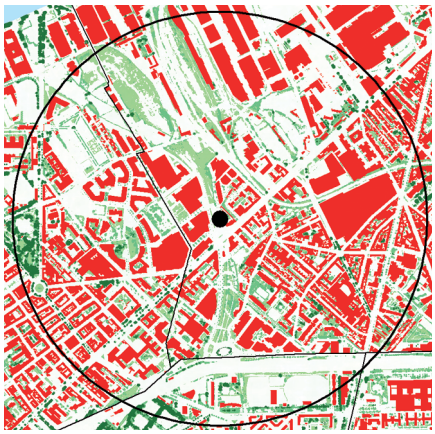
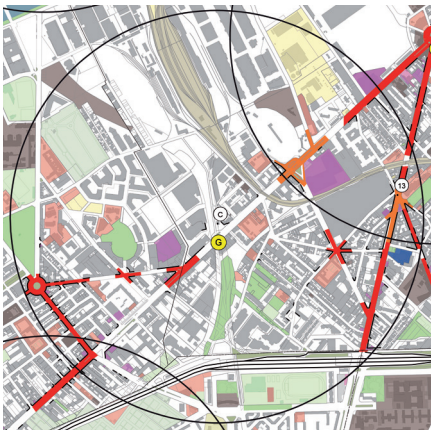
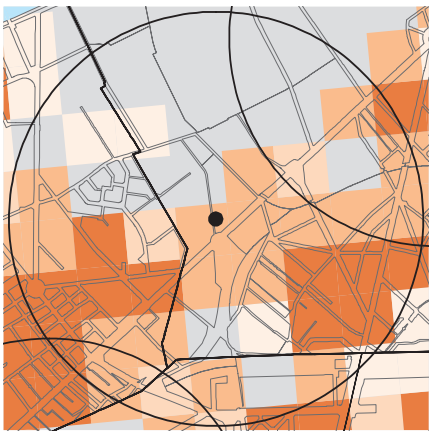
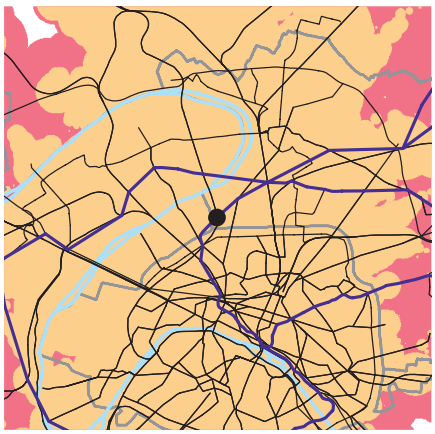
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare St-Ouen RER C Ligne 14

Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

AVRIL 2015

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

2015V2.7.1.1

Sommaire

Introduction 1

1. Un quartier dense d'une grande mixité 3

2. Des centralités à renforcer dans le quartier 4

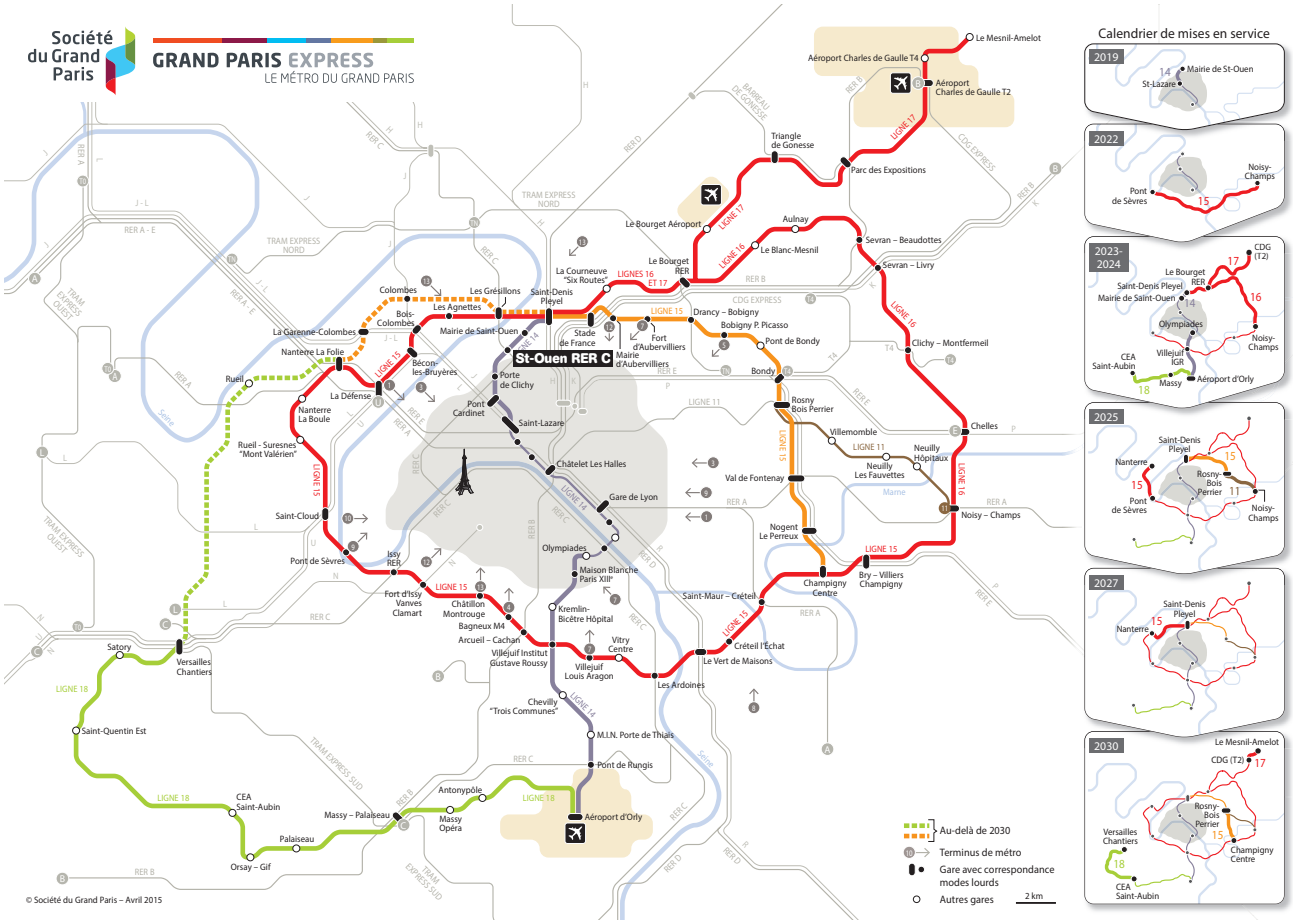
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 5
3.1. Un quartier mixte où les activités prédominent 5
3.2. Des bâtiments de grande hauteur au sud du quartier 6
3.3. Des densités bâties assez élevées avec d'importants contrastes 6
3.4. Un tissu urbain hétérogène 7
3.5. Structure de la propriété foncière 7
3.6. Plusieurs vagues de mutations urbaines visibles 8
3.7. Un cadre végétal limité 9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 10

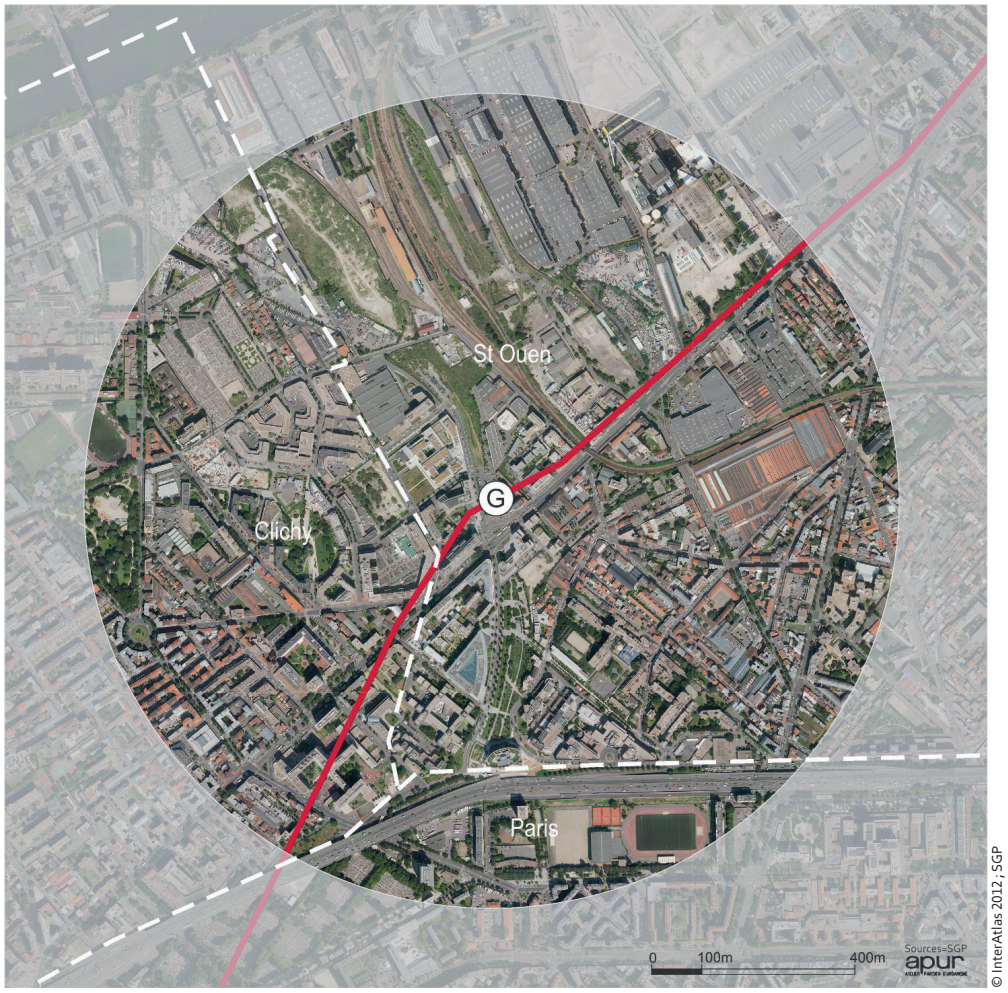
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 12
4.1. Un quartier populaire en forte croissance démographique 12
4.2. Une part importante de ménages à bas revenus et un revenu moyen des ménages faible 13
4.3. À Saint-Ouen et à Clichy-la-Garenne, de nombreux emplois dans les secteurs scientifiques et techniques et dans l'administration 14
4.4. Une faible proportion de grands logements et de ménages propriétaires 15

5. La mobilité et les espaces publics 16
5.1. Une forte attractivité métropolitaine des communes de Clichy et Saint-Ouen 16
5.2. Une accessibilité accrue au sud et à l'est du territoire métropolitain 17
5.3. Près de 2/3 des déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun 18
5.4. Une accessibilité encore partielle dans le quartier 18

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 20
6.1. Un rythme de construction soutenu tant pour les surfaces de logement que d'activités 20
6.2. Des surfaces de logements et d'activités concentrées jusqu'à aujourd'hui dans la moitié sud du quartier 21
6.3. De nombreux projets autour de la gare 22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU) 24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS





Gare : St-Ouen RER C

Ligne 14, horizon 2019.

Gare située dans la commune de Saint-Ouen.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis), Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine) et Paris. Saint-Ouen appartient à la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune.

PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010.

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

PLU de Paris approuvé le 12 juin 2006.

Territoire du CDT « Territoire de la culture et de la création » pour la commune de Saint-Ouen.

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 St-Ouen RER C, réalisée en liaison avec les services des villes de Saint-Ouen et Clichy-la-Garenne.

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.**

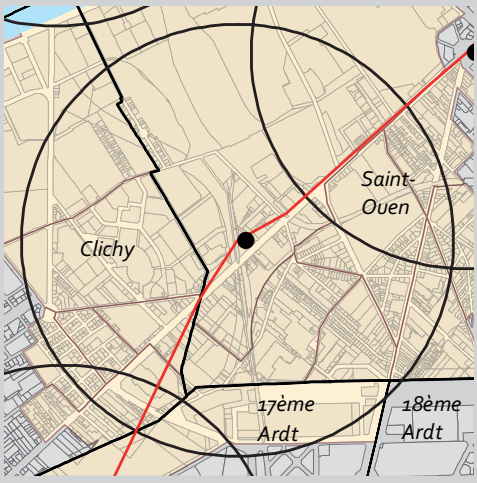
Définition du quartier de gare

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 (Saint-Ouen, Clichy-la-Garenne et Paris), seules les communes de Saint-Ouen et Clichy-la-Garenne ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE ST-OUEN RER C

Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m *



Découpage du quartier à l'IRIS

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

1. Un quartier dense d'une grande mixité

Le quartier de gare de St-Ouen RER C compte presque autant d'habitants que d'emplois. Il est scindé en deux : au nord s'étendent la zone d'activités des Docks de Saint-Ouen et de vastes emprises ferroviaires ainsi que le cimetière nord de Clichy-la-Garenne alors qu'au sud se trouvent les principaux ensembles de logement du quartier. Le quartier est plus dense que la petite couronne dans son ensemble : il regroupe 113 habitants par hectare auxquels viennent s'ajouter 126 emplois à l'hectare. Le taux d'emplois dans ce quartier de gare est donc très favorable : 2,07 emplois par actif résidant. La population est concentrée au sud-ouest d'une part sur le territoire de la commune de Clichy et, de l'autre côté du RER C, au sud-est à Saint-Ouen. La bordure sud du quartier est quant à elle moins dense, occupée par le Boulevard périphérique mais aussi la ceinture verte parisienne où se côtoient principalement des espaces verts, des équipements et quelques grands ensemble de logements sociaux.

Densité de population

gare

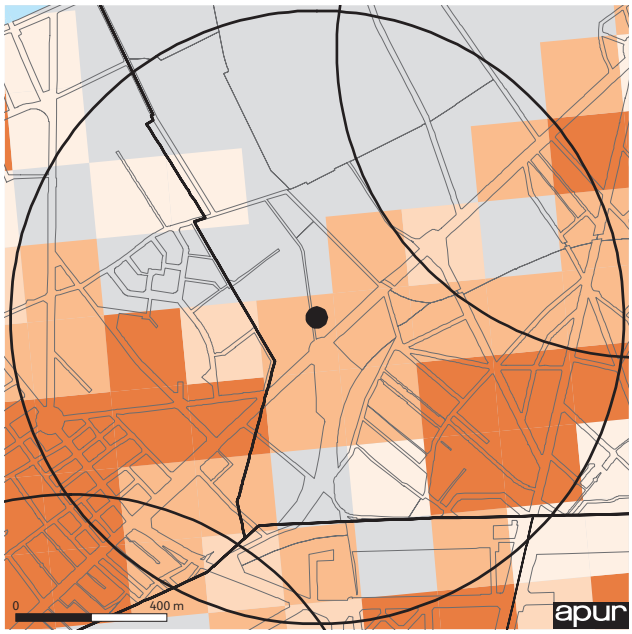
périmètre 800 m

Nombre d'habitants à l'hectare

- plus de 500
- de 250 à 500
- de 100 à 250
- de 50 à100
- moins de 50

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

Source : Fichier fiscal Insee 2010

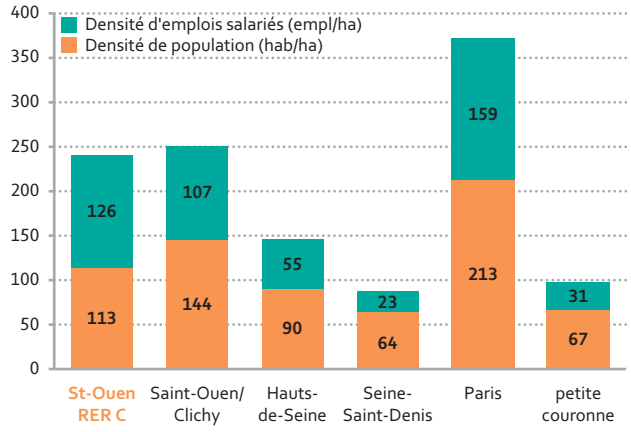


Population et emplois dans le quartier de St-Ouen RER C

St-Ouen RER C	Population	Emplois
Quartier	36 505	43 145
2 km	261 280	173 013
4 km	928 039	795 318

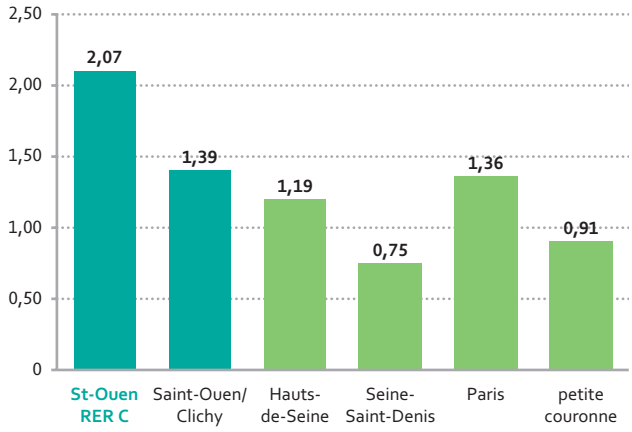
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

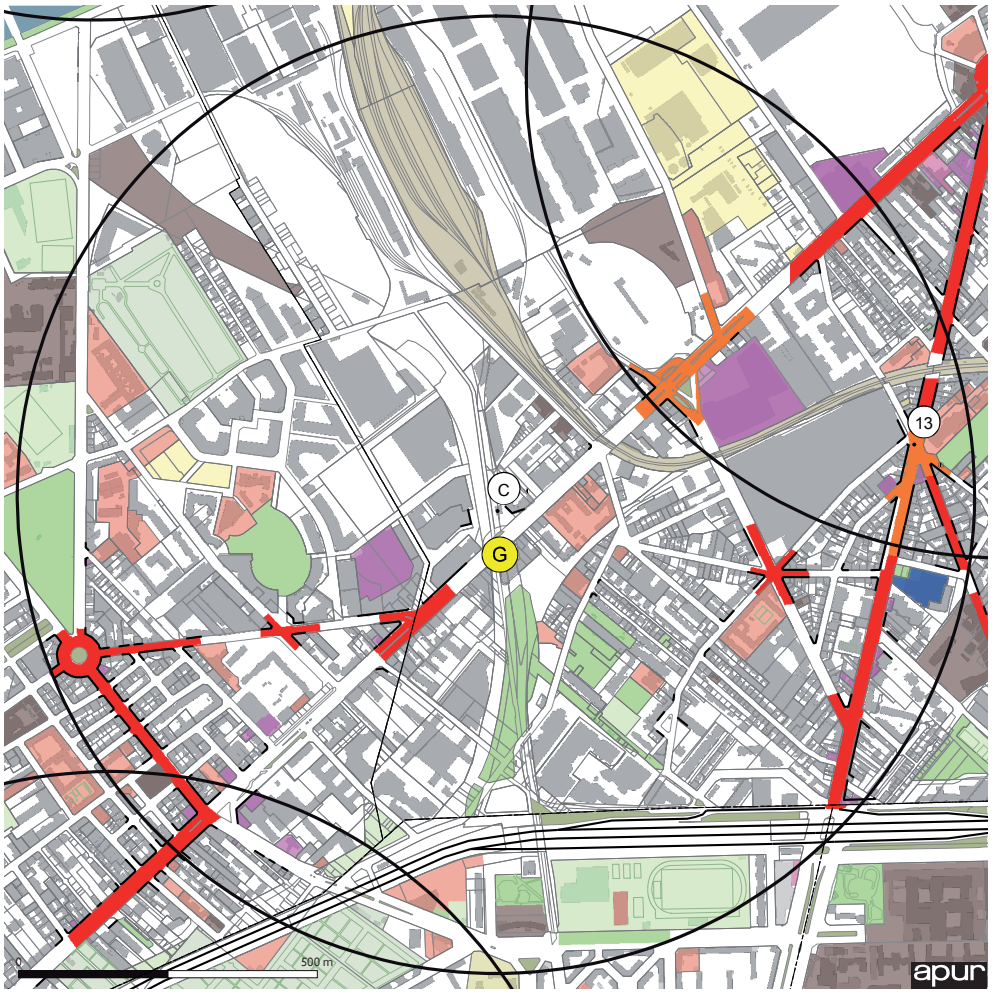
Taux d'emploi
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Des centralités à renforcer dans le quartier

Situé aux confins des communes de Clichy-la-Garenne et de Saint-Ouen, ce quartier est structuré autour du boulevard Victor Hugo, parallèle à la Seine, qui relie au sud-ouest le très commerçant boulevard du Général Leclerc à Clichy au centre-ville de Saint-Ouen. La présence de grandes enseignes commerciales (Leclerc, Conforama, Leroy Merlin) sur cet axe conforte son caractère structurant à l'échelle de ces deux villes. Au centre du quartier, le carrefour accueillant déjà la station du RER C témoigne de la mutation du quartier : de nombreux projets urbains y sont menés à bien, annonçant notamment l'arrivée imminente de la gare du RGPE et la montée en puissance de cette centralité. Actuellement à vocation de transit avec la gare de RER C, cette centralité fera le lien avec les autres déjà constituées ailleurs dans le quartier, notamment grâce à l'amélioration des espaces publics et de l'offre commerciale sur le boulevard Victor Hugo.



Éléments de centralités

Centralités
- locale
- mixte
- globale

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

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

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

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

Source : Apur janvier 2015

Boulevard Victor Hugo, Saint-Ouen

Boulevard Victor Hugo, Clichy-la-Garenne

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier mixte où les activités prédominent

Quelque peu éloignée des deux centres-villes qui la bordent, le quartier de gare, bien qu'étant aussi un lieu d'habitation, est surtout dédié aux activités, notamment tertiaires aux abords de la stationdu RER C. En effet, de nombreux immeubles de bureaux neufs sont concentrés entre le RER et le boulevard périphérique, dont certains abritent les sièges sociaux de grandes entreprises. À Clichy, autour de la rue Mozart, se trouve une zone d'activités plus modeste, s'apparentant à une pépinière d'entreprises existant depuis déjà quelques années. Enfin, plus au nord, l'immense chantier de l'éco-quartier des Docks bat son plein et les premières constructions apparaissent les unes après les autres.

Fonctions dominantes

Logement
- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

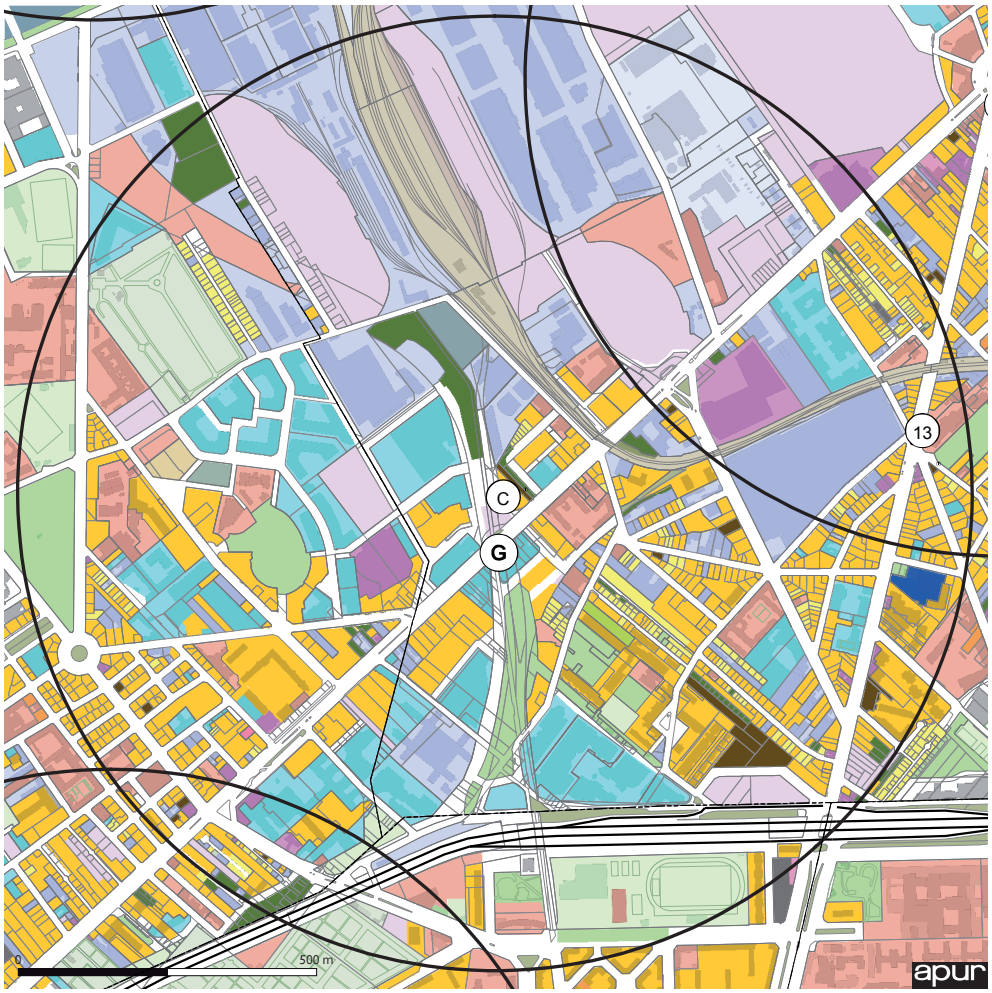
Équipement
- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- Ⓒ station RER, métro et/ou tramway existante
- Ⓖ station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité
- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

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

Emprise en travaux
- chantier en cours

Source : Apur janvier 2015



Rue Galien, Saint-Ouen

Boulevard Victor Hugo, Clichy-la-Garenne

3.2. Des bâtiments de grande hauteur au sud du quartier

Le quartier de gare de St-Ouen RER C comprend de nombreux bâtiments dont la hauteur est comprise entre 7 et 25 m (80 % de surfaces bâties), parmi lesquels on trouve les entrepôts voués à disparaître dans la ZAC des Docks de Saint-Ouen. Les émergences de grande hauteur (parfois supérieures à 37 m) sont pour la plupart récentes et par exemple issues des programmes des ZAC Victor Hugo et place de la Gare de RER.

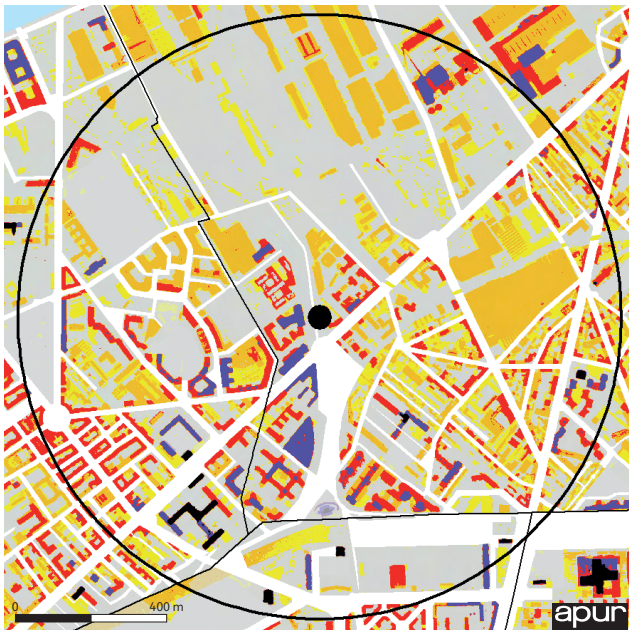
Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

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

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare de St-Ouen RER C

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

3.3. Des densités bâties assez élevées avec d'importants contrastes

En dehors de la grande emprise de PSA (usine Citroën), la partie du quartier situé entre le RER C et la station Garibaldi de la ligne 13 est densément bâtie. Il en est de même pour la partie du quartier au sud de Clichy. Dans ces deux secteurs les densités bâties sont supérieures à 2, voire 3. Les densités bâties sont sensiblement plus faibles dans le reste du quartier, au nord du 17e arrondissement ou de la zone d'activité des docks de Saint-Ouen encore partiellement en chantier.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

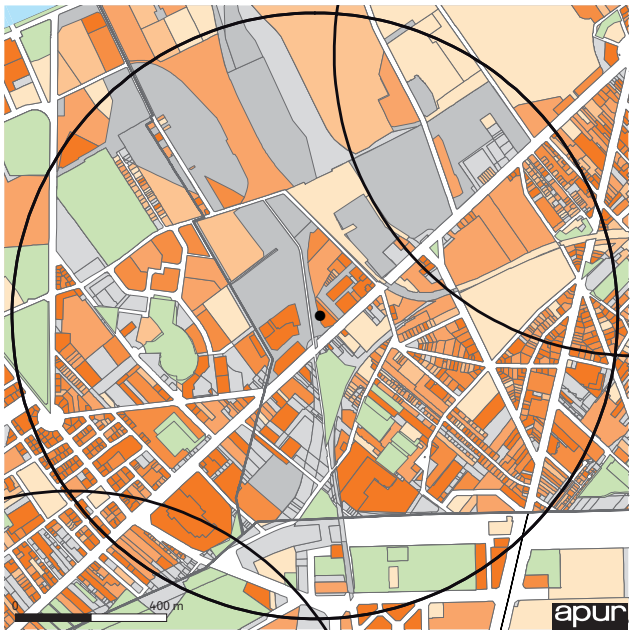
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

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

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

Sources : DRIEA, MAJIC DGFiP 2011, BD Parcellaire ® © IGN2011



3.4. Un tissu urbain hétérogène

Le tissu urbain du quartier de gare de St-Ouen RER C présente une grande hétérogénéité. On retrouve par exemple à Saint-Ouen un tissu faubourien aux bâtiments d'échelles et de fonctions diverses, dans le quart sud-ouest du quartier à Clichy-la-Garenne, un tissu structuré par une trame viaire très dessinée, ou encore des constructions récentes de grande échelle dans les ZAC Victor Hugo ou place de la Gare du RER ou au nord du Parc Mozart. Les futures opérations des Docks de Saint-Ouen devraient encore ajouter à la diversité de ce tissu.

Place de la République - François Mitterrand, Clichy-la-Garenne

Rue Emmy Noether, Saint-Ouen

Rue Arago, Saint-Ouen

Rue Villeneuve, Clichy-la-Garenne

3.5. Structure de la propriété foncière

Dans la moitié nord du quartier en lien avec la présence des docks, le quartier de St-Ouen RER C se caractérise par l'importance du foncier public ou des grandes entreprises liées à l'État (SNCF, EDF, ERDF, RTE...). Il en est de même en limite sud dans la partie parisienne du quartier. Entre les deux, les parcelles privées dominent avec une alternance de toutes petites parcelles d'habitat le plus souvent et de très vastes parcelles dédiées aux activités industrielles ou commerciales.

Propriété foncière

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

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

3.6. Plusieurs vagues de mutations urbaines visibles

Le quartier de gare de St-Ouen RER C a connu une urbanisation ancienne dont le tissu faubourien typique des communes limitrophes de Paris est, visible côté Clichy au sud-ouest et à Saint-Ouen entre le boulevard Victor Hugo et l'avenue Gabriel Péri. Le quartier a connu de grandes transformations durant le dernier quart du xx^{e} siècle avec les opérations autour de la rue Mozart à Clichy et le long du périphérique côté Saint-Ouen. Depuis 2000, le quartier continue sa mutation, autour de la place de la gare du RER, dans la ZAC Victor Hugo, ainsi que le long du boulevard Victor Hugo avec l'opération des Docks de Saint-Ouen.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

gare

périmètre 800m

Période majoritaire*

avant 1949

1949-1975

1976-2000

après 2000

non renseigné

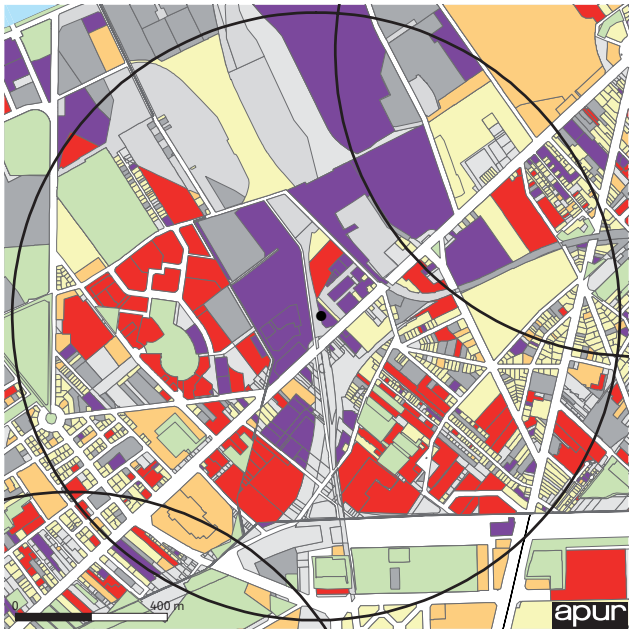
Principaux équipements

espaces verts

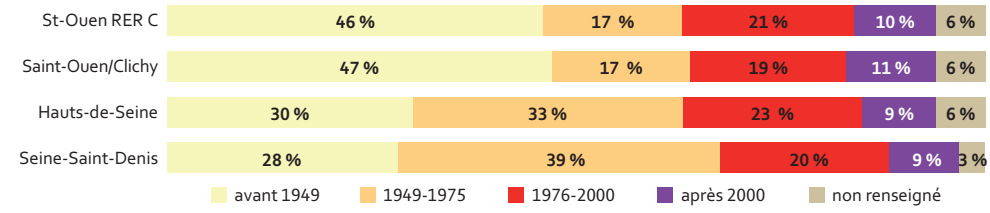
emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

3.7. Un cadre végétal limité

Le cadre végétal du quartier de St-Ouen RER C apparaît limité. Le couvert végétalisé s'élève seulement à 18 % de la surface du quartier, sachant que sont pris en compte des espaces verts peu qualitatifs, en friche, dans le secteur de la ZAC des Docks de Saint-Ouen. Il existe néanmoins quelques espaces verts de qualité comme le parc Mozart et le parc Roger Salengro à Clichy-la-Garenne et le parc François Mitterrand à Saint-Ouen.

Les bâtiments et la végétation

gare

périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

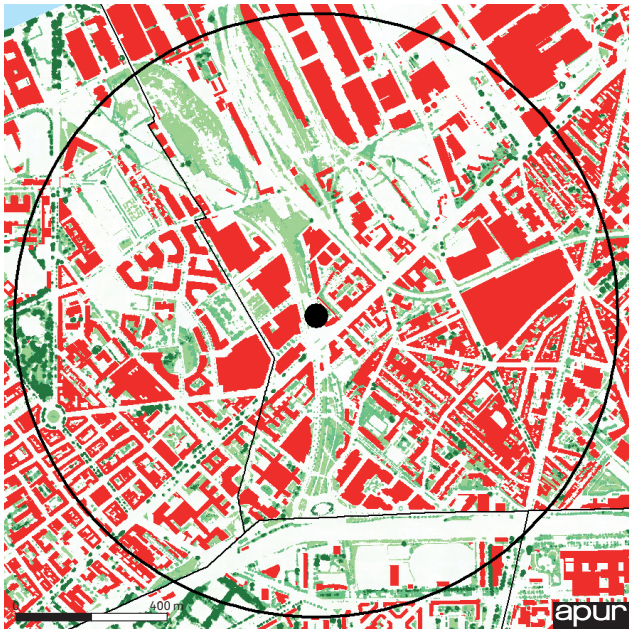
moins de 1 m

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

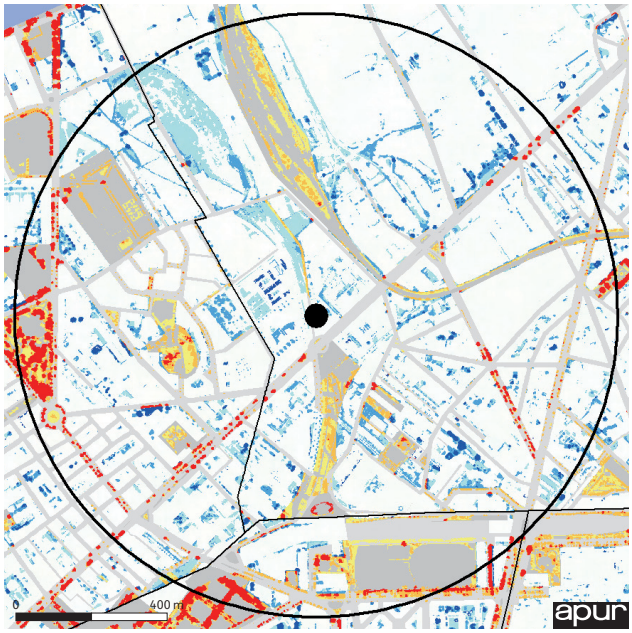
Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

moins de 1 m

de 1 à 10 m

plus de 10 m

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



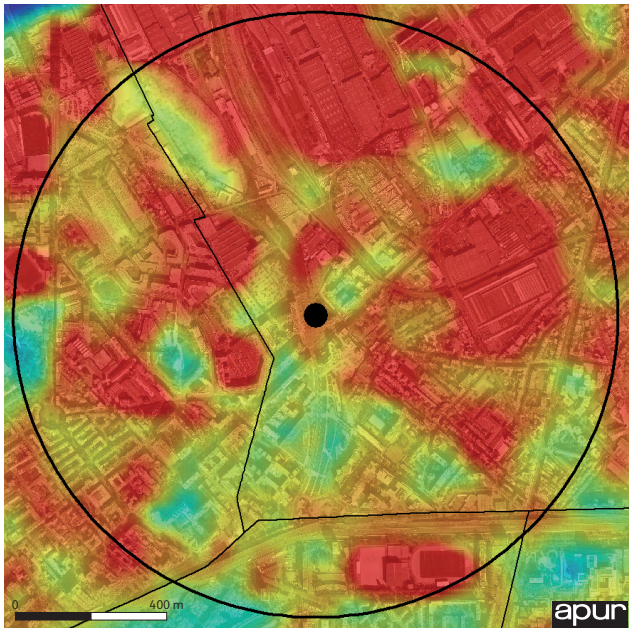
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur au niveau des zones d'activités des Docks de Saint-Ouen au nord ou à l'est du quartier ou bien encore au nord de la rue Madame Sanzillon. À l'inverse, les espaces végétalisés tels que le Parc Mozart, Henri Sellier ou Roger Salengro jouent un rôle de régulateur thermique pour le quartier.
Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par certains bâtiments mal isolés comme les entrepôts dans le quart nord-est du quartier (secteurs des Ardoins Nord ou le long du boulevard Victor Hugo.)
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, tels que les entrepôts ou de grands immeubles de bureaux ou de logements présentent un grand potentiel, de même que les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les pavillons, peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition.

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

38 °C 25 °C 15 °C

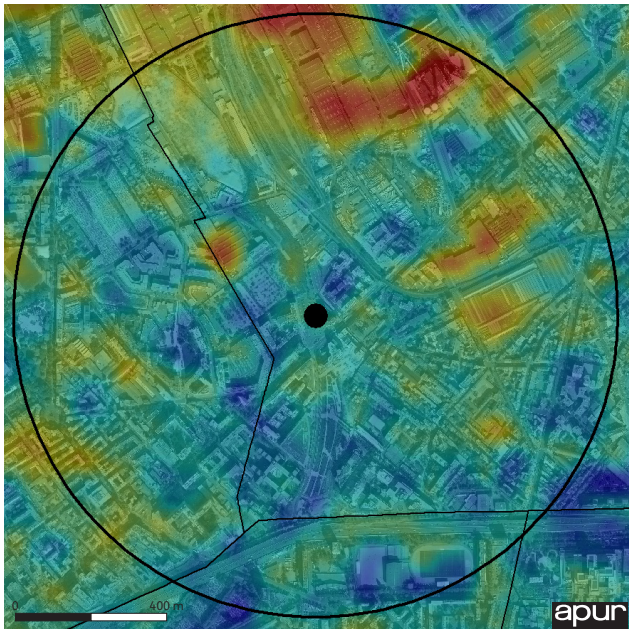
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANDSAT - 2012

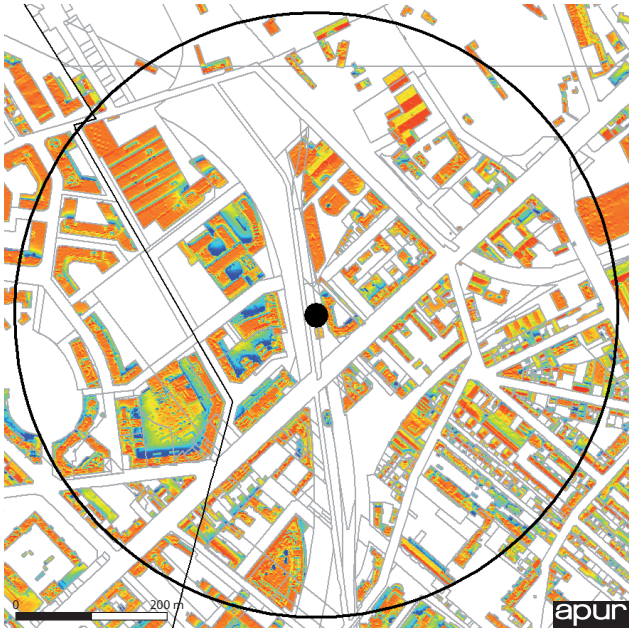


Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour des parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les parcelles identifiées dans le quartier correspondent par exemple à celles accueillant des équipements. On citera notamment l'îlot à l'est de la future gare du RGPE ou le centre sportif Max Rousié à Paris.
Le réseau de chaleur de la compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) est très présent dans le quartier, notamment sur des grands axes comme le boulevard Hugo, l'avenue du Capitaine Glanner ou la rue Georges Boisseau. De nombreux bâtiments sont d'ores et déjà couverts par le réseau mais d'autres (en rouge), présents dans un rayon de 200 m autour de celui-ci, pourraient bénéficier de son extension. L'extension du réseau de la CPCU est d'ores et déjà prévue dans le cadre de l'écoquartier des Docks.
Quelques ensembles de logements collectifs du quartier (entre la rue Georges Boisseau et rue de Belfort à Clichy ou dans le quart sud-ouest de quartier à Saint-Ouen) 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 %.
Le réseau d'eaux usées du SIAPP s'étend le long de la rue André Bréchet, du boulevard Bois le Prêtre à Paris, puis sur le boulevard du Général Leclerc à Clichy. Un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié dans un rayon de 200 m autour de celui-ci (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée) et qui pourrait bénéficier aux bâtiments situés dans ce rayon (en jaune pâle), en alimentant leur système de chauffage central.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 — 0

Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

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

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

4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

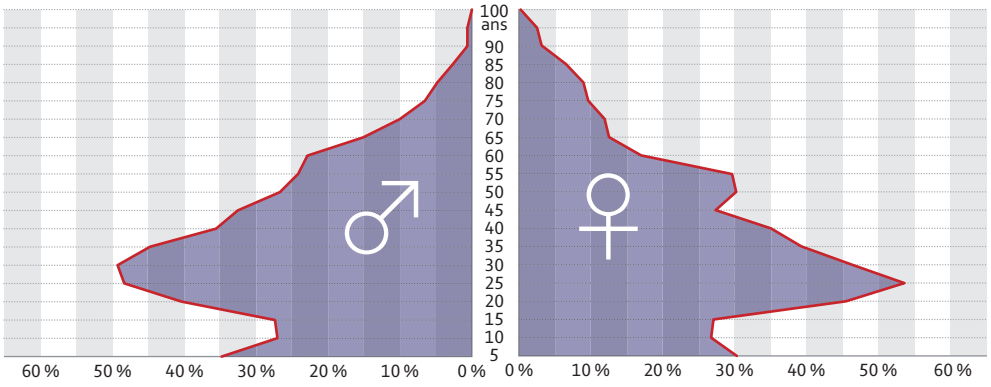
4.1. Un quartier populaire en forte croissance démographique

En lien avec le développement d'une offre nouvelle de logements la population du quartier de St-Ouen RER C a fortement progressé au cours des 10 dernières années (+18 % entre 1999 et 2010). En termes de profil socio-économique, il s'agit d'une population jeune et populaire. Les jeunes âgés de moins de 18 ans représentent un quart de la population totale, alors que les personnes âgées de 65 ans ou plus seulement 10 %. Les actifs résidant sont pour moitié d'entre eux employés ou ouvriers (53,6 %) et moins de 20 % occupent un emploi de cadre. 15,4 % des actifs du quartier sont au chômage, c'est trois points de plus qu'en petite couronne. Les caractéristiques sociales et

	St-Ouen RER C	Saint-Ouen/ Clichy	Seine-Saint-Denis	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	36 505	104 691	1 547 139	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 18,0 %	+ 18,0 %	+ 10,1 %	+ 10,0 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	25,2 %	24,5 %	27,5 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	10,8 %	10,4 %	10,6 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	43 145	79 344	546 135	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	17,3 %	19,6 %	13,0 %	36,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	53,6 %	53,9 %	34,2 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	2,07	1,38	1,19	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	28,3 %	27,5 %	28,3 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	15,4 %	14,9 %	16,8 %	9,7 %	11,0 %	12,5 %

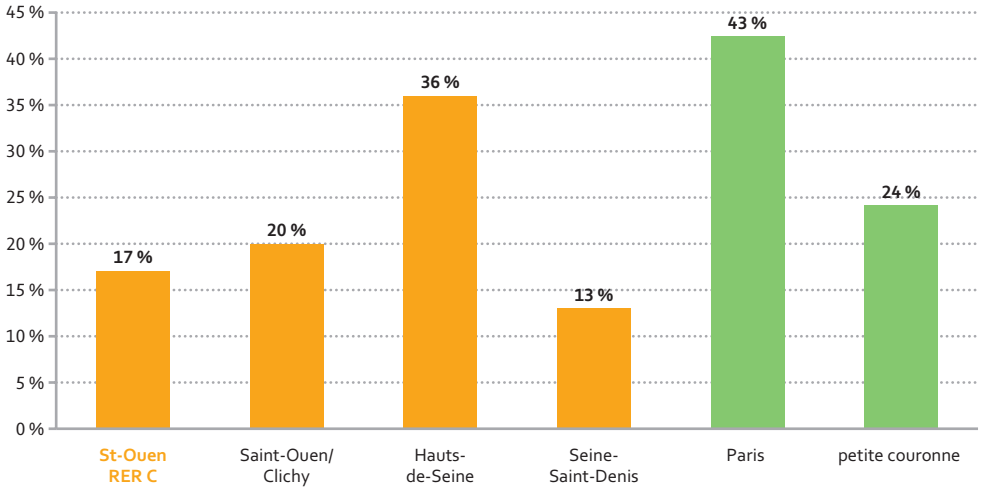
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare de St-Ouen RER C (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active



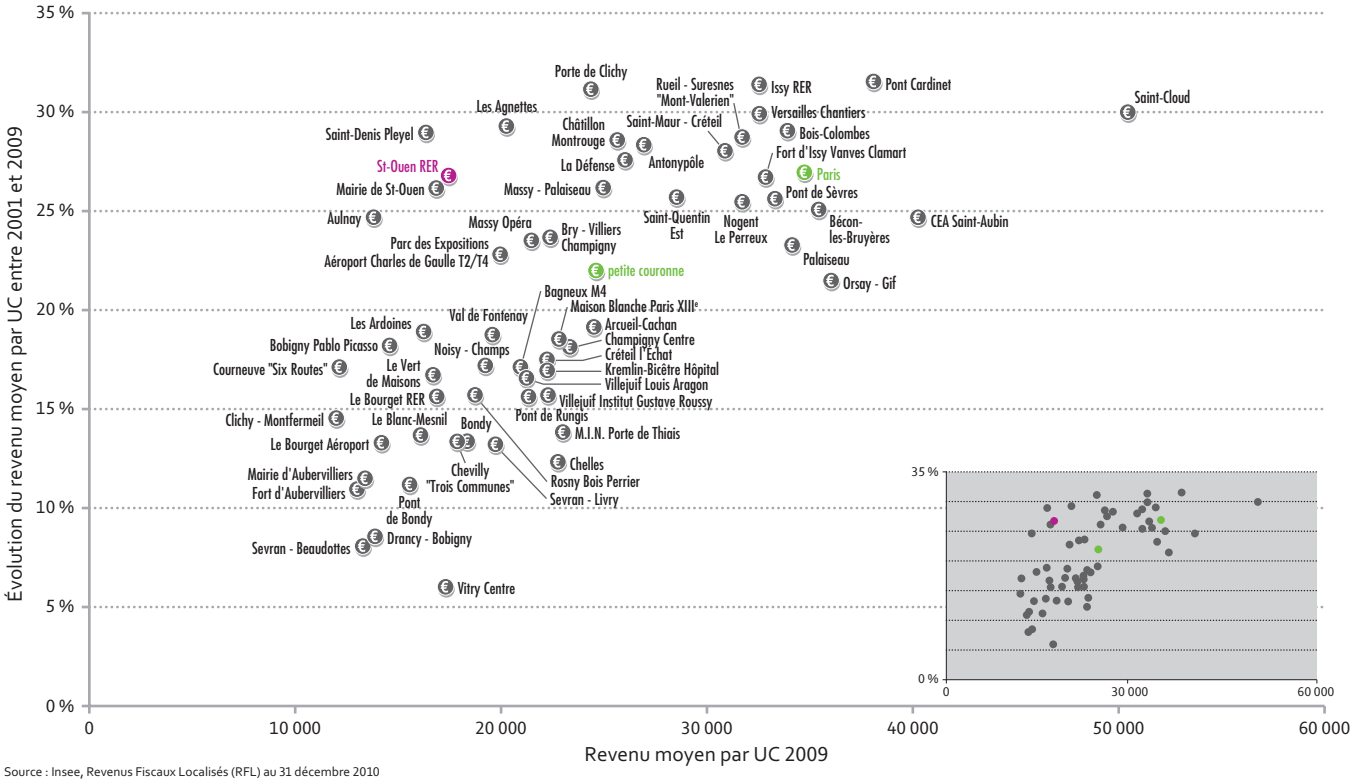
Source : Insee Recensement 2010

économiques du quartier de gare sont très proches de celles des communes de Clichy et Saint-Ouen. Elles se distinguent assez nettement du profil moyen de la petite couronne et ne sont pas aussi marquées que dans l'ensemble du département de la Seine-Saint-Denis.

4.2. Une part importante de ménages à bas revenus et un revenu moyen des ménages faible

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de St-Ouen RER C est assez bas, légèrement inférieur à 17 500 € par an et par unité de consommation. Cela positionne St-Ouen RER C parmi les quartiers de gare où les ménages ont les revenus les plus faibles, bien inférieurs au revenu moyen des ménages qui habitent la petite couronne (24 688 €). Le revenu des ménages du quartier de gare est à mi-chemin entre celui de Saint-Ouen (16 601 €) et celui de Clichy-la-Garenne (19 589 €). Comme en Seine-Saint-Denis, plus du quart des ménages du quartier (28 %) sont sous le seuil de bas revenus, contre 20 % en petite couronne. En revanche entre 2001 et 2009 le revenu des ménages du quartier a fortement progressé (+26 % environ), c'est probablement en raison de l'arrivée de population nouvelle dans le quartier sous l'effet des opérations d'aménagement.

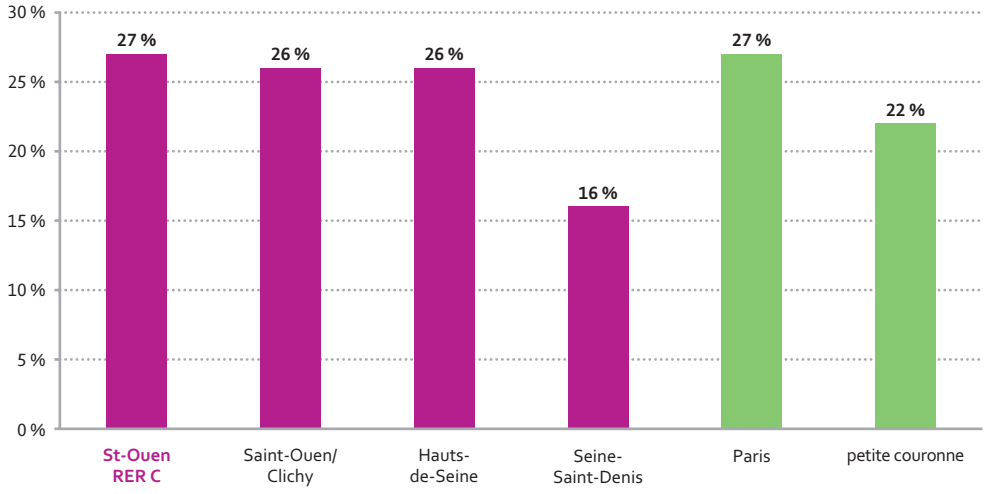
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

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

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

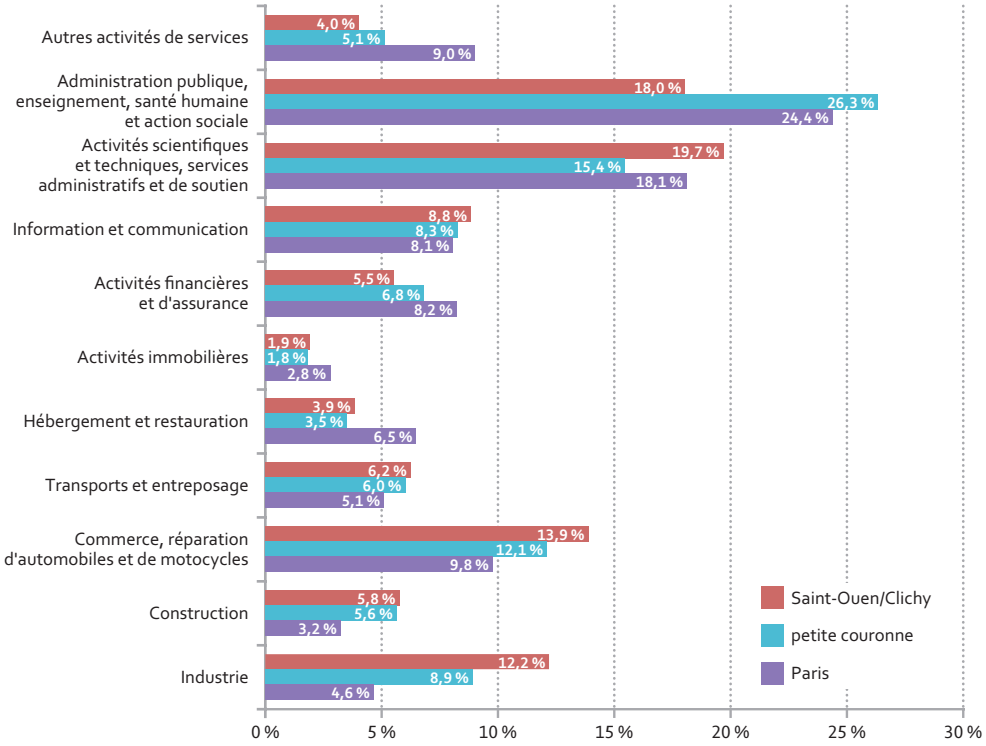


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. À Saint-Ouen et à Clichy-la-Garenne, de nombreux emplois dans les secteurs scientifiques et techniques et dans l'administration

Près de 20 % des emplois présents dans les communes de Saint-Ouen et Clichy-la-Garenne appartiennent aux secteurs d'activités scientifiques et techniques et services administratifs. L'administration, l'enseignement et la santé occupent également 18 % des actifs. Les secteurs de l'industrie (12 %) et du commerce (14 %) apparaissent sur-représentés par rapport aux emplois dans la petite couronne. On trouve dans le quartier de gare, des activités tertiaires côté Clichy et autour de la future gare. La moitié nord-est du quartier accueille encore des activités industrielles et techniques, mais est vouée à se transformer en raison de la mutation des Docks de Saint-Ouen.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de St-Ouen RER C

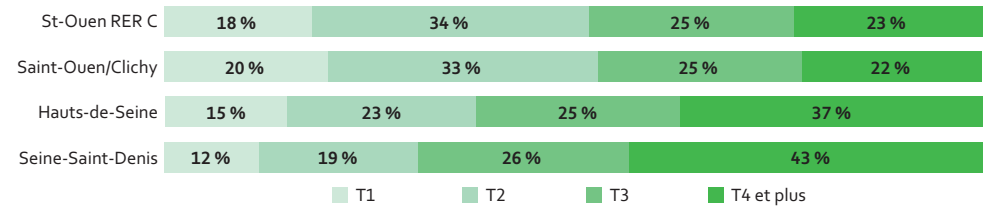


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Une faible proportion de grands logements et de ménages propriétaires

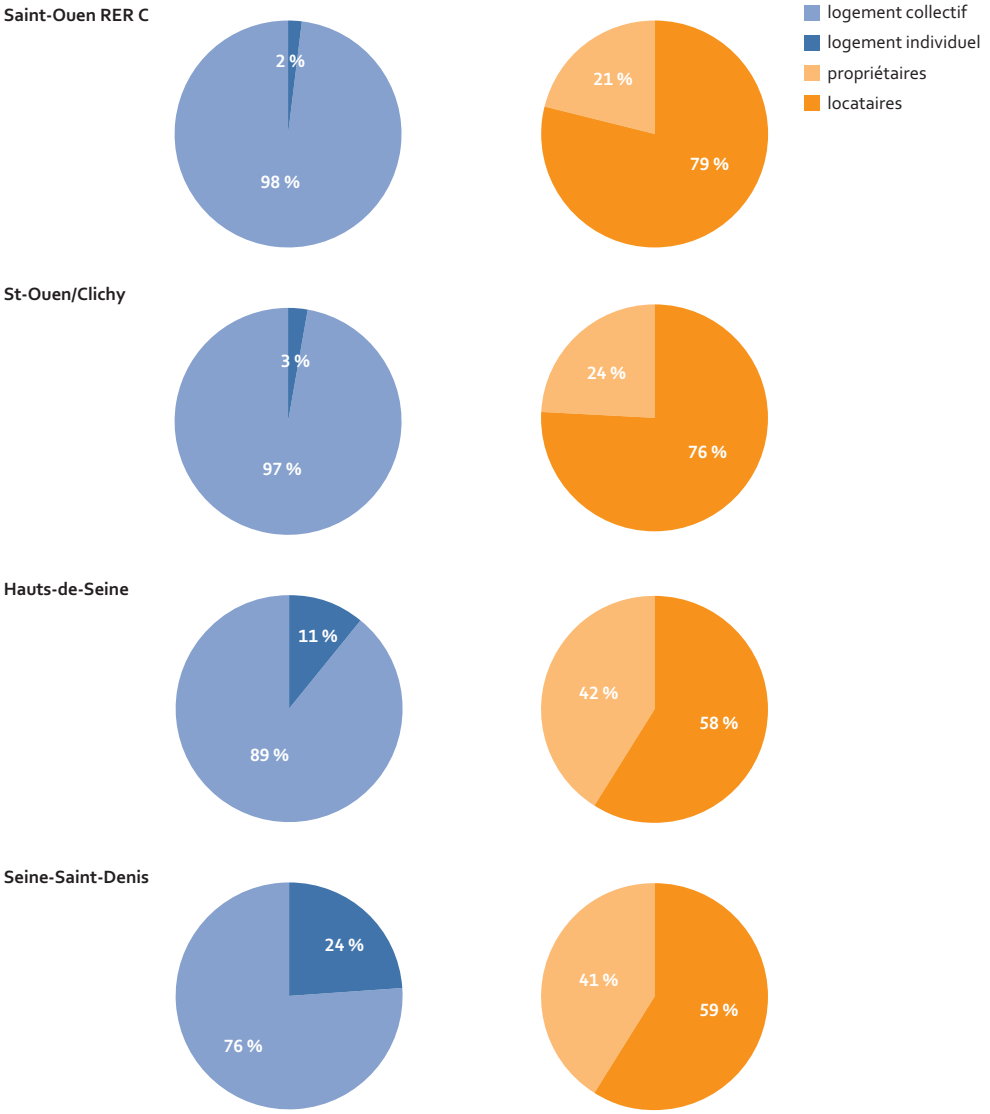
Le quartier de gare compte seulement 14 200 logements avec une moitié de petits logements (52 % de T1 + T2), un quart de T3 et seulement 23 % de grands logements. L'essentiel du parc est constitué d'ensembles de logements collectifs (les pavillons ne représentant que 2 % du total des logements). Un quart seulement des ménages sont propriétaires du logement qu'ils occupent c'est deux fois moins que leur poids en Seine-Saint-Denis ou en petite couronne. Les ménages locataires du parc social sont plus nombreux : ils représentent plus de 36 % des ménages du quartier. Ces caractéristiques du parc de logements dans le quartier de gare se retrouvent à l'échelle des communes de Clichy-la-Garenne et Saint-Ouen.

Répartition des types de logements



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

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

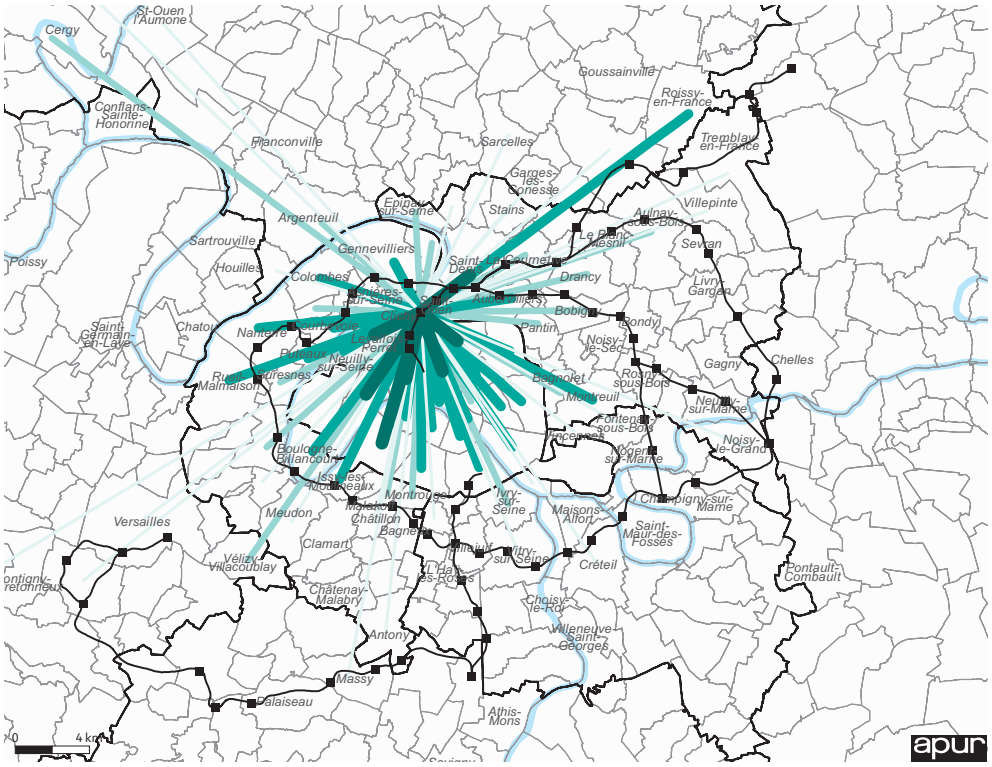


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Une forte attractivité métropolitaine des communes de Clichy et Saint-Ouen

Les communes de Saint-Ouen et de Clichy-la-Garenne attirent de nombreux actifs de toute la métropole, des communes à leur nord-ouest ainsi que de Paris et du bassin d'emplois de la Défense. 28 % d'actifs résident et travaillent dans les deux communes de rattachement de la gare de St-Ouen RER C, tandis que ceux qui ont un emploi dans une autre commune se déplacent principalement à Paris, Saint-Denis et les communes du bassin d'emplois de la Défense.



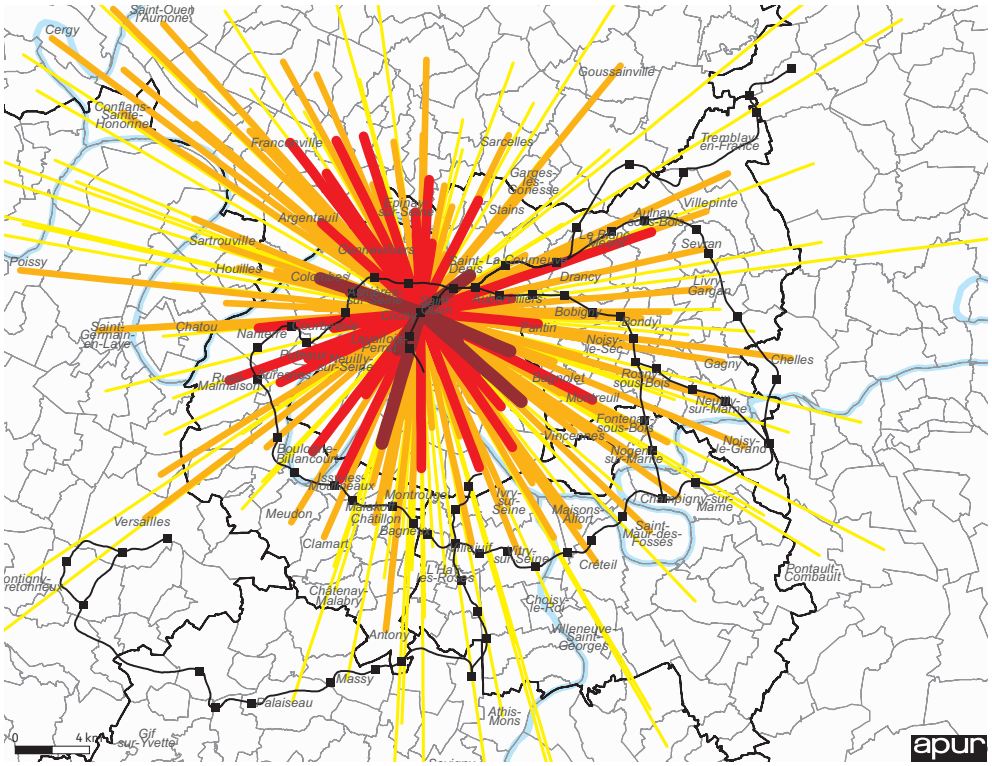
Où travaillent les actifs habitant à Saint-Ouen et Clichy

Nombre d'actifs

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

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

Source : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant à Saint-Ouen et Clichy

Nombre d'actifs

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

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

Source : Insee Recensement 2010

13 996 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Clichy et Saint-Ouen. Ils représentent **28,1 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité accrue au sud et à l'est du territoire métropolitain

Le quartier de gare de St-Ouen RER C est actuellement desservi par le RER C, permettant, via un trajet de 45 minutes en transports en commun, d'accéder à Paris et au nord de la métropole. À l'horizon 2030, lorsque le RGPE sera achevé, le territoire accessible en 45 minutes de transports en commune aura fortement accru (+ 160 %) et le bassin d'emplois également (+ 48 %), s'étendant alors au sud de Paris, à l'est et au sud-ouest de la métropole.

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

RGPE

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

gare de départ

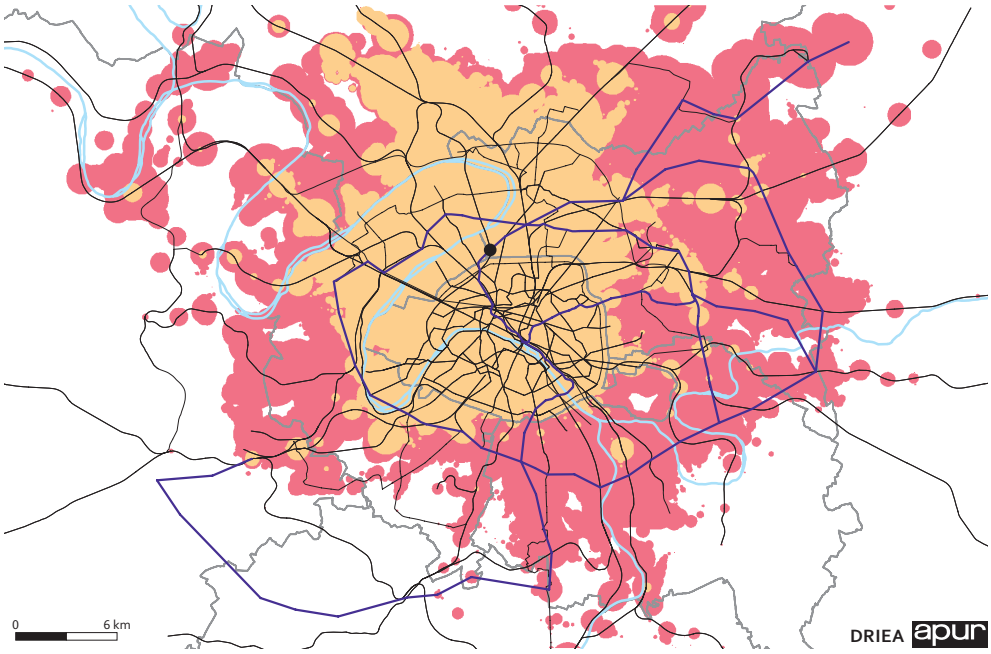
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

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

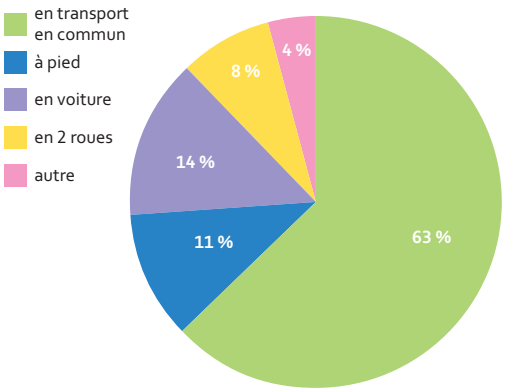


Évolution de l'accessibilité depuis la gare de St-Ouen RER C pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 160 %
Emplois : + 48 %

5.3. Près de 2/3 des déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun

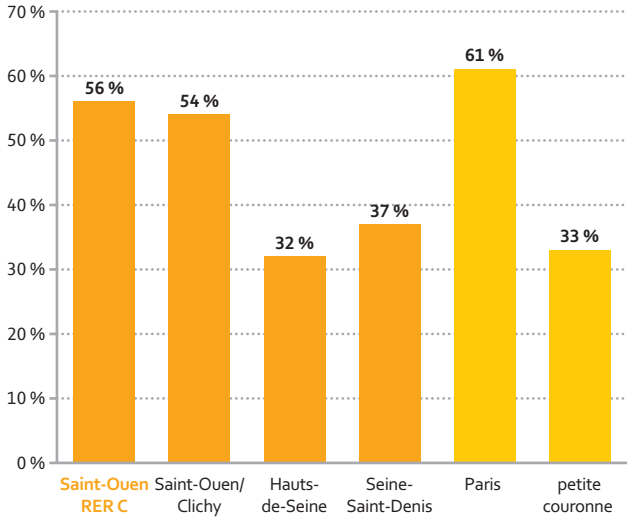
Les actifs du quartier de gare de St-Ouen RER C ont une préférence marquée pour l'usage des transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail (63 %), pendant que 11 % d'entre eux se rendant sur leur lieu de travail à pied et 8 % en deux roues. L'usage de la voiture ne concerne que 15 % des actifs. Plus de la moitié des ménages (56 %) n'ont d'ailleurs même pas de voiture personnelle.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

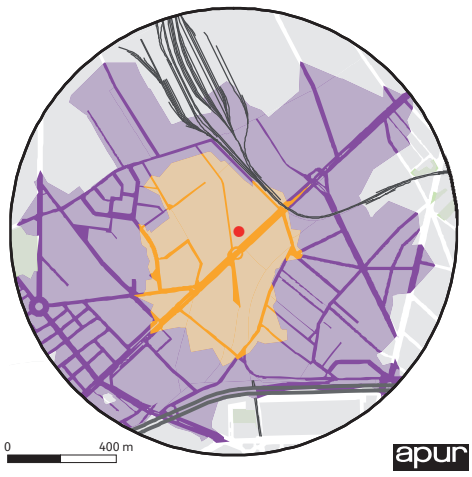
5.4. Une accessibilité encore partielle dans le quartier

La carte de l'accessibilité piétonne du quartier de gare de St-Ouen RER C met en évidence une bonne accessibilité à pied dans la moitié ouest du quartier. Des secteurs n'étant accessibles que via un cheminement à pied de plus de 1 000 m en suivant la trame viaire existante, elle fait donc apparaître également des limitations, à l'est au niveau de l'avenue Gabriel Péri, au sud en raison du périphérique et au nord avec l'emprise fermée de l'Ardoin Nord.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2013



Note de lecture :

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

Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10-15 minutes

Malgré la présence de bornes Vélib' autour de l'actuelle gare RER et de la future gare RGPE de St-Ouen RER C, il n'existe pour l'heure pas d'aménagements cyclables permettant un rabattement confortable vers celle-ci, en particulier sur les grands axes circulants tels que le boulevard Victor Hugo.
Autour de la gare, le réseau de bus dessert à fréquence élevée l'axe du boulevard Victor Hugo et ceux vers Clichy sur la rue Madame de Sanzillon et la rue Emily Noether à Saint-Ouen. Au nord de la gare, le réseau est pour l'instant inexistant en raison de l'emprise des secteurs Ardoin Nord et RER Nord de la ZAC des Docks de Saint-Ouen. Le prolongement du bus 85 de la Mairie de Saint-Ouen par la rue Albert Dhalenne jusqu'à la RD1 est actuellement à l'étude.

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)

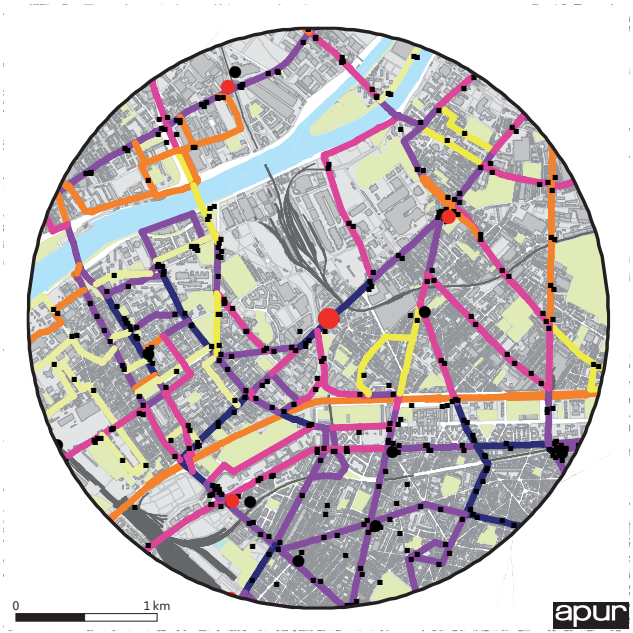
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013

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

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

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

Source : STIF 2012



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

6.1. Un rythme de construction soutenu tant pour les surfaces de logement que d'activités

Au total entre 2000 et 2012 plus de 350 000 m² de surface de plancher qui ont été autorisés dans le quartier de gare de St-Ouen RER C : 150 000 m² de logement et plus de 200 000 m² d'activités. Cela représente 187 logements par an en moyenne, 2011 et 2012 ayant été deux très belles années avec plus de 1 000 logements autorisés en deux ans. Le quartier, avec ses 6 grandes ZAC, participe donc pleinement à la dynamique de construction qui caractérise les communes de Clichy et de Saint-Ouen. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période ont permis la création de nouveaux immeubles de bureaux, ces derniers représentent 80 % des surfaces autorisés. Les locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics représentent quant à eux (15 %) des nouvelles surfaces.

Construction (2000-2012)	St-Ouen RER C	Saint-Ouen/ Clichy
Surface de logements autorisés (m²)	153 293	599 646
dont m² logements sociaux (en %)	2 %	17 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	187	673
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	201	741
Taux de construction	16 %	20 %
Surface de locaux d'activité (m²)	202 262	668 902

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

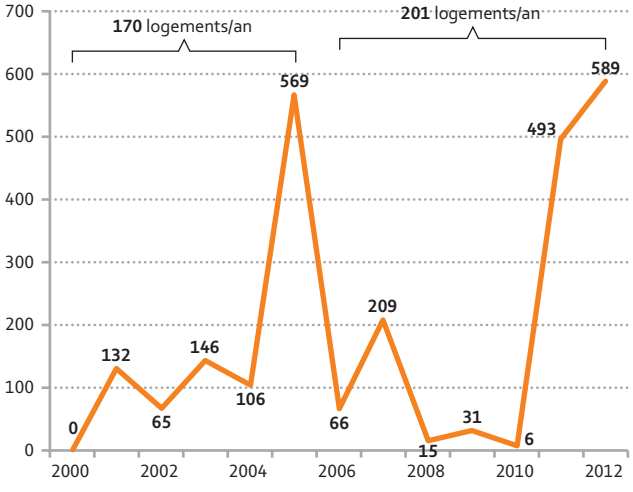
Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de St-Ouen RER C (2000-2012)

Source : DRIEA, SITADEL 2013

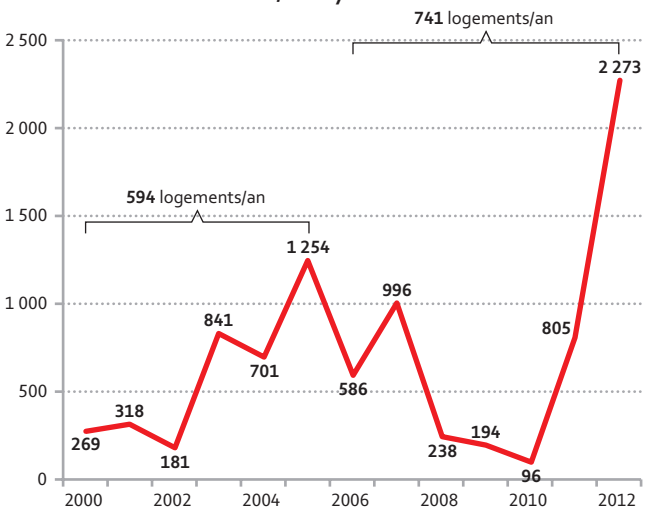
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier St-Ouen RER C



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Communes de Saint-Ouen/Clichy



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des surfaces de logements et d'activités concentrées jusqu'à aujourd'hui dans la moitié sud du quartier

Le lancement de la ZAC des Docks de Saint-Ouen ne se reflète pas encore dans les cartes représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 font apparaître une géographie différenciée des opérations de logement et d'activités. Les surfaces de logements et d'activités étaient jusqu'à présent concentrées dans la moitié sud du quartier. Les plus grosses opérations de logements ont été autorisées aux abords de la gare de RER C à laquelle le RGPE viendra se connecter. La localisation des surfaces d'activités est assez similaire, témoignant de la mixité fonctionnelle recherchée dans les ZAC Victor Hugo et ZAC de la place du RER notamment.

Logements autorisés (2000-2012)

gare

périmètre 800m

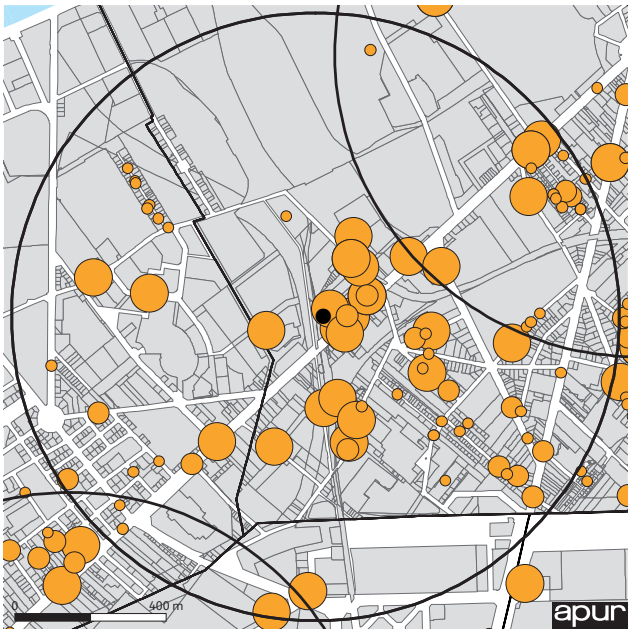
m² de logements autorisés de 2000 à 2012

de 1 à 500 m²

de 500 à 2 000 m²

2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

gare

périmètre 800m

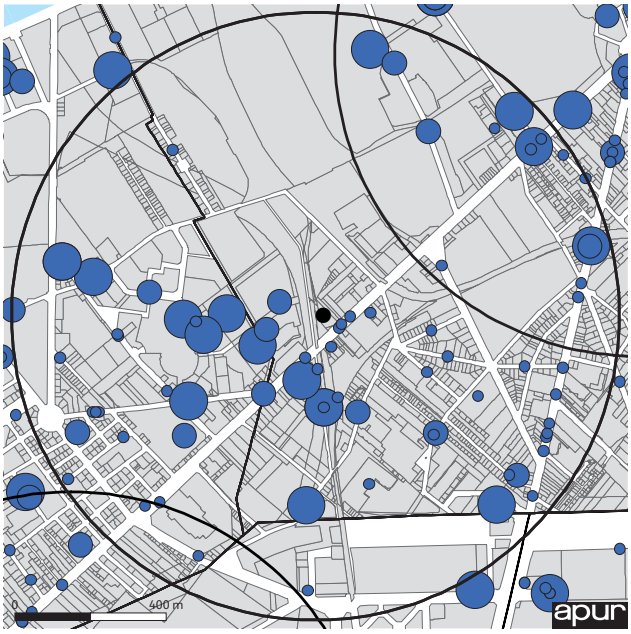
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

de 1 à 500 m²

de 500 à 2 000 m²

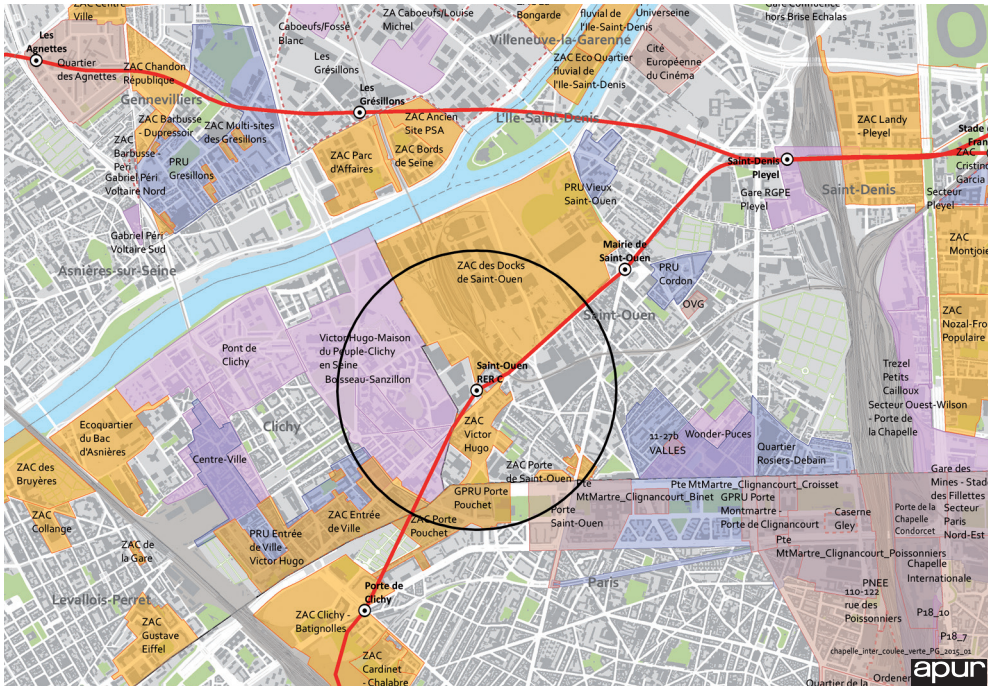
2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. De nombreux projets autour de la gare

Le quartier de gare de St-Ouen RER C comprend de nombreux secteurs de projet, certains déjà bien avancés (ZAC Victor Hugo ou ZAC de la Place du RER), d'autres à venir mais tout aussi importants comme la ZAC des Docks de Saint-Ouen.
Plusieurs entrées de ville se situent dans le sud du quartier et bénéficient d'un traitement opérationnel depuis quelques années. La ZAC Victor Hugo, tournée vers Paris et Clichy et quasiment terminée, a retravaillé l'entrée de ville par la création de voiries bordées de nouveaux immeubles de logements, et d'un parc entre la Porte Pouchet et la ZAC. Au sud-est du quartier, la ZAC de la Porte de Saint-Ouen permettra la requalification de cette entrée vers Paris, à travers le traitement de l'habitat insalubre et la redynamisation du tissu commercial et économique. Environ 230 logements sont prévus à terme.
Autour de la place du RER, la ZAC de la Place du RER a consisté en un réaménagement d'anciens



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 janvier 2015

Éléments des opérations d'aménagement

	Écoquartier du Bac d'Asnières	ZAC Entrée de Ville	ZAC des Docks de Saint-Ouen	ZAC Victor Hugo	ZAC Porte de Saint-Ouen
Commune	Clichy-la-Garenne	Clichy-la-Garenne	Saint-Ouen	Saint-Ouen	Saint-Ouen
Date d'achèvement (prévision)	2016	2017	2025	2016	
Nombre de logements (estimation)			**5 000**		
Logement (m²)	66 000	58 361	430 000	45 000	21 140
dont logements sociaux (m²)			40 %		
Bureaux (m²)	60 000	62 825	311 000 (dont 71 200 m² d'équipements)	77 300	28 000
Activités (m²)	28 000	38 675	66 000 (dont commerces)		5 000
Équipements (m²)	11 000	2 500		1 000	
Commerces (m²)	8 000			1 150	3 000
Surface totale (m²)	**173 000**	**162 361**	**807 000**	**124 450**	**57 140**
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	SEM 92	SEMERCLI	SEQUANO Aménagement	SEQUANO Aménagement	SEMISO
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Obras	Anyoji Beltrando	1ere phase : Makan Rafatdjou, H. Saudecerre et J.-M. Viguier Cons 2e phase : Bécard et Palay et DGM Architectes	Atelier Castro & Denissof	

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

terrains appartenant à Renault en lien avec les opérations réalisées dans le cadre de la ZAC Victor Hugo, pour y créer un ensemble mixte de logements (140 en accession et 46 logements sociaux), de bureaux et de commerces. Avec l'arrivée de la gare, la place va dynamiser son rôle de centralité avec une amélioration des espaces publics et de l'offre commerciale sur le boulevard Victor Hugo. Enfin, à proximité de la place et côté Clichy, la ZAC Boisseau Sanzillon vise la recomposition et densification de l'îlot et le renforcement de l'animation commerciale du quartier.
Au nord, quatre secteurs de la ZAC des Docks de Saint-Ouen, parmi les moins avancés en termes de phasage, sont compris dans le périmètre du quartier. Il s'agit des secteurs Ardoin Nord et Ardoin Sud, et RER Nord et RER Sud. La programmation du secteur Ardoin Sud est mixte avec logements, bureaux, commerces et équipements, l'École Nelson Mandela et un immeuble de logement donnant sur le boulevard Victor Hugo étant déjà construits. Autour de la gare, les activités tertiaires sont privilégiées et programmées pour le secteur RER sud ainsi que le sud du secteur RER Nord. Pour ce dernier, un grand équipement est prévu en bord de Seine.

Projets d'aménagement et de transport

périmètre 800m

TCSP, TZen : chantier - étude

Tramway : chantier - étude

Métro : chantier - étude

RER : étude

RGPE : étude

Projets en cours

bâti en projet

bâti requalifié

bâti réalisé

création de l'espace public

requalification de l'espace public

espace vert en projet

espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement

ZAC à l'étude

ZAC en cours

autre secteur de projet en cours

Projet de Renouvellement Urbain (PRU)

périmètre d'étude

périmètre de réflexion

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

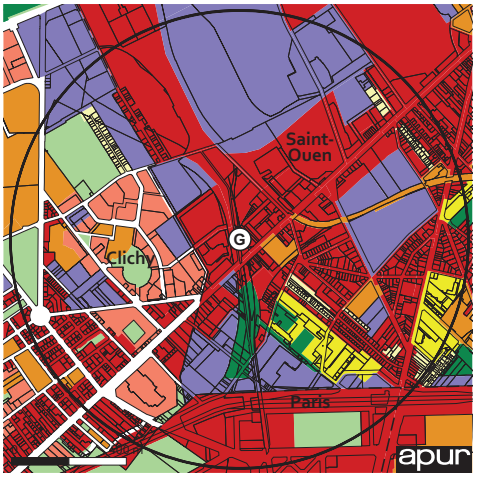
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de St-Ouen RER C est à cheval sur trois communes. Les PLU de Clichy-la-Garenne et de Saint-Ouen qui couvrent la quasi-totalité du quartier de gare sont récents. Ils ont été approuvés en 2010. Ils sont réglementés de manière différente mais chacun avec un zonage très découpé. À Clichy si le COS n'est plus réglementé nulle part, la hauteur maximum autorisée varie beaucoup d'une zone à l'autre. Elle est assez limitée en front de rue et dans la partie sud alors qu'elle est plus généreuse au nord vers la Seine. À Saint-Ouen, le COS n'est plus réglementé et les hauteurs maximum diffèrent là aussi sensiblement d'un secteur à l'autre. Par exemple dans les quartiers anciens et le long des grands axes, la hauteur est limitée à 15 m. Dans une large partie des opérations récentes elle est portée à 25 m. Dans les secteurs de grands ensembles elle n'est pas limitée.

Récolement des zonages des PLU

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

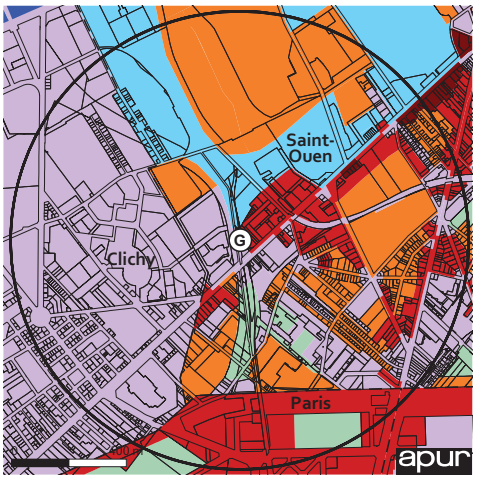
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010, PLU de Clichy-la-Garenne approuvé le 19 octobre 2010, PLU de Paris approuvé le 12 juin 2006.



Récolement des densités des PLU

- 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 PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010, PLU de Clichy-la-Garenne approuvé le 19 octobre 2010, PLU de Paris approuvé le 12 juin 2006.



Récolement des hauteurs maximales des PLU

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

Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010, PLU de Clichy-la-Garenne approuvé le 19 octobre 2010, PLU de Paris approuvé le 12 juin 2006.

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

Liste des Sigles

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

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de St-Ouen RER C — Ligne 14

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

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

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

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