-Saint-Denis et le nord du Val-de-Marne ;
- **8 gares de la ligne 15 Est deviendront des pôles de correspondance avec une ou plusieurs stations ou gare de métro, RER, tramway, déjà existantes ou futures :** Stade de France (RER B et futur Tram'Y), Fort d'Aubervilliers (L7), Drancy – Bobigny (T1 et futur Tram Express Nord), Bobigny Pablo Picasso (L5), Pont de Bondy (T1), Bondy (RER E, T4), Rosny Bois Perrier (RER E, future L11), Le Perreux Nogent (RER E) ;
- **2 quartiers verront leur accessibilité nettement transformée par l'arrivée de nouvelles gares :** Mairie d'Aubervilliers, dont la gare de la ligne 15 Est sera créée en interconnexion avec le futur terminus de la ligne 12 (mise en service prévue en 2019), et Champigny Centre, en interconnexion avec la ligne 15 Sud (mise en service prévue en 2022).

**Les projets de transports collectifs à l'horizon 2030**

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

** TCSP inscrits au SDRIF dans le calendrier du Plan de mobilisation.*

Sources : Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (juillet 2013), Projet de PDUIF (janvier 2012), Projet de SDRIF (octobre 2013), STIF, EPA ORSA (TZen5)

**Desserte des quartiers en bus**

**Heure de pointe du matin 7h-9h**

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 20 bus/heure/sens
- 20 à plus de 40 bus/heure/sens
- Station de tramway

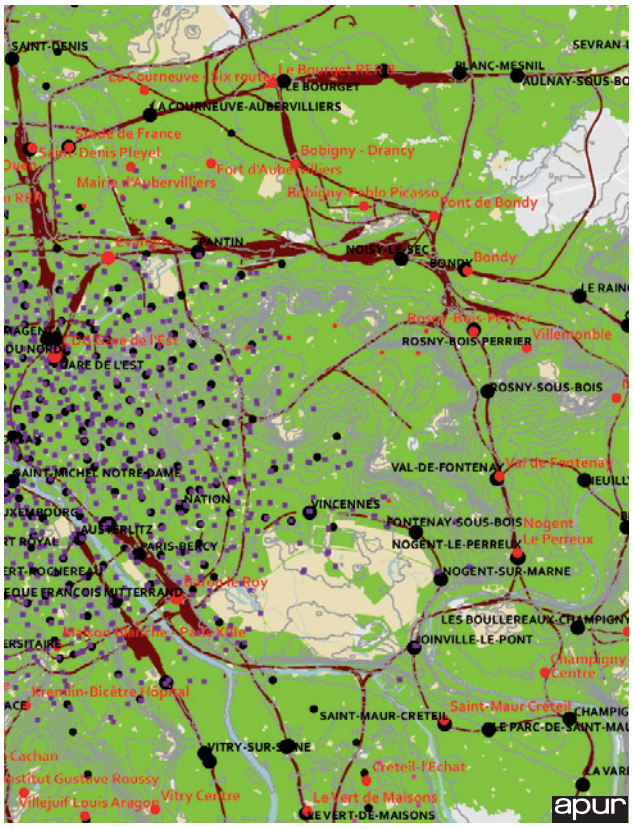
Source : STIF (2012)

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 nouvelle desserte offerte par la ligne 15 Est. Pour les autres gares déjà desservies par des transports en commun lourds, le réseau de bus sera ajusté en conséquence.

## 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 environ) montre le grand potentiel de développement du vélo dans la métropole. Dans les quartiers de gare du nord de la ligne (à Saint-Denis et Aubervilliers), les vélos en libre-service Vélib' jouent un rôle incitatif facilitant les déplacements à vélo et le rabattement vers les gares, de même pour les quartiers de gare situés à proximité des canaux ou de la Marne disposant de parcours cyclables aménages et confortables.

**De manière générale, les aménagements cyclables apparaissent peu développés autour des gares de la ligne 15 Est** (cf. zooms par quartiers de gare p.48 et 49). Peu de gares disposent de pistes cyclables le long des axes directs de rabattement vers celles-ci, comme l'avenue Carnot ou la route de Villemomble à Bondy. Quelques aménagements existent mais manquent souvent de liens entre eux. Les plus importants d'entre eux sont les pistes cyclables longeant le canal Saint-Denis (Saint-Denis Pleyel, Stade de France, Mairie d'Aubervilliers), le canal de l'Ourcq (Bobigny Pablo Picasso, Pont de Bondy) ou la Marne (Nogent le Perreux, Champigny Centre). La présence de certaines gares au niveau de grands axes de circulation pourraient en théorie faciliter le rabattement à vélo vers la gare, à l'image de l'ex-RN2 à Fort d'Aubervilliers ou l'ex-RN3 à Pont de Bondy, mais ces axes ne sont pas aménagés et la circulation automobile reste dirimante pour la pratique du vélo. Quelques quartiers sont néanmoins composés de grands secteurs résidentiels, plutôt pacifiés en termes de circulation routière et plus propices à la pratique du vélo (Champigny Centre, Bondy). On notera enfin qu'au sud de la ligne 15 Est, les trois quartiers de gare de Rosny Bois Perrier, Val de Fontenay et Nogent Le Perreux présentent des contraintes de relief importantes jouant en défaveur de l'usage du vélo.




**Accessibilité réelle à vélo des gares de transports lourds existantes et futures**

- RER et Transilien
- Métro
- Projet de gare RER et RGPE
- Projet de station de Métro
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 2 000 m (10 min de temps de parcours)
- Station Vélib'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

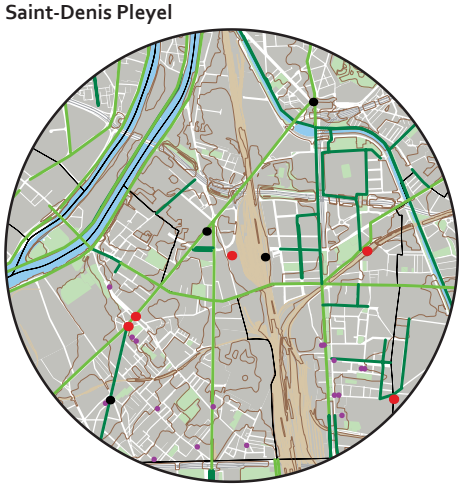
Sources : STIF (2012), BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ

**Le réseau cyclable existant et les projets inscrits aux SDIC**

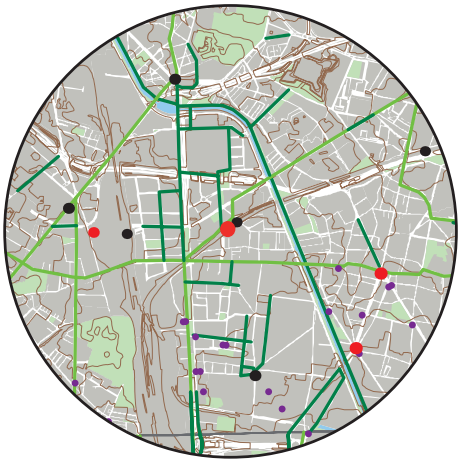
- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- Station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- Gare existante (RER, métro)
- Gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, CG 94 (2013)

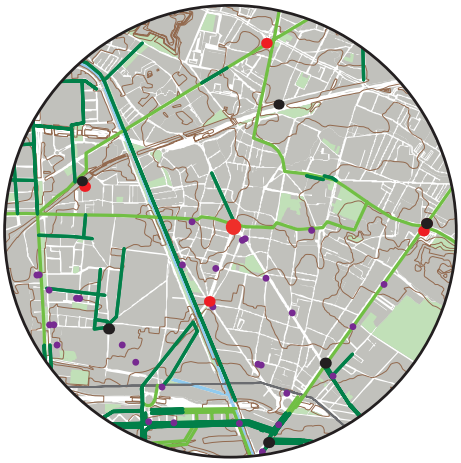
Saint-Denis Pleyel



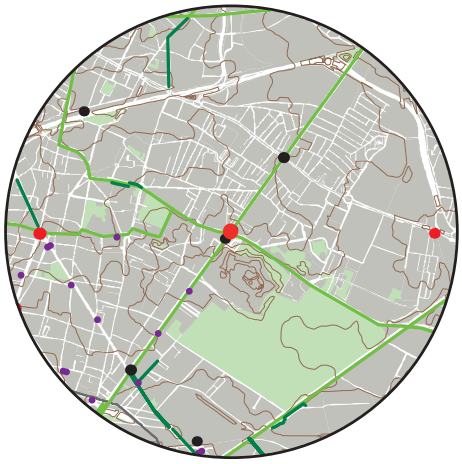
Stade de France



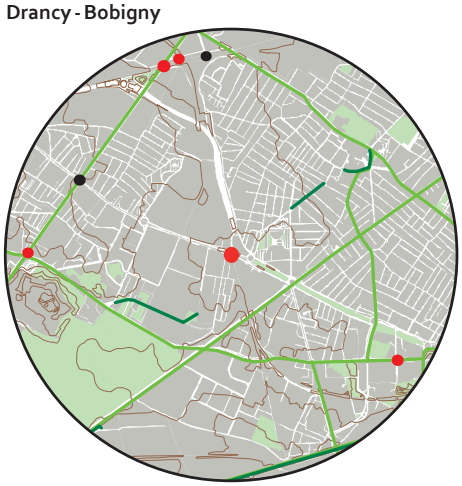
Mairie d'Aubervilliers



Fort d'Aubervilliers

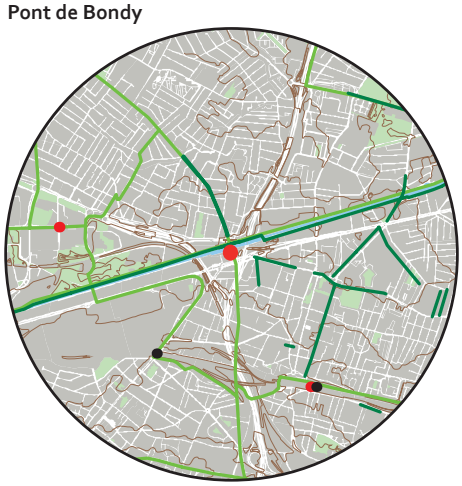


Drancy - Bobigny

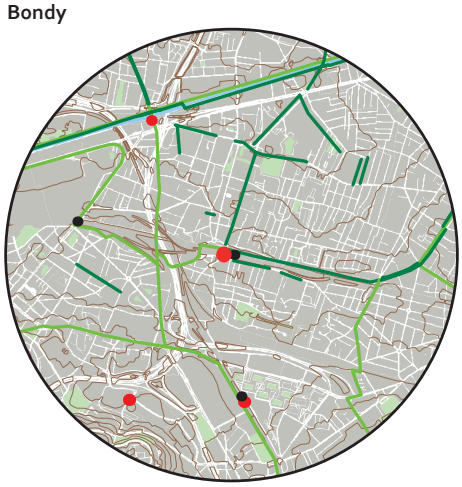


Bobigny P. Picasso

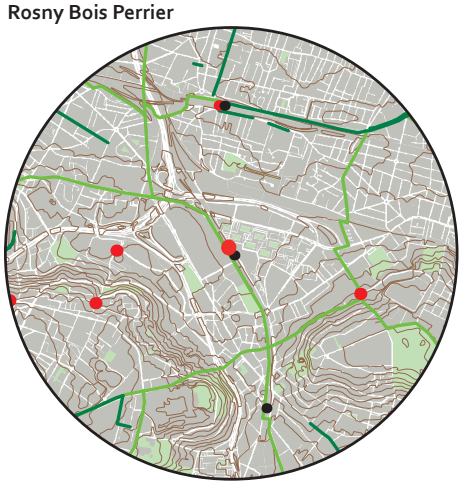
Pont de Bondy



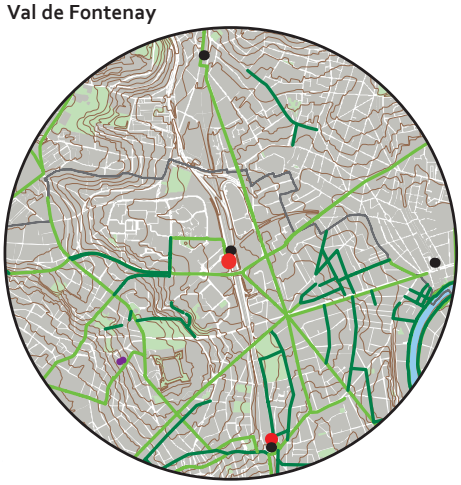
Bondy



Rosny Bois Perrier

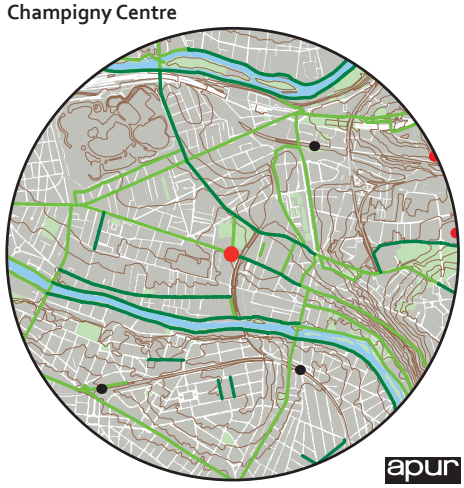


Val de Fontenay



Nogent Le Perreux

Champigny Centre



apur

**Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC (rayon de 2 km)**

- Rayon de 800 m
- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- Station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- Gare existante (RER, métro)
- Gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, CG 94 (2013)

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

## 6.1. Les dynamiques récentes de construction

L'analyse des permis de construire autorisés de 2000 à 2013 permet d'évaluer les dynamiques de construction de logements ou de surface d'activités qui sont à l'œuvre dans les quartiers de gare. Selon les données de la base des permis de construire SITADEL, entre 2000 et 2013, les surfaces autorisées dans les quartiers de gare de la ligne 15 Est atteignent 3,1 millions de m², 38 % des nouvelles surfaces ont été destinées au logement et 62 % à de nouvelles activités.

**Plus de 100 000 m² de surface de logement ont été autorisés en moyenne entre 2000 et 2013 par quartier sur la ligne 15 Est** [1]. Cela représente une moyenne de près de 100 nouveaux logements par an. C'est un rythme de construction que l'on retrouve dans les quartiers de la ligne 14 (avec une moyenne de 100 logements par an et par quartier), intermédiaire entre le niveau de construction assez faible observé dans les quartiers de la ligne 16 (80 logements) et celui plus soutenu des lignes 15 Ouest et 15 Sud (respectivement 140 et 120 logements).

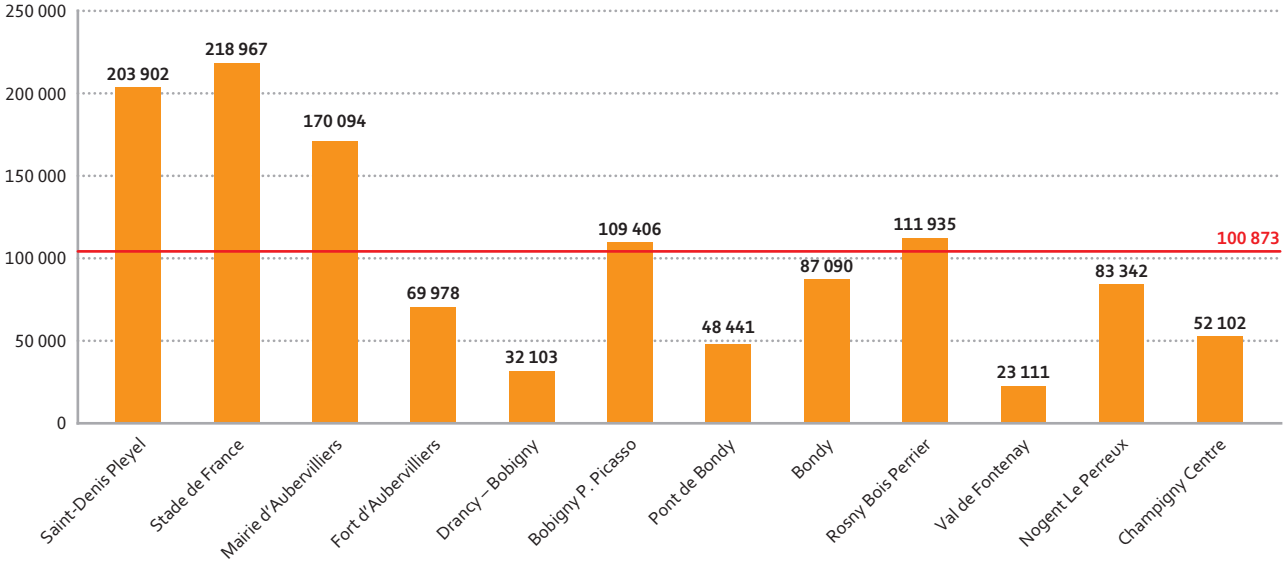
Tous les quartiers de la ligne 15 Est ne sont pas affectés par la même dynamique en matière de construction de logements.

- **3 quartiers ont été marqués par une dynamique de construction de logements très soutenue au cours des 10 dernières années,** avec environ 180 logements autorisés en moyenne chaque année : Saint-Denis Pleyel avec la ZAC du Landy, Stade de France et Mairie d'Aubervilliers ;
- **5 autres quartiers ont également développé leur parc de logements,** avec près de 100 logements autorisés en moyenne chaque année : Bobigny Pablo Picasso et Rosny Bois Perrier, et, dans une moindre mesure, Fort d'Aubervilliers, Bondy et Nogent Le Perreux ;
- **dans les 4 autres quartiers, le rythme de la construction de logements a été modéré,** avec une quarantaine de nouveaux logements autorisés par an en moyenne (Drancy – Bobigny, Pont de Bondy, Val de Fontenay et Champigny Centre).

Entre 2000 et 2013, ce sont en moyenne 175 000 m² d'activités qui ont été autorisés par quartier en 14 ans. Par comparaison, c'est un total un peu plus important que pour les quartiers des lignes 14

1 — Certaines gares étant rapprochées, les périmètres de 800 m définissant le quartier de gare se superposent et les statistiques de création de surface de logement ou d'activité ne peuvent donc pas être totalisées (elles comportent des doubles comptes).

**Surfaces de logements autorisés de 2000 à 2013 (m²)**




Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

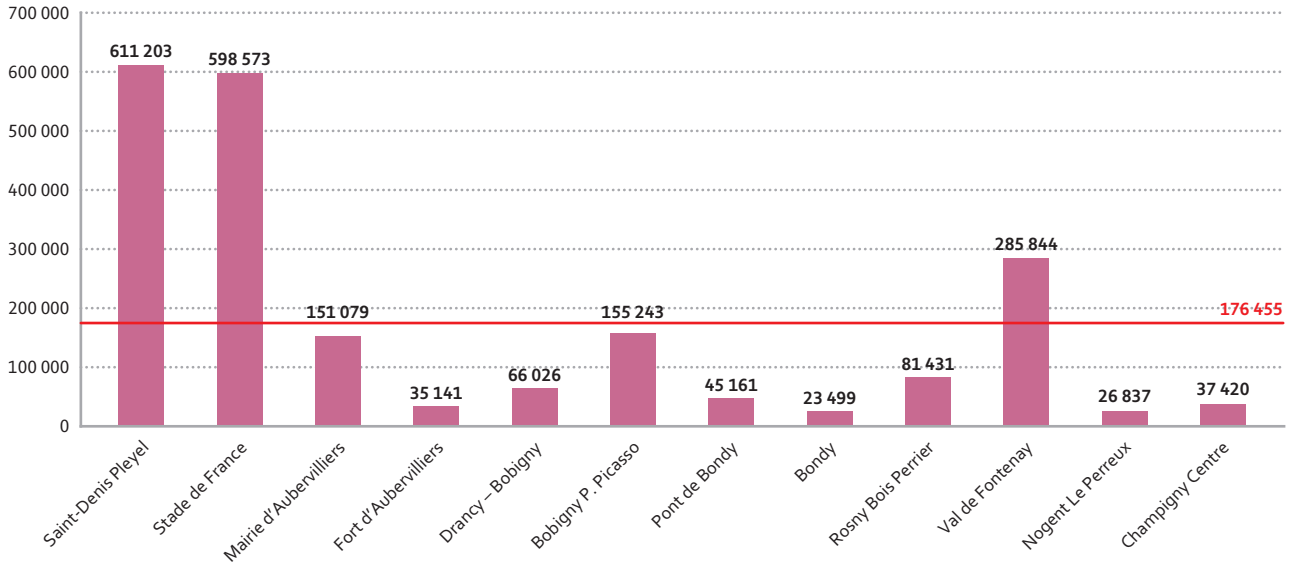
et 16 (respectivement 130 000 et 110 000 m²) et sensiblement moins élevé que pour les quartiers de la ligne 15 Ouest (300 000 m²).

Dans les 12 quartiers de gare très mixtes de la ligne 15 Est, les surfaces d'activités sont pour l'essentiel affectées au bureau (61 %), le solde se ventilant entre services publics (18 %), commerces (14 %), autres locaux d'activités (5 %) et hôtels (3 %). Saint-Denis Pleyel et Stade de France représentent à eux seuls plus de la moitié de la construction de locaux d'activités (avec des volumes respectifs de 611 000 m² et 600 000 m²), majoritairement des immeubles à usage de bureaux (76 % du total pour le premier et 84 % pour le second).

À l'échelle de l'ensemble de la ligne, 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 très importantes, supérieures à 200 000 m² en 14 ans :** au nord de la ligne, Saint-Denis Pleyel et Stade de France ont connu une croissance exceptionnelle au cours des dernières années et ont accueilli de vastes ensembles tertiaires. Val de Fontenay, pôle tertiaire de rééquilibrage de l'est parisien, s'est renforcé avec la construction du Campus de la Société Générale, développé sur 77 000 m², et devrait accueillir 5 000 salariés à l'horizon 2016 ;
- **4 quartiers où les nouvelles surfaces d'activités ont été moins importantes et inégales,** comprises entre 150 000 et 50 000 m² autorisés de 2000 à 2013 : Mairie d'Aubervilliers, Drancy – Bobigny, Bobigny Pablo Picasso, Rosny Bois Perrier. Ces 4 quartiers ont des profils différents : à Mairie d'Aubervilliers, une part importante des nouvelles surfaces d'activités correspondent à des locaux utilisés pour le commerce de gros ; à Drancy – Bobigny, 60 % des surfaces d'activités créées sont dédiées à l'accueil de nouveaux services publics ; à Bobigny Pablo Picasso, la moitié des nouvelles surfaces ont un usage de bureaux tandis qu'à Rosny Bois Perrier, ce sont les surfaces commerciales qui prédominent.
- **5 quartiers situés dans la deuxième moitié de la ligne, à vocation plus résidentielle, où la construction de surfaces d'activités a été faible,** inférieure à 50 000 m² en 14 ans (Fort d'Aubervilliers, Pont de Bondy, Bondy, Nogent Le Perreux et Champigny Centre).

**Surfaces d'activités autorisées de 2000 à 2013 (m²)**




Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

La carte qui localise les permis de construire autorisés de 2006 à 2013 ayant entraîné la création d'au moins un logement met en évidence les dynamiques de construction récentes et, dans le cas des territoires traversés par la ligne 15 Est, les secteurs de grands projets. Elle témoigne d'une différence d'intensité entre les quartiers du nord de la ligne et les autres.

À Saint-Denis Pleyel, Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Bobigny Pablo Picasso, les créations de logements se sont faites en grande partie via des opérations publiques d'aménagement, ce qui explique le nombre élevé d'opérations ayant conduit à la création de plus de 100 logements. À Nogent Le Perreux ou Champigny Centre, la carte montre un poids plus important des opérations de plus petite taille, ayant entraîné la création d'ensembles de 10 à 50 logements et du secteur diffus, sous l'effet d'opérations d'initiative privée.

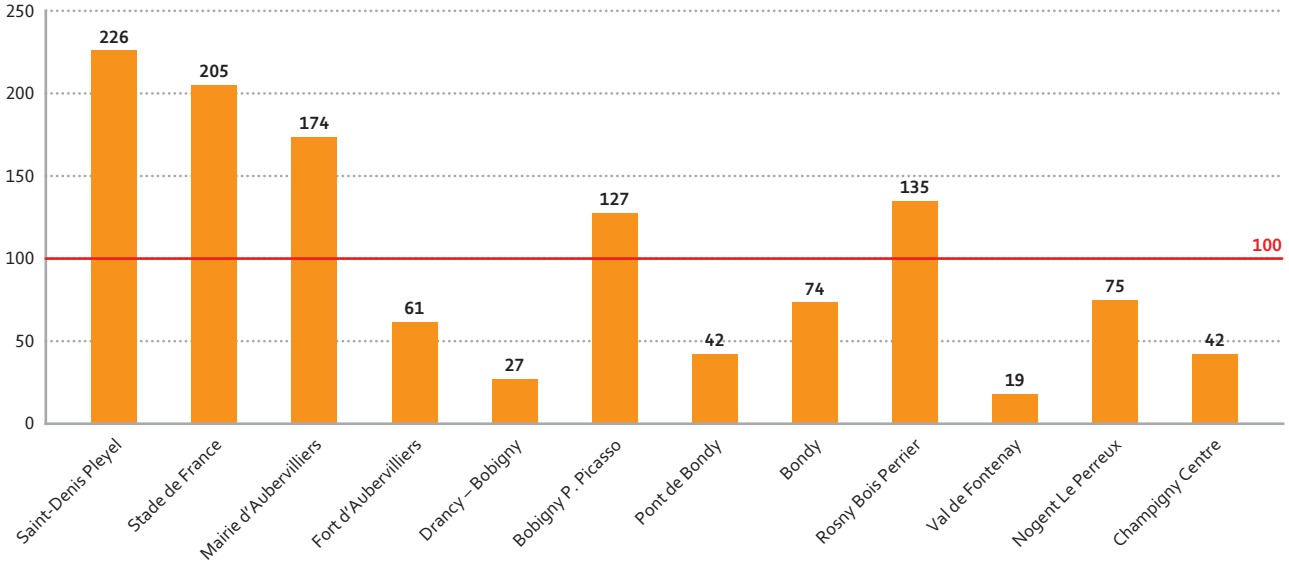
**Stade de France — rue Jeumont, Saint-Denis**

**Mairie d'Aubervilliers — rue Mendel Kalmenson, Aubervilliers**

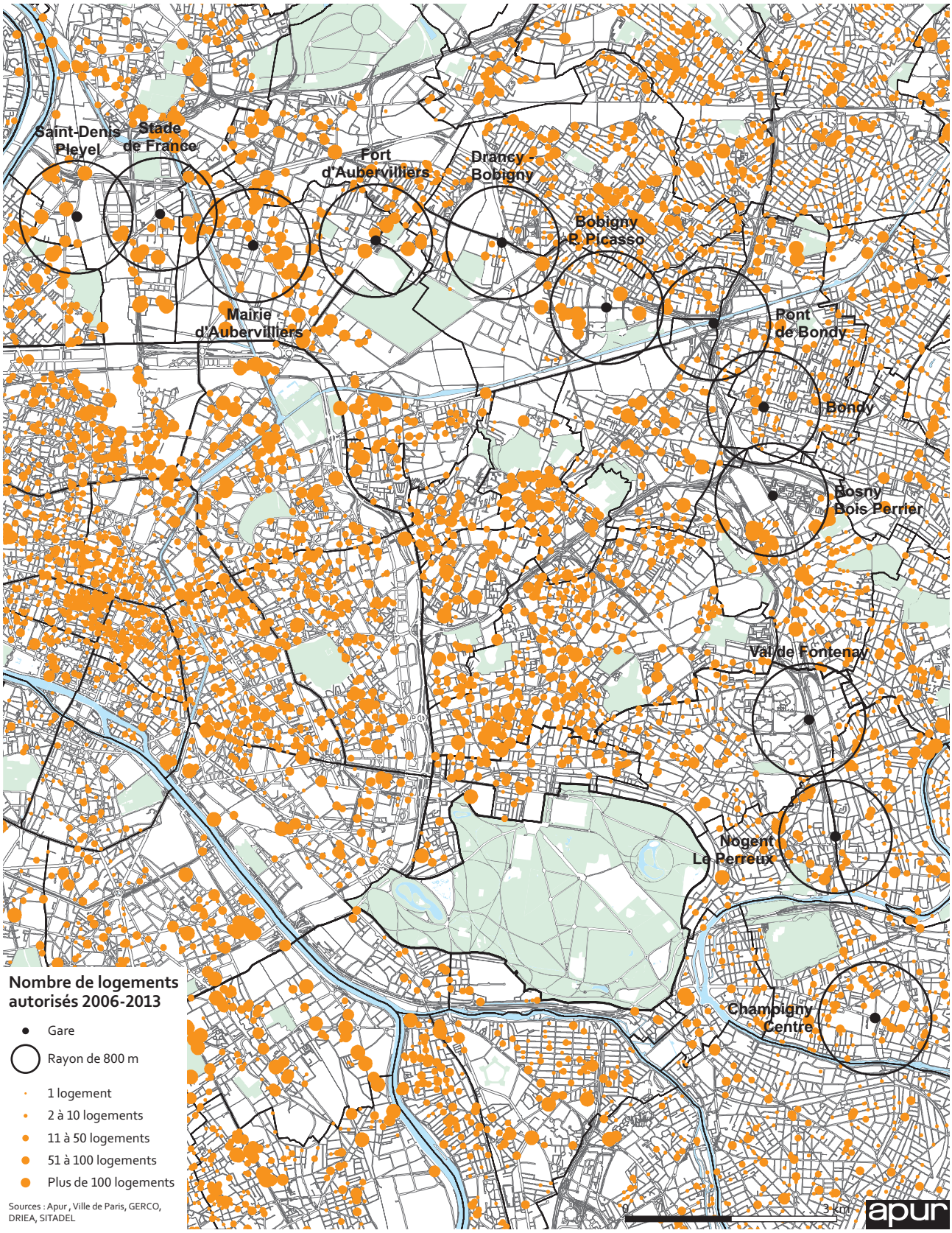
**Bobigny P. Picasso — rue Jacques Anquetil, Bobigny**

**Rosny Bois Perrier — rue d'Aurion, Rosny-sous-Bois**

**Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2013**




Sources : DRIEA, SITADEL (2015)


Saint-Denis Pleyel
Stade de France
Fort d'Aubervilliers
Drancy - Bobigny
Bobigny P. Picasso
Mairie d'Aubervilliers
Pont de Bondy
Bondy
Bosny Bois Perrier
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
Nombre de logements autorisés 2006-2013
Gare
Rayon de 800 m
1 logement
2 à 10 logements
11 à 50 logements
51 à 100 logements
Plus de 100 logements
Sources : Apur , Ville de Paris, GERCO, DRIEA, SITADEL
0
3 km
apur

# 6.2. Les dynamiques de projets urbains et l'articulation avec les futures gares

**L'aménagement des quartiers de gare de la ligne 15 Est s'insère dans des territoires en développement plus vastes, formalisés au travers des 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. Au nord, les quartiers de Saint-Denis Pleyel et Stade de France, Mairie d'Aubervilliers et la partie ouest du quartier du Fort situé à Aubervilliers sont au cœur du « Territoire de la Culture et de la Création ». Les quartiers Bobigny Pablo Picasso, Drancy – Bobigny, l'est du quartier de Fort d'Aubervilliers, Pont de Bondy et Bondy appartiennent au territoire de « la Fabrique du Grand Paris », CDT signé par la Communauté d'Agglomération Est Ensemble. Inclus dans le Cluster de la Ville Durable, les quartiers de Rosny Bois Perrier, Val de Fontenay et Nogent Le Perreux s'inscrivent dans le CDT « Paris Est – Entre Marne et Bois », tandis que le quartier de Champigny Centre relève du CDT des « Boucles de la Marne » signé à l'été 2015.

La majorité des quartiers de gare de la ligne 15 Est intègre des nouveaux quartiers prioritaires (NQP) de la Politique de la Ville et seront des territoires privilégiés du NPNRU : les deux quartiers d'Aubervilliers, les deux quartiers de Bobigny et les deux quartiers de Bondy, et dans une moindre mesure les quartiers de Saint-Denis Pleyel, Val de Fontenay et Champigny Centre.

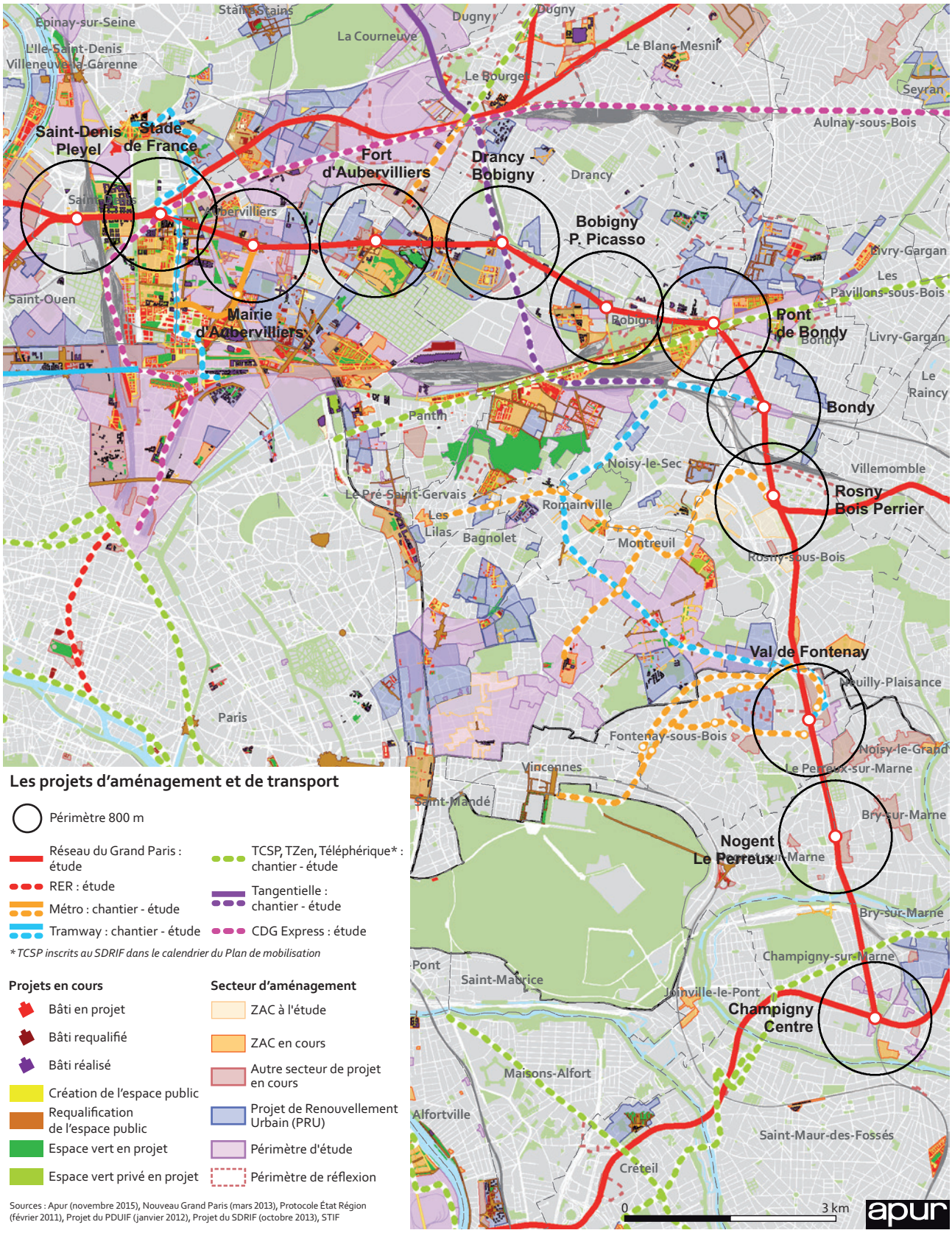
Outre ces dynamiques de projets impulsées par l'État, des projets de plus ou moins grande envergure sont d'ores et déjà à l'œuvre dans les quartiers de gare de la ligne 15 Est. On trouve ainsi :

- **3 quartiers, marqués par des grandes coupures urbaines liées aux infrastructures de transport et la présence d'importants secteurs d'activités, sont en cours de mutation aujourd'hui. Ils se définissent par des grands projets urbains de dimension métropolitaine.**
  - **Saint-Denis Pleyel,** avec la création d'un hub métropolitain majeur du réseau de transports du Grand Paris (lignes 13, 14, 15, 16 et 17 du métro et le RER D) dans la perspective d'un projet urbain autour de la gare et du futur Village Olympique ;
  - Dans le quartier de **Stade de France**, de nombreux et vastes secteurs en projet tendent à transformer l'ancienne plaine industrielle en un quartier mixte et urbain (ZAC Landy-Pleyel, de la Montjoie, le PRU Cristino Garcia et le Campus Condorcet). Amorcée depuis la fin des années 1990, cette profonde mutation se poursuit dans le cadre de la candidature de Paris et de Plaine Commune aux JO de 2024 ;
  - **Pont de Bondy** constituera un des pôles structurants de la Plaine de l'Ourcq. Les ZAC de l'Ecocité du Canal de l'Ourcq, des Rives de l'Ourcq, du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq, ainsi que les différents secteurs de renouvellement urbain redessineront entièrement les abords du futur pôle d'échange multimodal métropolitain ;
- **4 quartiers en requalification majeure dans le cadre notamment de politiques de renouvellement urbain :**
  - **Mairie d'Aubervilliers,** avec le plan de revalorisation du centre-ville et les actions du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD), pour accompagner le prolongement de la ligne 12 (2019) et de l'arrivée du RGPE (2025), de même que les PRU (Projet de Rénovation Urbaine) des quartiers nord, Villette Quatre-Chemin et les zones d'activités le long du canal Saint-Denis en périphérie du quartier ;
  - **Fort d'Aubervilliers :** les Courtillières, la Maladrerie, la Cité Émile Dubois et Jules Martin font l'objet d'une politique de renouvellement urbain, auxquelles s'ajoutent plusieurs secteurs de projets : le futur éco-quartier du Fort d'Aubervilliers et les secteurs de gare de l'Îlot des marches du Fort (L15 Est et L7) et le secteur Quatre-Routes PDU du 8 mai 1945 (L7 et T1) ;
  - **Bobigny Pablo Picasso :** dans la moitié du quartier de gare se trouvent le secteur de renouvellement urbain du Centre-ville qui fait partie de l'ANRU 2, la ZAC de l'Hôtel de Ville et le PRU Karl Marx qui se termine ; la moitié sud s'inscrit dans le projet de transformation de la Plaine de l'Ourcq, avec la ZAC Ecocité Canal de l'Ourcq et le réaménagement du parc départemental de la Bergère ;
  - **Drancy – Bobigny :** les projets de renouvellement urbain du Grand Quadrilatère et de la Cité Gaston Roulaud sont inscrits dans le programme de l'ANRU 2 alors que s'achève la création d'un quartier mixte mêlant activités et logements, notamment étudiants, autour pôle universitaire Paris XIII et du Campus des Métiers ;
- **2 quartiers profitent de la dynamique de la gare du RGPE pour soutenir d'importants projets urbains à l'échelle du quartier et l'aménagement des espaces publics, en cohérence avec à la transformation de la gare existante en pôle multimodal :**
  - **Val de Fontenay** sera dans quelques années un important pôle d'échanges multimodal, avec le prolongement de la ligne 1, du T1 et l'arrivée du RGPE, en interconnexion avec les RER A et E. Dans la partie ouest du quartier, le parc de logement social fait également l'objet d'une politique

de renouvellement urbain (PRU Fontenay-sous-Bois) et plus récemment d'une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le secteur Grand Ensemble ;

- **À Rosny Bois Perrier,** l'arrivée de la ligne 15 Est, en interconnexion avec l'actuelle gare du RER E, renforcée par le prolongement de la ligne 11 (avec la création de 2 nouvelles gares : Londeau-Domus et Rosny Bois Perrier), impulse une nouvelle dynamique de projets autour du centre commercial Rosny 2 et des zones d'activités (ZAC Coteaux-Beauclair, ZAC du Grand-Pré) ;

• **dans 3 quartiers, qui correspondent à des tissus urbains déjà constitués, des projets de requalification du tissu existant et des espaces publics, notamment autour de la future gare sont à l'étude : Bondy, Nogent Le Perreux, Champigny Centre.**



# Synthèse

L'observatoire développé sur les 12 quartiers de gare de la ligne 15 Est met en évidence la mixité des territoires qui seront à terme desservis par la ligne : aux tissus résidentiels variés se succèdent des secteurs d'activités, des équipements publics et plus globalement des pôles d'emplois importants à l'échelle de la métropole toute entière et plus particulièrement de l'est de celle-ci. Les quartiers de gare de la ligne 15 Est présentent néanmoins une population aux caractéristiques démographiques relativement homogènes, à l'exception des deux quartiers de gare du sud de la ligne, soit une population plutôt jeune mais en proie à une certaine fragilité socio-économique. Si les densités de populations sont assez moyennes sur l'ensemble de la ligne, les densités et les taux d'emplois montrent l'importance des pôles d'emplois de Saint-Denis, Bobigny et Val de Fontenay. La ligne 15 Est, dont le tracé en rocade reliera ces bassins d'emplois, apparaît ainsi d'une grande importance pour les habitants de Seine-Saint-Denis et plus largement de l'est de la métropole. Les déplacements domicile-travail des actifs résidant ou travaillant dans les communes qui accueilleront le métro le montrent dès aujourd'hui et confortent l'importance de cette desserte, qui améliorera également l'accessibilité à de grands équipements administratifs, universitaires ou hospitaliers. La ligne 15 Est redessinera les habitudes de nombre d'usagers des transports en commun, dans la mesure où elle pourra se substituer sur certains trajets au tramway T1, congestionné aujourd'hui, ainsi qu'au RER E. Outre Saint-Denis Pleyel, qui deviendra un hub d'une importance capitale à l'échelle du Grand Paris, la gare de Val de Fontenay, de même que celle de Champigny Centre, deviendront aussi des pôles de correspondance majeurs pour les habitants en provenance de l'est de la métropole et au-delà.

En termes de dynamiques d'évolution de ces territoires, le nord de la ligne 15 Est concentre les plus grands projets d'aménagement à venir. Les deux quartiers de gare de Saint-Denis (Saint-Denis Pleyel et Stade de France) développent d'ores et déjà des projets urbains majeurs autour des gares, mixtes, et désormais en lien avec la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024 (le village olympique à Pleyel, le centre aquatique olympique). Plus au sud de la ligne, Val de Fontenay va renforcer son pôle d'activités tertiaires dans une logique de rééquilibrage des emplois vers l'est de la métropole. Enfin, nombre de quartiers de gare de la ligne 15 Est connaissent des projets de renouvellement urbain importants dans leur périmètre, que l'arrivée du RGPE viendra appuyer.

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 ainsi 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 ainsi une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers de gare et une boîte à outils pour les collectivités et les acteurs concernés par l'arrivée du réseau Grand Paris.** À terme en 2016, l'observatoire portera sur 68 quartiers de gare et permettra de dresser un portrait 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 1er janvier 2011 |
| Densité d'emploi salarié | Nb. d'emplois salariés privés/hectare | CLAP 2009 |
| Densité humaine | Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare | Insee Recensement 2011, CLAP 2009 |
| Taux d'emploi | Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents | Insee Recensement 2011, CLAP 2009 |
| **3 – Cadre urbain et paysager** | | |
| Hauteur du bâti | Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation | Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013 |
| Hauteur de la végétation | Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation | Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013 |
| **4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions** | | |
| Population | Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009 | Insee Recensement 2011 |
| 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 2011 |
| Chômage | Part des chômeurs de catégorie A, dans la population active (personnes de 15-64 ans) | Pôle Emploi, traitement Insee — 2010, Insee Recensement 2011 |
| Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009 | Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation :<br>- 1 UC pour le premier adulte du ménage<br>- 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus<br>- 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans | Insee, RFL 2009 |
| Bas revenus | Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français | Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011 |
| Type de logements | 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 1er janvier 2011 |
| Taille des logements | Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle | DGFIP, au 01/01/2013 |
| Logement social | Part des logements HLM dans le total des résidences principales | Insee Recensement 2011 |
| Statut d'occupation des résidences principales | Nombre de propriétaires occupants dans l'ensemble des résidences principales | Insee Recensement 2011 |
| 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 résidents pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche) | Insee Recensement 2011 |
| Ménages non motorisés | Nombre de ménages sans aucune voiture | Insee Recensement 2011 |
| Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes | Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030 | DRIEA/SCEP 2013 |
| Accessibilité piétonne à 500 m | Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris | Apur 2015 |
| Accessibilité piétonne à 1 000 m | Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes | Apur 2015 |
| 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 2012 |
| **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 2015 |

**Liste des Sigles**

| | |
|---|---|
| ANRU | Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine |
| APUR | Atelier parisien d'urbanisme |
| CDT | Contrat de Développement Territorial |
| CDIT | Contrat de Développement d'Intérêt Territorial |
| CD | Conseil Départemental |
| CLAP | Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee |
| CSP | Catégorie socio-professionnelle |
| CUCS | Contrat Urbain de Cohésion Sociale |
| DRIEA | Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement |
| EPFIF | Établissement Public Foncier d'Ile-de-France |
| HLM | Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement) |
| IGR | Institut Gustave Roussy |
| IRIS | Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee |
| MIN | Marché d'Intérêt National |
| NPNRU | Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain |
| NQP | Nouveaux Quartiers Prioritaires |
| OAP | Orientation d'Aménagement et de Programmation |
| OMNIL | Observatoire de la Mobilité en Île-de-France |
| ORF | Observatoire Régional du Foncier |
| ORIE | Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise |
| PLH | Programme local de l'habitat |
| PADD | Projet d'Aménagement et de Développement Durable |
| PNRQAD | Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés |
| PNRU | Programme National de Rénovation Urbaine |
| PRU | Projet 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 |
| TVM | Trans Val-de-Marne |
| UC | Unité de consommation |
| VDO | Voie de desserte orientale |
| 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 12 quartiers de gare de la ligne 15 Est

**Saint-Denis Pleyel, Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, Drancy – Bobigny, Bobigny Pablo Picasso, Pont de Bondy, Bondy, Rosny Bois Perrier, Val de Fontenay, Nogent Le Perreux, Champigny Centre**

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est poursuivie en 2015 et a concerné les 12 quartiers de gare de la ligne 15 Est, qui reliera Saint-Denis Pleyel au nord à Champigny Centre au sud-est à l'horizon 2030, avec un premier tronçon prévu entre Saint-Denis Pleyel et Rosny Bois Perrier en 2025. En 2014 et 2015, les analyses croisées et les monographies des quartiers de gare des lignes 15 Sud, 16, 14 et 15 Ouest ont d'ores et déjà été réalisées et publiées.

Six thématiques sont abordées dans l'observatoire : 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 12 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 publiées sur le site de l'Apur.

Les travaux de l'observatoire, outil partenarial qui associe Société du Grand Paris (SGP) et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France et l'Apur, 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 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, Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la DRIEA, l'Insee, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Paris Métropole, la Société du Grand Paris, Eau de Paris, la communauté d'agglomération d'Est Ensemble, Grand Paris Aménagement, Paris Habitat, Ports de Paris, la communauté d'agglomération Seine-Amont, SNCF Immobilier, le STIF, le Syctom et la Mission de Préfiguration de la Métropole du Grand Paris.