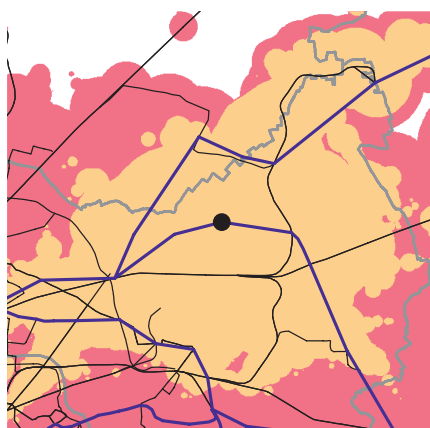
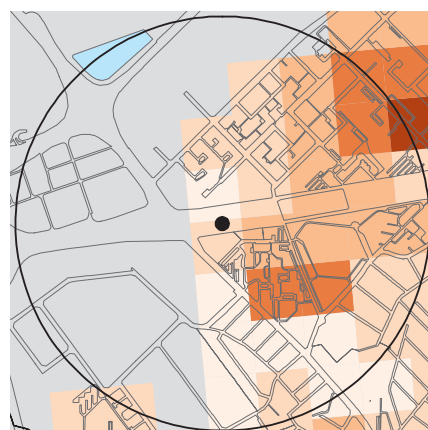


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Aulnay Ligne 16

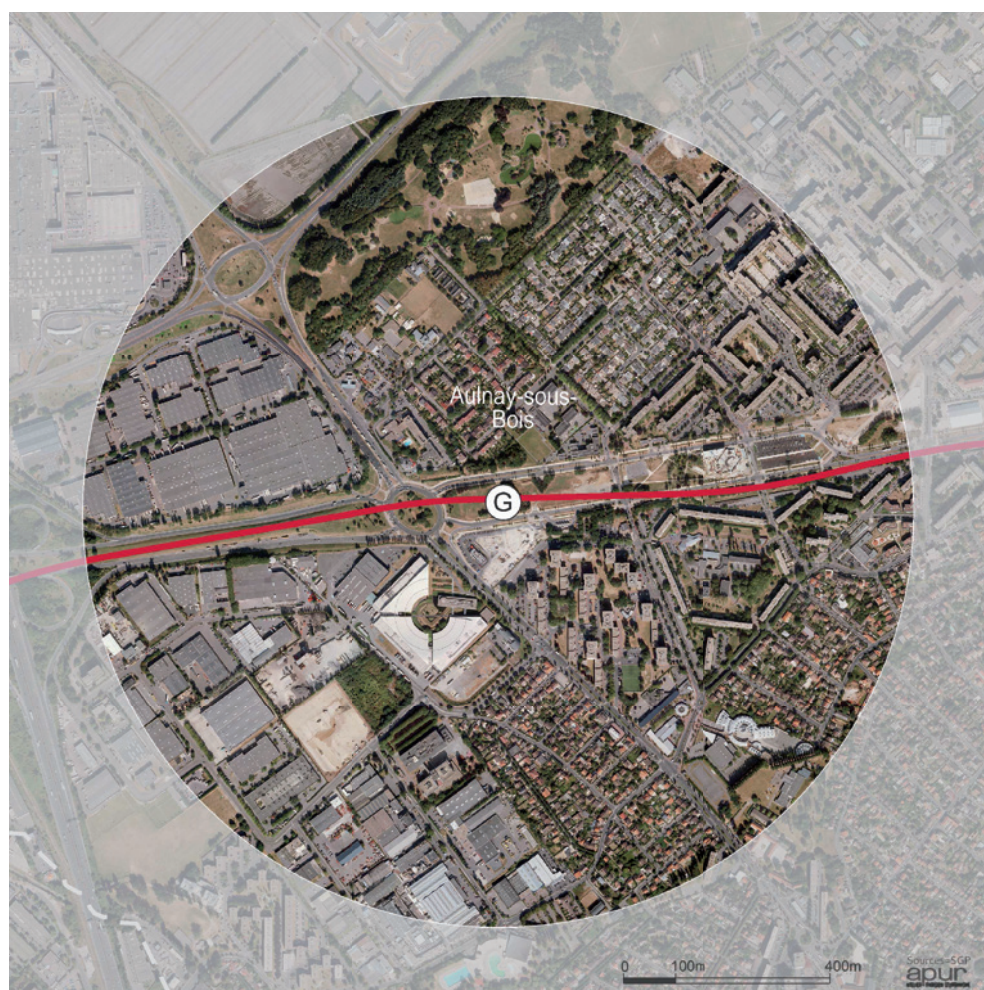
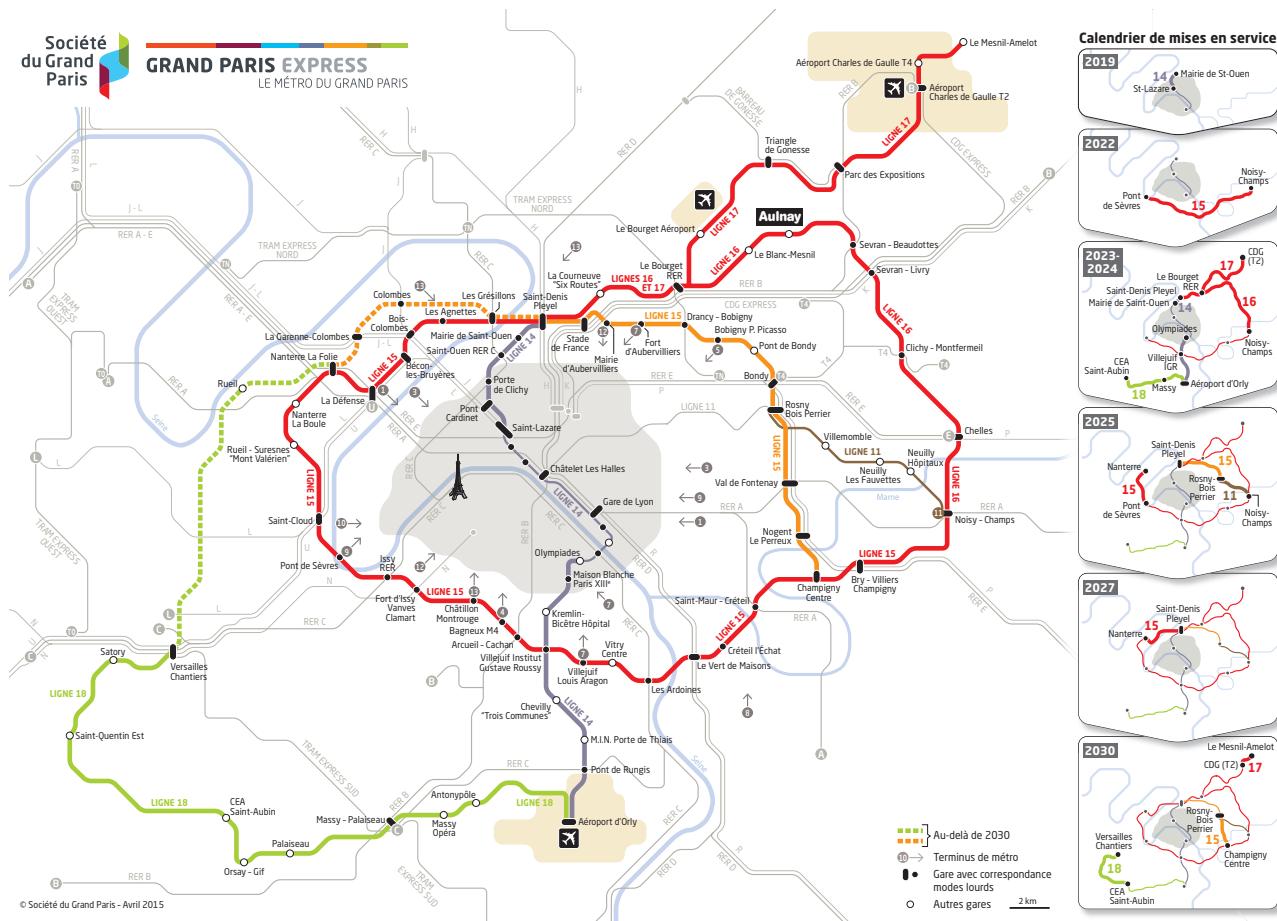


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

Sommaire

Introduction	1
1. La population regroupée dans la moitié est du quartier gare	3
2. Un quartier doté de polarités métropolitaines.....	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier d'activités dans sa moitié est et plus résidentiel à l'ouest	5
3.2. Un quartier bas où les bâtiments de grande hauteur sont peu nombreux.....	6
3.3. Des densités bâties faibles	6
3.4. Un tissu urbain sectorisé	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier qui s'est développé à partir des Trente Glorieuses.....	8
3.7. Un cadre végétal marqué par le parc Robert Ballanger et les délaissés de l'ex-RN2	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier jeune mais en difficultés	12
4.2. Plus de 40 % des ménages sont sous le seuil de bas revenus	13
4.3. À Aulnay-sous-Bois, environ 4 emplois sur 10 liés aux secteurs de l'industrie, du commerce et des transports.....	14
4.4. Un parc de logements déséquilibré, avec notamment plus de 80 % de grands logements	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail qui mettent en évidence les fortes relations entre les communes du nord-est de la Métropole.....	16
5.2. À l'horizon 2030, une accessibilité nouvelle au territoire métropolitain	17
5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés autant en voiture qu'en transports en commun	18
5.4. Une accessibilité du quartier à développer	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. De très rares opérations de constructions de logements	20
6.2. Une géographie différenciée des constructions de logement et d'activités	21
6.3. L'ex-RN2, secteur stratégique des projets urbains aulnaysiens	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Aulnay

Ligne 16, horizon 2023.

Gare située dans la commune d'Aulnay-sous-Bois.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur la commune d'Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis).

PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008, en cours de révision.

Territoire du CDT « Est Seine-Saint-Denis ».

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 GPE d'Aulnay, réalisée en liaison avec les services de la ville d'Aulnay-sous-Bois**. Les monographies des quartiers de gare de la ligne 16 (de Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs) seront établies au cours du premier semestre 2014 puis en fonction du calendrier de mise en service du réseau.

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 :

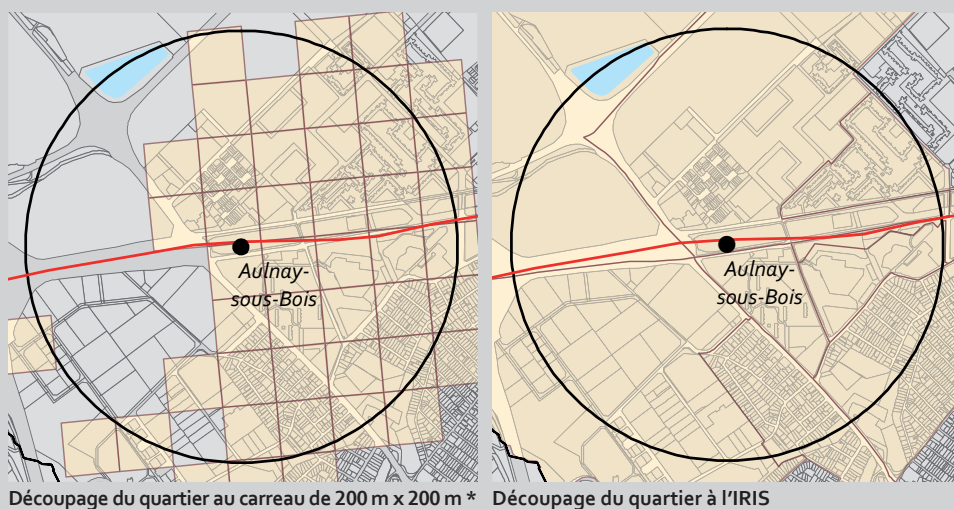
- Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.
- Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.

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.

Le quartier de gare d'Aulnay est situé en totalité dans la commune d'Aulnay-sous-Bois qui constitue la référence comparative pour les données démographiques et socio-économique ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE GARE GPE AULNAY

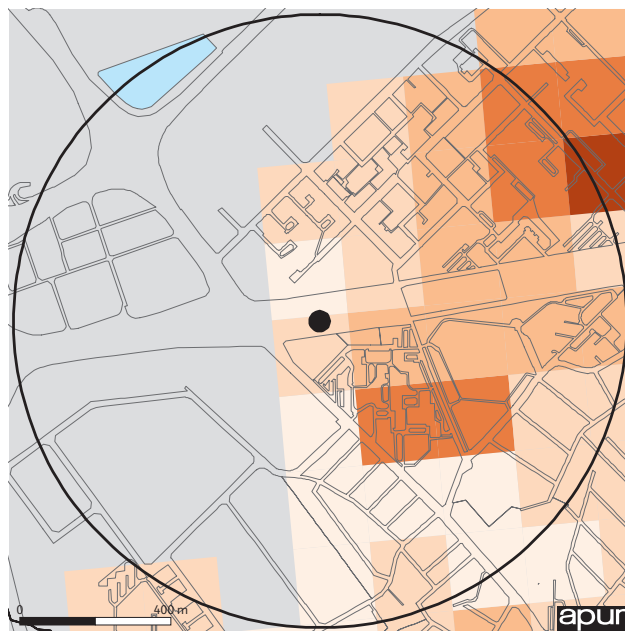
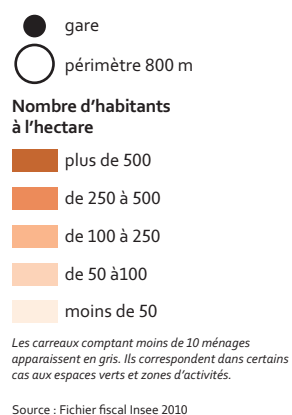


* — À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 m.

1. La population regroupée dans la moitié est du quartier gare

Le quartier de gare GPE d'Aulnay est scindé en deux : à l'ouest des zones d'activités complétées au nord par le parc Robert Ballanger d'une part et d'autre part, à l'est, les quartiers résidentiels qui regroupent un peu moins de 19 000 habitants au total. Cela fait d'Aulnay un quartier peu dense mais mixte. La densité de population dans le quartier de gare (28 habitants à l'hectare) est deux fois plus faible que celle de la commune d'Aulnay-sous-Bois (51 hab. à l'hectare) ou de la petite couronne (67 hab. à l'hectare). Les plus fortes concentrations de population se trouvent dans le quartier de la Rose des Vents au nord de l'ex RN2. La densité d'emplois y est en revanche plus élevée (22 emplois salariés à l'hectare contre 16 dans la commune), ce qui se traduit par un taux d'emploi exceptionnel de 1,83, le plus fort de la ligne 16 après celui de Saint-Denis Pleyel.

Densité de population

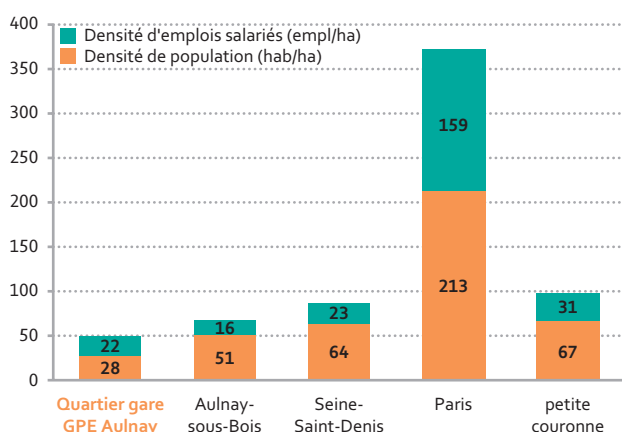


Population et emplois dans le quartier GPE d'Aulnay

Quartier gare GPE Aulnay	Population	Emplois
Quartier	18 907	15 044
2 km	65 254	34 232
4 km	220 393	117 137

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

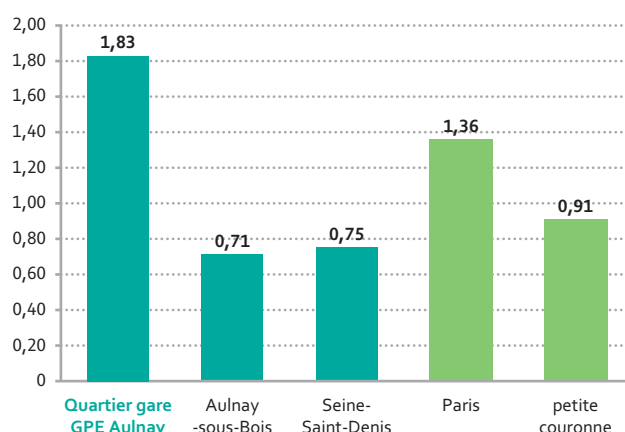
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

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

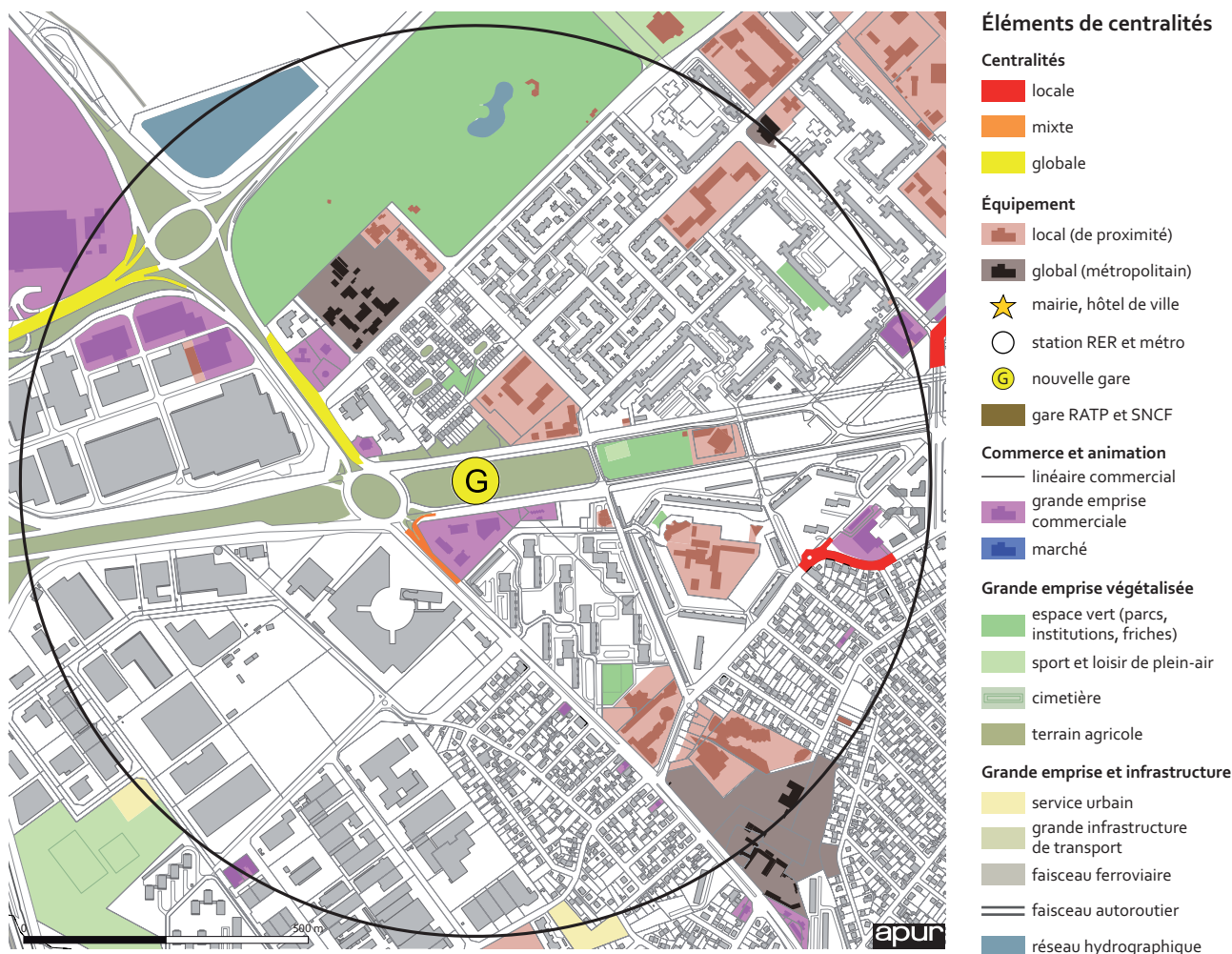


Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Un quartier doté de polarités métropolitaines

Situé au nord-ouest du territoire de la commune d'Aulnay-sous-Bois, le quartier de gare du Grand Paris est aujourd'hui loin du réseau de transports en commun lourd. Il est traversé, d'est en ouest, par l'ex RN2, dont l'emprise particulièrement large date de l'époque où elle devait devenir une autoroute. Cette infrastructure constitue une véritable coupure urbaine, même si les aménagements récents et à venir tendent à recréer une communication entre les quartiers nord et sud et à favoriser l'émergence de centralités locales plus conséquentes, notamment au niveau de la place du marché et de la nouvelle mosquée.

À noter l'attractivité de la zone commerciale qui s'est développée depuis le carrefour de l'Europe vers Parinor et l'attrait du parc paysager Robert Ballanger qui s'étend généreusement au nord du quartier.



Source : Apur décembre 2014



ZA La Fosse à la Barrière, Aulnay-sous-Bois



Rue Eugène Delacroix, Aulnay-sous-Bois

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier d'activités dans sa moitié est et plus résidentiel à l'ouest

La carte des fonctions urbaines du quartier de gare GPE d'Aulnay est fortement marquée par le zonage fonctionnel. À l'ouest, autour de l'échangeur avec l'autoroute A3, des zones industrielles, les Mardelles au sud, la zone de la Fosse à la Barbière au nord et Garonor, et le site PSA en limite de quartier, font face à une zone hôtelière et commerciale située de l'autre côté de la RN 370. À l'est, en lisière de l'ex-RN2, s'étendent de vastes secteurs de grands ensembles, avec la cité de la Rose de Vents et la cité des Étangs ; plus en profondeur, des équipements scolaires et plusieurs îlots à forte dominante de logement individuel.

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

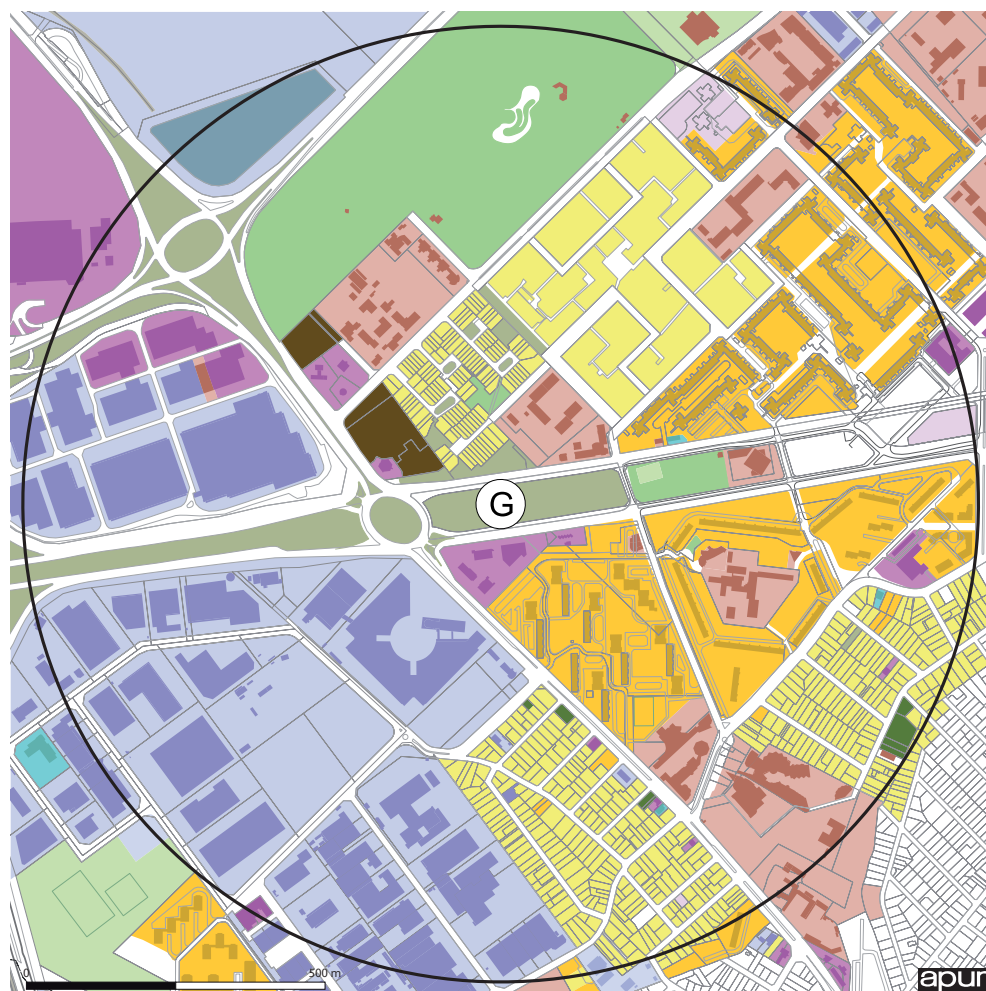
Emprise non bâtie

-  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 décembre 2014



Rue Jacques Cartier, Aulnay-sous-Bois



ZA La Fosse à la Barbière, Aulnay-sous-Bois

3.2. Un quartier bas où les bâtiments de grande hauteur sont peu nombreux

Le quartier de gare GPE d'Aulnay se caractérise par une prédominance de bâtiments bas : plus de 90 % des surfaces bâties se trouvent dans des bâtiments de moins de 15 m, dont plus de la moitié correspond à des bâtiments de moins de 7 m de hauteur. Cela tient à l'ampleur des zones d'activités et, dans une moindre mesure, à la présence de pavillons. Cependant un ensemble d'une dizaine de tours de logement, la Cité de l'Europe, fait face à la future gare.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

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

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier d'Aulnay



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

3.3. Des densités bâties faibles

En dehors des ensembles d'habitat sociaux situés en limite nord-est du quartier de la Rose des Vents, les densités bâties dans le quartier de gare GPE d'Aulnay sont faibles, le plus souvent inférieures à 1. C'est en particulier le cas dans le tissu pavillonnaire qui couvre le quart sud-est du quartier ou les lotissements situés au nord de la future gare entre le parc et l'ex RN2.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

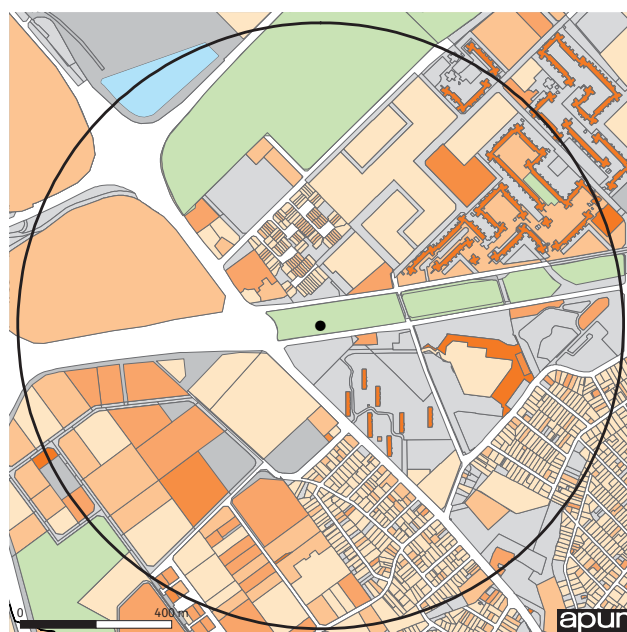
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

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

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

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



3.4. Un tissu urbain sectorisé

Le tissu urbain est structuré autour de deux axes principaux, la large ex-RN2 et la rue Jacques Duclos. Il s'organise entre lotissements pavillonnaires à l'architecture plus ou moins homogène selon les secteurs, vastes zones d'activités à l'ouest et grands ensembles à la trame viaire plus ou moins structurantes.



Allée du Merisier, Aulnay-sous-Bois



Rue Van Dyck, Aulnay-sous-Bois



Rue Michel-Ange, depuis le parc Robert Ballanger, Aulnay-sous-Bois



Rue Maurice de Broglie, Aulnay-sous-Bois

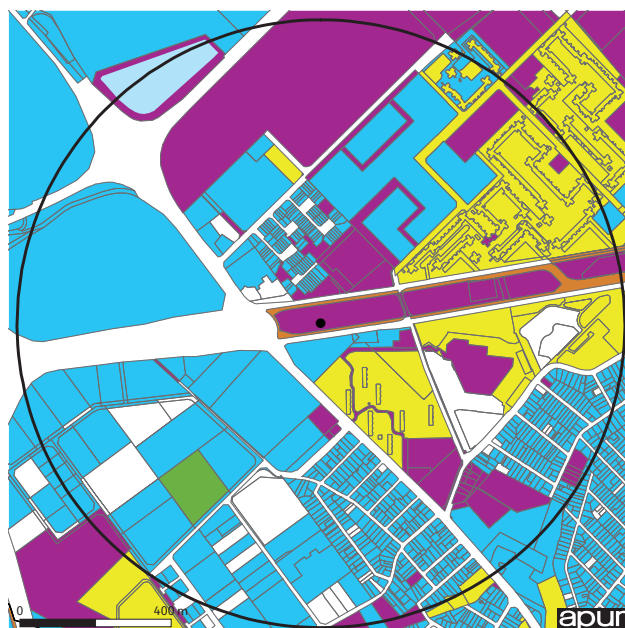
3.5. Structure de la propriété foncière

La moitié ouest du quartier qui correspond aux zones d'activités est composé de vastes parcelles la plus souvent, qui appartiennent toutes ou presque (l'EPFIF est présent dans ce secteur) dans le cadre de l'accompagnement de la ville dans sa veille foncière à des acteurs privés. À l'est de l'axe formé par la Nationale 370, se mêlent petites parcelles privées (habitat individuel) et grandes parcelles publiques (la ville et les collectivités locales possédant les emprises occupées par le parc Robert Ballanger et les infrastructures routiers, les bailleurs sociaux possédant eux les grands ensembles d'habitat collectif du quartier).

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 : fichier des propriétaires de la DGFIP au 01/01/2011

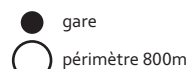


3.6. Un quartier qui s'est développé à partir des Trente Glorieuses

Le quartier de gare GPE d'Aulnay s'est principalement construit dans les années qui suivirent la seconde guerre mondiale. Les lotissements du Bourg à l'ouest de la rue Jacques Duclos et de la Croix Rouge au sud du Chemin du Moulin de la Ville datent de 1929 (pour les premières constructions) mais font figure d'exception. Les quartiers de la Cité de l'Europe, des Merisiers, des Étangs ont été bâtis entre 1960 et 1965, tandis que les 3 000 logements de la Rose des vents datent du début des années 1970, en même temps que les lotissements pavillonnaires qui les jouxtent (Petits Ormes et Ormes). Ainsi, près de 9 logements sur 10 datent de la période 1949-1975. Les zones d'activités de la Fosse à la Barbière et des Mardelles sont quant à elle plus récentes (1975-2000 principalement).

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle



Période majoritaire*

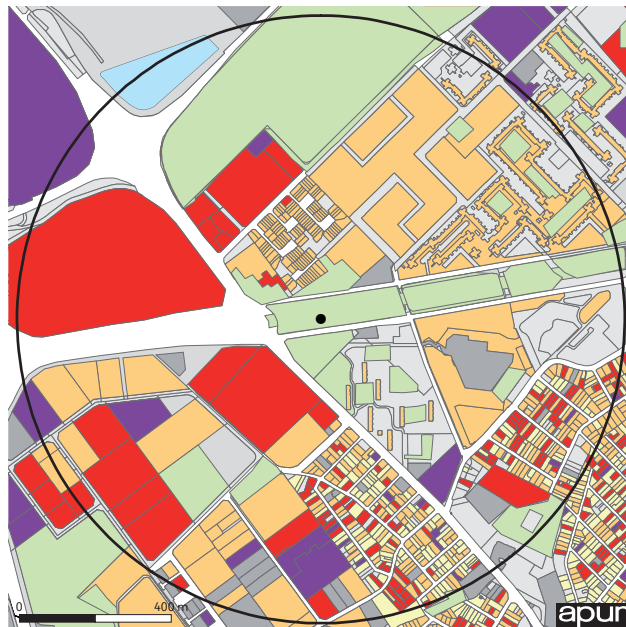
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

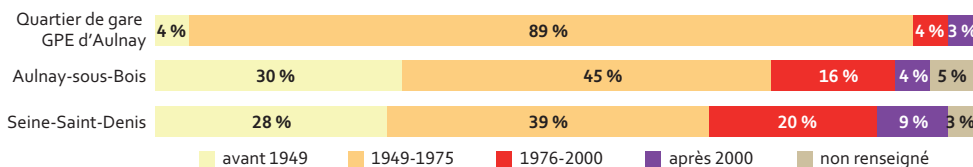
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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 marqué par le parc Robert Ballanger et les délaissés de l'ex-RN2

Le quartier de gare GPE d'Aulnay présente un couvert végétal représentant environ 1/3 de sa surface (36 %). Le parc Robert Ballanger est l'espace vert majeur du quartier, améliorant nettement le cadre végétal d'un quartier plutôt minéral. Les délaissés de l'ex-RN2 et du rond-point entre la RN370 et la D40 contribuent à ce cadre bien qu'ils ne soient pas accessibles au public. À noter que plusieurs rues disposent d'alignement d'arbres intéressants (rue Goya, chemin du Moulin de la Ville, rue de Bellevue). Au-delà du rayon de 800 m, le parc du Sausset au nord forme un arc paysager qui crée un continuum d'Aulnay-sous-Bois jusqu'à la forêt de Bondy à Clichy-Montfermeil.

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

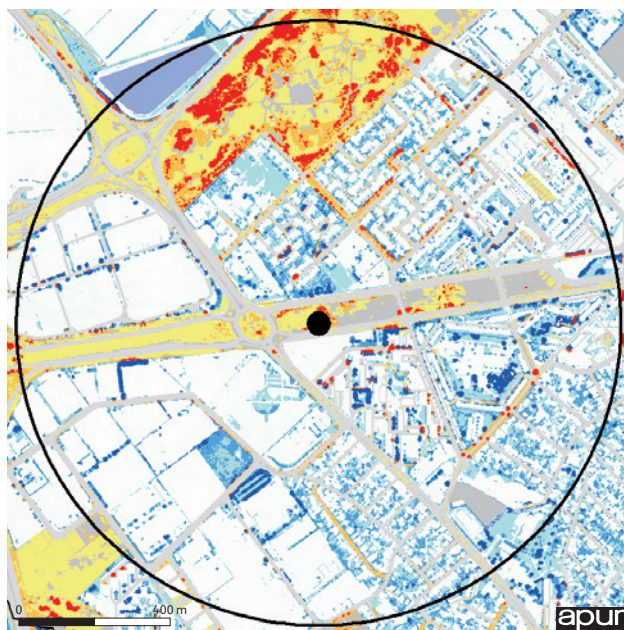
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

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

La thermographie d'été met en évidence les îlots de chaleur importants dans les zones d'activités du quartier (zone d'activités de la Fosse à la Barbière, Parinor à l'extrémité nord-ouest du quartier et la zone d'activités des Mardelles au sud-ouest, Garonor et PSA). Les secteurs de grands ensembles comme celui de la Rose des Vents au nord de l'ex-RN2 créent également des îlots de chaleur. À l'inverse, le parc Robert Ballanger ou des délaissés de l'ex-RN2 contribuent à réguler thermiquement le quartier.

Des relevés thermographiques d'hiver donnent à voir les déperditions de chaleur d'entrepôts situés dans les zones d'activités des Mardelles, de la fosse à la Barbière et PSA.

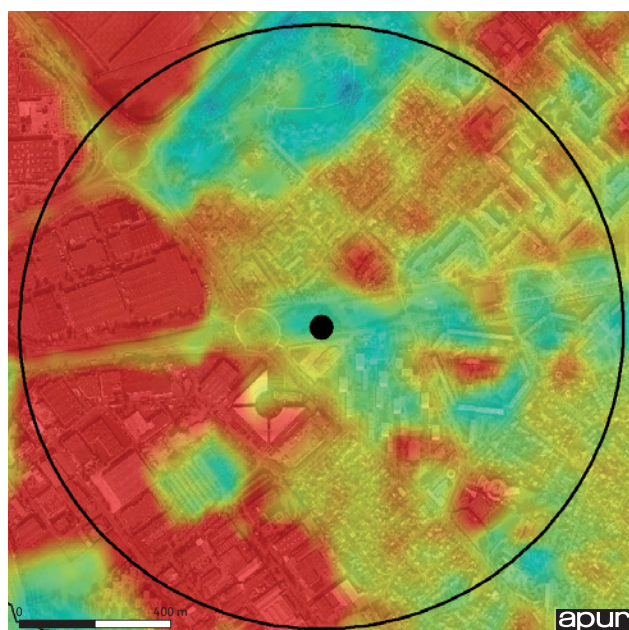
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'élaborer des stratégies participant à la transition énergétique du quartier.

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 et solaires thermiques. Les vastes toitures plates des entrepôts des zones d'activités disposent d'une forte exposition en termes

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

38 °C 25 °C 15 °C

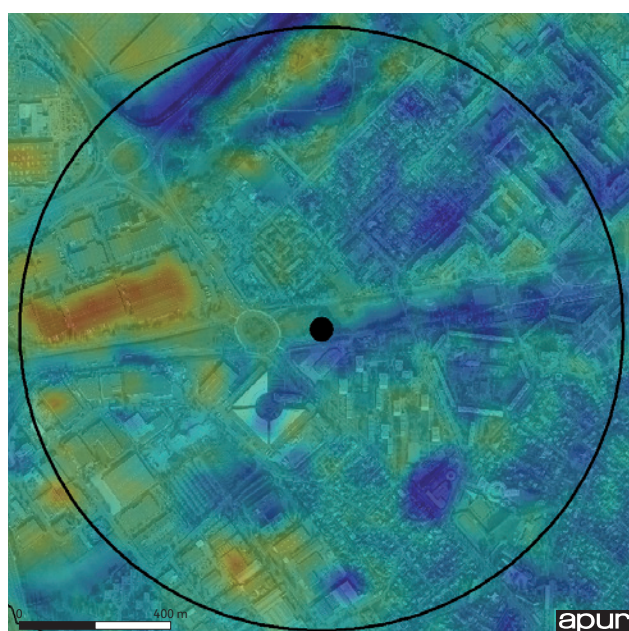
Source : LANSAT - 2010



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

9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANSAT - 2012



d'ensoleillement et donc d'un potentiel solaire et thermique significatif. De même les toitures des maisons individuelles des secteurs pavillonnaires tels que dans le quartier des Petits Ormes peuvent également présenter un ratio intéressant en termes de rendement compte tenu de leur exposition. Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable dans les secteurs où prédomine l'habitat individuel ainsi que pour d'autres parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Les lotissements du Bourg ou de la Croix Rouge situés dans le quart sud-est du quartier ou encore les petits ormes au nord de l'ex-RN2 présentent ainsi un potentiel significatif à étudier.

Plusieurs secteurs de logements collectifs (La rose des Vents, les Merisiers) sont 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 %.

Enfin, il conviendrait d'étudier la mise en place de dispositifs qui permettraient de valoriser localement la chaleur générée par le centre commercial du Gallion. Celui étant voué à la démolition, cette étude pourrait s'envisager pour un nouveau centre commercial.

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 éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau 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

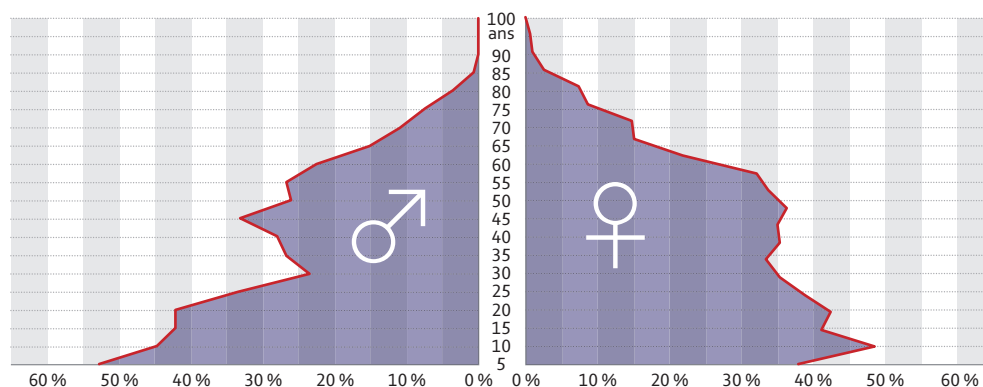
4.1. Un quartier jeune mais en difficultés

Le quartier de gare GPE d'Aulnay a perdu des habitants entre 1999 et 2010 (-8,4 %) en raison de grandes opérations de démolition de logements sociaux dans le cadre du programme de rénovation urbaine des années 2000 (821 logements sociaux démolis avec un objectif de dé-densification de ces quartiers). Le quartier est néanmoins jeune : un tiers de la population a moins de 18 ans. C'est aussi un quartier très populaire fortement touché par le chômage : 7 actifs sur 10 appartiennent à la catégorie des employés et ouvriers et le taux de chômage dépasse 20 %. Les difficultés sociales sont légèrement plus marquées dans le quartier de gare que dans la commune d'Aulnay-sous-Bois, qui dans son ensemble, apparaît plus en difficulté que le reste du département de Seine-Saint-Denis.

	Quartier de gare GPE d'Aulnay	Aulnay-sous-Bois	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	18 907	82 797	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	- 8,4 %	+ 2,6 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	32,9 %	28,6 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	8,6 %	11,7 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	15 044	26 693	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	6,1 %	11,6 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	70,7 %	61,4 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	1,83	0,71	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	43,2 %	27,9 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	20,9 %	16,8 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

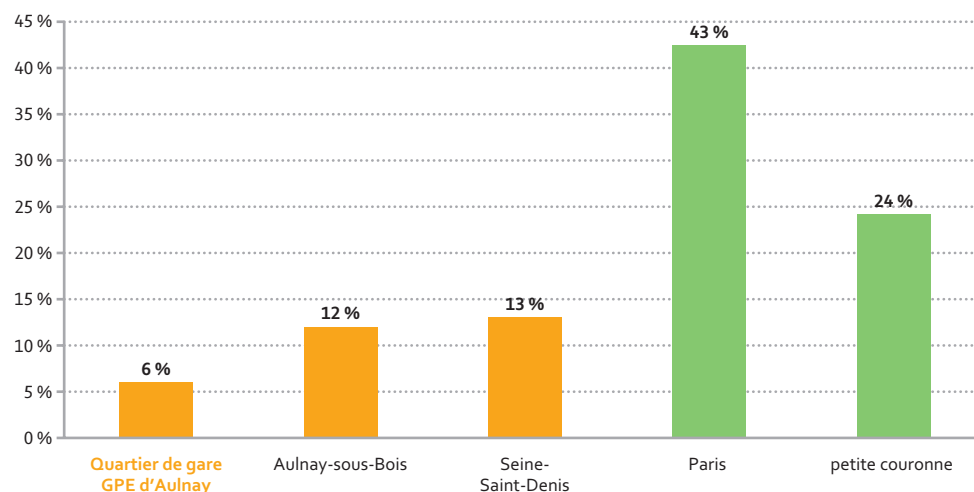
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier d'Aulnay (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active



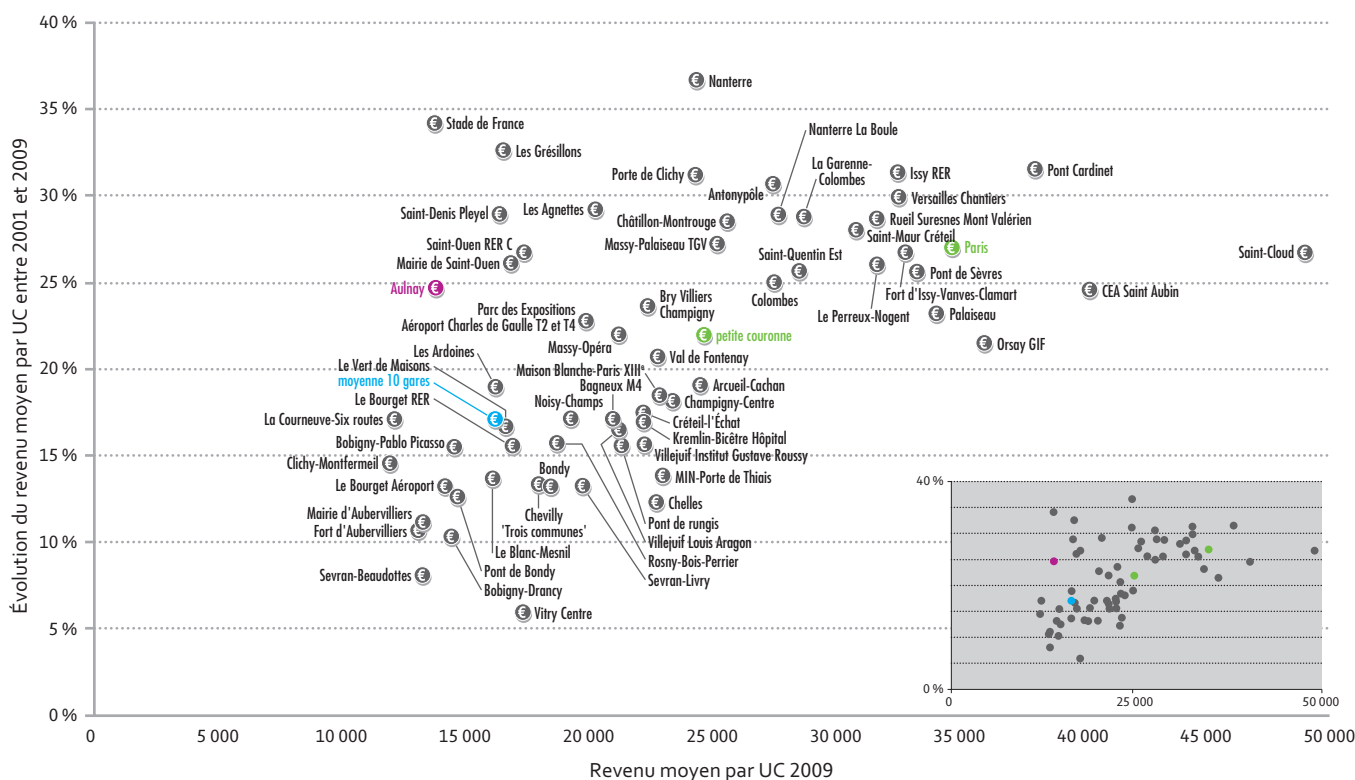
Source : Insee Recensement 2010

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

Le revenu moyen des ménages du quartier de gare est bas (13 800 € par an et unité de consommation), plus bas encore que dans la commune d'Aulnay-sous-Bois (17 700 €). Aulnay fait ainsi partie des quartiers de gare dont le revenu moyen des ménages est le plus faible, comme Sevran-Beaudottes ou La « Courneuve Six Routes ». En revanche l'évolution du revenu moyen des ménages entre 2001 et 2009 a été positive (+25 %). Cela tient probablement aux départs de nombreux ménages modestes, voire très modestes, au moment de la démolition des logements sociaux qui n'ont pas tous été reconstruits.

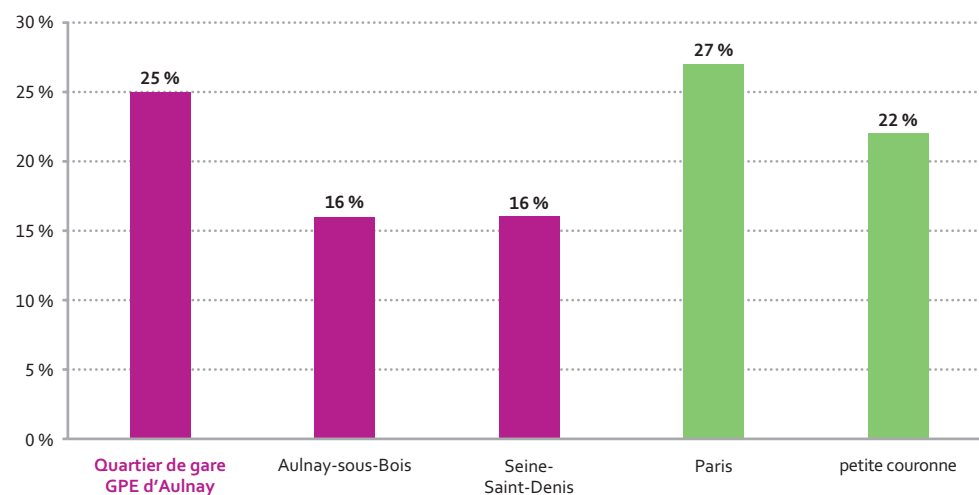
La part des ménages à bas revenus parmi les habitants du quartier de gare est très élevée puisqu'elle dépasse 43 %, c'est 15 points de plus que dans la commune d'Aulnay-sous-Bois et le double de la petite couronne.

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



Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Le Mesnil Amélot et Triangle de Gonesse.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

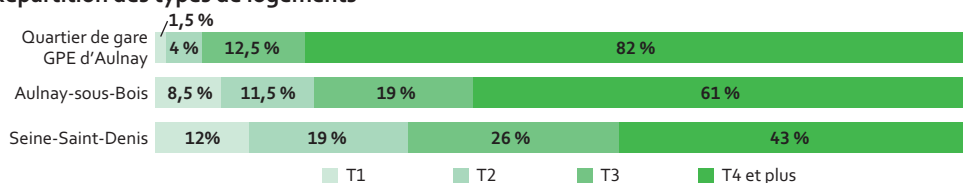


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Un parc de logements déséquilibré, avec notamment plus de 80 % de grands logements

Le parc de logements dans le quartier de gare GPE d'Aulnay compte environ 5 000 logements dont une grande majorité (82 %) correspond à des ensembles d'habitat collectif. Il s'agit de grands logements (82 % de T4 et plus) occupés par des locataires (76 % de locataires et seulement 24 % de propriétaires occupants), en lien avec le poids très important du parc social puisque 63 % des logements du quartier de gare sont des logements sociaux. Ces caractéristiques ne sont pas aussi marquées à l'échelle de la commune d'Aulnay-sous-Bois : 60 % d'habitat collectif, 52 % de locataires, 61 % de T4 et plus.

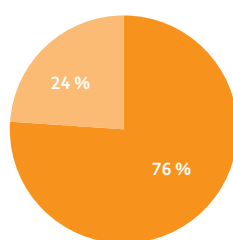
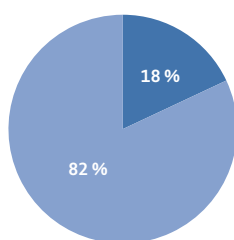
Répartition des types de logements



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

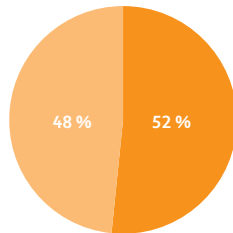
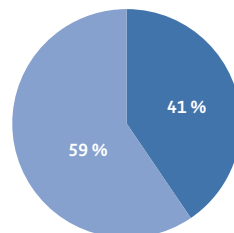
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

Quartier de gare GPE d'Aulnay

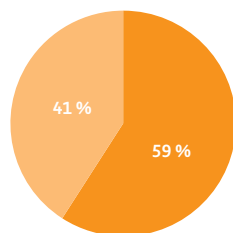
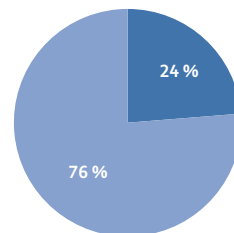


logement collectif
logement individuel
propriétaires
locataires

Aulnay-sous-Bois



Seine-Saint-Denis



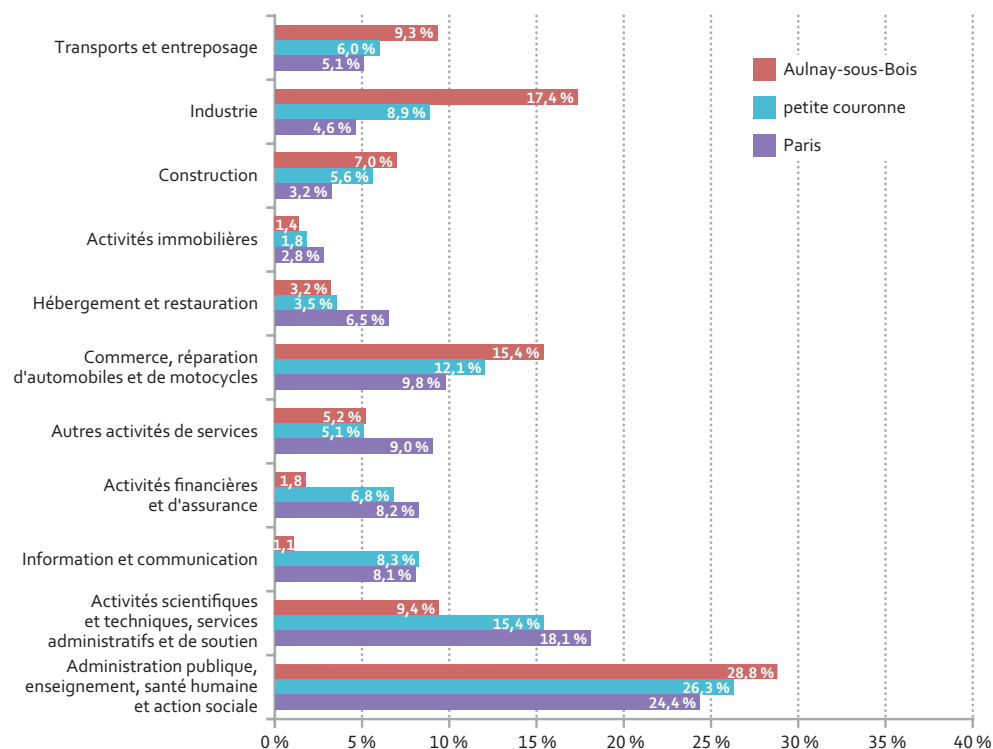
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

4.4. À Aulnay-sous-Bois, environ 4 emplois sur 10 liés aux secteurs de l'industrie, du commerce et des transports

À Aulnay-sous-Bois, près de 3 actifs sur 10 travaillent dans le secteur de l'administration publique, de l'enseignement et de la santé. Néanmoins, comparé à la structure des secteurs d'activité sur l'ensemble de la petite couronne, on constate à Aulnay-sous-Bois une surreprésentation des secteurs de l'industrie avant la fermeture du site PSA (17 % contre 9 % en petite couronne), du commerce (15 % contre 12 %) et des transports et de l'entreposage (9 % contre 6 %).

Le quartier de gare GPE d'Aulnay apparaît ainsi plutôt représentatif de cette répartition à l'échelle de la commune, puisqu'il accueille nombre d'activités liées aux transports et à l'entreposage et des commerces de grandes surfaces dans les zones d'activités des Mardelles et de la Fosse à la Barbière.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune d'Aulnay-sous-Bois

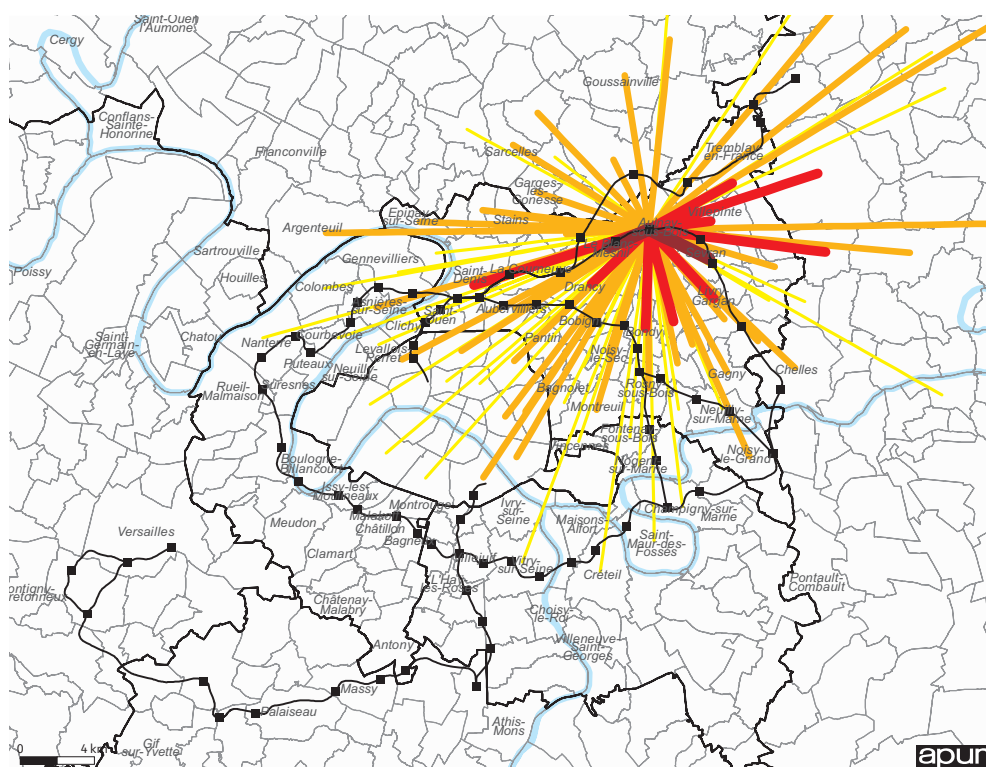
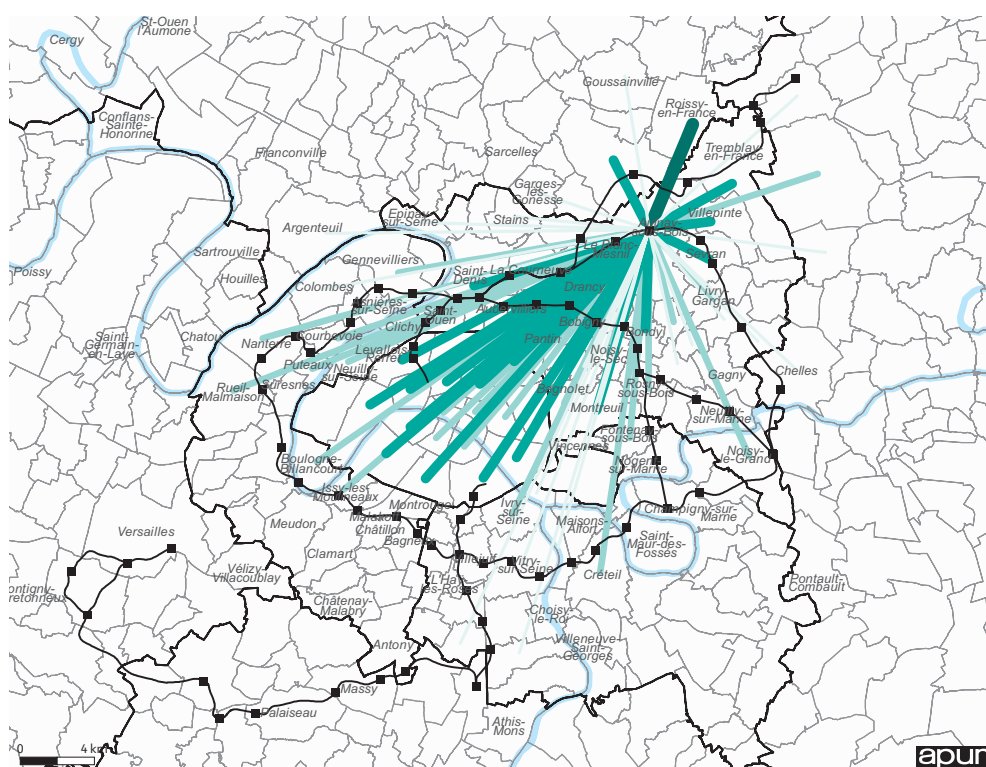


Source : Insee Recensement 2010

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail qui mettent en évidence les fortes relations entre les communes du nord-est de la Métropole

Plus d'un actif sur 5 résidant dans la commune d'Aulnay-sous-Bois y travaille également. Les actifs qui travaillent en dehors de la commune se rendent principalement à Paris ou dans les communes du nord-est de la Seine-Saint-Denis (Roissy, Villepinte, Sevran, La Courneuve ou Saint-Denis). Parallèlement les nombreux actifs qui viennent travailler à Aulnay-sous-Bois résident dans les communes voisines de Seine-Saint-Denis (Livry-Gargan, Sevran, Drancy, Bondy, Saint-Denis...).



8 675 actifs travaillent dans leur commune de résidence, Aulnay-sous-Bois. Ils représentent 27,1 % de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. À l'horizon 2030, une accessibilité nouvelle au territoire métropolitain

En l'absence d'une gare de transport en commun lourd, aujourd'hui le territoire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun est limité à un petit quart nord-est de la Métropole. À l'horizon 2030, grâce à la mise en service du métro du Grand Paris et des autres projets de transport du nouveau Grand Paris, c'est toute la moitié nord de la Métropole qui sera à moins de 45 minutes de la gare d'Aulnay : Paris, La Défense et la boucle nord de la Seine, Marne-la-Vallée et les boucles de la Marne. Le territoire accessible sera multiplié par 4,5 et le nombre d'emplois par 8.

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

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

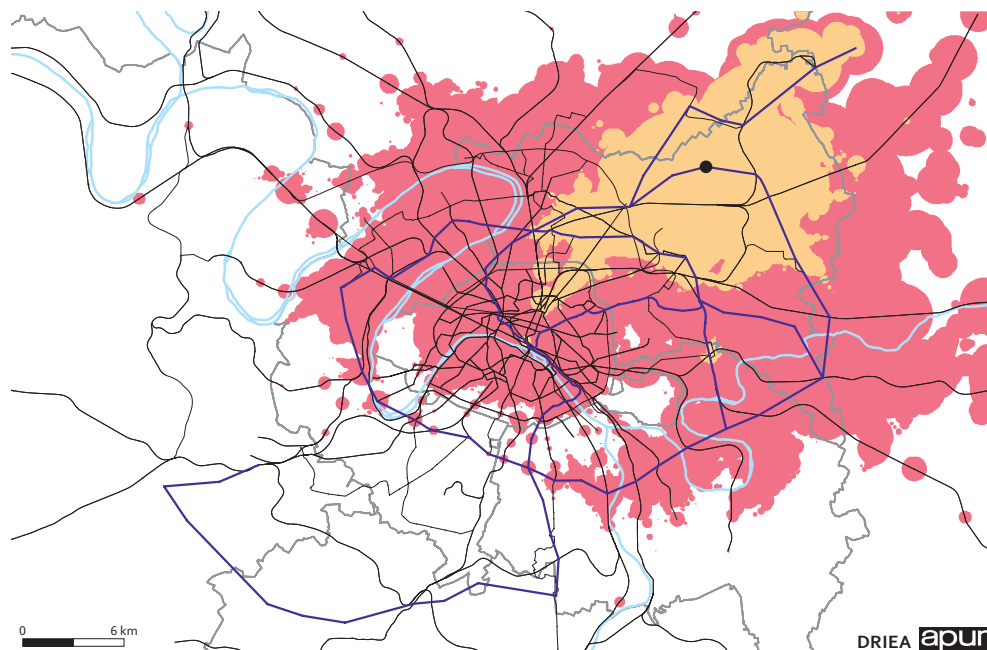
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 2013
- horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

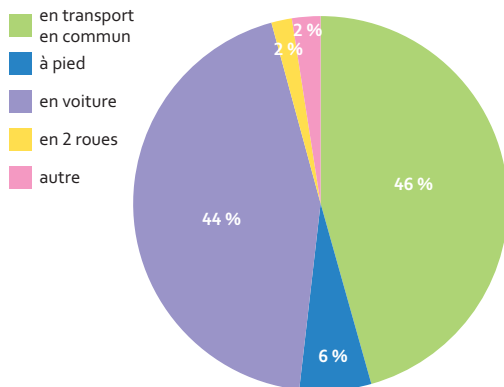
Évolution de l'accessibilité depuis la gare GPE d'Aulnay pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 359 %
Emplois : + 730 %



5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés autant en voiture qu'en transports en commun

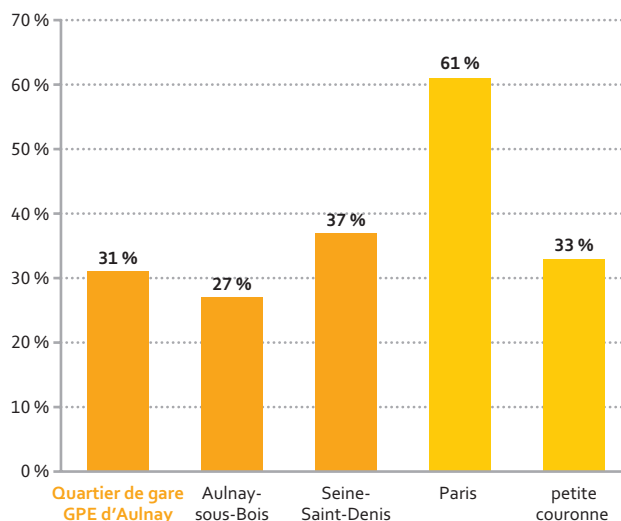
Dans le quartier de gare GPE d'Aulnay, les déplacements domicile-travail sont réalisés en proportions similaires en transports en commun (46 %) et en voiture personnelle (44 %). Environ 3 ménages sur 10 ne disposent pas de voiture dans le quartier, une part supérieure à celle observée dans la commune mais inférieure à celle à l'échelle de la Seine-Saint-Denis.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture

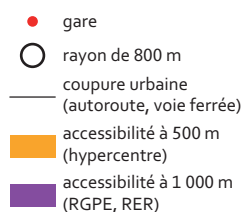


Source : Insee Recensement 2010

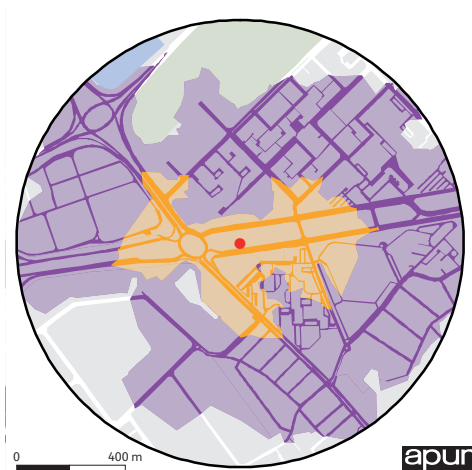
5.4. Une accessibilité du quartier à développer

La position de la future gare d'Aulnay sur une emprise de l'ex-RN2 a pour conséquence de limiter actuellement l'accessibilité piétonne à 500 m au niveau du quartier. En effet, seules les parties sud du quartier de la Rose des Vents ainsi qu'une partie limitée de la Cité de l'Europe n'apparaissent accessibles sans un parcours d'au moins 500 m. L'accessibilité piétonne via un trajet de 1 000 m atteint néanmoins des limites dans le quart sud-ouest du quartier, au niveau de la zone d'activités des Mardelles, en raison notamment d'une trame viaire peu développée.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



Source : Apur 2014



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

L'accessibilité cyclable de la future gare est en revanche encore compliquée. Peu d'itinéraires cyclables protégés existent actuellement dans un rayon de 2 km pour faciliter le rabattement vers la gare. Une piste cyclable existe néanmoins sur l'ex-RN2 à l'est de la future gare. Enfin, le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare GPE d'Aulnay est actuellement organisé pour desservir les secteurs d'habitations du quartier et en direction des gares de RER d'Aulnay notamment. Les fréquences de passage en heure de pointe se situent néanmoins dans une fourchette de 10 à 20 bus par heure et par sens. Le chemin du Moulin de la Ville et la rue Edgar Degas sont les plus desservis par le réseau. Les zones d'activités de commerces et d'emploi connaissent quant à elles de très basses fréquences.

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

Note de lecture :

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



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

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

Source : STIF 2012



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

6.1. De très rares opérations de constructions de logements

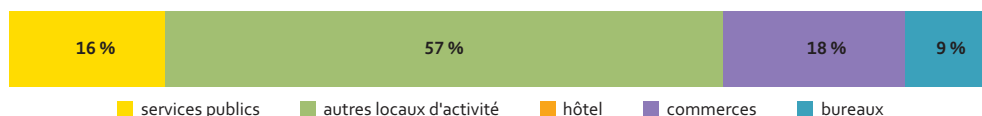
Au cours de la période 2000-2008, il n'y a eu aucune opération de construction de logement dans le quartier de gare GPE d'Aulnay. Depuis 2009 environ 400 logements ont été autorisés, dont 40 % sont des logements sociaux reconstruits dans le cadre du programme ANRU. Les surfaces d'activités autorisées ont été presque 3 fois plus importantes, représentant 90 000 m² entre 2000 et 2012. Parmi elles, la quasi-totalité (95 %) des surfaces d'autres locaux d'activités correspondent à des locaux industriels.

Construction (2000-2012)	Quartier de gare GPE d'Aulnay	Aulnay-sous-Bois
Surface de logements autorisés (m ²)	30 841	228 383
dont m ² logements sociaux (en %)	41 %	20 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	31	202
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	56	301
Taux de construction	8 %	9 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	90 131	308 543

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.

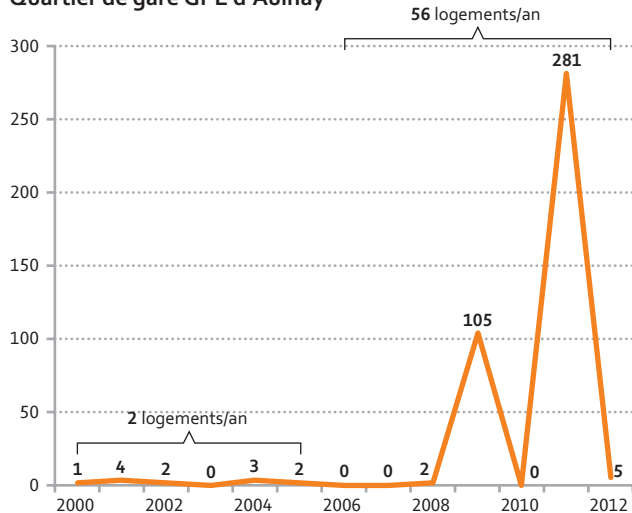
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare GPE d'Aulnay (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

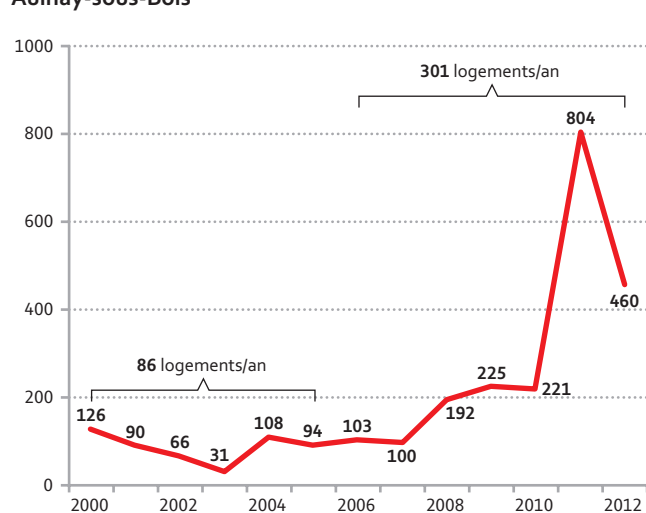
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare GPE d'Aulnay



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Aulnay-sous-Bois



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Une géographie différenciée des constructions de logement et d'activités

Les cartes représentant les permis autorisés de 2000 à 2012 révèlent le peu d'opérations de logement dans le quartier de gare GPE d'Aulnay en dehors de la création de petites surfaces dans les quartiers d'habitat pavillonnaire et des opérations de démolition – reconstruction de logements sociaux dans les ensembles situés en limite nord-est du quartier et de la Cité de la Rose des Vents. Les surfaces d'activités sont à la fois mieux réparties dans le quartier, un peu plus nombreuses et de plus grande taille.

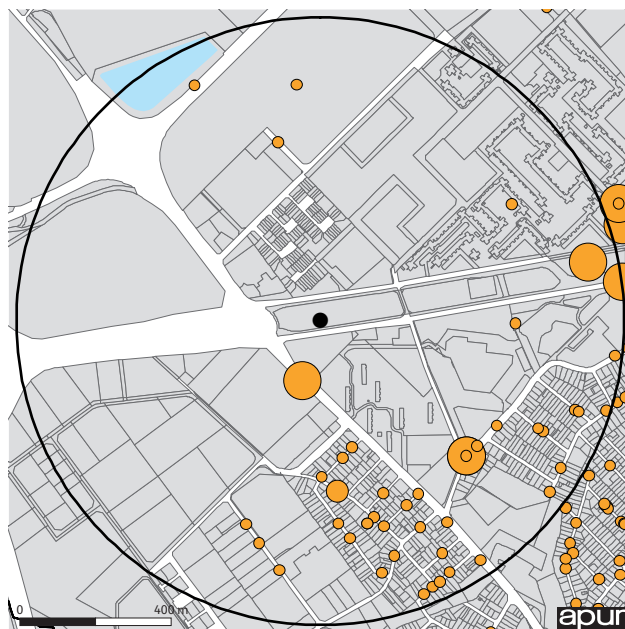
Logements autorisés (2000-2012)

- 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



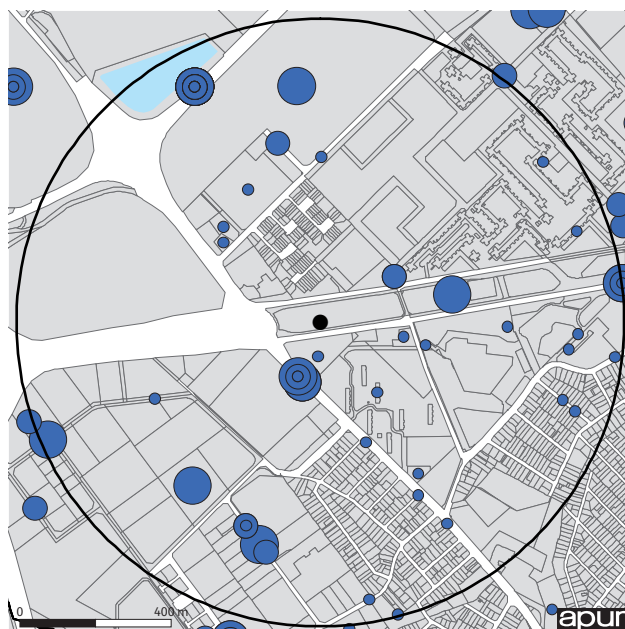
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- 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



L'ex-RN2 concentre d'importantes opérations d'urbanisme appelées à redéfinir l'attractivité et le cadre de vie du quartier. Ainsi, les opérations de rénovation urbaine des quartiers nord se poursuivent de part et d'autre de l'ex-RN2, tandis que cette dernière accueille les projets de la ZAC des Aulnes et de la future gare du RGPE. Ces projets sont inscrits dans le CDT Est-Seine-Saint-Denis. La future gare du RGPE sera construite sur les terre-pleins de l'ex-RN2 et a pour ambition de créer un lien entre les quartiers de grands ensembles (Rose des Vents au nord, Cité de l'Europe et Merisiers au sud) et parachever leur désenclavement. Elle s'ouvrira également vers les zones d'activités de la Fosse à la Barbière et des Mardelles. Ce lien sera renforcé par le développement d'un projet connexe à la gare sur les 2 hectares du site acquis par la SGP accueillant logements, commerces, activités et bureaux.

La ZAC des Aulnes vise quant à elle à aménager les terre-pleins de l'ex-RN2 comprenant la zone de la future gare du RGPE. Elle participe à la redéfinition des centralités du quartier, notamment suite à la démolition de l'ensemble de logements et de commerces du Gallion.



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

À l'extrémité nord du quartier de gare, le site de PSA et des ZAE Nord font également l'objet d'une réflexion autour de leur évolution. Un objectif de redynamisation économique de la zone est poursuivi, dont l'implantation du futur centre de remisage et de maintenance des lignes 16 et 17 constituera un des éléments, ainsi qu'un objectif urbain d'hybridation de la zone en termes de programme, en lien avec la reconversion des zones d'activités plus anciennes, comme celle de la Fosse à la Barbière, ajoutant ainsi du lien avec les quartiers résidentiels du nord d'Aulnay.

En termes de projets de transport, le site de l'ex-RN2 a été identifié pour potentiellement accueillir un TZEN qui relierait des pôles-gare importants (Aulnay-sous-Bois RER, Sevrans-Beaudottes RER, Vert Galant RER) et desservirait les communes de Villepinte, Sevrans, Aulnay-sous-Bois, Tremblay-en-France et le pôle d'emplois de Roissy. Des études sont en cours pour en déterminer les opportunités de développement, dans une optique de desserte fine des territoires et de rabattement vers les gares de transports lourds (RER et RGPE).

La révision en cours vise à « actualiser et traduire au Plan Local d'Urbanisme les enjeux et les projets de développement de la Ville, à savoir : préserver le tissu pavillonnaire (...); accompagner et encadrer les transitions urbaines entre les secteurs pavillonnaires et les axes urbains structurants reliant les centralités (...); reconsidérer les projets d'aménagements en cours pour mieux les adapter au tissu urbain environnant, notamment la Concession d'Aménagement Mitry-Princet, le Programme de Rénovation Urbaine des quartiers nord, et la réflexion sur l'hypercentre et les zones d'activités nord (...). »



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 2014, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

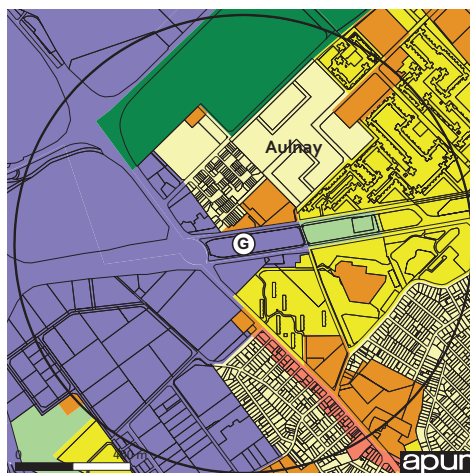
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

La révision en cours vise à « actualiser et traduire au Plan Local d'Urbanisme les enjeux et les projets de développement de la Ville, à savoir : préserver le tissu pavillonnaire (...); accompagner et encadrer les transitions urbaines entre les secteurs pavillonnaires et les axes urbains structurants reliant les centralités (...); reconsidérer les projets d'aménagements en cours pour mieux les adapter au tissu urbain environnant, notamment la Concession d'Aménagement Mitry-Princet, le Programme de rénovation urbaine des Quartiers Nord, et la réflexion sur l'Hypercentre, et les Zones d'activités Nord (...) ».

Récolement des zonages des PLU

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

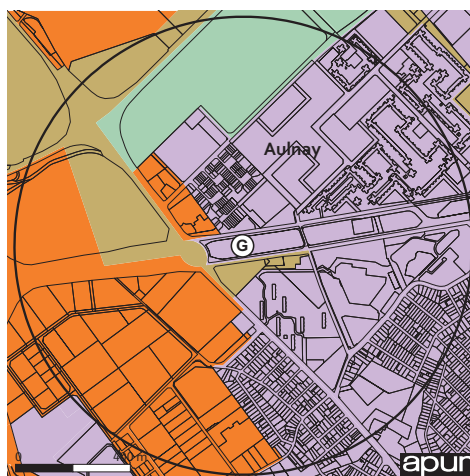
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Sevrans approuvé le 24 octobre 2006 (en cours de révision), le PLU de Villepinte approuvé le 4 juillet 2012 et le PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008 (en cours de révision)



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	

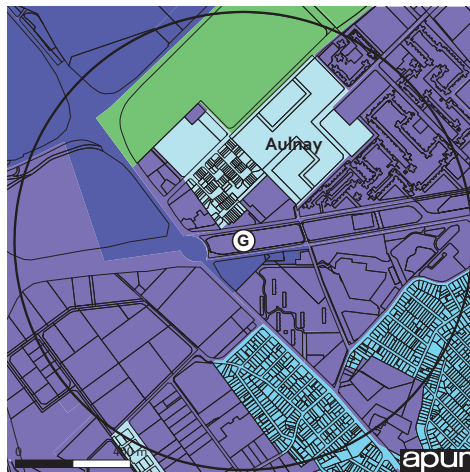
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Sevrans approuvé le 24 octobre 2006 (en cours de révision), le PLU de Villepinte approuvé le 4 juillet 2012 et le PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008 (en cours de révision)



Récolement des hauteurs maximales des PLU

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

Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Sevrans approuvé le 24 octobre 2006 (en cours de révision), le PLU de Villepinte approuvé le 4 juillet 2012 et le PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008 (en cours de révision)



	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 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 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 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 m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Péri 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 d'Aulnay — Ligne 16

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 de la ligne 15 sud ainsi que l'analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare de cette ligne ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 16, dont Aulnay fait partie.