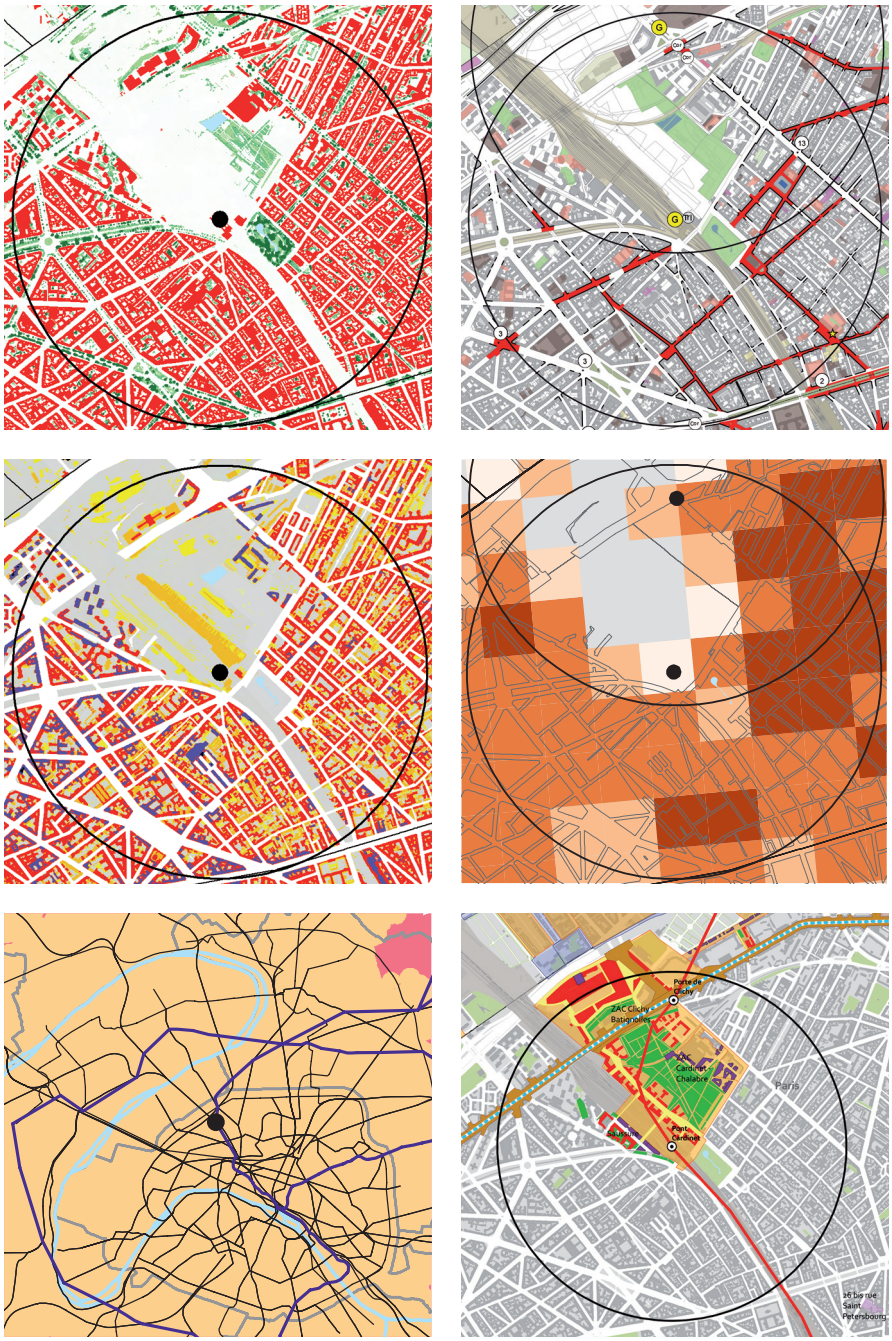
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Pont Cardinet 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

JANVIER 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 de hautes densités 3

2. Un quartier animé dont la centralité va s'intensifier 4

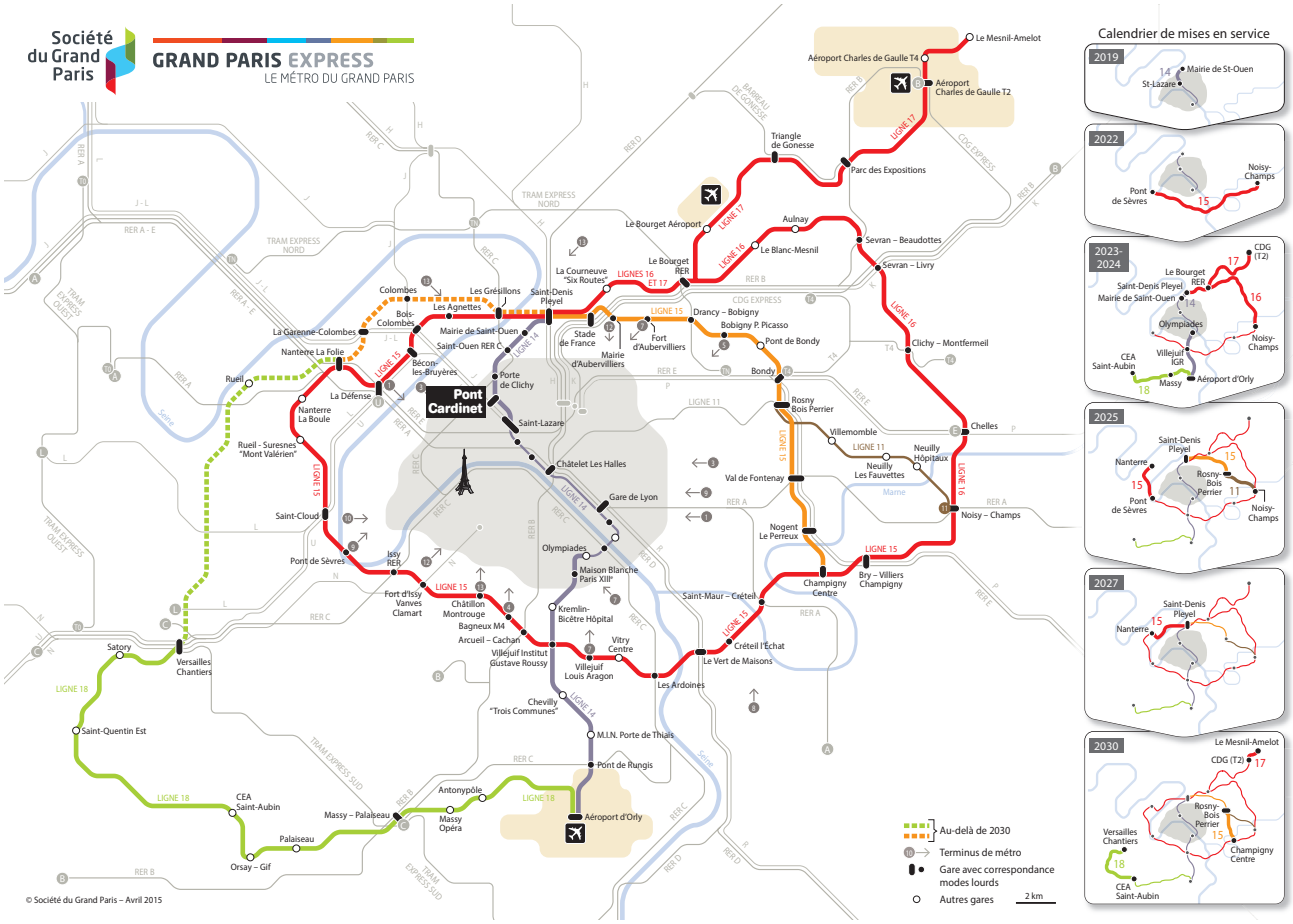
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 5
3.1. Un centre urbain dense et résidentiel en cours de transformation 5
3.2. Un bâti élevé par rapport aux autres quartier de gare 6
3.3. Des densités bâties homogènes et élevées 6
3.4. Un tissu urbain compact et homogène 7
3.5. Structure de la propriété foncière 7
3.6. Un quartier parisien ancien en mutation très récente 8
3.7. Un quartier très minéral en dehors de deux beaux parcs publics 9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 10

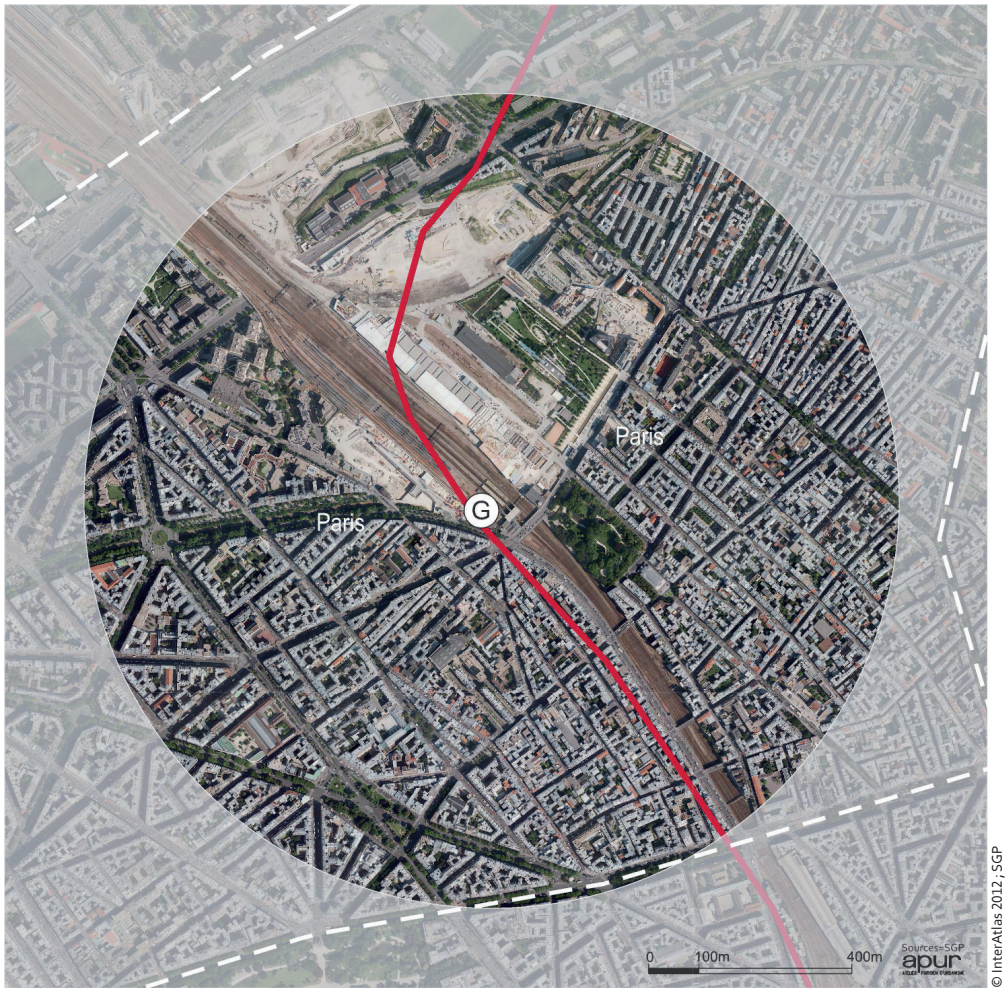
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 12
4.1. Un quartier en croissance où la moitié des actifs sont cadres 12
4.2. Des revenus élevés et en forte progression 13
4.3. Une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé dans le 17e arr. 14
4.4. Une majorité de petits logements privés 15

5. La mobilité et les espaces publics 16
5.1. Un arrondissement à l'attractivité métropolitaine 16
5.2. Une accessibilité à la métropole encore améliorée 17
5.3. Une grande majorité de déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun 18
5.4. Une bonne accessibilité depuis le sud du quartier et qui sera renforcée au nord avec la ZAC 18

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 20
6.1. Une construction de logements soutenue dans le quartier 20
6.2. Une majorité d'opérations de construction de taille moyenne 21
6.3. Une nouvelle centralité métropolitaine 22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS





© InterAtlas 2012 ; SGP

Gare : Pont Cardinet

Ligne 14, horizon 2019.

Gare située dans la commune de Paris.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur la commune de Paris.

PLU de Paris approuvé le 12 juin 2006.

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 Pont Cardinet, réalisée en liaison avec les services de la ville de Paris.

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.

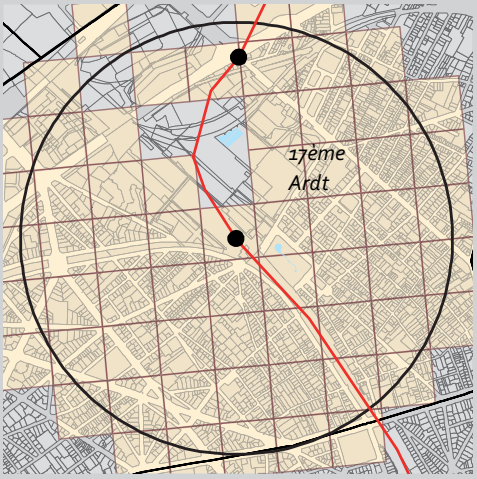
L'observatoire est ainsi :

- **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.

EXEMPLE DU QUARTIER DE PONT CARDINET



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 de hautes densités

Le quartier de gare de Pont Cardinet, qui comprend l'ouest des Épinettes, le nord des Batignolles et Saussure, est le quartier qui présente les plus fortes densités de population et d'emplois de la ligne 14 et ce avant même la livraison de la ZAC Clichy-Batignolles. La densité de population atteint 332 habitants par hectare auxquels s'ajoutent 130 emplois par hectare. Les densités de population les plus fortes s'observent dans la moitié est du quartier : aux Épinettes, autour de la rue Legendre et de la rue de Dames. La future gare de la ligne 14 se trouve au sud de la ZAC Clichy-Batignolles qui est en actuellement en cours de livraison. Le nombre et la densité d'emplois sont plus faibles, d'où un taux d'emploi de 0,68 dans ce quartier, alors qu'il est de 1 dans le 17e arrondissement et de 1,36 à Paris.

Densité de population

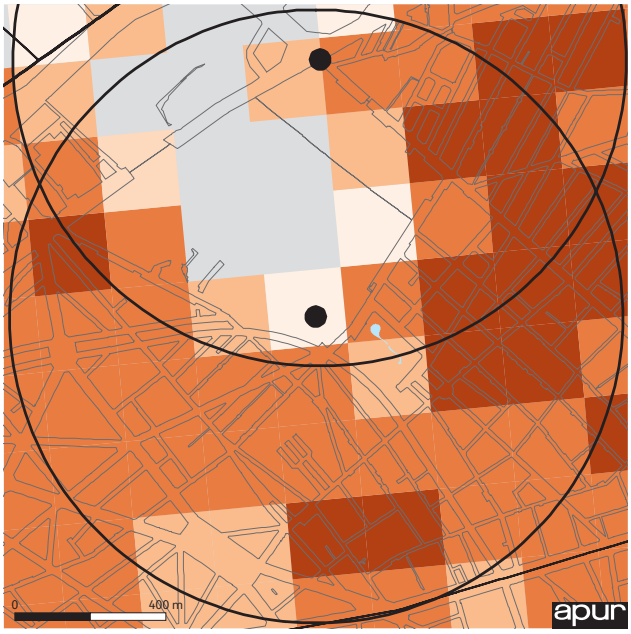
- gare
- périmètre 800 m

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

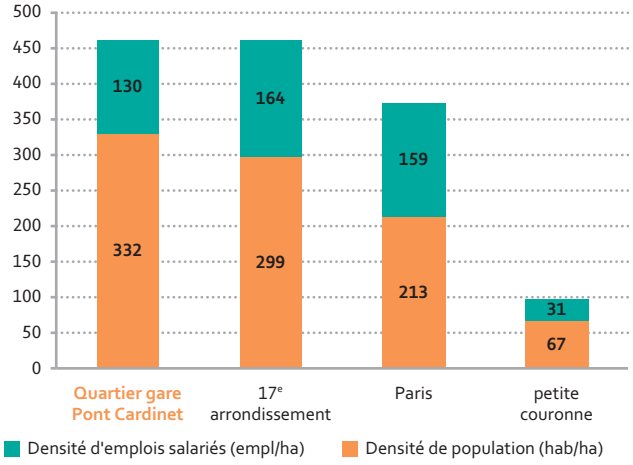


Population et emplois dans le quartier de gare de Pont Cardinet

Quartier gare Pont Cardinet	Population	Emplois
Quartier	86 765	33 726
2 km	392 869	404 086
4 km	1 038 638	1 085 963

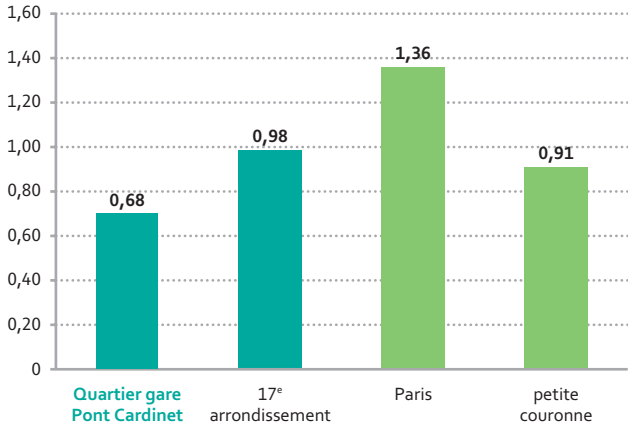
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

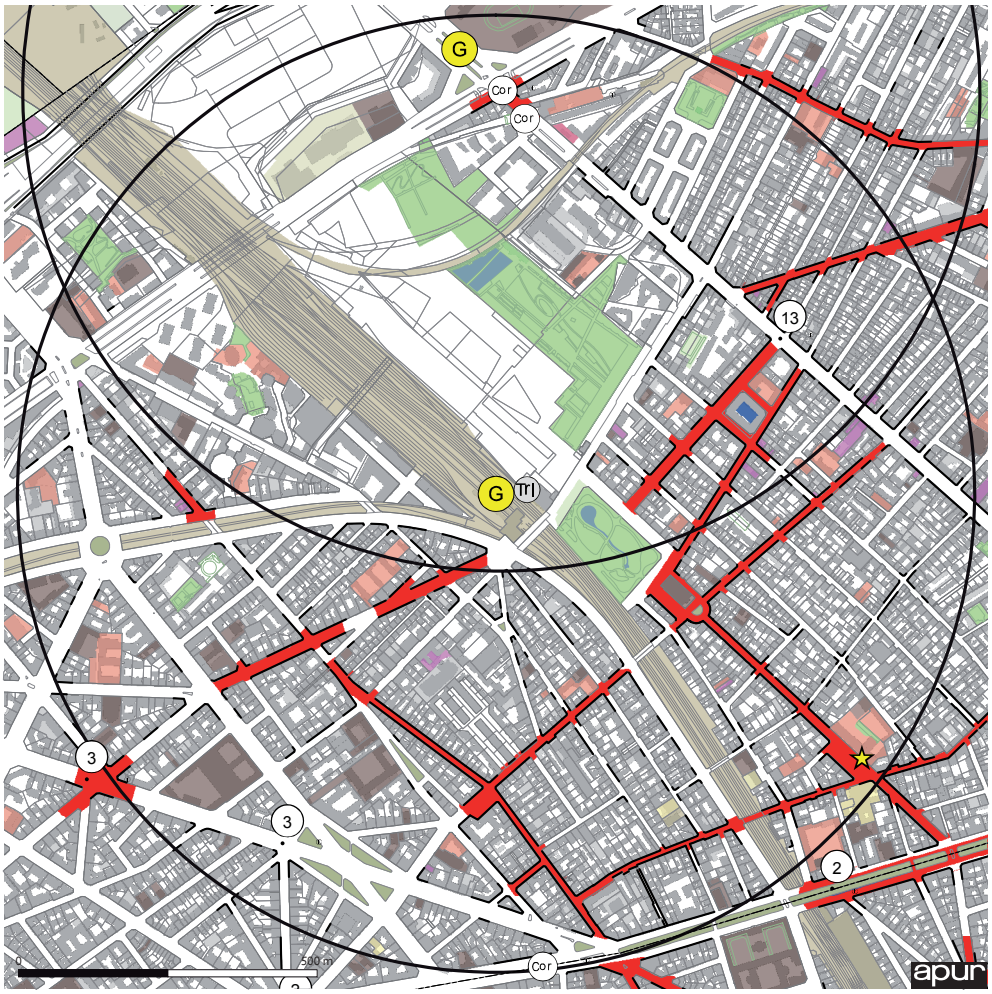
Taux d'emploi
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Un quartier animé dont la centralité va s'intensifier

Situé au cœur du 17e arrondissement de Paris, ce quartier très dense est distinctement scindé en deux parties par le faisceau des voies ferrées de la gare Saint-Lazare. Il est par ailleurs déjà desservi par la ligne 13 du métro, et les lignes 2 et 3 en marge du quartier. Très commerçant tout autour de la mairie du 17e et de la rue des Moines, du Marché de Batignolles et de l'avenue de Clichy. Il l'est également du côté de la Plaine-Monceau comme en témoignent les rues de Tocqueville et Jouffroy d'Abbans. La ZAC de Clichy-Batignolles qui a pris la place d'anciennes fiches SNCF est encore en chantier en ce début d'année 2015, les logements ont été livrés côté rue Cardinet. En plus du parc Martin Luther King déjà attractif, une voie nord-sud le long du faisceau ferré sera créée et viendra renforcer les centralités par des commerces et un cinéma.



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

Rue Legendre, Paris

Rue des Dames, Paris

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un centre urbain dense et résidentiel en cours de transformation

Ce quartier, se caractérise par une densité bâtie importante et un tissu homogène presque exclusivement constitué de logements collectifs mitoyens alignés sur rue. Seule la Cité des Fleurs fait exception au cœur des Épinettes, traversée de part en part d'une allée piétonne privée et pavée desservant des pavillons datant du XIXe siècle. De nombreux hôtels (liés à la proximité de la gare Saint Lazare), des équipements de proximité et quelques immeubles de bureaux ponctuent ce paysage urbain. Enfin le cœur du quartier est occupé par le vaste chantier de la ZAC Clichy-Batignolles qui se veut mixte et faite d'une architecture à la fois contemporaine et durable. La future voie nord-sud le long du faisceau ferré accueillera un ensemble de bureaux, de commerces et un cinéma.

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 des Batignolles, Paris

Rue de Rome, Paris

3.2. Un bâti élevé par rapport aux autres quartier de gare

Dans le quartier de Pont Cardinet, les hauteurs de bâti apparaissent plutôt homogènes, avec de nombreux immeubles dont la hauteur est comprise entre 15 et 25 m (61 % des surfaces bâties du quartier), particulièrement dans les quartiers anciens. Sur l'ensemble du quartier, près d'un quart des surfaces bâties du quartier appartiennent à des constructions de plus de 25 m.

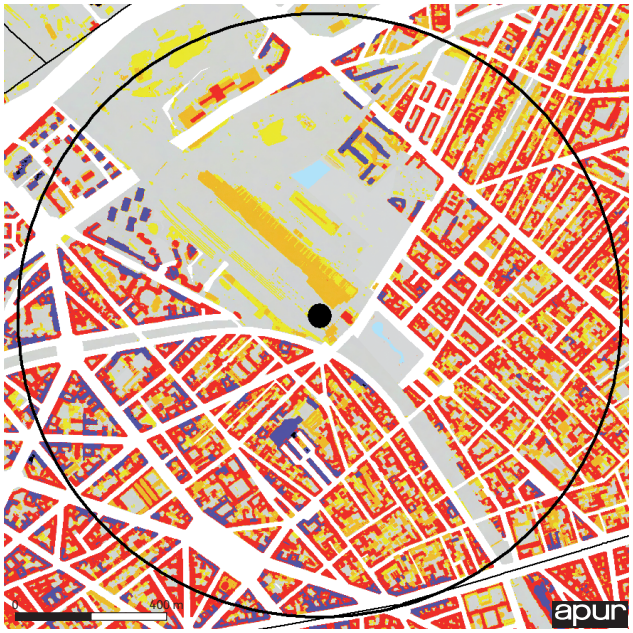
Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

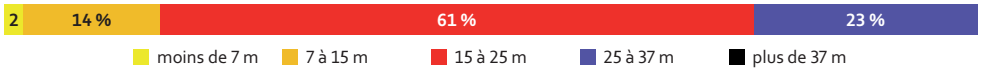
Hauteurs des bâtiments

- 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 Pont Cardinet



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

3.3. Des densités bâties homogènes et élevées

Le découpage parcellaire et la forme bâtie font du quartier de gare de Pont Cardinet un quartier très homogène du point de vue des densités bâties. Elles sont partout élevées supérieures à 3 sauf dans la cité des Fleurs où elles sont deux fois moindres. À l'échéance de la ZAC Clichy-Batignolles et de Saussure, les grands espaces libres seront constitués du parc Martin Luther King (10 ha) et le square des Batignolles (1,7 ha).

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

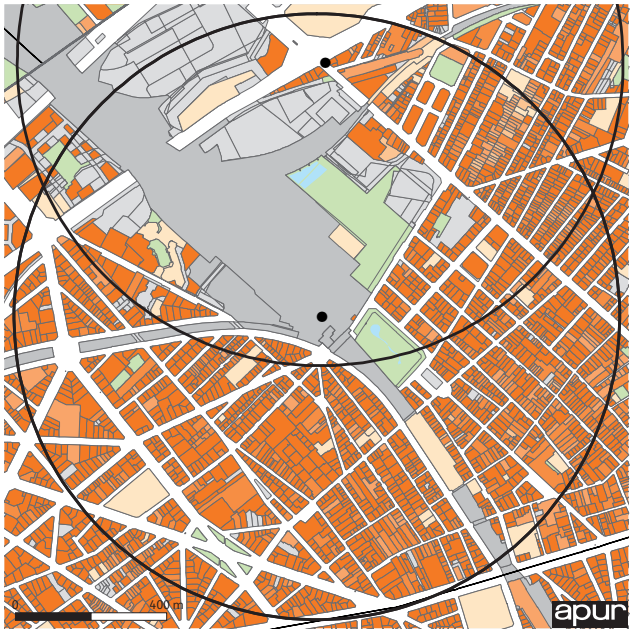
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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 compact et homogène

Le tissu du quartier de gare de Pont Cardinet se caractérise aujourd'hui par un bâti principalement résidentiel et relativement haut, construit à l'alignement d'une trame viaire très dense. De longues rues traversent l'entièreté du quartier comme la rue Legendre ou la rue des Dames, en plus des axes structurants que sont les avenues de Clichy et de Villiers ou les boulevards Pereire et Berthier. Si le quartier peut sembler homogène, on peut distinguer des sous-ensembles comme le quartier des Épinettes (et la cité des Fleurs), le quartier des Batignolles jusqu'à Villiers et le secteur de Pereire/Malesherbes, sans oublier le nouveau quartier de la ZAC de Clichy-Batignolles.

Rue de Saussure, Paris

Rue Cardinet, Paris

Rue Cardinet, Paris

Cité des Fleurs, Paris

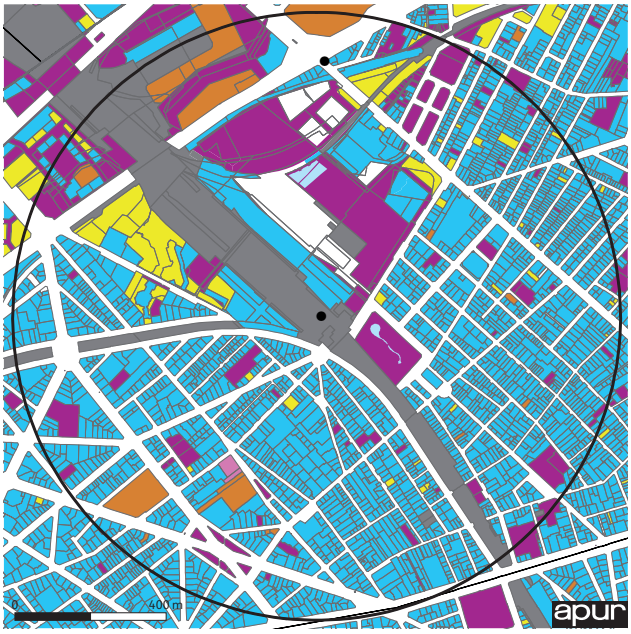
3.5. Structure de la propriété foncière

La grande partie du quartier est détenue par les propriétaires privés, majoritairement sous la forme de copropriété. De petites parcelles détenues par les bailleurs sociaux viennent s'intercaler parmi les propriétés privées. Le long des Maréchaux des ensembles de logements sociaux prennent place sur de plus grandes parcelles à l'image des grands ensembles du quartier Saussure. Pour permettre la réalisation de la ZAC Clichy-Batignolles, la propriété foncière est passée de RFF à la SPLA Paris Batignolles.

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. Un quartier parisien ancien en mutation très récente

Le quartier de la gare de Pont Cardinet comprend des secteurs de Paris urbanisé depuis déjà fort longtemps, comme le quartier des Batignolles ou les Épinettes. Ainsi, plus de 4 logements sur 5 datent d'avant 1949. Il a connu peu de grandes mutations dans la deuxième moitié du XXe siècle, à l'exception de l'îlot au nord de la rue de Saussure qui évolue progressivement depuis. C'est depuis les années 2000 avec la ZAC de la Porte d'Asnières et surtout la ZAC de Clichy-Batignolles que le quartier change de visage, se dotant de plusieurs immeubles de logements, d'équipements et d'un nouveau parc.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

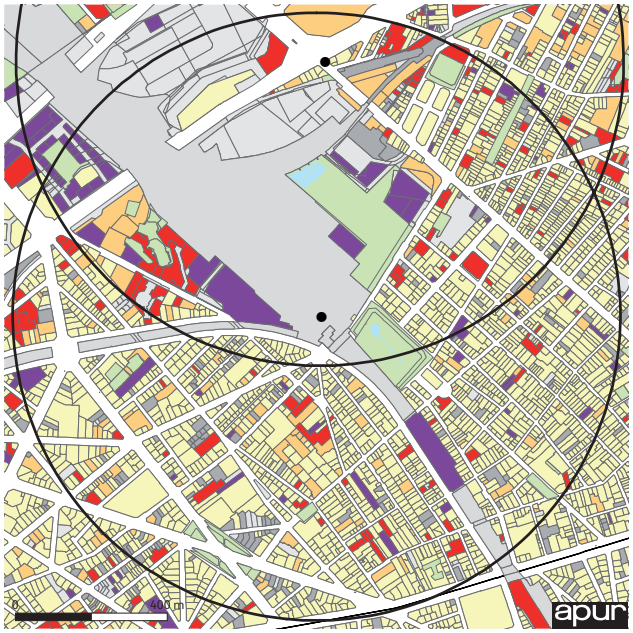
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

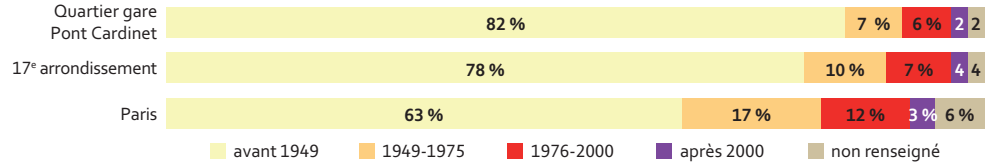
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

** 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 quartier très minéral en dehors de deux beaux parcs publics

Le quartier de la gare de Pont Cardinet présente des densités bâties élevées sur les parcelles aujourd'hui construites et une emprise ferroviaire importante. Le cadre végétal est constitué ainsi principalement de deux parcs publics de grande qualité paysagère (le square des Batignolles et le parc Martin Luther King) ainsi que des alignements d'arbres sur le boulevard Pereire, l'avenue de Villiers, la place du Général Catroux, la rue Brochant et l'avenue de Clichy. Le couvert végétalisé du quartier s'élève à 10 % de sa surface, le plus faible des quartiers des futures gares de la ligne 14 prolongée.

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

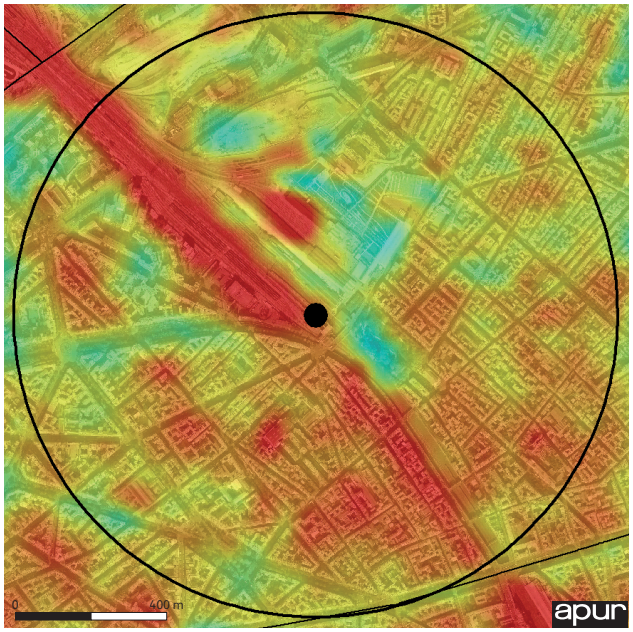
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur au niveau des emprises ferroviaires qui parcourent le quartier du nord au sud en raison de sols imperméabilisés. Ce phénomène s'observe également dans des zones très densément bâties, en particulier dans la moitié sud du quartier. À l'inverse, les espaces végétalisés (square des Batignolles, parc Martin Luther King, dont la 1ere partie est déjà livrée) jouent un rôle de régulateur thermique important à l'échelle du quartier. Des relevés thermographiques d'hiver montrent les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés : par exemple dans la moitié sud du quartier, composée de nombreux bâtiments antérieurs à 1949. Avec l'écoquartier Clichy-Batignolles, des actions concrètes de développement des énergies renouvelables et de mutualisation des ressources énergétiques sont déjà mises en œuvre. Les cartes suivantes représentent d'autres potentiels. Ce travail n'est pas exhaustif et d'autres technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier.
Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques, notamment sur des bâtiments possédant une vaste toiture plate et bien orientée. Dans l'écoquartier Clichy-Batignolles, 40 000 m² de panneaux photovoltaïques sont prévus, dont par exemple 1 000 m² (47 000 kWh/an) en toiture et en façade pour un immeuble de logements et une crèche rue Cardinet (Lot E.1) ou 700 m² (95 000 kWh/an) pour l'immeuble de logements étudiants et le groupe scolaire impasse Chalabre. Des puits de géother-

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

38 °C 25 °C 15 °C

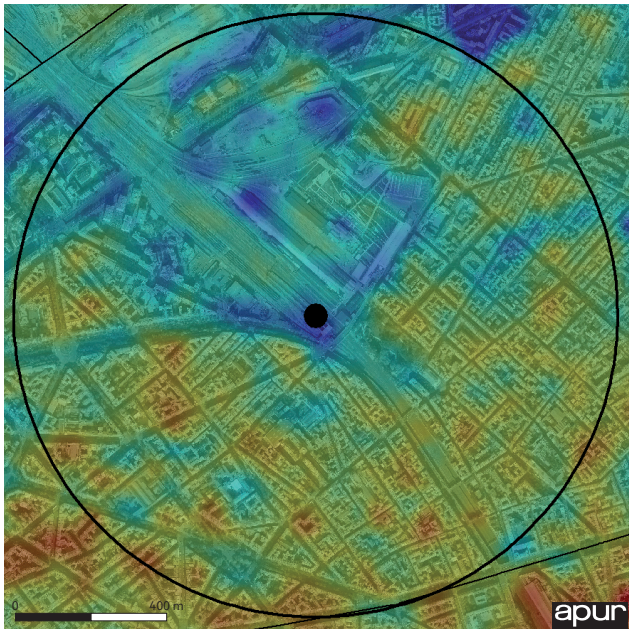
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANDSAT - 2012



mie exploitent la nappe de l'Albien pour desservir l'écoquartier Clichy-Batignolles. Couplés à des pompes à chaleur, ils devraient permettre à terme (2016) de couvrir 83 % des besoins en chaleur de la ZAC. D'autres bâtiments de l'écoquartier ont développé des technologies de géothermie pour limiter les dépenses énergétiques des bâtiments (rafraîchissement par exemple). Ailleurs, les parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1 (en bleu) montrent un potentiel de géothermie de surface (couverture partielle des besoins en chaleur et en rafraîchissement), comme par exemple le groupe scolaire Carnot.
Le réseau de chaleur de la CPCU dessert quelques équipements publics tels que les magasins des décors de l'opéra de Paris boulevard Berthier. Le réseau pourrait être étendu à d'autres bâtiments situés à moins de 200 m de celui-ci (en rouge). Le réseau d'eaux usées du SIAPP est présent au nord-ouest du quartier, au niveau de la porte d'Asnières et jusqu'au boulevard Pereire. Un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié dans un rayon de 200 m (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée), bénéficiant aux bâtiments situés dans ce rayon (en jaune pâle) en alimentant leur système de chauffage central. On notera que dans l'écoquartier tous les lots accueillant du logement (et parfois des équipements) prévoient un raccordement à une boucle d'eau chaude, avec un objectif de 85 % d'énergies renouvelables. De nombreux immeubles de logements collectifs (parcelle en orange) 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 %.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

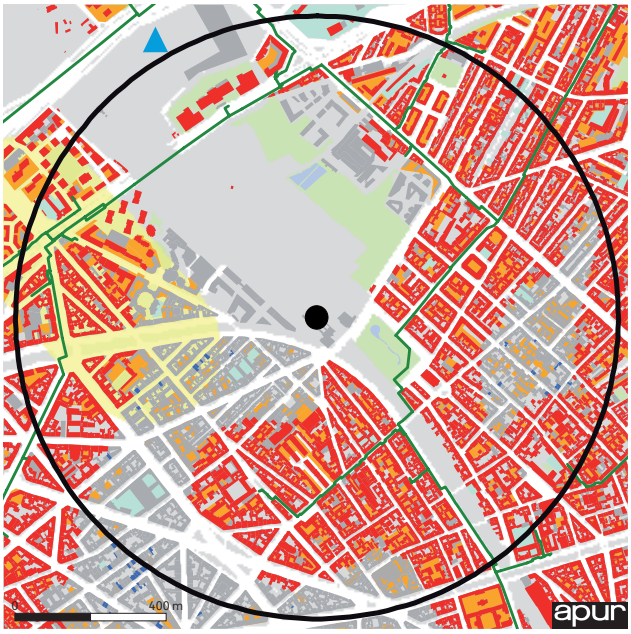
Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 — 0

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)
- puits de géothermie profonde
- 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

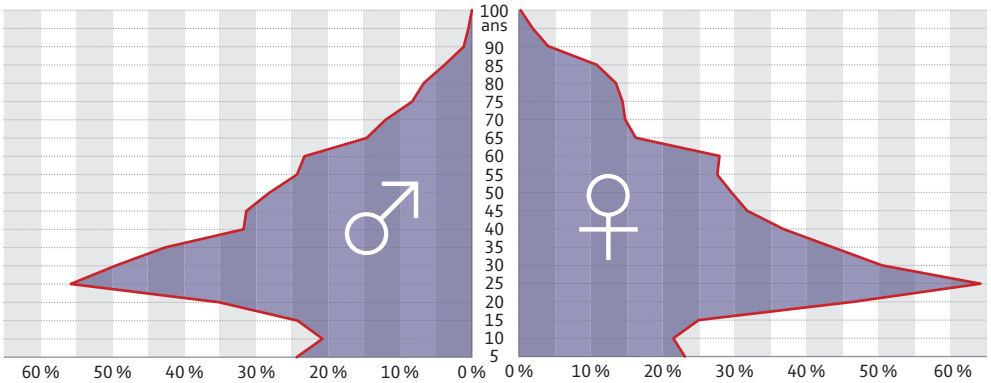
4.1. Un quartier en croissance où la moitié des actifs sont cadres

La population du quartier de Pont Cardinet a progressé de 8 % entre 1999 et 2010 pour atteindre 86 800 habitants. Elle présente les mêmes caractéristiques que celle du 17e arrondissement et de Paris dans son ensemble, même si la dynamique démographique du quartier de gare est un peu plus soutenue. Les actifs résidant dans le quartier occupent pour moitié un emploi de cadre. Le taux de chômage y est de 11 %, soit le même taux qu'à Paris et 1,5 points de moins qu'en petite couronne.

	Quartier gare Pont Cardinet	17e arrondissement	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	86 765	169 815	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 7,6 %	+ 5,3 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	19,1 %	19,6 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	13,1 %	14,7 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	33 726	92 794	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	47,6 %	46,6 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	24,8 %	26,1 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,68	0,98	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	17,0 %	17,0 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	11,0 %	11,0 %	11,0 %	12,5 %

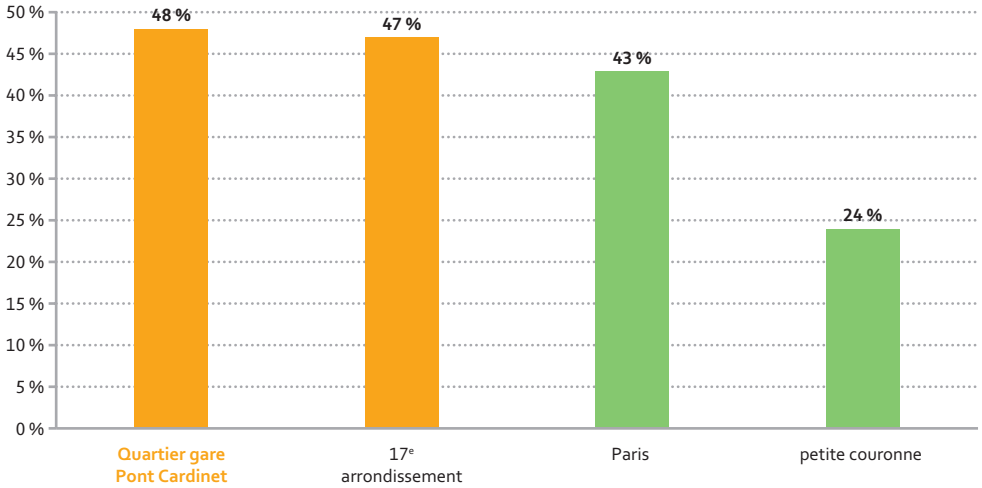
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

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



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

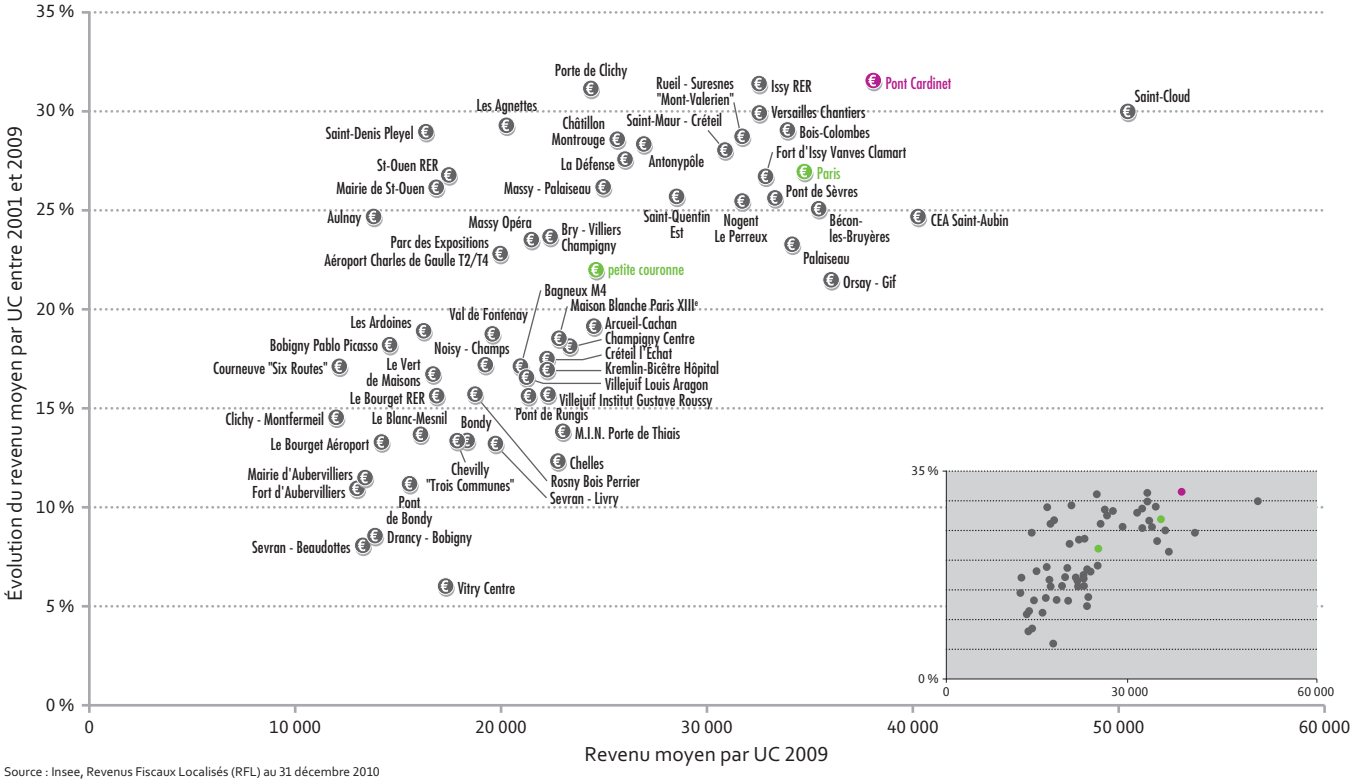


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des revenus élevés et en forte progression

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de gare de Pont Cardinet s'élève à 38 057 € par an et par unité de consommation. Et il a progressé de 31,5 % entre 2001 et 2009 à l'image de ce que l'on observe dans le 17e arrondissement. Cela fait de Pont Cardinet un des quartiers les plus favorisés parmi l'ensemble des quartiers de gare du métro du Grand Paris, tant en termes de niveau de revenus que d'évolution. Le revenu moyen des ménages du quartier de gare de Pont Cardinet est supérieur à celui des parisiens dans leur ensemble (34 701 €, en progression de 26,8 %).

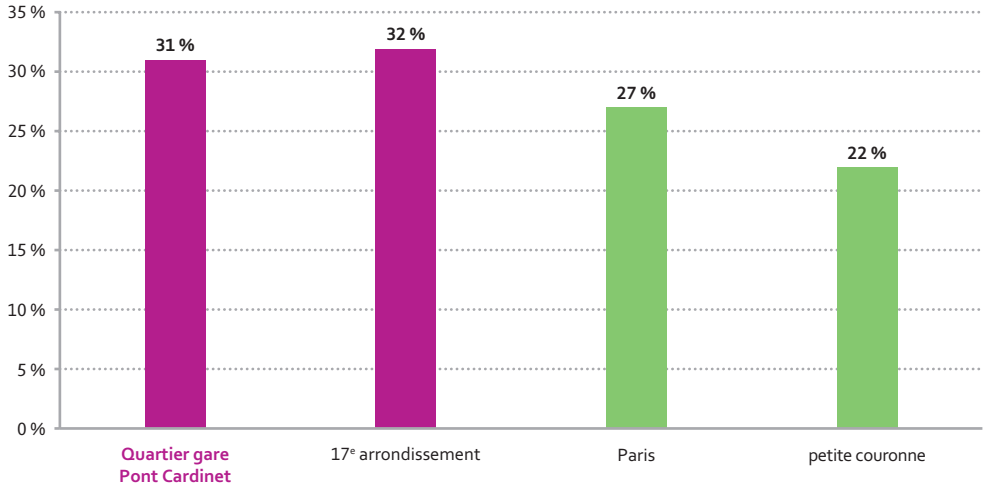
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

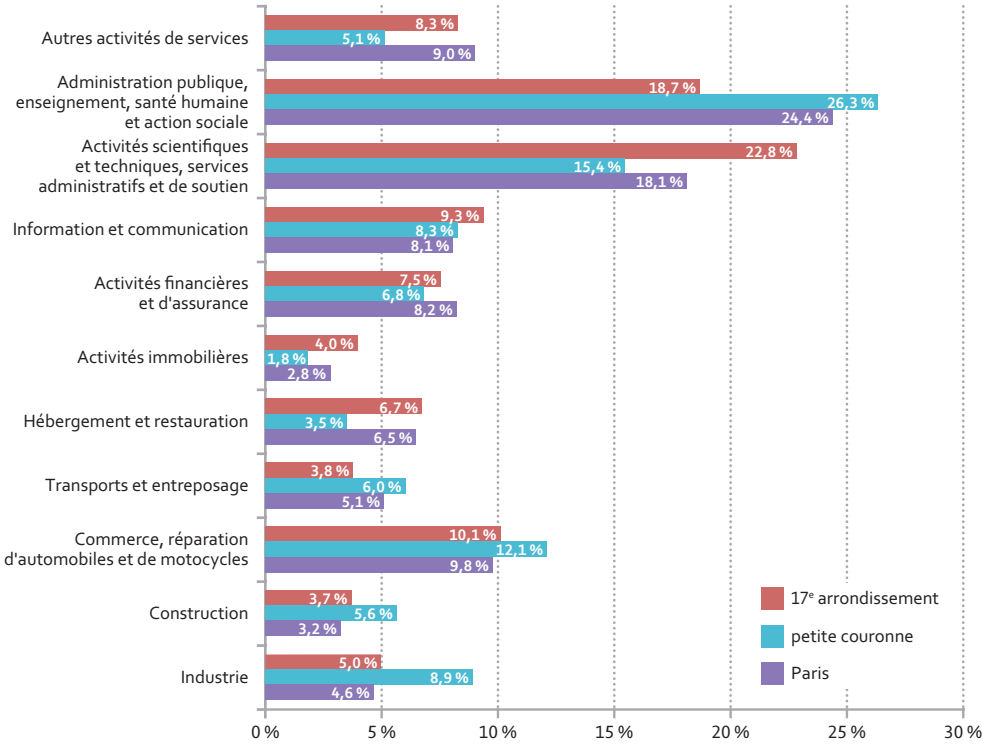


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé dans le 17e arr.

Dans le 17e arrondissement de Paris, les emplois liés aux activités scientifiques et techniques, aux services administratifs et de soutien sont les plus importants en proportion (23 %) suivis des emplois attachés à l'administration publique, l'enseignement et la santé (19 %). Comme sur l'ensemble des arrondissements de Paris, il s'agit des deux secteurs d'activités les plus importants, même si à Paris, l'ordre est inversé entre ces deux secteurs. Les commerces représentent quant à eux environ 1 emploi sur 10 dans l'arrondissement, tout comme le secteur de l'information et de la communication. Comme dans le quartier de gare voisin de Porte de Clichy, le commerce est très présent dans le quartier de gare de Pont Cardinet, à travers notamment les grandes rues commerçantes (avenue de Clichy et les rues Legendre, Brochant, des Batignolles ou des Moines). À terme, une nouvelle polarité d'emplois tertiaires s'implantera dans le cadre du secteur de projet Saussure et de la ZAC Clichy-Batignolles, sur la future voie nord-sud le long du faisceau ferré.

Emplois par secteur d'activité dans le 17e arrondissement

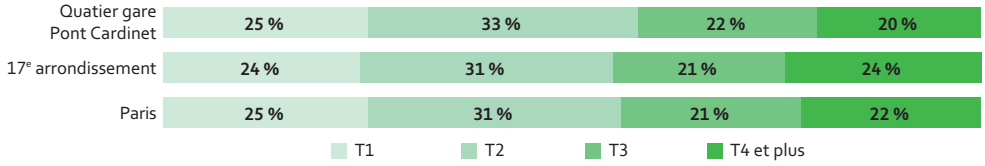


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Une majorité de petits logements privés

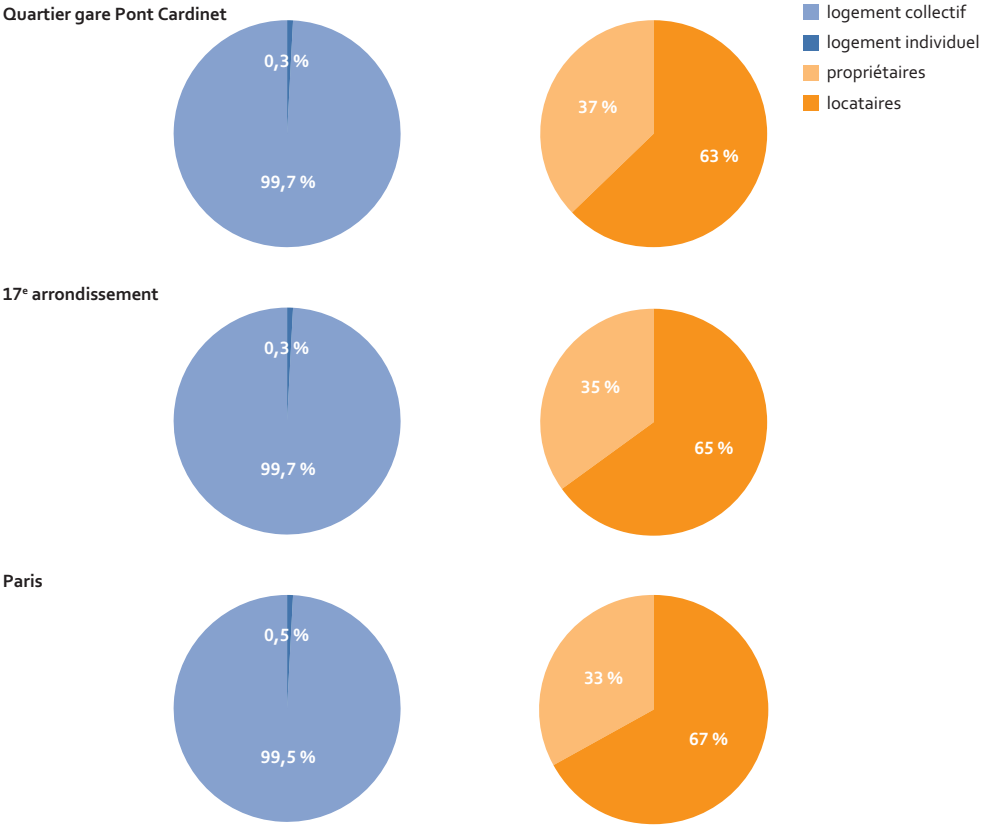
À l'image du parc de logements parisiens, les petits logements représentent plus de la moitié des logements du quartier de gare (55 %), les logements restant se répartissant à parts égales entre T3 (22 %) et les grands logements (20 % T4 et plus). La quasi-totalité des 11 100 logements du quartier de gare se trouvent dans des immeubles d'habitat collectif privé. Le parc social est encore assez peu développé dans le quartier, représentant moins de 10 % de logements sociaux avant la livraison de la ZAC Clichy-Batignolles. 4 ménages sur 10 environ sont propriétaires du logement qu'ils occupent.

Répartition des types de logements



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

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

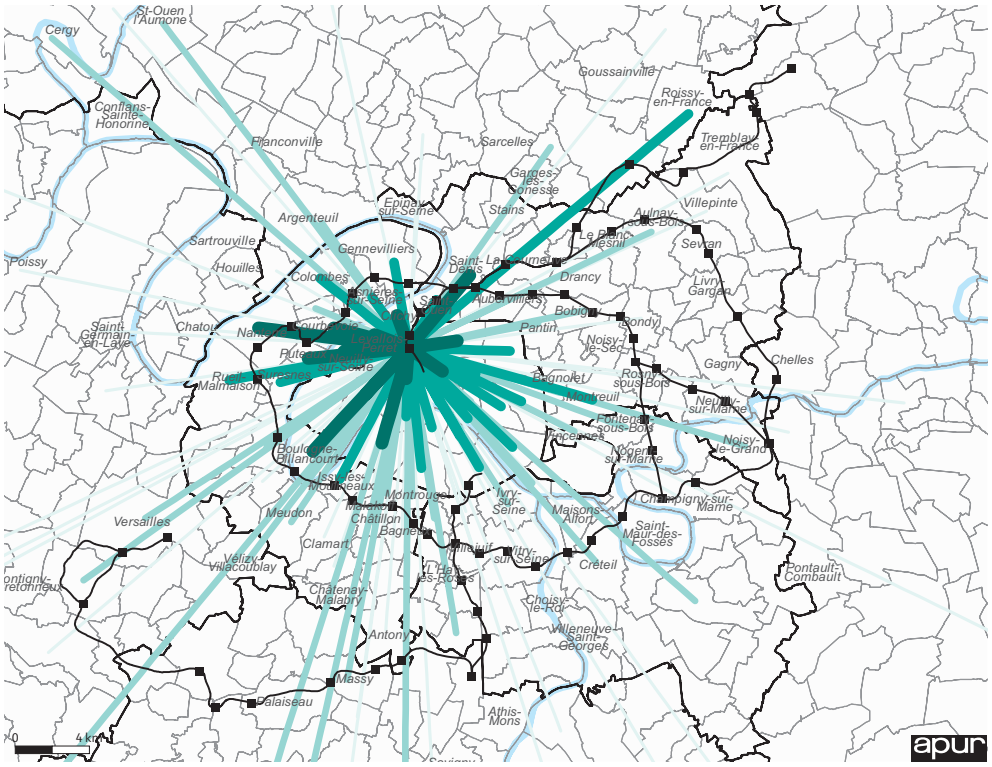


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Un arrondissement à l'attractivité métropolitaine

Dans le 17e arrondissement, 44 % des actifs y habitent et résident. Ceux dont l'emploi se situe dans une autre commune se dirigent principalement dans d'autres arrondissements de Paris ou à la Défense, ou Boulogne-Billancourt, Saint-Denis ou Clichy-la-Garenne. Le 17e arrondissement attire des actifs de toute la métropole et plus loin encore. On citera Paris en particulier, mais également de nombreuses communes de la métropole qui accueilleront des gares du RGPE, parfois plutôt éloignées comme Versailles, Sevran, Aulnay-sous-Bois, Noisy-le-Grand ou Champigny-sur-Marne.



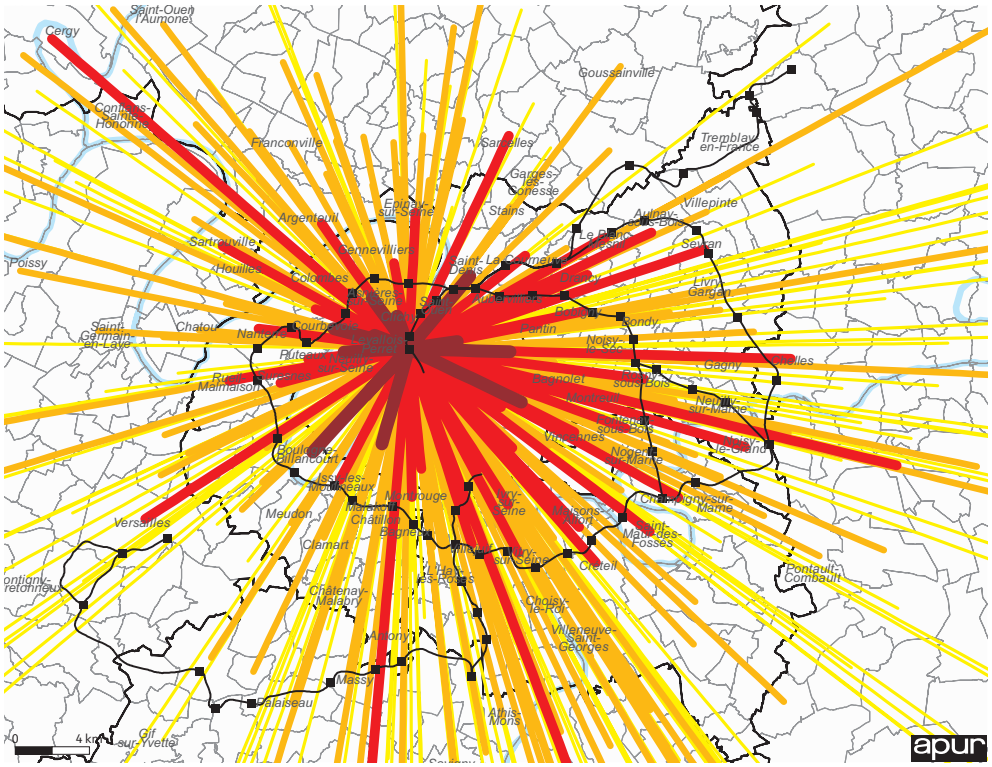
Où travaillent les actifs habitant dans le 17e arr.

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 dans le 17e arr.

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

37 608 actifs travaillent dans leur commune de résidence dans le 17e arrondissement. Ils représentent **44,3 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité à la métropole encore améliorée

Le quartier étant d'ores et déjà bien équipé et desservi en transports en commun lourds et performants, les gains en termes d'accessibilité au territoire métropolitain et aux bassins d'emplois associés peuvent sembler relativement faibles comparés à d'autres quartiers de gare. À l'horizon 2030, un trajet en transports en commun de 45 minutes au départ de l'emplacement de la future gare permettra d'accéder à environ 40 % de territoire en plus, en particulier vers les aéroports de Roissy Charles de Gaulle et Orly et un bassin d'emplois environ 20 % plus important par rapport à la situation actuelle. Les améliorations qualitatives de l'ensemble des parcours (confort et durée de trajet) seront en particulier significatives, la ligne 13 étant extrêmement saturée aujourd'hui.

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

RGPE

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

gare de départ

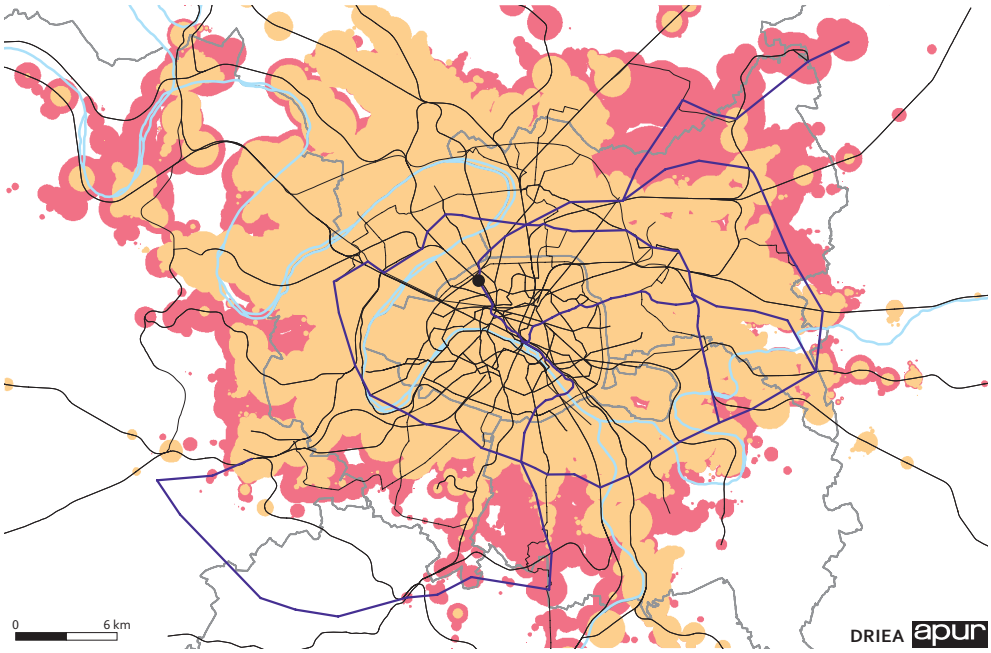
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

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

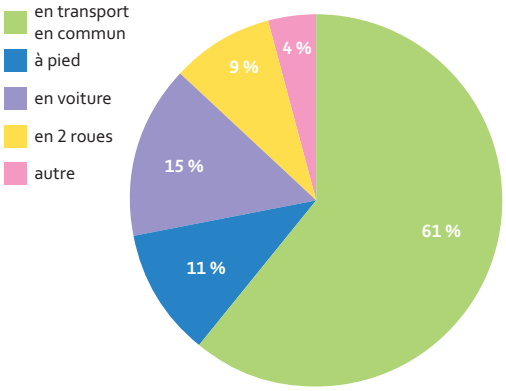


Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Pont Cardinet pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 38 %
Emplois : + 19 %

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

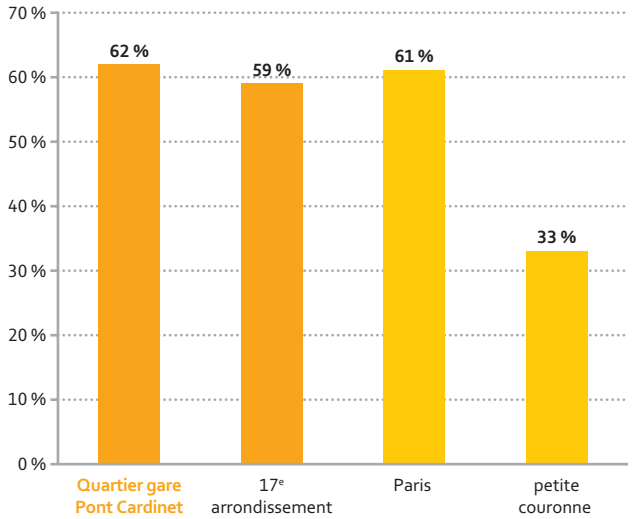
Les actifs du quartier de la gare de Pont Cardinet réalisent leurs déplacements domicile-travail très majoritairement par transports en commun (61 %), le quartier étant notamment desservi par trois lignes de métro (13,2 et 3), le transilien et le RER. On constate même des proportions assez proches entre les déplacements réalisés à pied (11 %) et ceux en voiture (15 %). Le taux de ménages sans voiture est par ailleurs très élevé (62 %) et même légèrement supérieur à celui de Paris (61 %), et par rapport aux quartiers de gare de la ligne 14 en dehors de Paris.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

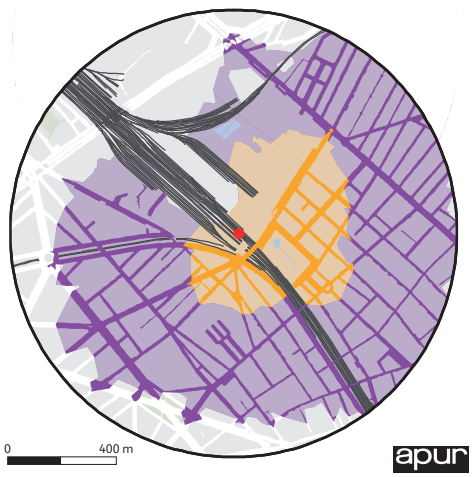
5.4. Une bonne accessibilité depuis le sud du quartier et qui sera renforcée au nord avec la ZAC

Le quartier de gare de Pont Cardinet présente deux facettes en termes d'accessibilité piétonne. Dans sa moitié est, la trame viaire est très développée et bien orientée, permettant d'atteindre les limites du quartier par un trajet de 1 000 m maximum à pied, soit 10 à 15 minutes de marche. En revanche, dans sa partie située au sud des voies ferrées, l'accessibilité est moins bonne : les hauts de Malesherbes en limite nord-ouest du quartier par exemple nécessitent un trajet dépassant les 1 000 m pour y parvenir depuis la gare. Les boulevards des Maréchaux constituent une limite, notamment en raison de la coupure générée par l'emprise ferroviaire au nord de la gare. Aussi, les projets de la ZAC des Batignolles et autour de la rue de Saussure devraient améliorer les cheminements piétons en direction de et depuis la gare, avec notamment la création de deux nouveaux franchissements au-dessus des voies ferrées.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2013



Note de lecture :

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

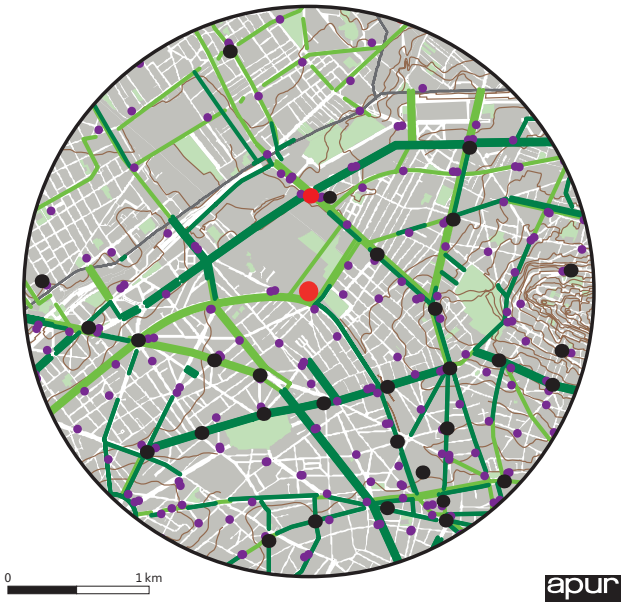
Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 15 minutes

Le réseau cyclable dans un rayon de 2 km autour de la future gare de Pont Cardinet est d'ores et déjà développé sur de nombreux axes côté parisien, alors qu'il est faiblement présent du côté de Clichy-la-Garenne. De plus, le réseau Vélib' existe sur l'ensemble du périmètre étudié. Afin de faciliter encore le rabattement vélo vers la gare de Pont Cardinet, le réseau cyclable pourrait être complété le long du boulevard Pereire.
En plus de la desserte par le métro, le RER et le Transilien, le réseau de bus (ici étudié dans un rayon de 2 km autour de la future gare) quadrille le quartier avec de fortes densités de passage sur certains axes, notamment en direction de la gare du Transilien à Pont Cardinet et vers les portes de Paris.

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

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

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

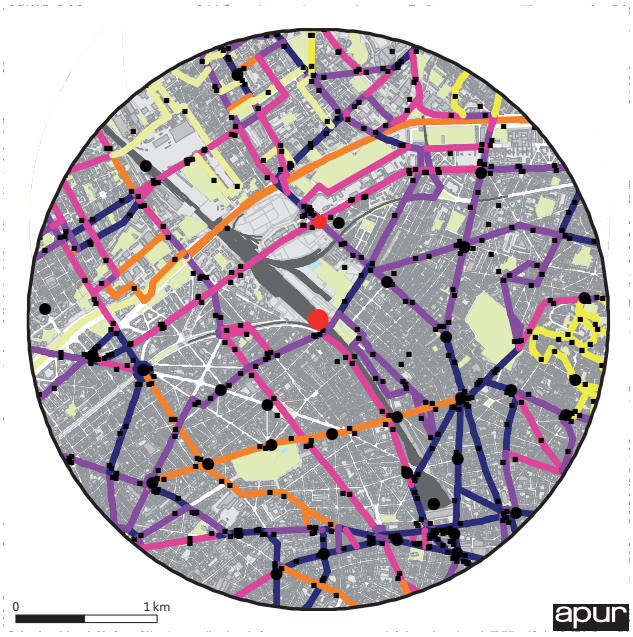


Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 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. Une construction de logements soutenue dans le quartier

Les surfaces de logement autorisées dans le quartier de Pont Cardinet sont un peu plus importantes que les surfaces d'activités : 72 000 m² de logements autorisés entre 2000 et 2012 contre 51 000 m² de surface d'activité. En moyenne ce sont plus d'une centaine de logements qui ont été autorisés dans le quartier au cours de cette période, notamment grâce à la mise en œuvre de la ZAC Cardinet Chalabre. Cela représente un tiers de la construction du 17e arrondissement. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont pour la plus grande part de nouveaux immeubles de bureaux tertiaires (69 %).

Construction (2000-2012)	Quartier gare Pont Cardinet	17e arrondissement
Surface de logements autorisés (m²)	71 833	244 616
dont m² logements sociaux (en %)	62 %	54 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	103	287
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	110	334
Taux de construction	3 %	2 %
Surface de locaux d'activité (m²)	51 348	196 639

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

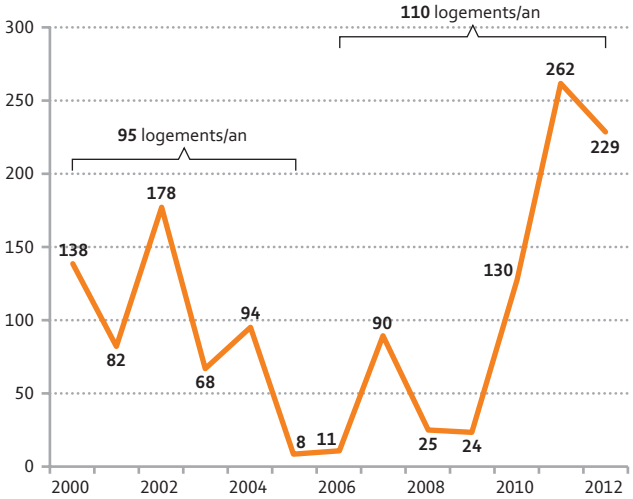
Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

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

Source : DRIEA, SITADEL 2013

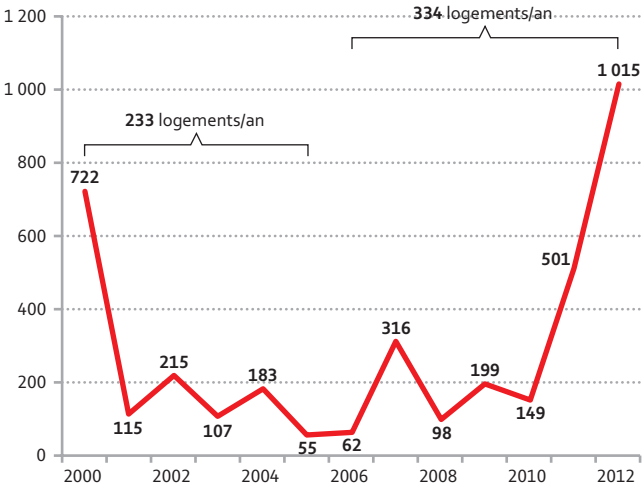
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare de Pont Cardinet



Source : DRIEA, SITADEL 2013

17e arrondissement



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Une majorité d'opérations de construction de taille moyenne

Les permis autorisant la création des surfaces de logement les plus importantes correspondent à la mise en œuvre des ZAC des Hauts Malesherbes, Cardinet Chalabre et Clichy-Batignolles. Dans le reste du quartier les opérations autorisées sont de plus petite envergure, le plus souvent comprises entre 500 et 2 000 m². Elles montrent l'intensité des mouvements dans le tissu existant. Les nouvelles surfaces d'activités sont concentrées pour moitié dans les ZAC qui développent des programmes mixtes et pour le reste à proximité des stations de métro déjà existantes, comme à Pereire par exemple.

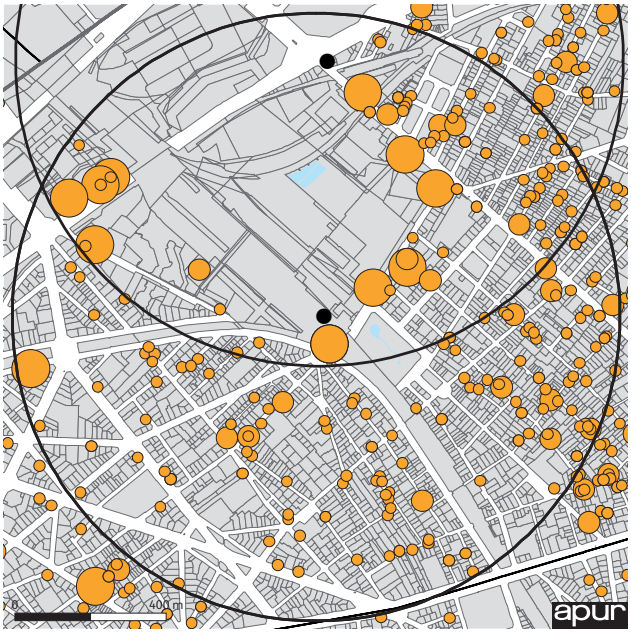
Logements autorisés (2000-2012)

- 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



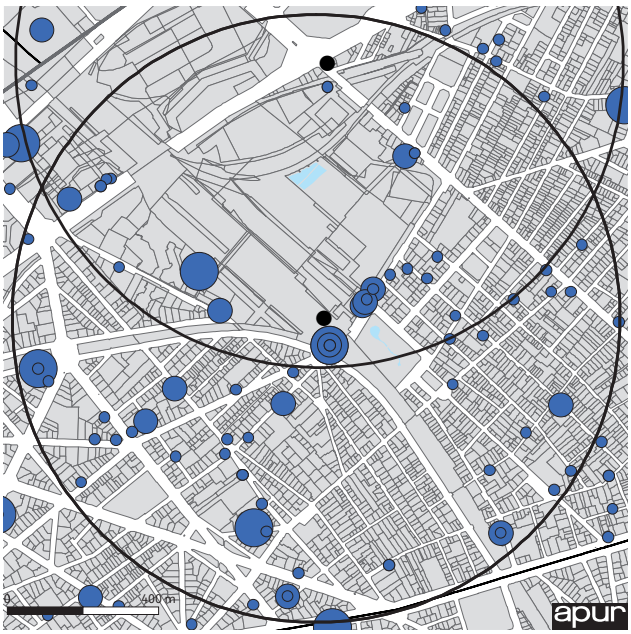
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

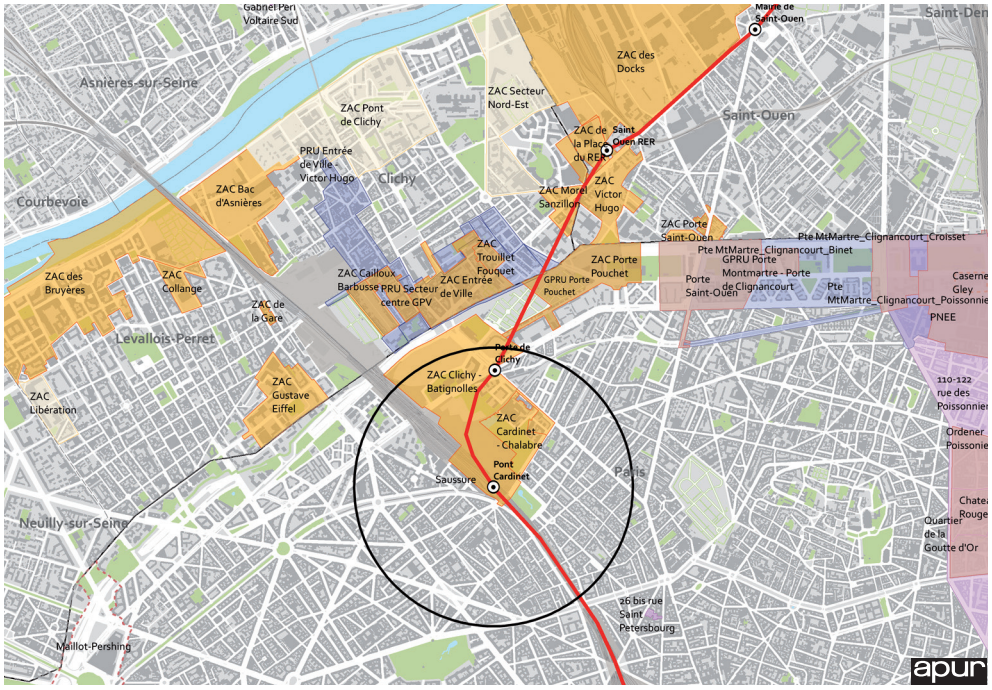
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Une nouvelle centralité métropolitaine

La gare du Grand Paris Express de Pont Cardinet sera créée en interconnexion directe avec l'actuelle gare du même nom accueillant le Transilien L. Elle s'ouvrira à l'extrémité sud d'un des plus importantes opérations d'aménagement de Paris : la ZAC de Clichy-Batignolles. Sur un site de 54 hectares appartenant antérieurement à la SNCF et RFF, l'écoquartier de Clichy-Batignolles comprendra à terme un parc de 10 hectares (le parc Martin Luther King en grande partie réalisé) et une programmation mixte d'environ 3 500 logements (près de 180 000 m² dont la moitié sera dédiée au logement social), 111 000 m² de bureaux, 28 000 m² de commerces et services, et 144 000 m² d'équipements publics dont 120 000 m² pour le futur Tribunal de Grand Instance de Paris (TGI).



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 mai 2015

Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Clichy-Batignolles	Cardinet Chalabre	Saussure
Commune	Paris	Paris	Paris
Date d'achèvement (prévision)	2018	2011	2016
Nombre de logements (estimation)	**3 500**		**355**
Logement (m²)	177 000	27 000	274 000
dont logements sociaux (m²)	88 500	13 500	13 700 (175 logements)
Bureaux (m²)	111 000		28 000
Activités (m²)		1 900	500
Équipements (m²)	144 000	4 900	8 800
Commerces (m²)	28 000	1 200	1 300
Surface totale (m²)	**460 000**	**35 000**	**312 600**
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	SPLA Paris Batignolles	SEMAVIP/ SPLA Paris Batignolles	
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	François Grether	François Grether & Jacqueline Osty	François Grether

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

Le parc Martin Luther King constitue le cœur du quartier, sur lequel les immeubles de logements – pour certains déjà occupés – et les futurs immeubles de bureaux donneront directement, sans voirie intermédiaire. Un front bâti de bureaux longera les voies ferrées et de nouveaux espaces publics seront créés : une nouvelle rue pour rejoindre directement depuis la gare le TGI et des franchissements par-dessus les voies ferrées vers le secteur de projet de Saussure, en cours de réalisation. Ces derniers permettront d'améliorer la porosité du quartier de Pereire/Malesherbes vers la nouvelle centralité que sera l'écoquartier.
Au nord du quartier, le long des boulevards des Maréchaux, l'offre de transports sera encore améliorée avec l'arrivée du Tramway T3b et l'autre gare de la ligne 14 à Porte de Clichy, en interconnexion avec la ligne 13 et le RER C.

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 ou récent
- 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

	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 Pont Cardinet — 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 Pont Cardinet fait partie.