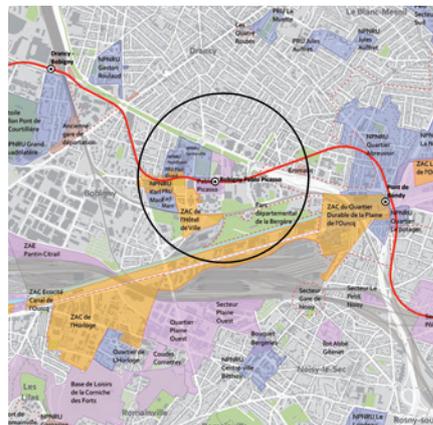
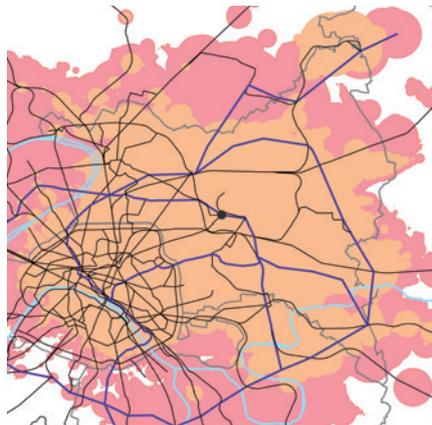
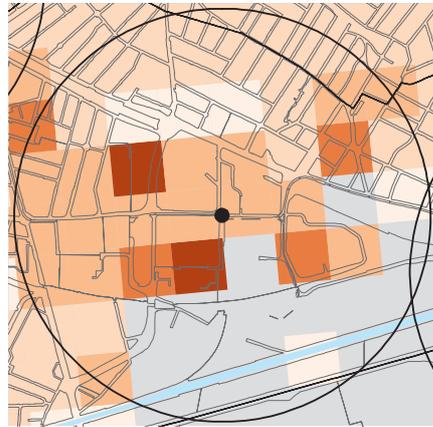
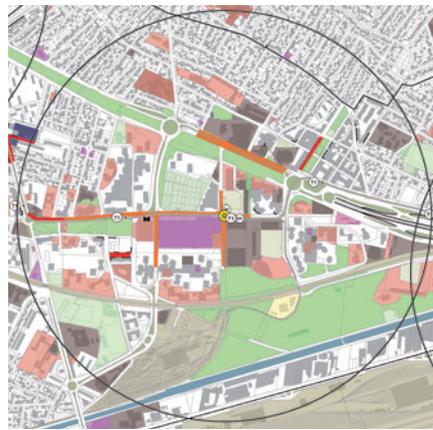


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Bobigny Pablo Picasso Ligne 15 est

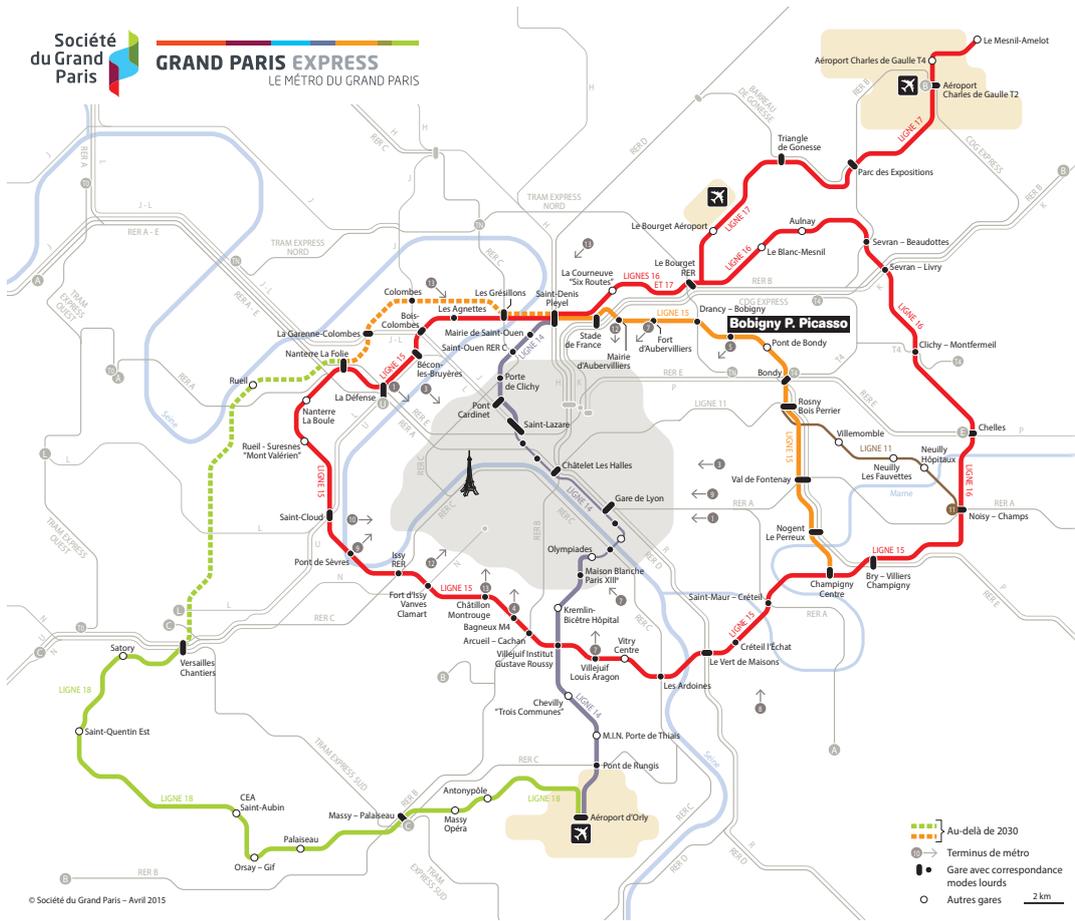


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger, Lise Roger-Jaffé
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

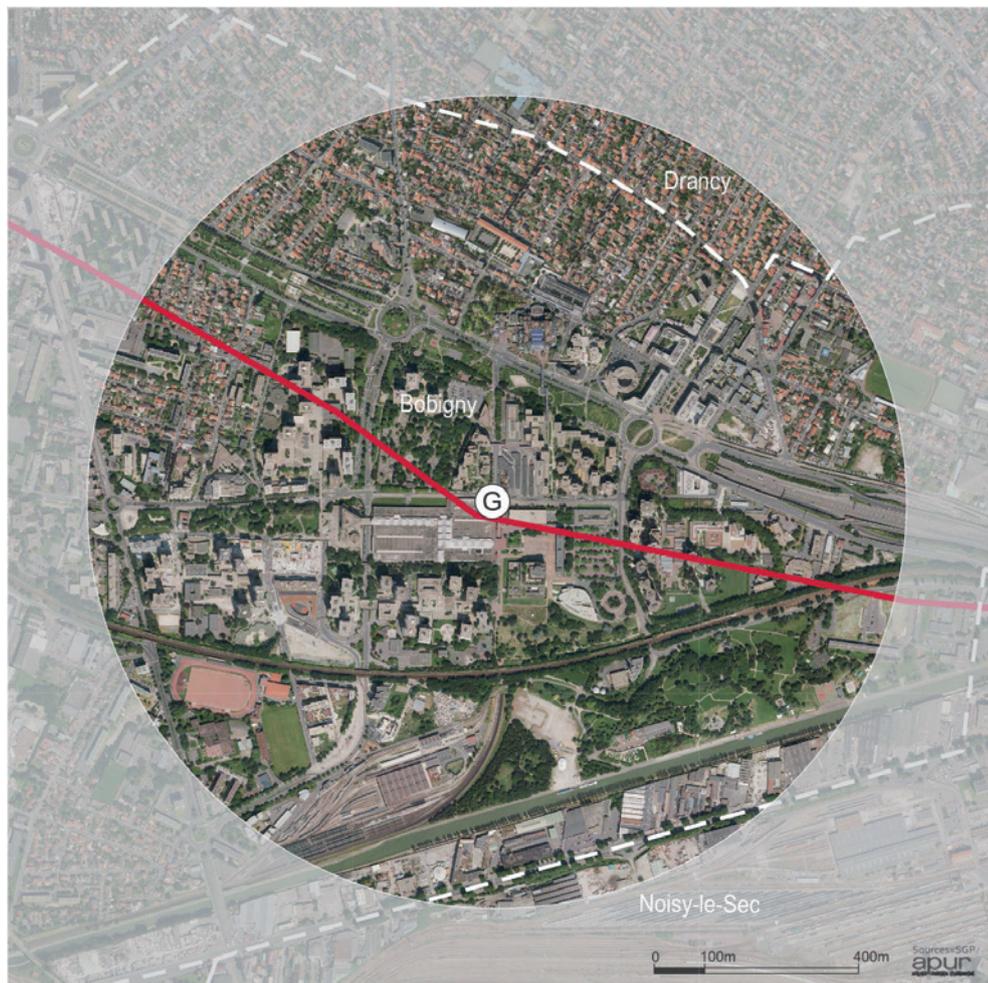
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier dense en population et en emplois	3
2. Une centralité forte liée au statut de Préfecture de département	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Logements et équipements dominant dans un quartier de centre-ville	5
3.2. Des hauteurs bâties variées	6
3.3. Quelques parcelles ayant une densité bâtie élevée et de nombreux espaces libres	6
3.4. Un tissu varié mais homogène selon les secteurs	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier de gare marqué par une politique d'urbanisme planifié menée à partir des années 1960.....	8
3.7. Des atouts paysagers dans le quartier	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier jeune et en croissance sur le plan démographique	12
4.2. Près de 40% des ménages sont sous le seuil de bas revenus	13
4.3. Bobigny, un grand pôle d'emplois administratifs.....	14
4.4. Une majorité de grands logements et un parc social important	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail polarisés sur la Seine-Saint-Denis	16
5.2. L'ouest de la métropole et le sud de Paris deviendront plus accessibles	17
5.3. Une majorité de déplacements domicile-travail en transports en commun	18
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité malgré des contraintes géographiques et urbaines	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1. Un rythme de construction soutenu, notamment entre 2006 et 2013.....	20
6.2. Des géographies de la construction de logements et d'activités différentes.....	21
6.3. Une mutation amorcée du centre-ville de Bobigny Pablo Picasso	22
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	25

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



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



Gare : Bobigny Pablo Picasso

Ligne 15 est, horizon 2025.

Gare située dans la commune de Bobigny.

En interconnexion avec la ligne 5 du métro et le tramway T1.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Bobigny, Drancy et Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis). Bobigny et Noisy-le-Sec appartiennent à la Communauté d'agglomération Est Ensemble et Drancy appartient à la Communauté d'agglomération Aéroport du Bourget.

POS de Bobigny approuvé le 1^{er} juin 1981, dernière modification septembre 2011 ; PLU arrêté au 16 décembre 2015. PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009, en cours de révision. PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, en cours de modification.

Territoires du CDT « Fabrique du Grand Paris » (Bobigny, Noisy-le-Sec) et du CDT « Pôle métropolitain du Bourget » (Drancy).

© InterAtlas, SGP

Introduction

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

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

Les objectifs

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

Les partenaires

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

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

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

La méthode

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

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

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

Le présent document est la **monographie du quartier de gare de Bobigny Pablo Picasso**, réalisée en liaison avec les services de la ville de Bobigny et la **Communauté d'agglomération d'Est Ensemble**.

Les indicateurs

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

- 1 – **Les densités** dans les quartiers, ce qui permet d'apprécier le niveau de mixité fonctionnelle.
- 2 – **Les centralités**, leur nature locale, métropolitaine avant et après l'arrivée de la gare.
- 3 – **Le cadre urbain** et paysager des quartiers.
- 4 – **Les évolutions démographiques**, familiales et sociales. Qui habite le quartier ?
- 5 – **La mobilité**, l'évolution des modes de déplacements et les espaces publics aux abords des gares.
- 6 – **Les dynamiques de construction** et les projets urbains dans ces quartiers.

L'observatoire est ainsi :

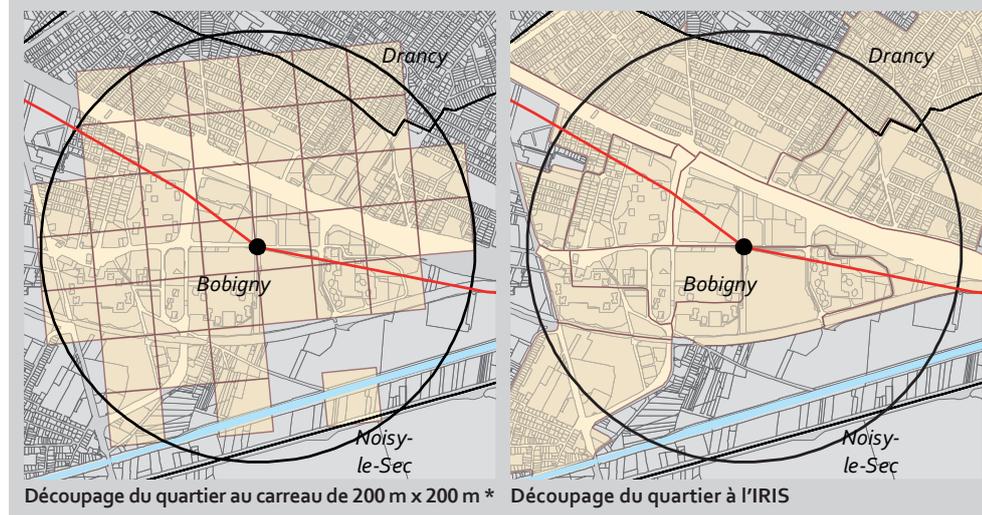
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

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

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur trois communes (Bobigny, Drancy et Noisy-le-Sec), seule la commune de Bobigny a été retenue comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE BOBIGNY PABLO PICASSO



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

1. Un quartier dense en population et en emplois

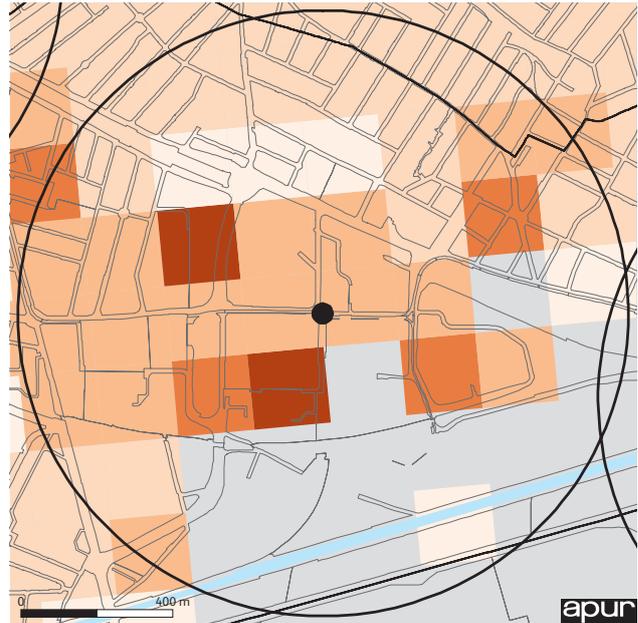
Le quartier de gare RGPE de Bobigny Pablo Picasso regroupe environ 24 000 personnes, soit une densité de 121 habitants à l'ha. Le quartier de gare est aujourd'hui sensiblement plus dense que la commune de Bobigny (70 hab. à l'ha), dans le département de Seine-Saint-Denis (65 hab. à l'ha) ou bien encore la petite couronne (68 hab. à l'ha). Le cœur du quartier est le terminus de la ligne 5 du métro, autour duquel a été implantée une cité administrative qui regroupe de nombreuses administrations au premier rang desquelles la Préfecture de Seine-Saint-Denis. Le quartier de Bobigny Pablo Picasso est donc aussi un pôle d'emplois à l'échelle départementale, avec 89 emplois à l'ha, ce qui correspond à une densité d'emplois trois fois supérieure à la moyenne en petite couronne. Cela se traduit par un taux d'emploi favorable (1,59 contre 0,91 en petite couronne). Les densités de populations les plus fortes (plus de 500 hab. à l'ha) s'observent au centre du quartier et correspondent aux secteurs d'habitat collectif de Bobigny.

Densité de population



Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris. Ils correspondent dans certains cas aux espaces verts et zones d'activités.

Source : Fichier fiscal Insee 2010

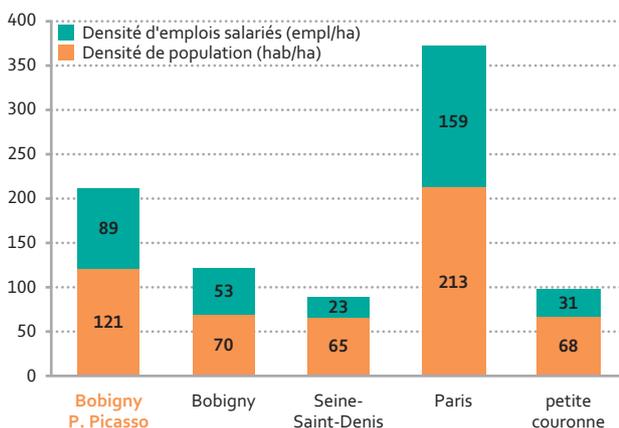


Population et emplois dans le quartier de Bobigny Pablo Picasso

Bobigny Pablo Picasso	Population	Emplois
Quartier	24 205	19 723
2 km	107 224	55 175
4 km	433 687	149 408

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

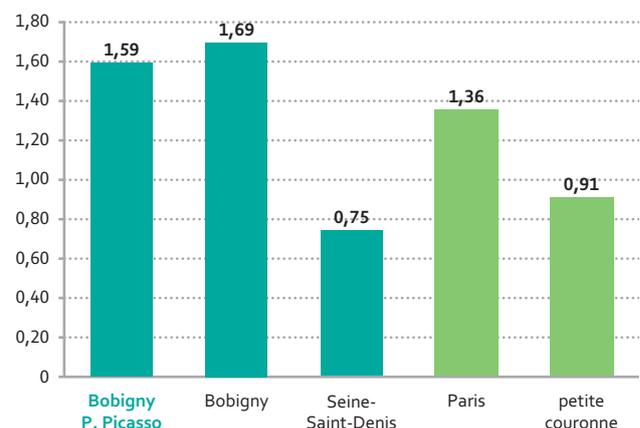
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

Taux d'emploi

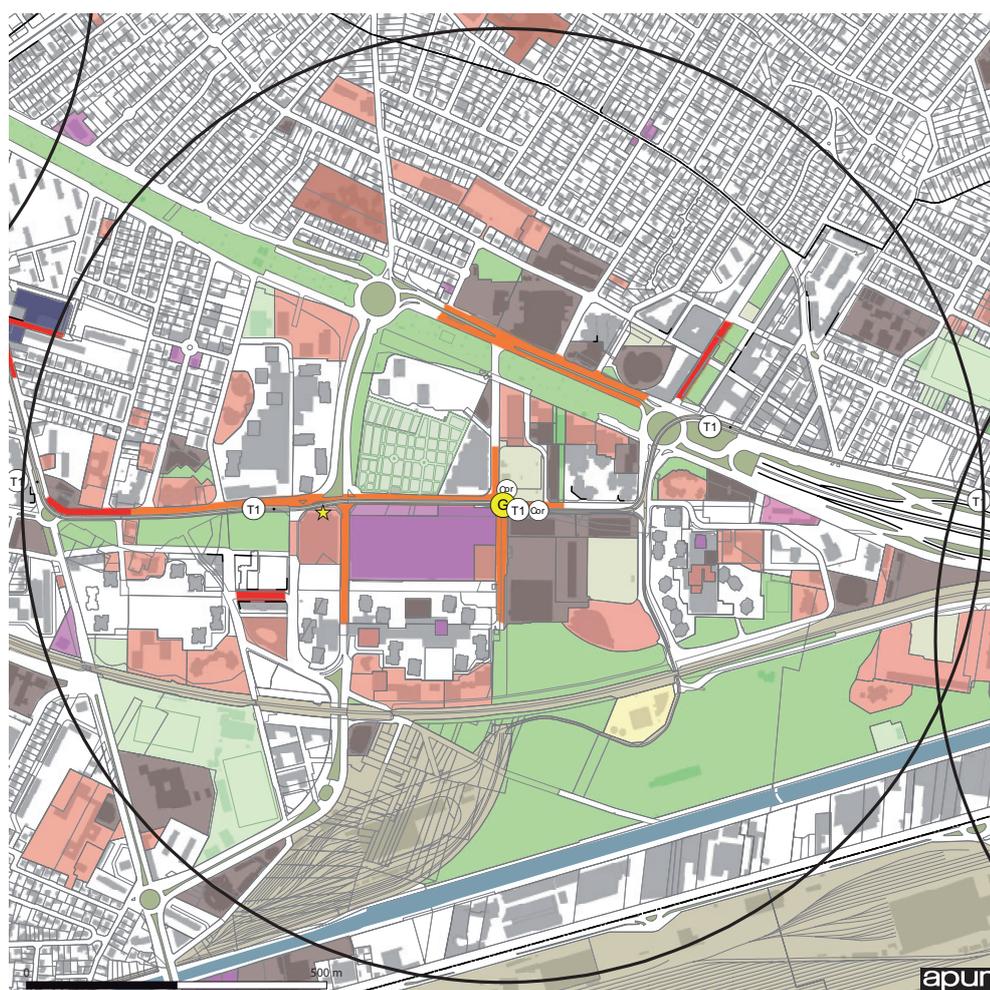
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

2. Une centralité forte liée au statut de Préfecture de département

Le quartier de gare RGPE de Bobigny Pablo Picasso concentre de nombreux grands équipements administratifs d'envergure départementale comme la Préfecture et le tribunal de grande instance en lien avec le statut de préfecture de Seine-Saint-Denis de la ville de Bobigny, mais aussi des équipements au rayonnement plus local comme l'Hôtel de Ville ou le cimetière communal. Le terminus de la ligne 5 du métro connecté à la ligne du tramway T1 et à une gare routière assure au centre-ville qui est aussi le cœur du quartier de gare un haut niveau de desserte par les transports collectifs. Cette gare multimodale permet ainsi un accès immédiat au vieillissant centre commercial de Bobigny 2 qui regroupe l'ensemble des commerces du quartier et constitue aussi une centralité forte d'échelle locale. Enfin au sud du quartier, le parc départemental de la Bergère est une centralité d'une autre nature : ce grand espace vert public constitue une séquence naturelle et apaisée des berges du canal de l'Ourcq.



Éléments de centralités

Centralités

- locale
- mixte
- globale

Équipement

- local
- global
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- ⓐ nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

Commerce et animation

- linéaire commercial
- emprise commerciale
- marché

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 juillet 2015



Hôtel de Ville, avenue du Président Salvador Allende, Bobigny



Bobigny 2, boulevard Maurice Thorez, Bobigny

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Logements et équipements dominant dans un quartier de centre-ville

Entre le tunnel de l'A86 et le chemin de fer, le centre de Bobigny est constitué de vastes emprises d'équipements administratifs et du centre commercial de Bobigny 2, autour desquelles sont imbriqués de grands ensembles de logement collectif construit à partir de la fin des années 50, en partie sur dalle. Au sud du quartier de gare, au-delà de la voie de chemin de fer, du parc de la Bergère et du canal de l'Ourcq, subsiste encore une zone industrielle en sursis. Au nord, une fois passé le front des grands immeubles de bureaux et du Palais du Justice qui font écho au centre-ville le long de l'avenue Paul Vaillant Couturier, sous laquelle passe l'A86, des îlots résidentiels de pavillons se succèdent.

Fonctions dominantes

Logement

-  discontinu collectif
-  continu collectif
-  individuel
-  hôtel

Équipement

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

Emprise d'activité

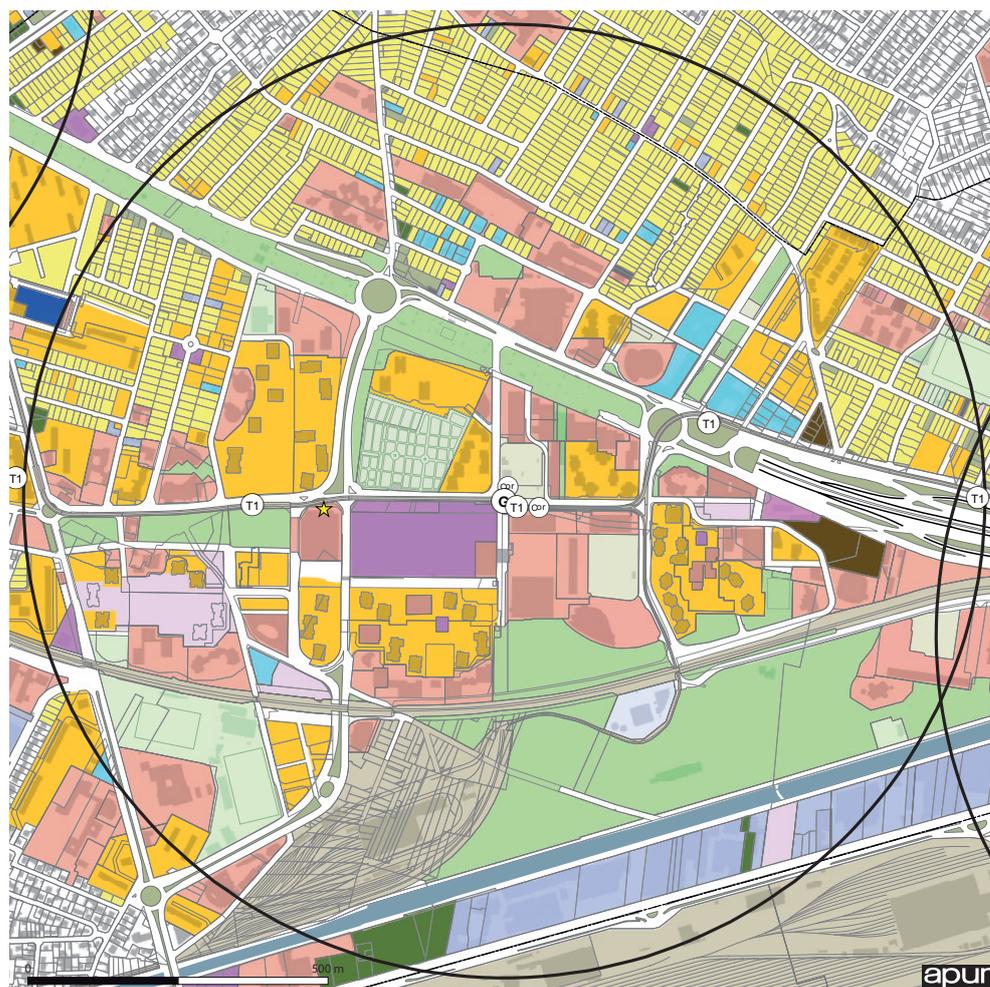
-  activité tertiaire
-  activité économique et/ou industrielle
-  service urbain

Emprise non bâtie

-  espace vert (public, institutions, jardins partagés)
-  sport et loisir de plein-air
-  cimetière
-  terrain non bâti
-  ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

-  chantier en cours



Source : Apur juillet 2015



Salle Pablo Neruda, avenue du Président Salvador Allende, Bobigny



Avenue Paul Eluard, Bobigny

3.2. Des hauteurs bâties variées

Le quartier de Bobigny Pablo Picasso présente des bâtiments de hauteurs contrastées. Bien que 83 % des surfaces bâties ne dépassent pas 15 m, le centre-ville de Bobigny est fortement marqué par la présence de tours de logements de grande hauteur, telles que la Cité Hector Berlioz (supérieures à 25 m) ou Paul Eluard (supérieures à 37 m). Le tissu pavillonnaire qui s'étend au nord de l'avenue Paul Vaillant Couturier et la persistance d'un tissu d'activité industrielle au sud du canal de l'Ourcq expliquent la prédominance d'un bâti de faible hauteur sur l'ensemble du quartier de gare.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

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

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



Note de lecture : Depuis 2012 dans le PRU Karl Marx les deux doubles tours (12/14 et 36/38 avenue Karl Marx) ont été démolies ainsi que la dalle, les commerces et les bureaux attenants.

Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Bobigny Pablo Picasso



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

3.3. Quelques parcelles ayant une densité bâtie élevée et de nombreux espaces libres

Le quartier compte quelques parcelles ayant une densité bâtie très élevée, regroupées au centre du quartier et correspondant le plus souvent de l'habitat collectif. Les petites parcelles pavillonnaires au nord sont peu denses, on trouve de vastes espaces non bâtis (Parc de la Bergère, cimetière, section couverte de l'A86, etc.).

Densité bâtie à la parcelle

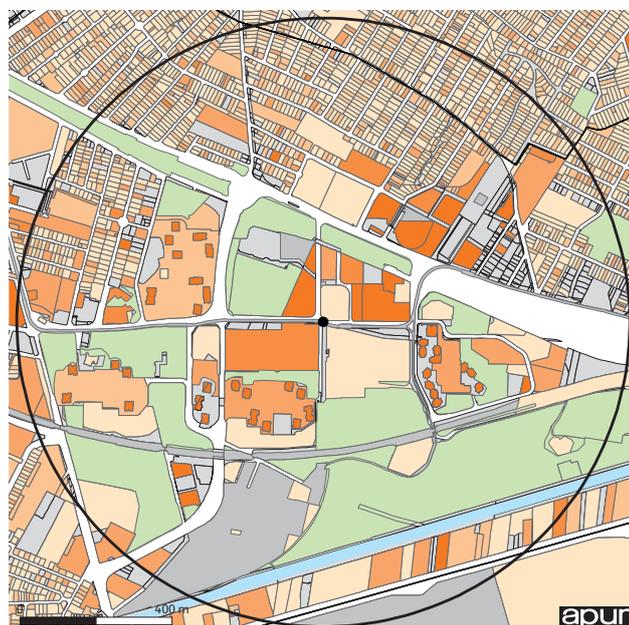
- gare
- périmètre 800m

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

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3
- espaces verts
- non renseigné
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



3.4. Un tissu varié mais homogène selon les secteurs

L'autoroute A86 couverte d'un mail planté, les voies ferrées en talus et le canal découpent le quartier de Bobigny Pablo Picasso selon des tissus variés mais homogènes. Autour du centre-ville, les tours isolées sur dalle émergent de vastes parcelles, dont la hauteur du bâti contraste avec celle des grandes emprises d'équipements, et les larges espaces plantés, dont le Parc des Bergères qui longe le canal sur plus d'un kilomètre. Les immeubles (R+7) de la ZAC Hôtel de Ville implantés à l'alignement des voies constituent un tissu nouveau d'échelle intermédiaire. Au sud, une séquence linéaire de parcelles d'activités file le long des rives du canal et des faisceaux ferrés de Noisy-le-Sec. Au nord, s'étend au-delà du front bâti de l'avenue Paul Vaillant Couturier un tissu pavillonnaire.



Avenue du Président Salvador Allende, Bobigny



Avenue Paul Vaillant-Couturier, Bobigny



Passerelle Pierre-Simon Girard, Parc de la Bergère, Bobigny



Rue René Guésnier, Bobigny

3.5. Structure de la propriété foncière

Les quartiers se caractérisent par la présence de nombreuses dalles, où la domanialité est complexe comme le cas de la cité Chemin Vert - Salvador Allende. Entre le canal de l'Ourcq et les voies de l'A86 les grands propriétaires publics dominent : État, département et les collectivités locales se partagent les parcelles d'équipements, les espaces verts et les bords du canal. Les bailleurs sociaux y sont également bien représentés. Au nord de l'A86, les parcelles sont presque toutes privées.

Propriété foncière

- gare GPE
- périmètre 800m
- État, entité publique
liée à l'État, enseignement supérieur
- EDF-GDF, SNCF, RFF, RATP, STIF, PAP
- Établissement public foncier, SEQUANO
- Veille foncière
- Caisse des Dépôts, Chambre de Commerce, des Métiers, d'Agriculture, des Notaires
- Villes et collectivités locales
- Organisme HLM et 1%
- Propriété privée
- non renseigné

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



3.6. Un quartier de gare marqué par une politique d'urbanisme planifié menée à partir des années 1960

Le quartier de gare est situé sur d'anciennes terres maraîchères dont la culture s'est perpétuée jusqu'au milieu du ^{xx}^e siècle. L'urbanisation autour du bourg de Bobigny fut plus tardive que celle des communes voisines, telles que Noisy-le-Sec ou Bondy, devenues cités ouvrières suite à la densification du réseau ferroviaire à partir de la seconde moitié du ^{xix}^e siècle. La réalisation, en 1902, d'un tronçon supplémentaire reliant Bobigny à la ligne de tramway Opéra - Le Raincy entraîne une première vague d'urbanisation qui correspond aux premiers lotissements situés au nord de l'avenue Paul Vaillant Couturier. Au cours des décennies 1920 et 1930, face à une croissance démographique très soutenue liée au développement de nouvelles activités industrielles, la ville devient une cité ouvrière de la « banlieue rouge » de Paris. Entre 1955 et 1965, la population balbynienne double, la municipalité, face à la pénurie de logements, lance de vastes opérations d'urbanisme planifié. L'actuel centre-ville se constitue alors (44 % du parc de logements du quartier gare est construit entre 1949 et 1975), composés de grands ensembles de logements sociaux, de vastes parcelles d'équipements publics, sportifs et d'espaces commerciaux, telles que les Cités Karl Marx (1961-64) et Paul Eluard témoignant d'un urbanisme de dalle. Devenu chef-lieu du département de la Seine-Saint-Denis en 1968, la municipalité inaugure le bâtiment de la Préfecture en 1971. Suivra l'édification de divers équipements départementaux le long du boulevard Lénine et de l'avenue Paul Vaillant Couturier. Les années 1980 et 1990 sont marquées par le développement multimodal du réseau de transport : la ligne 5 de métro relie en 1985 Bobigny au centre de Paris, en 1992 la ligne 1 du tramway rejoint le centre de Saint-Denis, l'autoroute A86, en partie couverte, est inaugurée en 1998 sur le tracé de l'avenue Paul Vaillant Couturier. Les dernières évolutions du quartier concernent le PRU Karl Marx et les constructions des ZAC Jean Rostand et de l'Hôtel de Ville.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

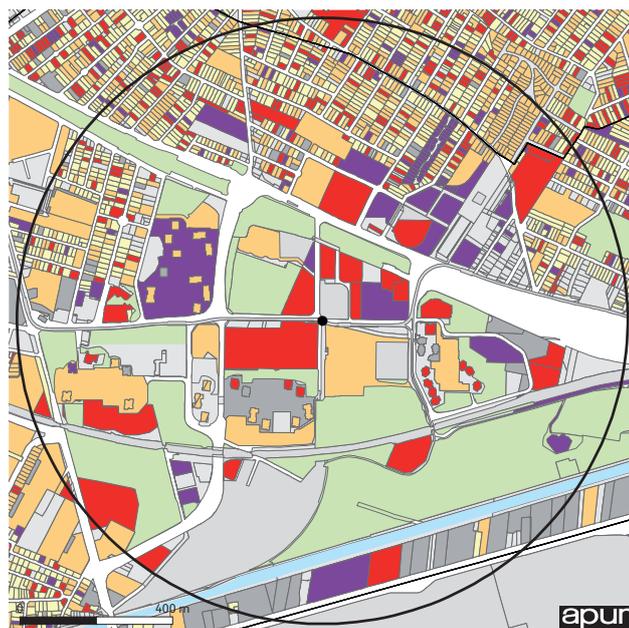
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

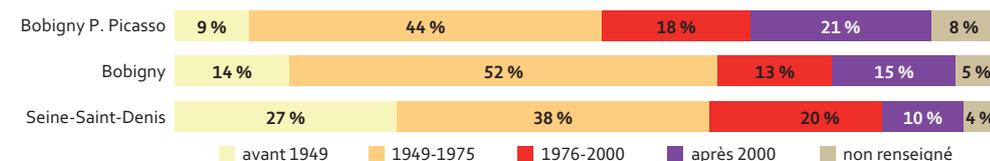
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

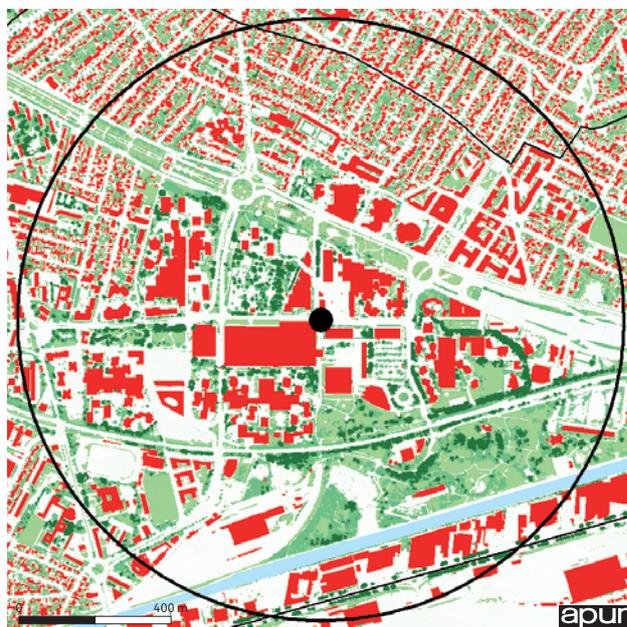
3.7. Des atouts paysagers dans le quartier

Environ un tiers de la surface du quartier de gare RGPE de Bobigny Pablo Picasso est couverte par du végétal. Outre les espaces végétalisés constitués par les jardins privés, des espaces verts publics de tailles diverses composent le quartier mais peinent à compenser l'aspect plus minéral du centre-ville : le parc de la Bergère le long du canal, le mail de l'Hôtel de Ville à l'ouest, la promenade Jean Rostand ou la couverture de l'autoroute A86, de même que des équipements tels que le cimetière communal ou le stade Henri Wallon.

Les bâtiments et la végétation

- gare
 - périmètre 800m
- Les hauteurs de la végétation en mètres
- moins de 1 m
 - de 1 à 10 m
 - plus de 10 m
 - bâtiments

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



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

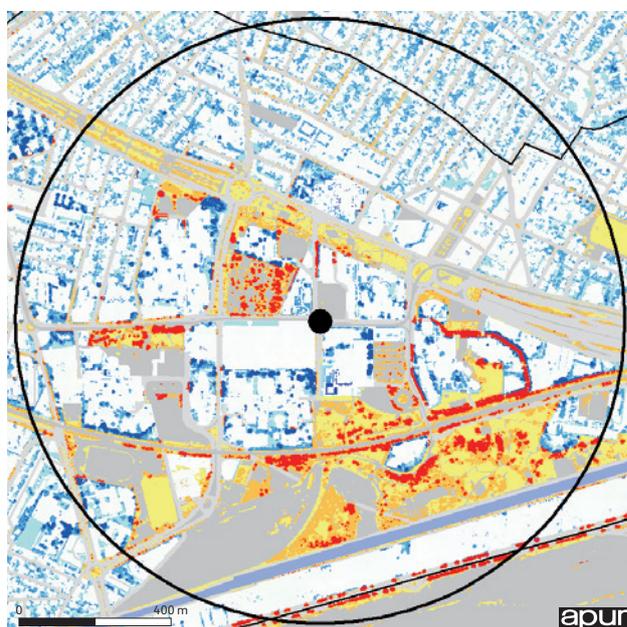
- gare
 - périmètre 800m
- Espaces privés
- Hauteurs de la végétation
- moins de 1 m
 - de 1 à 10 m
 - plus de 10 m

Domaine public

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

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

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



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

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur significatifs dans des zones très minérales du quartier, à l'image de la gare routière et du centre commercial Bobigny 2, ou bien encore du lycée Louise Michel ou de l'atelier de la RATP au sud-ouest du quartier. À l'inverse, les espaces végétalisés tels que le parc de la Bergère, le cimetière communal ou les espaces plantés des grands ensembles, jouent un rôle de régulateur thermique à l'échelle du quartier.

Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés et parfois anciens comme par exemple certains grands ensembles collectifs (Paul Vaillant Couturier, Chemin Vert, Karl Marx), ainsi qu'autour du canal (locaux d'activités ou atelier de la RATP).

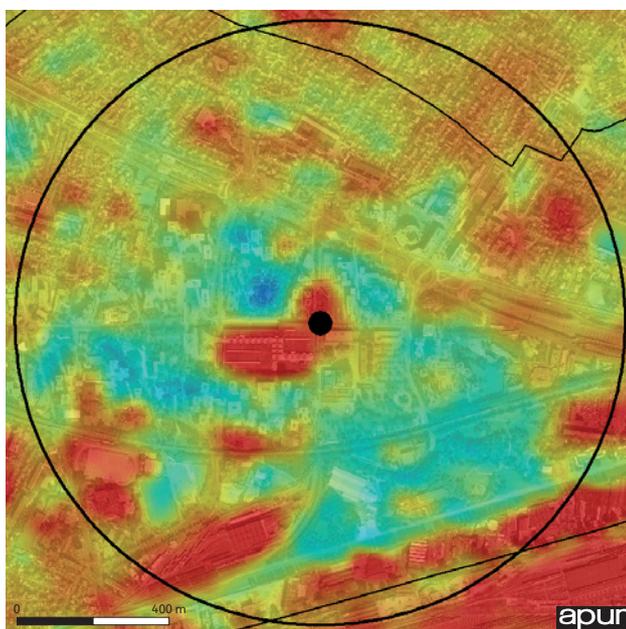
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que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

Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les bâtiments possédant une vaste toiture plate ou bien orientée, comme ici le centre commercial de Bobigny 2 ou les immeubles de bureau à proximité de la gare révèlent un potentiel non négligeable. Plus au nord, les pavillons peuvent également présenter un ratio intéressant en termes de rendement,

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

38 °C 25 °C 15 °C

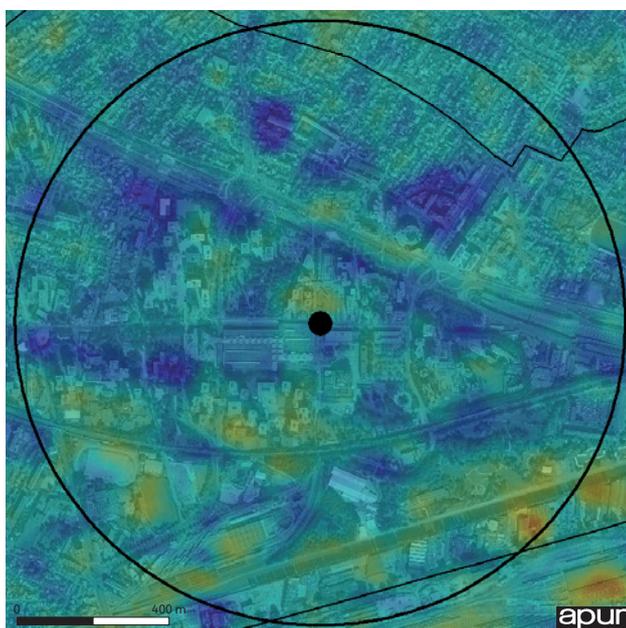
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANDSAT - 2012



compte tenu de la surface de toiture et des besoins énergétiques moindres, liés à la surface et à la fonction de ces bâtiments.

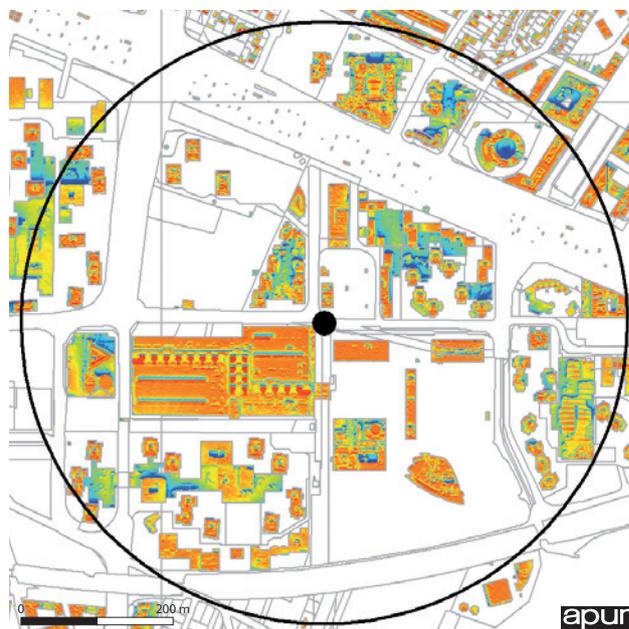
Un réseau de chaleur, géré par la société IDEX Energies, parcourt une grande partie du quartier pour desservir les grands ensembles de logements collectifs situés autour de la future gare : de la cité Hector Berlioz à l'est, jusqu'à la cité Karl Marx à l'ouest, en passant par les ensembles Paul Eluard, ou Chemin Vert. Il fournit également de la chaleur à des équipements publics comme les bâtiments du Tribunal de Grande Instance au nord de l'avenue Paul Vaillant Couturier. Les bâtiments desservis par le réseau de chaleur ou situés à moins de 200 m de celui-ci et pouvant donc potentiellement bénéficier d'une extension du réseau sont représentés en rouge sur la carte. Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour des parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le quartier, cela concerne par exemple la plupart des pavillons situés au nord de l'avenue Paul Vaillant Couturier, mais également parfois certaines vastes parcelles accueillant des équipements publics, à l'image des édifices administratifs liés à la préfecture de Seine-Saint-Denis. Des ensembles de logements collectifs parmi lesquels le nouveau foyer de jeunes travailleurs ADOMA rue Berlioz, la résidence du chemin des Huats au nord-est ou celle du quartier Henri Wallon au sud-ouest du quartier, sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %. Il conviendrait également d'étudier la mise en place de dispositifs de valorisation de la chaleur générée par le centre commercial Bobigny 2.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

- gare
- périmètre 800 m
- parcelles potentiellement éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau SIAAP (300 m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200 m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

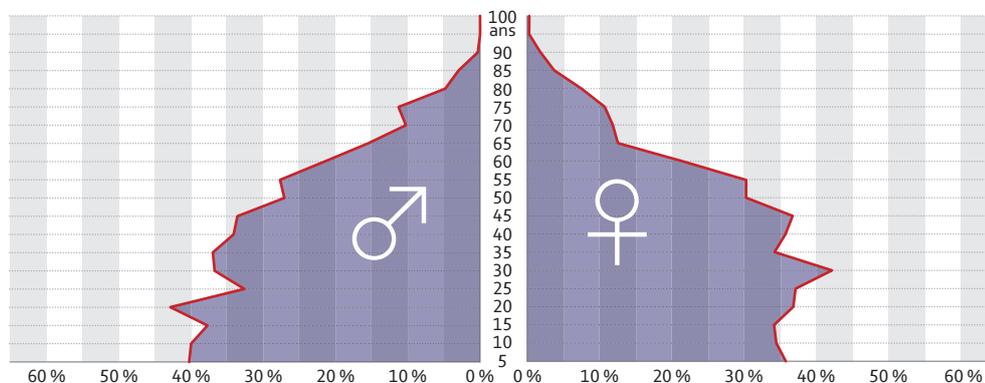
4.1. Un quartier jeune et en croissance sur le plan démographique

Le quartier de Bobigny Pablo Picasso compte plus de 24 000 habitants et a vu sa population augmenter entre 1999 et 2010 (+ 9,6 %). Avec presque 30 % de moins de 18 ans et moins de 9 % de personnes âgées de 65 ans ou plus, le quartier est jeune. C'est aussi un quartier très populaire, fortement touché par le chômage. Pratiquement 7 actifs sur 10 occupent un emploi d'ouvrier ou d'employé et 17,9 % des actifs sont au chômage alors que la moyenne était de 13,1 % en petite couronne en 2011. Les caractéristiques socio-démographiques du quartier sont proches de celles de

	Bobigny Pablo Picasso	Bobigny	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants	24 205	51 153	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 9,6 %	+ 7,1 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans	29,9 %	29,6 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	8,7 %	9,3 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	19 723	35 642	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres	8,4 %	7,9 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers	68,4 %	70,2 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi	1,59	1,69	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	38,6 %	39,6 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	17,9 %	19,6 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

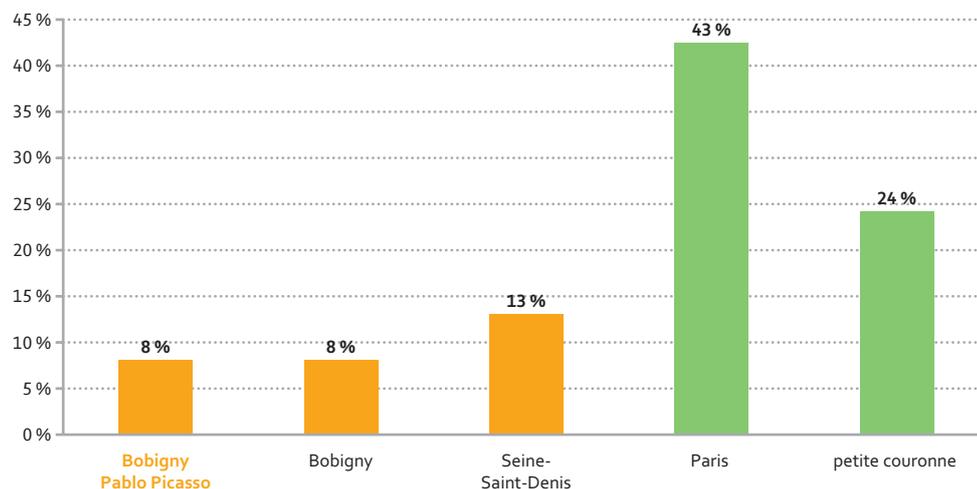
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Bobigny Pablo Picasso (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

Part des cadres dans la population active



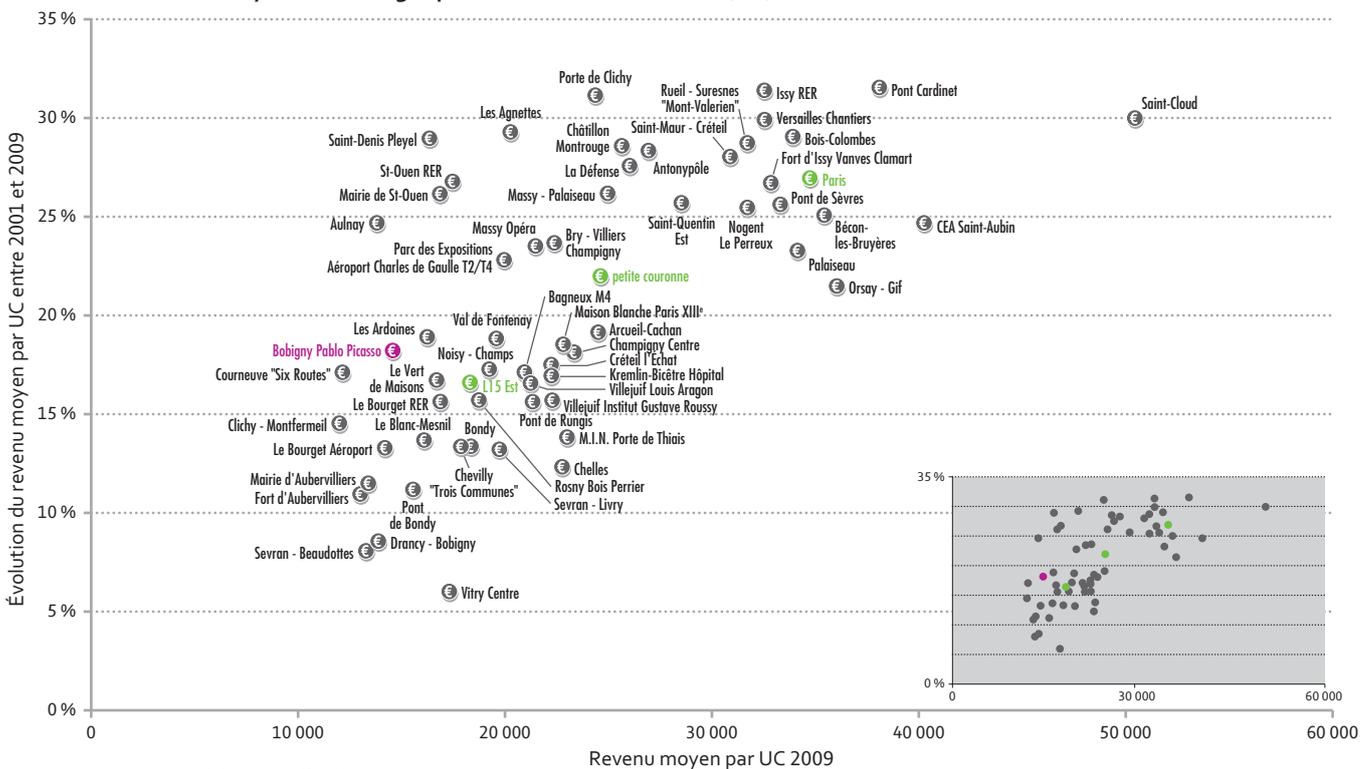
Source : Insee Recensement 2011

la commune de Bobigny dans son ensemble et se distinguent légèrement de celle du département par une surreprésentation des ouvriers et employés dans la population active encore plus marquée.

4.2. Près de 40% des ménages sont sous le seuil de bas revenus

Le revenu moyen des ménages du quartier de gare est bas (14 751 € par an et par unité de consommation) et a progressé de 18,1 % entre 2001 et 2009. Il est donc légèrement plus élevé que dans l'ensemble de la commune de Bobigny (13 202 € par an et par UC, + 14,1 %) et avec une évolution plus marquée. Par comparaison le revenu moyen d'un ménage de la petite couronne atteint 24 688 € et a progressé plus rapidement (+21,6 %). Comme dans la commune de Bobigny, près de 40 % des ménages résidant dans le quartier de gare ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est deux fois plus qu'en petite couronne et 10 points de plus qu'en Seine-Saint-Denis. Cela se traduit par l'inscription d'une large part du quartier en secteur de la politique de la ville.

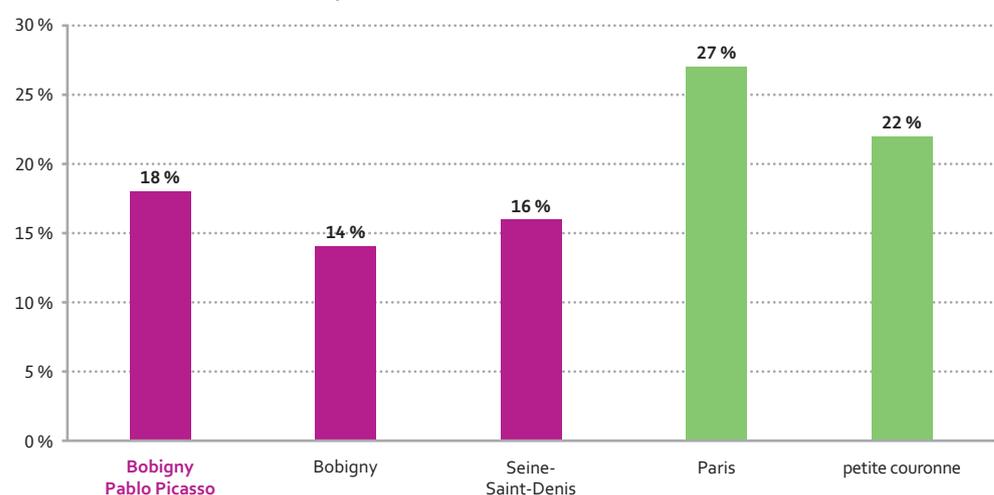
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Les IRIS ayant été modifiés entre 2001 et 2009, il n'a pas été possible de calculer l'évolution de revenus pour le quartier de gare de Nanterre La Boule et Nanterre La Folie. Calcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

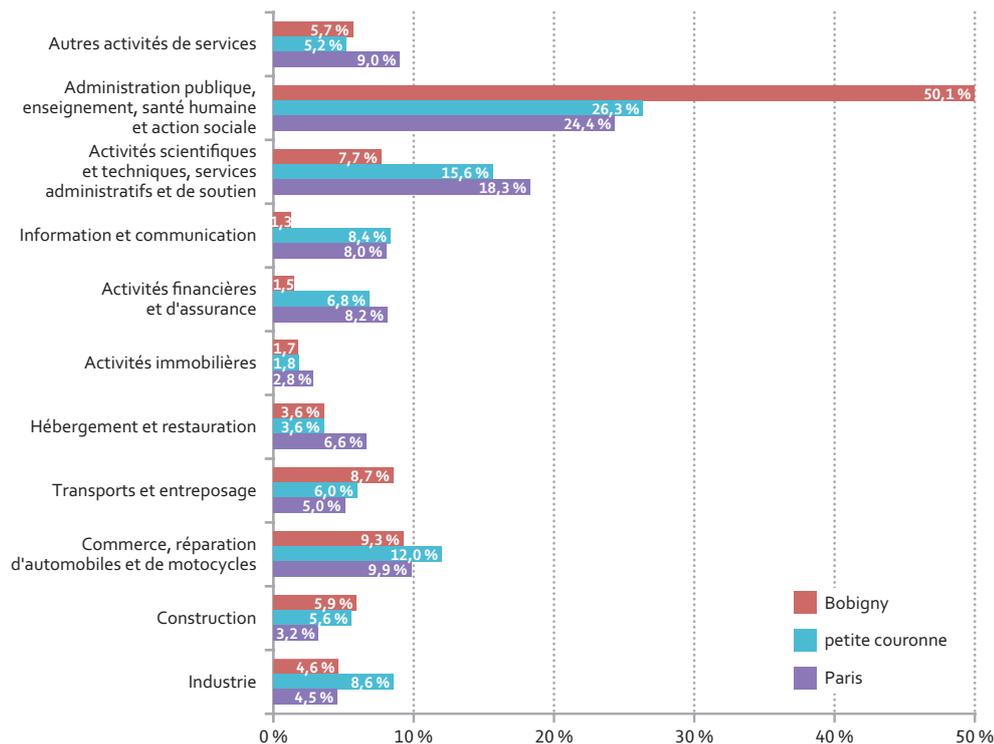


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Bobigny, un grand pôle d'emplois administratifs

La commune de Bobigny, et plus encore le quartier de gare de Bobigny Pablo Picasso, concentre une part importante d'emplois appartenant au secteur de l'administration publique, l'enseignement et la santé avec 1 emploi sur 2 tombant dans cette catégorie. Les emplois se répartissent ensuite à parts relativement égales entre les secteurs des transports/entreposage, commerce et activités scientifiques et techniques (8 ou 9 %). Le statut de capitale administrative de la Seine-Saint-Denis explique le poids important de l'administration, avec la présence par exemple des services de la Préfecture du 93, le Conseil Départemental, le Tribunal de Grande Instance, la Direction départementale de la Poste, le Conseil des Prud'hommes ou encore la Chambre de Commerce et d'Industrie, pour ne citer que des services présents dans le périmètre du quartier de gare.

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

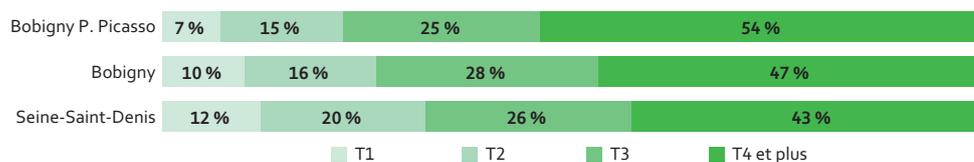


Source : Insee Recensement 2011

4.4. Une majorité de grands logements et un parc social important

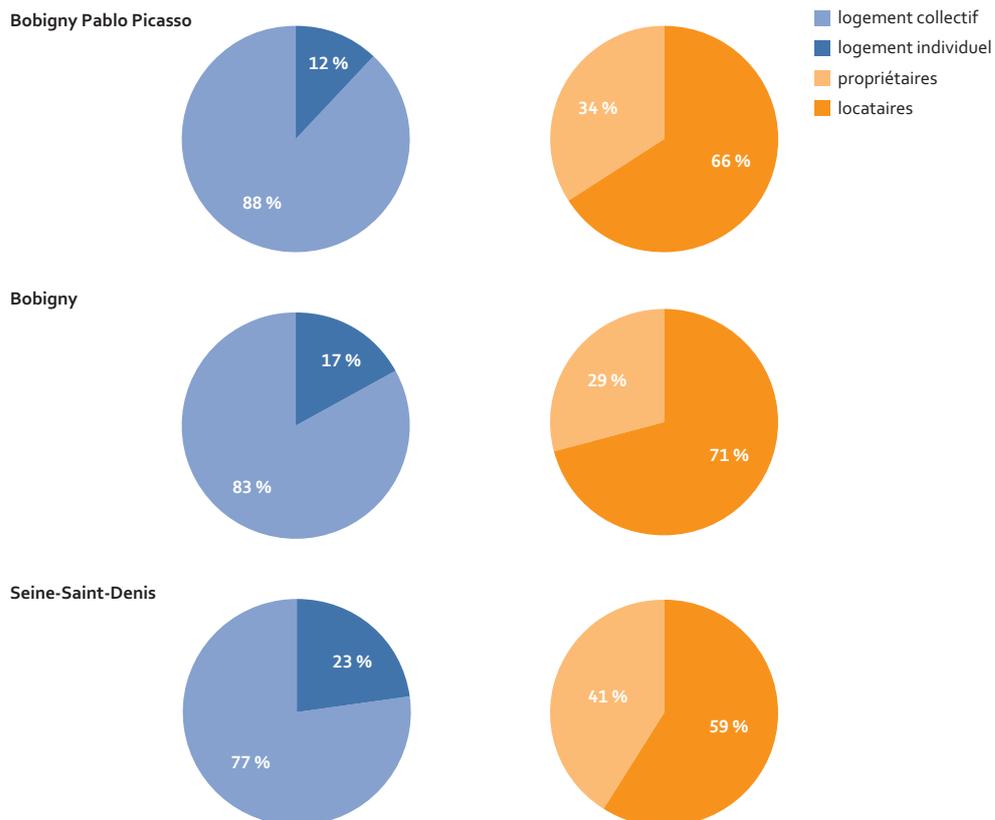
Le quartier de gare compte 8 785 logements dont une majorité de grands logements (54 % de T4 et plus), seulement un quart de petits logements (T1 + T2) et un dernier quart de T3. Cela revient à dire que le poids des grands logements est plus important dans le quartier de Bobigny Pablo Picasso que dans la commune de Bobigny ou dans le département. Malgré la place importante qu'ils occupent en surface dans le quartier les logements individuels ne représentent que 12 % des logements du quartier, c'est moins qu'à Bobigny (17 %) ou dans le département (23 %). Comme à Bobigny, le parc social est d'ores et déjà très développé dans le quartier de gare puisque 44 % des logements sont des logements sociaux. Cela explique en partie le poids limité de la propriété occupante. 34 % seulement des ménages du quartier sont propriétaires du logement qu'ils occupent (contre 41 % dans le département de Seine-Saint-Denis). À noter que les derniers programmes de logements livrés dans la ZAC de l'Hôtel de Ville sont pratiquement tous de l'accession à la propriété.

Répartition des types de logements



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

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

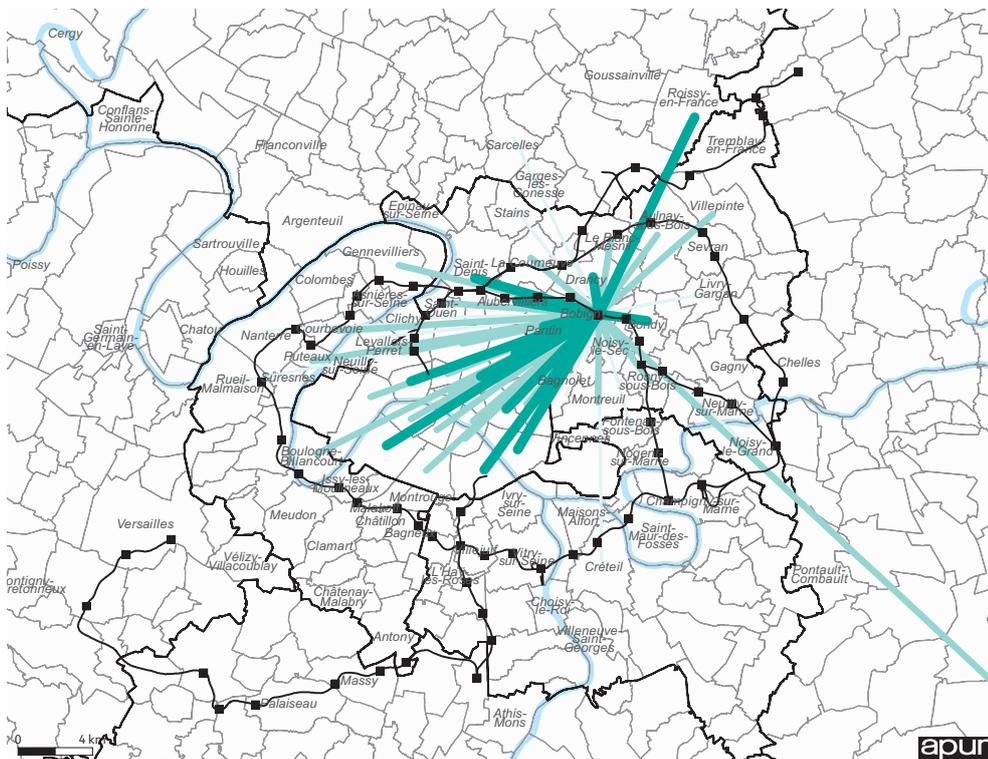


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail polarisés sur la Seine-Saint-Denis

Les oursins représentant les communes d'origine et de destinations des actifs de Bobigny dans le cadre de déplacements domicile-travail mettent en évidence une forte attractivité de la commune en tant que pôle d'emplois dans le territoire de la Seine-Saint-Denis principalement, ainsi qu'au nord-est de Paris. Les actifs balbyniens travaillant dans une autre commune se rendent en particulier à Paris, Saint-Denis ou Roissy. À noter qu'un quart des actifs résident et travaillent à

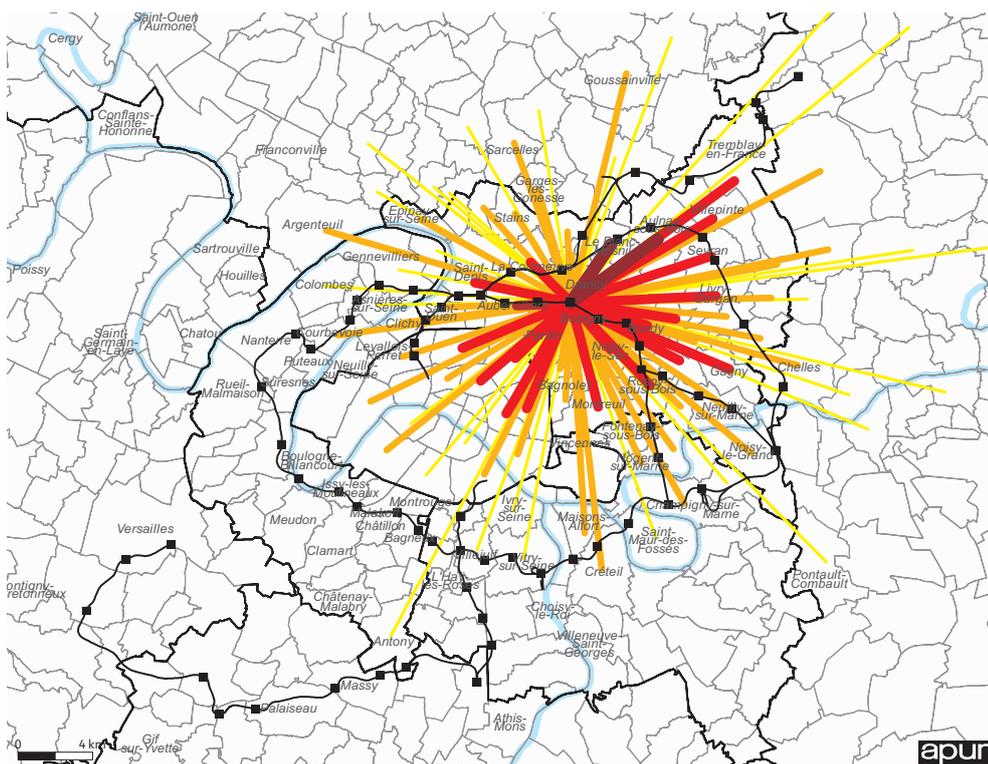


Où travaillent les actifs habitant à Bobigny

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

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

Source : Insee Recensement 2011



Où habitent les actifs travaillant à Bobigny

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

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

Source : Insee Recensement 2011

4 425 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Bobigny. Ils représentent **24,1 %** de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

Bobigny. Ces déplacements peuvent se lire à l'aune des réseaux de transports en commun lourds présents sur le territoire communal, à savoir la ligne du métro et le tramway T1, dont la desserte – liens forts vers la Seine-Saint-Denis et Paris — correspond à l'aire d'influence de Bobigny.

5.2. L'ouest de la métropole et le sud de Paris deviendront plus accessibles

Grâce au réseau du Grand Paris Express, des améliorations en termes de confort, de durée de trajet et d'accessibilité au territoire métropolitain au départ de la gare de Bobigny Pablo Picasso sont à prévoir : c'est par exemple un territoire deux fois plus vaste qui sera désormais accessible via un trajet de 45 minutes maximum en transports en commun à partir de la gare de Bobigny Pablo Picasso. L'ouest de la métropole, soit une grande partie des Hauts-de-Seine, les franges sud de Paris ainsi que la moitié nord du Val-de-Marne seront plus aisément accessibles, incluant notamment les bassins d'emplois importants de Créteil ou de la Défense.

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

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

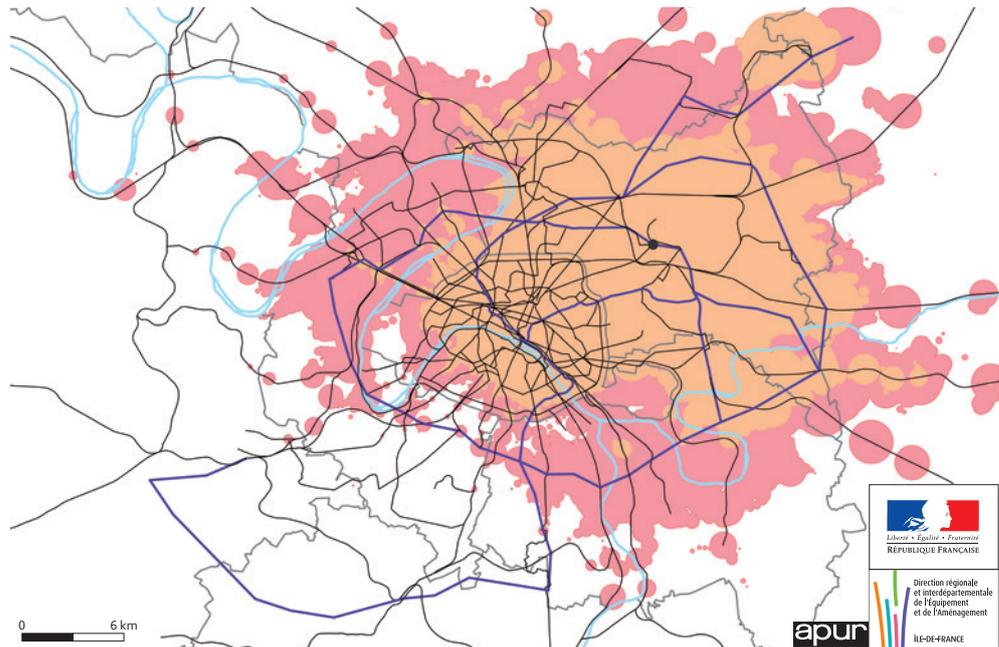
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 2013
- horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

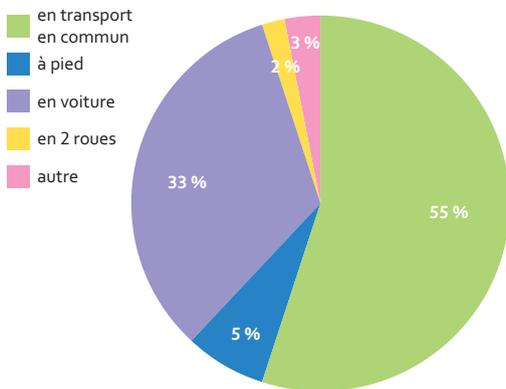
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Bobigny Pablo Picasso pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 117 %
Emplois : + 58 %



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

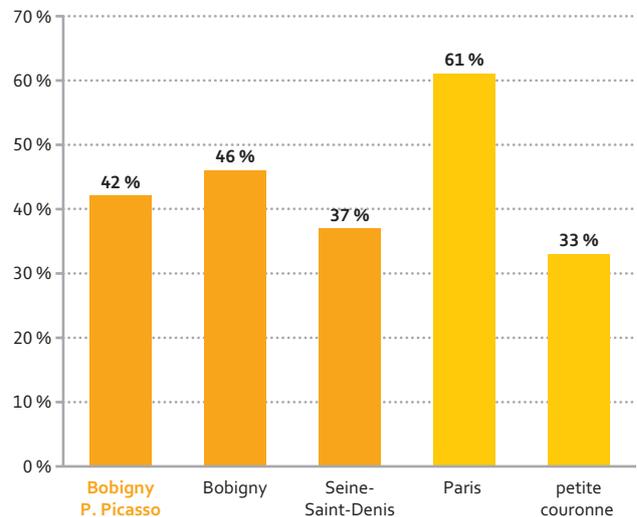
L'usage des transports en commun est majoritaire dans les déplacements domicile-travail des actifs du quartier de gare de Bobigny Pablo Picasso (55 %), qui bénéficient de la desserte dans le quartier par la ligne 5 du métro et le tramway T1. 4 ménages sur 10 ne disposent d'ailleurs pas de voiture personnelle, une proportion supérieure à celle observée en petite couronne. Néanmoins, un tiers des actifs préfèrent quant à eux utiliser leur voiture pour les déplacements domicile-travail (33 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

5.4. Des atouts en termes d'accessibilité malgré des contraintes géographiques et urbaines

Le quartier de gare de Bobigny Pablo Picasso dispose d'une trame viaire permettant une accessibilité piétonne plutôt correcte vers et depuis la gare. La carte montre par exemple que la quasi-totalité du quartier est théoriquement accessible via un parcours à pied de 1 000 m maximum soit environ 15 minutes. On notera cependant quelques passages plus délicats à aborder à pied ou des coupures urbaines liées aux infrastructures limitant l'accessibilité piétonne dans le quartier. La couverture de l'A86 par exemple permet une meilleure perméabilité du quartier, en particulier au nord de la gare, bien que les accès au parc à l'ouest soient peu nombreux et que l'est de l'avenue Paul Vaillant Couturier se transforme en échangeur hostile aux piétons. Vers le sud du quartier, l'atelier de la RATP ainsi que la voie ferrée limitent l'accès au parc de la Bergère, lui-même bordé par le canal, qui dispose désormais d'un franchissement (piétons, vélos) permettant de rejoindre la RN3 et les futurs développements prévus entre le canal et celle-ci.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2015



Note de lecture :

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

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

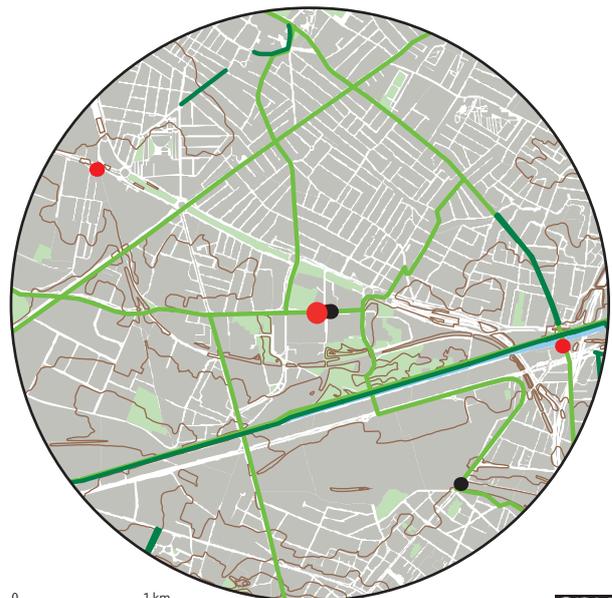
Dans les 2 km autour de la future gare, le réseau cyclable est actuellement peu développé et incite donc peu au rabattement vers la gare à vélo. La principale voie cyclable présente non loin de la gare est celle longeant le canal de l'Ourcq, à laquelle on peut ajouter la possibilité de circuler confortablement à vélo dans le parc des Bergères. Il n'existe néanmoins pas d'itinéraire cyclable sécurisé depuis par exemple les quartiers résidentiels de Bobigny au nord de l'avenue Paul Vaillant Couturier ou depuis les divers ensembles collectifs à l'ouest de la gare.

Quant au réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare, il intervient en complément du Tramway T1 et apparaît nettement structuré pour assurer le rabattement vers le centre-ville et les services administratifs situés à Bobigny et la station de métro de Bobigny Pablo Picasso, où se situe une importante gare routière. Les axes forts de cette desserte sont par exemple la rue de la République et l'avenue Lénine depuis l'ouest de Bobigny, ainsi que l'avenue Paul Vaillant Couturier, que ce soit depuis Bondy à l'est ou Drancy au nord-ouest, desserte qu'il faut considérer en appui et parfois en redoublement du tramway. On notera que les secteurs résidentiels au nord de l'avenue Paul Vaillant Couturier sont assez peu desservis par le réseau de bus.

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

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

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



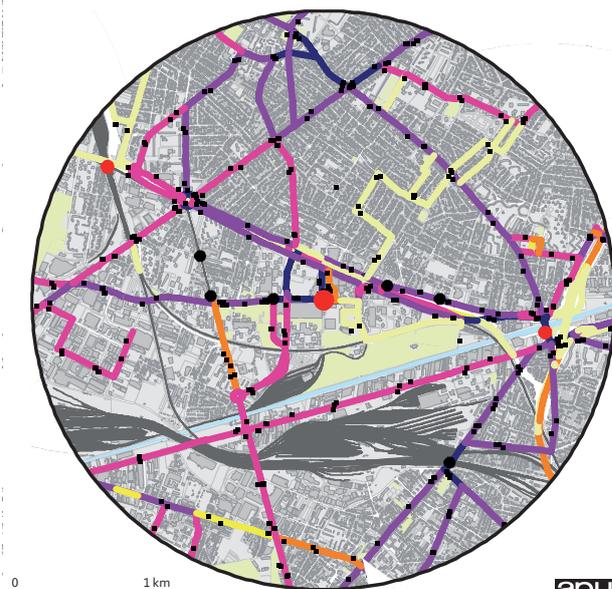
apur

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

-  1 à 4 bus/heure/sens
-  4 à 6 bus/heure/sens
-  6 à 10 bus/heure/sens
-  10 à 20 bus/heure/sens
-  20 à 40 bus/heure/sens
-  plus de 40 bus/heure/sens

-  gares RGPE
-  Transilien, RER, métro et tramway
-  arrêt bus

Source : STIF 2012



apur

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

6.1. Un rythme de construction soutenu, notamment entre 2006 et 2013

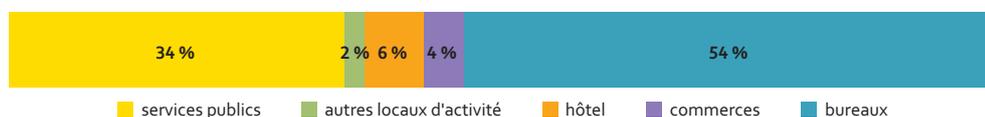
Comme dans les autres quartiers du nord de la ligne 15 est, les surfaces d'activités autorisées à Bobigny Pablo Picasso ont été plus importantes que les surfaces de logements. De 2000 à 2013, plus de 155 000 m² d'activités ont été autorisés et près de 110 000 m² de logements. Cela correspond à un rythme de construction soutenu, avec des années particulièrement élevées entre 2006 et 2013. En moyenne, 127 logements ont été autorisés chaque année dans le périmètre du quartier de gare. Ces statistiques pour le quartier, issues de la base des permis de construire, reflètent le dynamisme qui caractérise la commune de Bobigny. La moitié des surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période visaient à construire de nouveaux bureaux privés, peu nombreux aujourd'hui dans le quartier. Un tiers des surfaces sont des créations d'équipements. Viennent ensuite les hôtels (6%) et les commerces (4%).

Construction (2000-2013)	Bobigny Pablo Picasso	Bobigny
Surface de logements autorisés (m ²)	109 406	264 834
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	127	275
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	179	366
Taux de construction	11 %	4 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	155 243	345 874

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

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

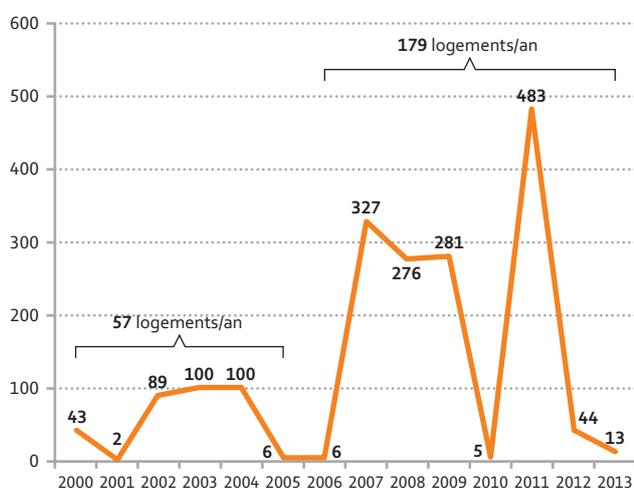
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Bobigny Pablo Picasso (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

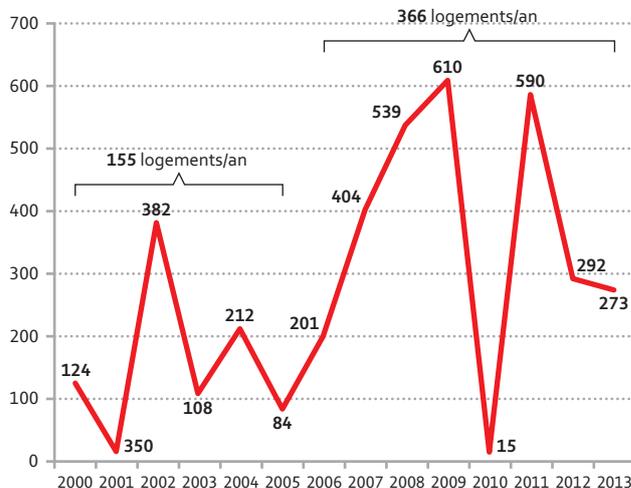
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Bobigny Pablo Picasso



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Commune de Bobigny



Source : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Des géographies de la construction de logements et d'activités différentes

La carte représentant les permis concernant de nouvelles surfaces de logement autorisées de 2000 à 2013 font apparaître la multitude d'opérations intervenues dans le tissu pavillonnaire existant, au nord de l'A86. Souvent ces permis n'entraînent pas la création de nouveaux logements mais autorisent des transformations et des extensions des pavillons existant. Au sud de l'A86, seules quelques opérations apparaissent, de plus grande taille. Il s'agit de permis accordés dans le cadre de la mise en œuvre de la ZAC de l'Hôtel de Ville et d'opérations sur le quartier Berlioz. La carte représentant les surfaces nouvelles d'activités témoignent d'opérations nombreuses et réparties de part et d'autre de l'A86.

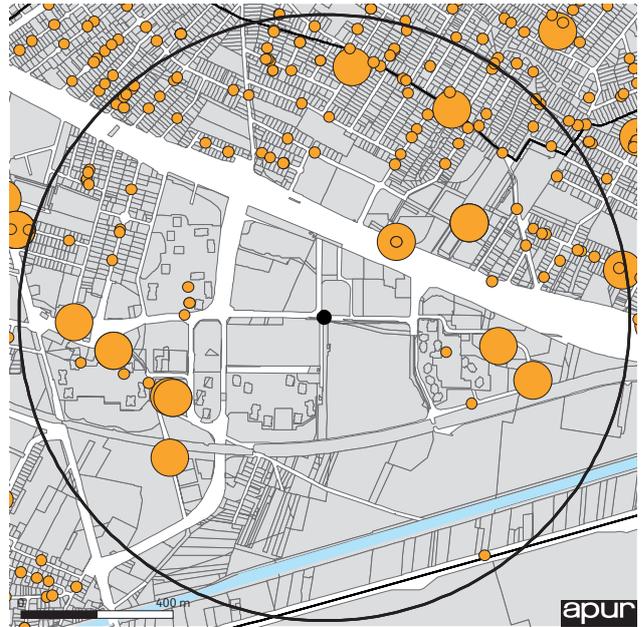
Logements autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2013

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



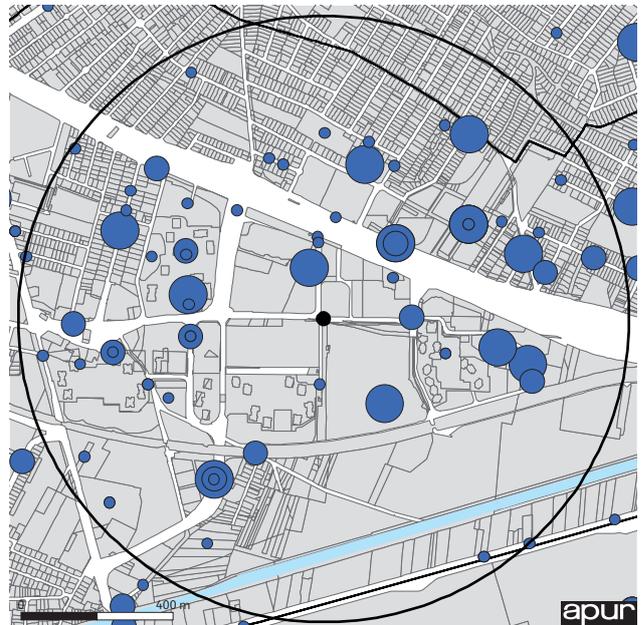
Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

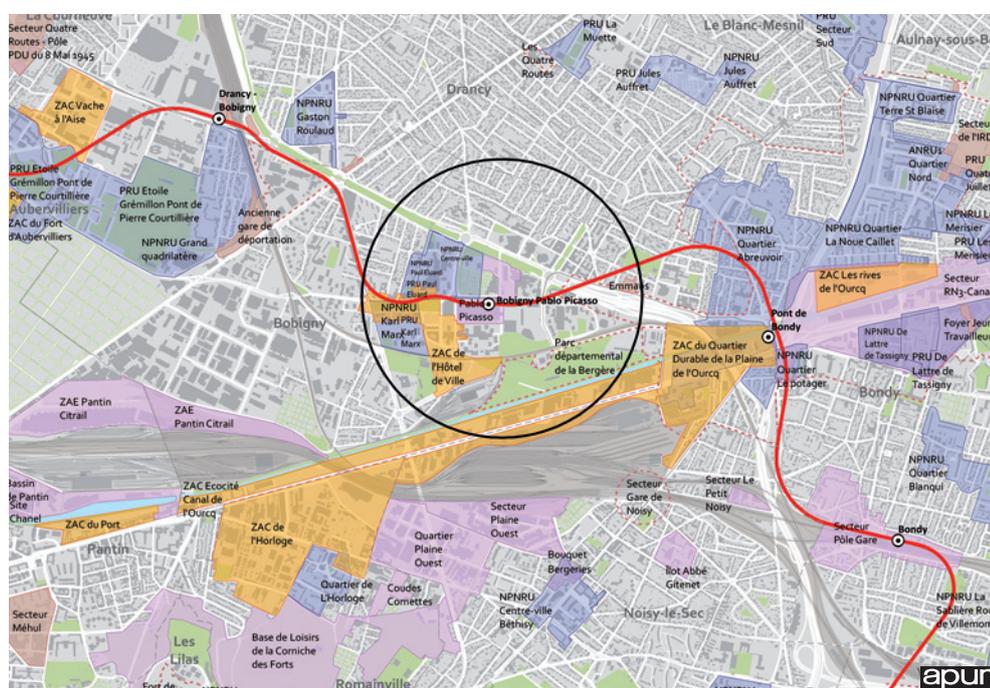
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

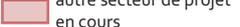


6.3. Une mutation amorcée du centre-ville de Bobigny Pablo Picasso

Le quartier de gare de Bobigny Pablo Picasso est un vaste secteur de projets, obéissant à des logiques de développement d'échelles différentes, aux enjeux complémentaires. La restructuration du centre-ville Bobigny Pablo Picasso dialoguera avec le projet métropolitain du réaménagement de la Plaine de l'Ourcq, inscrits au CDT La Fabrique du Grand-Paris. Depuis le début des années 2000, des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain sont mises en œuvre au cœur du centre-ville de Bobigny, construit sur un modèle d'urbanisme de dalle, désormais obsolète. Le projet prévoit « un retour au sol » en proposant une nouvelle trame viaire capable d'assumer les flux du futur pôle multimodal Pablo Picasso, et le dessin d'un nouveau quartier de gare mixte. La ZAC de l'Hôtel de Ville en cours d'achèvement, et le PRU Karl Marx (330 logements restant à construire), ont permis la démolition de deux doubles tours, abandonnant l'urbanisme sur dalle au profit d'équipements, de bureaux et principalement d'îlots de logements collectifs continus, dont les rez-de-chaussée accueillent près de 10 000 m² de locaux d'activités et de commerces de proximité. Le futur pôle d'échange multimodal, en interconnexion avec l'actuelle ligne 5 du métro, accueillera un double terminus de T1, dans le cadre du prolongement du T1 jusqu'à Val de Fontenay et, à l'horizon 2025, la gare du Grand Paris Express. Un projet de réaménagement



Secteurs d'aménagement

-  périmètre 800m
-  ZAC à l'étude
-  ZAC en cours
-  autre secteur de projet en cours
-  Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
-  périmètre d'étude engagée
-  périmètre de réflexion

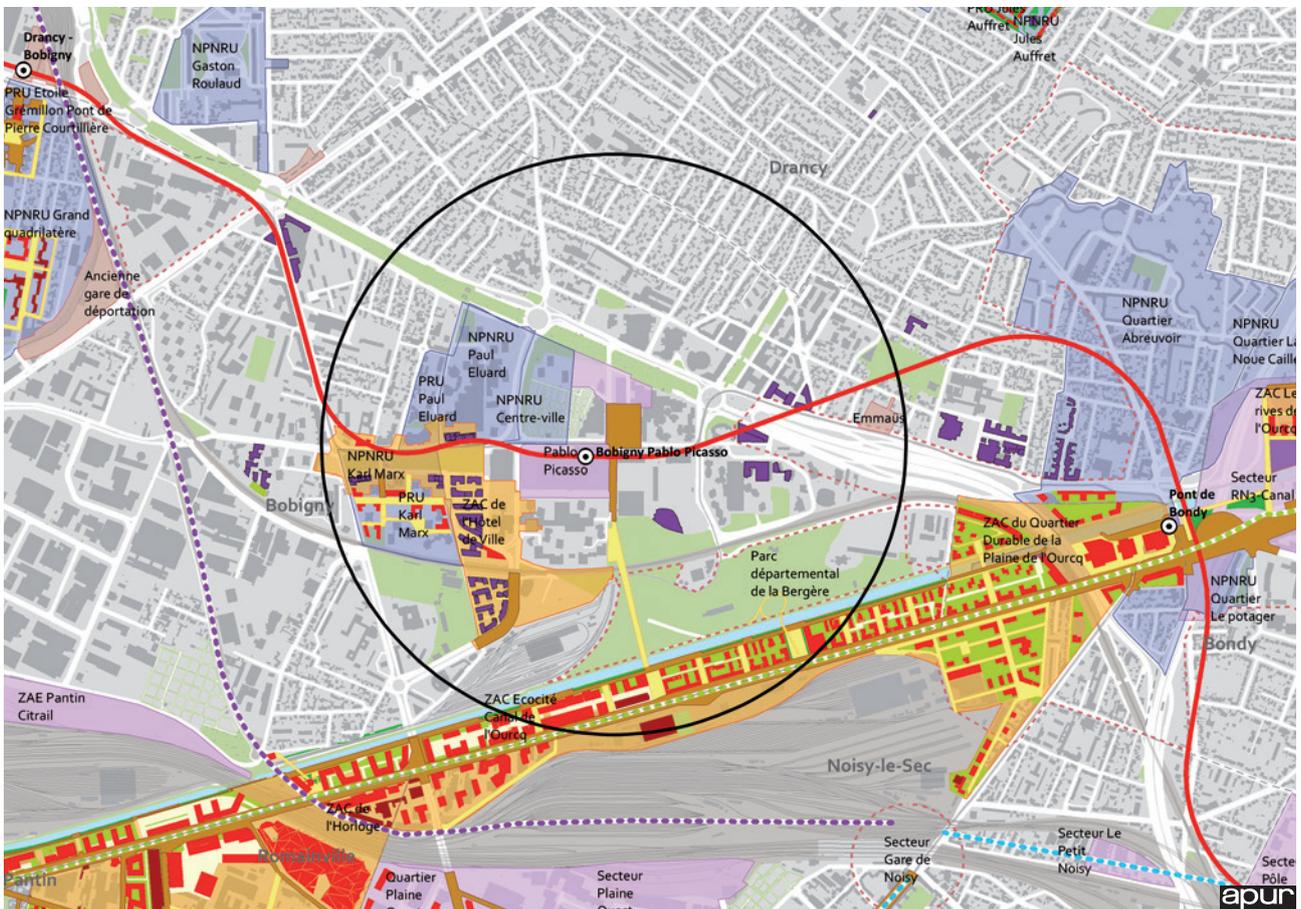
Source : Apur juillet 2015

Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC de l'Hôtel de Ville	PRU Karl Marx - Paul Eluard	ZAC Ecocité Canal de l'Ourcq
Commune	Bobigny	Bobigny	Bobigny
Date d'achèvement (prévision)	2015	2015	2025
Nombre de logements (estimation)	800	296	1 200
Logement (m ²)	55 000	22 000	100 000
dont logements sociaux (m ²)		12 662	30 000
Bureaux (m ²)	14 500		140 000
Activités (m ²)	5 000		50 000
Équipements (m ²)	6 800		8 000
Commerces (m ²)	4 700	1 200	7 000
Surface totale (m ²)	81 500		305 000
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	Sequano		Sequano
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur			Christian Devilliers & Associé

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

global des espaces publics et de la gare routière est à l'étude afin d'anticiper l'augmentation des flux, en prenant en compte les modes de liaisons douces. Les correspondances tant souterraines qu'en surface devront être appréhendées en considérant l'influence indirecte des nouvelles gares du TZen 3 et de la Tangentielle Nord (notamment la gare du secteur de la Folie). Son positionnement stratégique, associé à l'arrivée de la ligne 15, permettrait de créer un pôle urbain mixte et moderne (projet de démolition/reconstruction du centre commercial Bobigny 2, porté par les copropriétaires du site). Les premières hypothèses projettent la construction de 60 000 m² de logements, 20 000 m² de bureaux, de 15 000 m² de commerces, d'équipements de proximité, de services aux entreprises, associés au réaménagement des espaces publics et d'une amélioration de l'accessibilité. Au-delà du centre-ville de Bobigny, l'ampleur du projet métropolitain du réaménagement de la Plaine de l'Ourcq traverse, entre les rives du canal et la RN3, le sud du quartier de gare. Le projet de la ZAC Ecocité-Canal de l'Ourcq dialoguera avec le Parc départemental de la Bergère, dont la reprogrammation et le réaménagement complet sont à l'étude. La passerelle Pierre-Simon Girard (inaugurée en 2014) permet de relier la rive sud, des îlots mixtes à dominante résidentielle, associés à des commerces de proximité et des équipements de quartiers, profiteront d'une vue sur le parc. La ZAC prévoit de requalifier les berges et à l'ouest de conserver l'identité industrielle du site, en proposant la création d'un éco-parc, d'un port public et la relocalisation des entreprises existantes. un périmètre NPNRU concerne le centre ville, principalement les cités Paul Éluard, Salvador Allende et Chemin Vert.



Projets d'aménagement et de transport

○ périmètre 800m

— RGPE : étude

- - - RER : étude

▬ Métro : chantier - étude

▬ Tramway : chantier - étude

▬ Tram Express Nord : chantier - étude

▬ TCSP, TZen : chantier - étude

▬ CDG Express

Projets en cours

■ bâti en projet

■ bâti requalifié

■ bâti réalisé

■ création d'espace public

■ requalification de l'espace public

■ espace vert en projet

■ espace vert privé en projet

■ zone portuaire en projet

Secteur d'aménagement

■ ZAC à l'étude

■ ZAC en cours

■ autre secteur de projet en cours

■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU)

■ périmètre d'étude

■ périmètre de réflexion

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

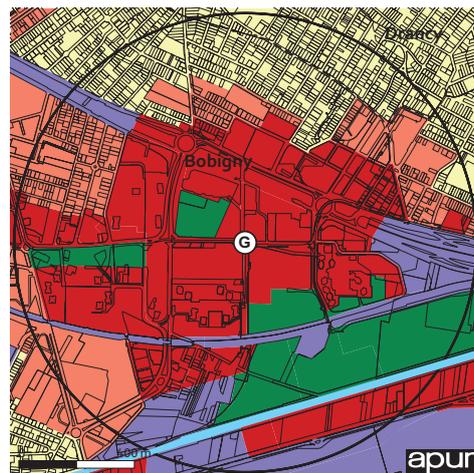
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Les documents d'urbanisme des communes concernées par la gare sont en cours de révision. Le quartier de gare de Bobigny Pablo Picasso est réglementé par 3 PLU, le POS de Bobigny approuvé le 1^{er} juin 1981, avec un PLU arrêté le 16 décembre 2015, et les PLU plus récents de Drancy (approuvé le 17 décembre 2009) et de Noisy-le-Sec (approuvé le 15 novembre 2012). Ces documents montrent que le quartier correspond à 3 types de zones sur le plan réglementaire qui collent à la réalité du territoire: une zone pavillonnaire au nord de l'A86 où les hauteurs sont limitées et entre les deux une zone mixte dense où les hauteurs maximum par exemple peuvent dépasser 25 mètres. À noter que dans le projet de PLU de Bobigny, la zone d'activité le long du canal deviendra mixte.

Récolement des zonages des PLU/POS

	zone urbaine verte		équipement public ou collectif
	zone naturelle et forestière		zone d'activité
	zone agricole		zone à urbaniser
	zone mixte dense		PSMV
	zone semi dense		secteur non couverts par le POS (ZAC)
	habitat collectif discontinu		station du RGPE
	habitat à dominante pavillonnaire		

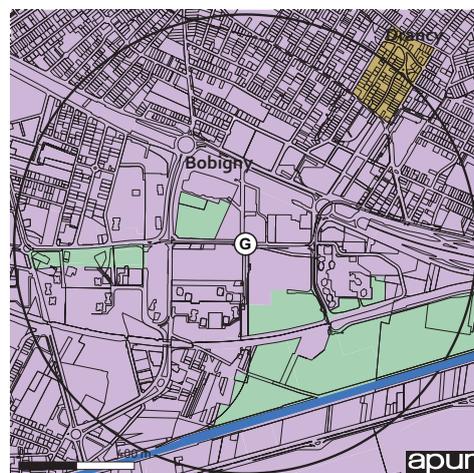
Sources : Apur novembre 2014, d'après le POS de Bobigny approuvé le 1^{er} juin 1981, dernière modification septembre 2011, PLU arrêté au 16 décembre 2015, PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009, en cours de révision et le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, en cours de modification.



Récolement des densités des PLU/POS

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

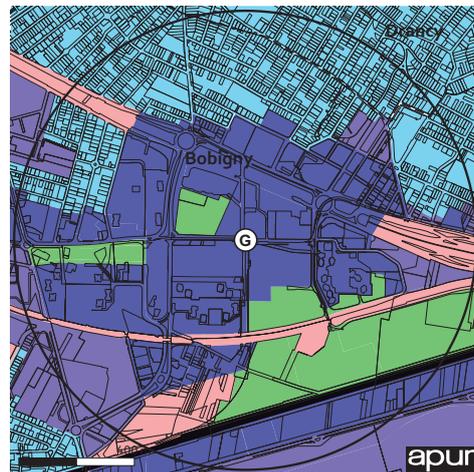
Sources : Apur novembre 2014, d'après le POS de Bobigny approuvé le 1^{er} juin 1981, dernière modification septembre 2011, PLU arrêté au 16 décembre 2015, PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009, en cours de révision et le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, en cours de modification.



Récolement des hauteurs maximales des PLU/POS

	< ou égal à 9 m		selon hauteur des bâtiments existants ou voisins
	hauteur de 10 à 15 m		hauteur définie selon plan masse
	hauteur de 16 à 24 m		hauteur non réglementée
	hauteur de 25 à 30 m		zone naturelle
	hauteur plafond : 31 à 36 m		secteur non couverts par le POS (ZAC)
	hauteur plafond : 37 m et +		station du RGPE

Sources : Apur novembre 2014, d'après le POS de Bobigny approuvé le 1^{er} juin 1981, dernière modification septembre 2011, PLU arrêté au 16 décembre 2015, PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009, en cours de révision et le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, en cours de modification.



	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2011
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2011
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2011
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2011
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2011
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2015
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

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

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de Bobigny Pablo Picasso — Ligne 15 est

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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

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