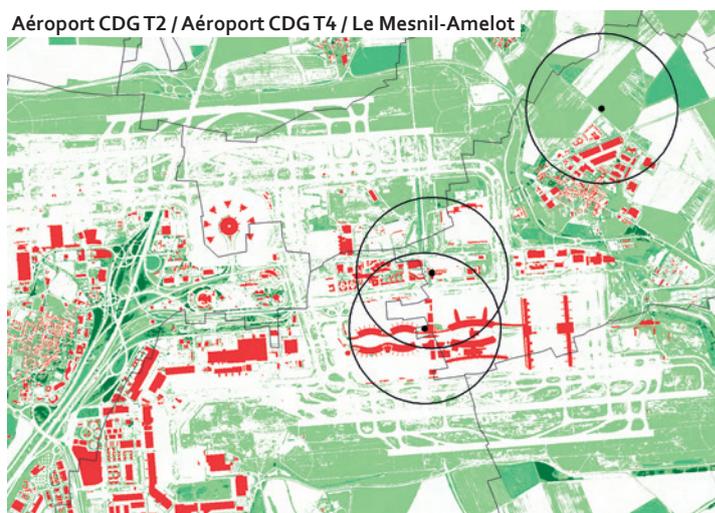
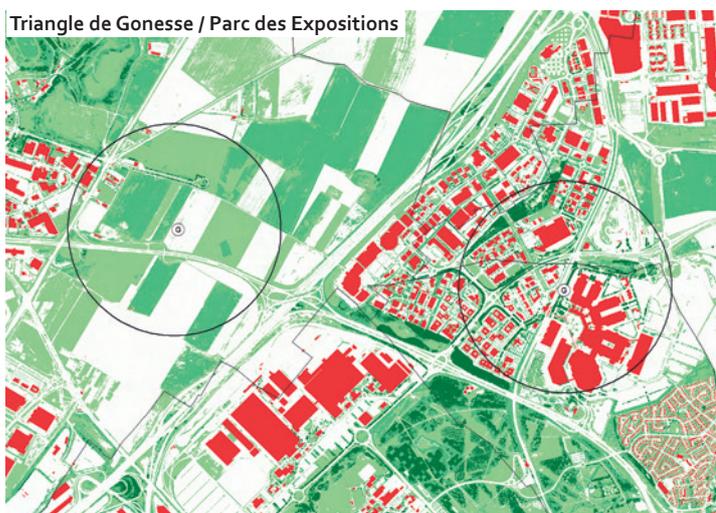
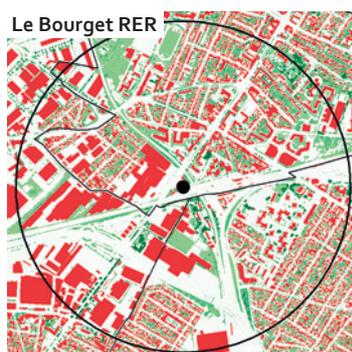


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 17



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger, Lise Roger-Jaffé

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

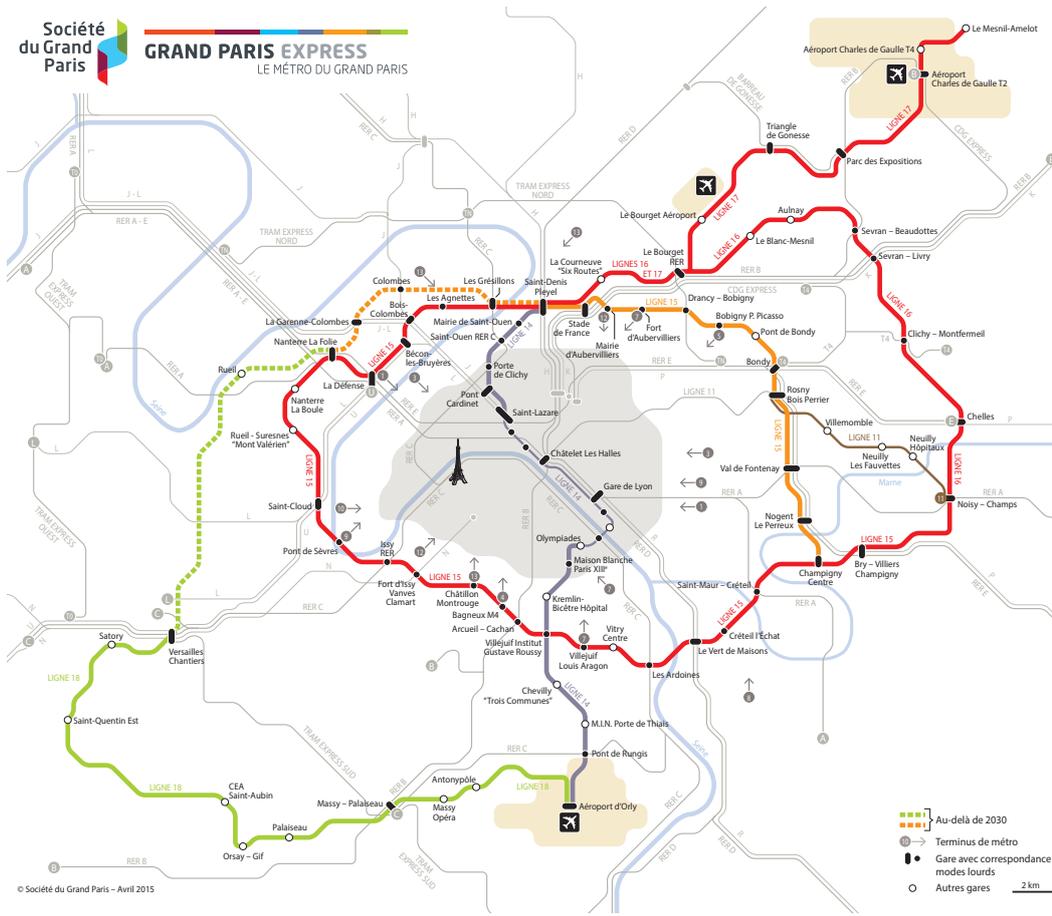
www.apur.org

2016V2.7.1.

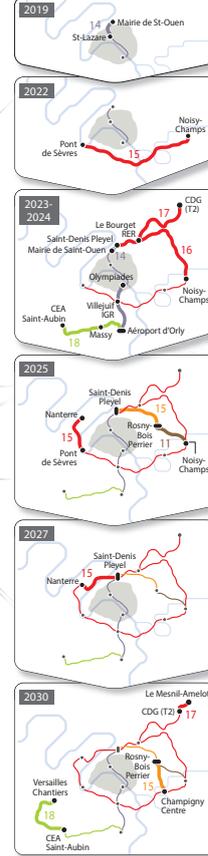
Sommaire

Préambule	5
Introduction	6
1. Les densités dans les quartiers de gare	8
1.1. Les densités de population	8
1.2. Les densités d'emploi dans les quartiers de gare	10
1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare.....	11
2. Les centralités aux abords des futures gares.....	12
2.1. La polycentralité de la métropole	12
2.2. Les centralités autour des futures gares	13
3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare	18
3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare	18
3.2. Les hauteurs du bâti	22
3.3 Le rapport emprises bâties/espaces ouverts	24
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales.....	26
4.1. L'évolution démographique des quartiers.....	26
4.2 Répartition de la population par grands groupes d'âges	28
4.3 Les catégories socio-professionnelles des actifs résidents	29
4.4 Les revenus des ménages et leur évolution	30
4.5 Le parc de logements	32
5. La mobilité et les espaces publics	36
5.1. Les déplacements domicile-travail.....	36
5.2. L'accessibilité à la métropole depuis les quartiers de gare	37
5.3 L'accessibilité à pied aux gares	42
5.4 L'accessibilité en transports en commun	44
5.5 L'accessibilité à vélo aux gares.....	46
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	48
6.1. Les dynamiques récentes de construction.....	48
6.2 Les dynamiques de projets urbains et l'articulation avec les futures gares	52
Synthèse	54
Annexes.....	56

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



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

© Société du Grand Paris - Avril 2015

Préambule

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une profonde mutation engagée depuis quelques années avec la mise en service de plusieurs lignes de tramway, la modernisation des RER, la prolongation des lignes de métro et la création de lignes nouvelles. L'offre de services de transports collectifs s'améliore et favorise la réalisation des objectifs de rénovation et de construction de logements ainsi que le renouvellement du parc immobilier d'entreprises. Les contrats de développement territorial et le schéma directeur de la région Ile-de-France éclairent les perspectives territoriales. Pour autant, l'évaluation des développements urbains autour des gares n'est que partiellement appréhendée.

Il est donc apparu nécessaire, au sein du comité stratégique de la Société du Grand Paris qui associe des parlementaires et des élus régionaux ou locaux aux services de l'État, de mettre en place un dispositif permettant d'appréhender la situation des quartiers de chacune des futures gares du Réseau du Grand Paris Express afin que les acteurs économiques et sociaux puissent s'en saisir.

L'observation des quartiers de gares et de leur évolution donne à voir et permet l'évaluation des effets directs ou indirects des politiques publiques, nationales, régionales ou locales, sur le terrain.

Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans la triple volonté de la SGP, DRIEA et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse pour parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération et suivre leur évolution. Cet outil permet d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître ces quartiers, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

L'observatoire offre une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par mises à jour successives, il permet de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est l'un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il montrera dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permet de catégoriser les quartiers de gare du Grand Paris en fonction de thématiques communes ou de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribue à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constitue une aide à la décision.

Les partenaires

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

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France est impliquée dans le pilotage et le fonctionnement de nombreux observatoires partenariaux en Ile-de-France, notamment dans les domaines de la mobilité (OMNIL), du foncier (ORF), de l'immobilier d'entreprises (ORIE), ou de projets opérationnels comme celui des quartiers de gare du Grand Paris. La DRIEA s'implique fortement dans ces observatoires qui sont des lieux stratégiques d'échange, d'animation et de production de doctrines et de connaissance, dont bénéficient l'État ainsi que l'ensemble de la collectivité des aménageurs et des acteurs économiques. Pour l'observatoire des quartiers de gare, la DRIEA met à disposition des données issues de ses systèmes d'information et de produit des cartes et des graphiques issus de ses outils de modélisation, notamment en matière de déplacements et d'accessibilité.

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) a développé une base de données très précise sur la métropole et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

Introduction

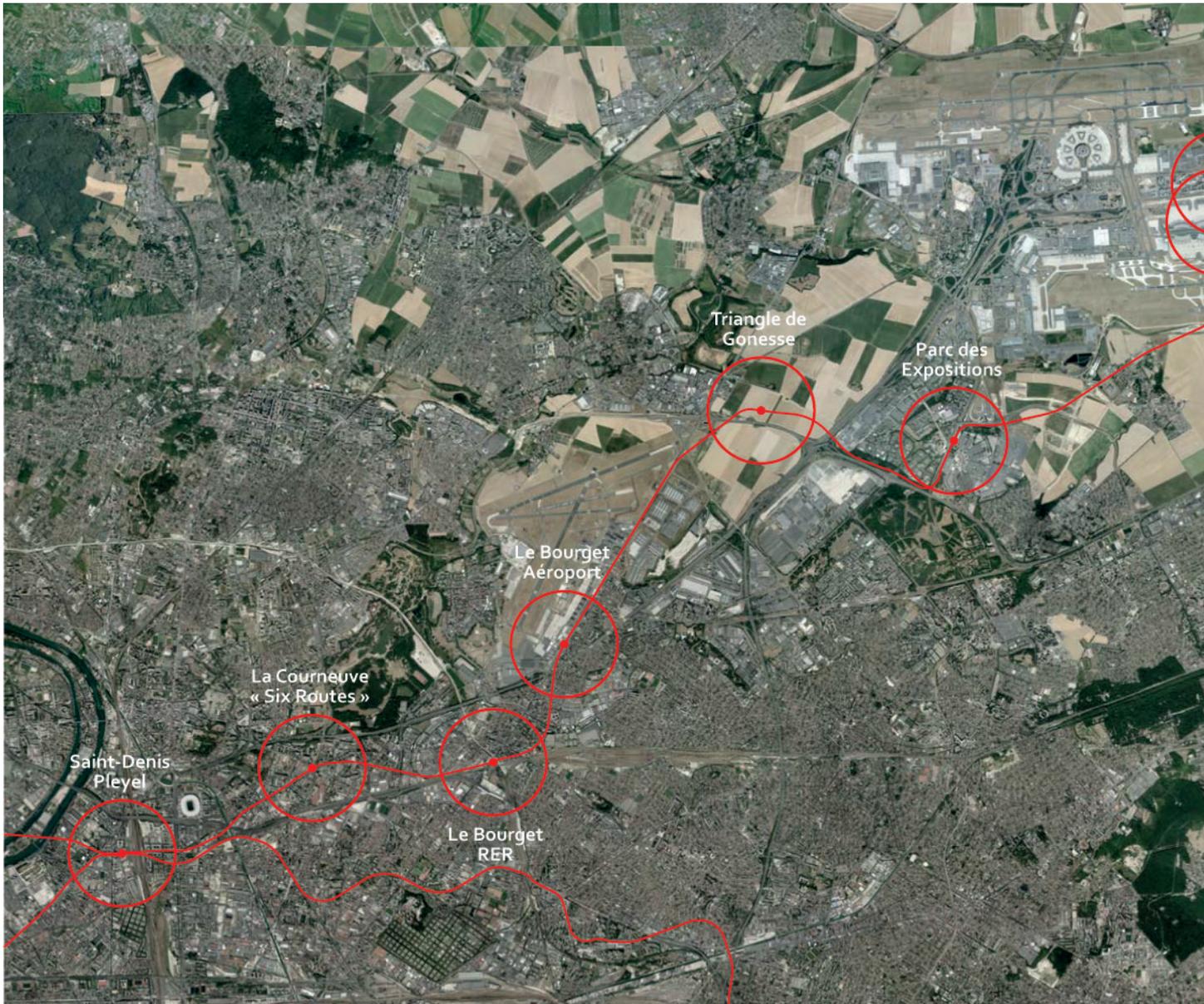
La méthode

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est construit progressivement : **une première phase de préfiguration en 2013** sur un nombre limité de gares pour définir le contenu de l'observatoire et **une généralisation de la démarche** à l'ensemble des gares du Réseau du Grand Paris Express en 2014, 2015 et 2016.

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

- **une analyse croisée par ligne de transport** qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres ;
- **des monographies par quartier** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite et la grande couronne.

Le présent document est l'analyse croisée de l'ensemble des **9 quartiers de gare de la ligne 17**, qui reliera Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot à l'horizon 2030, avec un premier tronçon prévu entre Saint-Denis Pleyel et l'Aéroport Charles de Gaulle (T2) dès 2024.



Il est accompagné des 6 monographies réalisées sur ces 9 quartiers de gare. Les données mobilisées ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier. Le quartier défini par un rayon de 800 m, correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied environ. Parfois, ce rayon intercepte le territoire de plusieurs communes.

Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

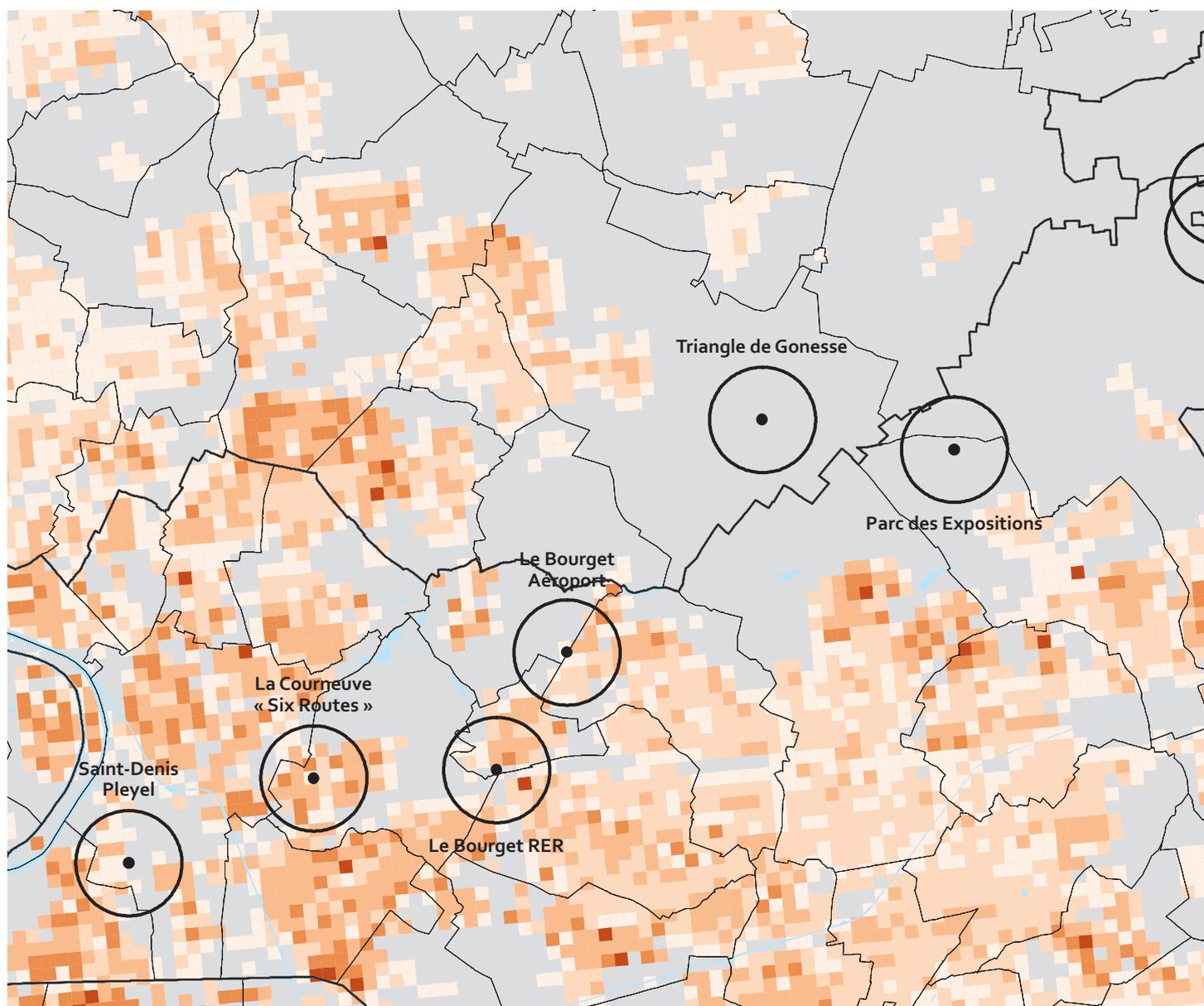
- une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers ;
- une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.



1. Les densités dans les quartiers de gare

1.1. Les densités de population

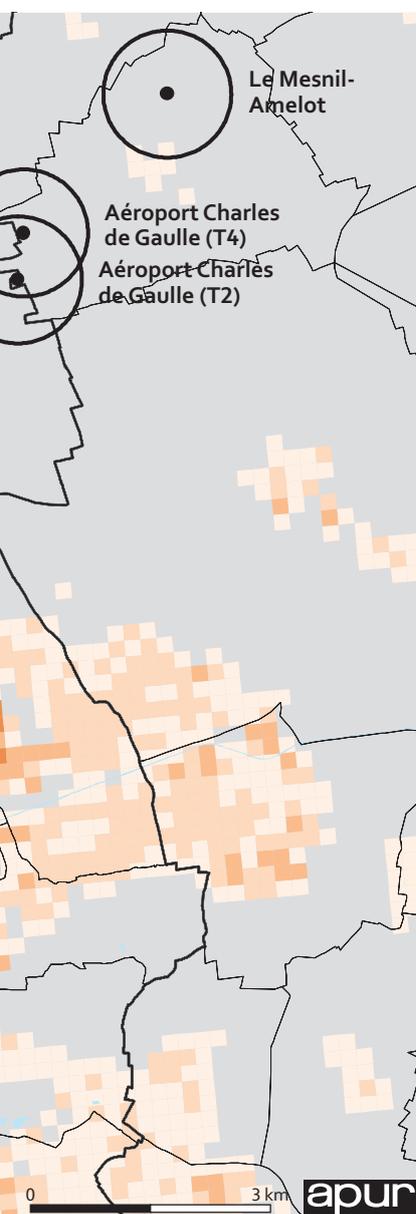
Les densités de populations décroissent à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération, comme le montre la carte des densités de populations selon un carroyage de 200 m par 200 m. La ligne 17, qui dessert le nord-est de la métropole jusqu'à l'Aéroport Charles de Gaulle et Le Mesnil-Amelot, présente des densités de population très hétérogènes, comprises entre 0 et 100 habitants à l'hectare. On distingue ainsi assez nettement les quatre quartiers de gare du tronçon sud-ouest de la ligne (Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, et Le Bourget Aéroport) qui sont assez peuplées, des autres quartiers de gare situés dans la moitié nord-est de la ligne, qui sont pratiquement inhabités. De ce fait, avec 5 quartiers de gare dont la population est égale ou proche de zéro, la densité de population moyenne de 8 hab. à l'hectare est très nettement inférieure à celle de Paris (213 hab. à l'hectare) et de la petite couronne (68 hab. à



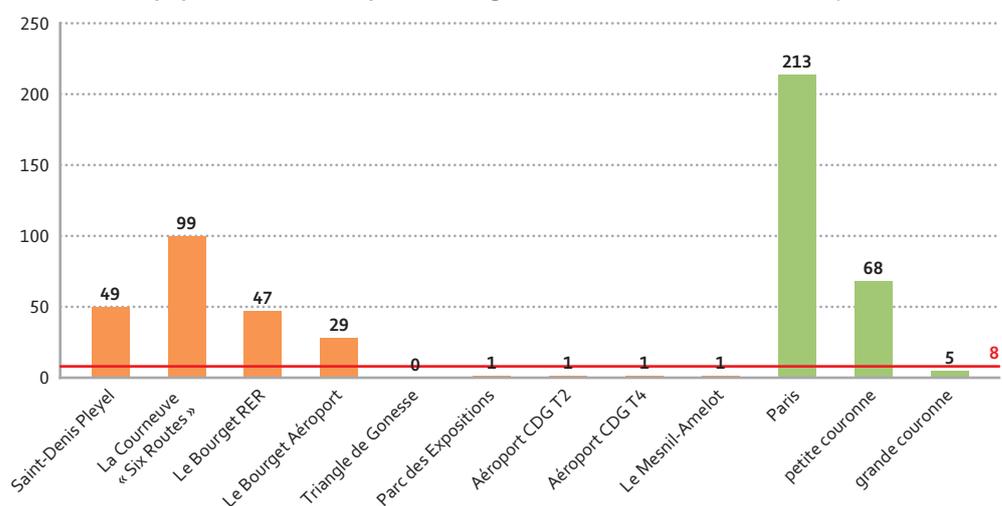
l'hectare), mais supérieure à la grande couronne (5 hab. à l'hectare). Calculée pour les 4 quartiers de gare qui comptent des habitants, la densité moyenne dépasse alors 50 habitants à l'hectare. Dans tous les cas, les quartiers de gare de la ligne 17 sont nettement moins peuplés que ceux des autres lignes du RGPE (83, 84 et 86 hab. à l'hectare respectivement pour les lignes 14, 15 Ouest et 15 Sud, 77 hab. à l'hectare pour la ligne 15 Est). Seule la ligne 18 fait exception. Cette ligne qui est la plus éloignée du cœur de l'agglomération traverse des territoires aujourd'hui peu denses et la densité moyenne dans les 10 quartiers de gare de cette ligne atteint 17 habitants à l'hectare.

Ainsi, la ligne 17 comporte 3 types de quartiers :

- **1 quartier présente une densité de population intermédiaire, proche de la moyenne de la petite couronne (entre 70 et 100 hab. à l'ha) :** La Courneuve « Six Routes » (99 habitants à l'ha) ;
- **3 quartiers sont aujourd'hui assez peu denses en habitants, avec des densités de population comprises entre 30 et 49 hab. à l'ha :** Saint-Denis Pleyel, Le Bourget RER, Le Bourget Aéroport ;
- **5 quartiers sont aujourd'hui pratiquement inhabités** (moins de 2 hab. à l'ha), en raison notamment des servitudes aéronautiques (obstacles et cône de bruit) : Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4, Le Mesnil-Amelot.



La densité de population dans les quartiers de gare en 2011 (nombre d'habitants par hectare)



Source : fichier fiscal (Insee) - 2010

Densité de population

Nombre d'habitants à l'hectare

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

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source : fichier fiscal (Insee) - 2010

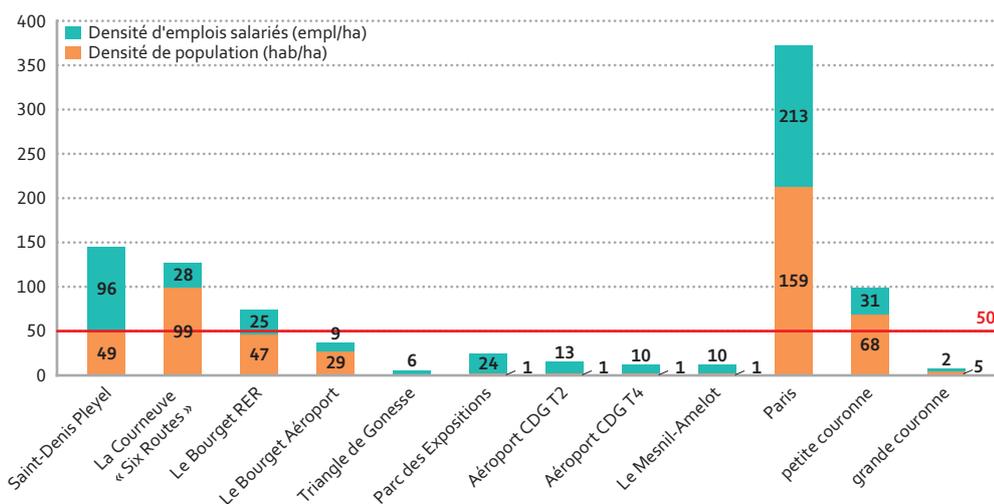
1.2. Les densités d'emploi dans les quartiers de gare

Dans l'ensemble, la ligne 17 présente des densités d'emplois moyennes à faibles. La moyenne de 25 emplois à l'hectare est inférieure à celle observée en petite couronne (31 emplois à l'ha.). À l'est, les quartiers de gare ne concentrent quasiment que des emplois, mais dans des densités plutôt faibles (avec des activités économiques moins intensives en main-d'œuvre). À l'ouest, les densités d'emplois sont plus élevées, comme dans le quartier de Saint-Denis Pleyel et le secteur d'emplois du Landy.

- **1 quartier présente une densité d'emplois assez élevée** (supérieure à 60 emplois à l'hectare, soit le double de la densité d'emplois moyenne dans la petite couronne) : Saint-Denis Pleyel, qui est un quartier au profil mixte mêlant un héritage industriel et la présence de grosses entreprises dans le secteur du Landy, avec une densité proche de 100 emplois à l'hectare.
- **3 quartiers se caractérisent par une densité d'emplois moyenne** (environ 30 emplois à l'ha) : La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Parc des Expositions;
- **5 quartiers de gare présentent actuellement des densités d'emplois faibles** (proches ou inférieures à 20 emplois à l'ha), du fait de leur faible urbanisation ou de la présence de grandes infrastructures aéroportuaires : Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse, Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4, Le Mesnil-Amelot.

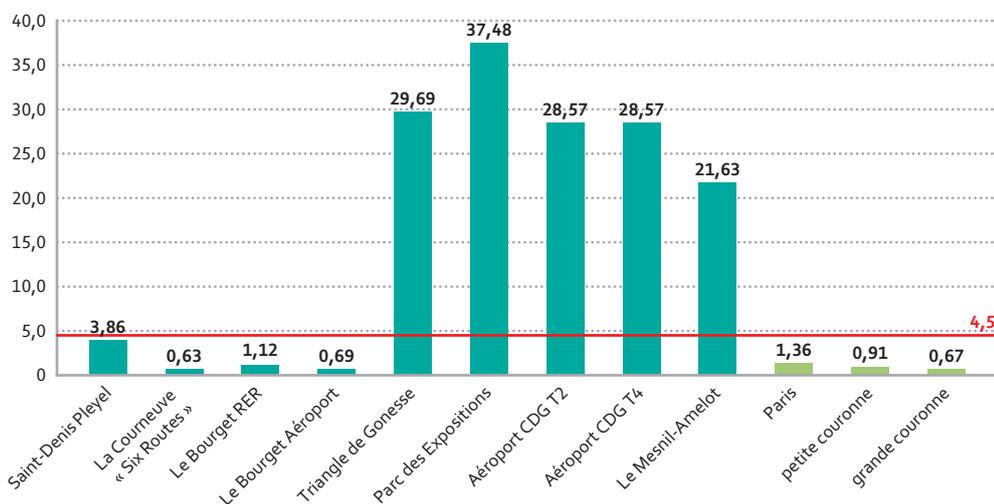
A titre de comparaison, la densité moyenne de ces 9 quartiers de gare de la ligne 17 est parmi les plus faibles des lignes du RGPE, avec la ligne 16 (25 emplois à l'hectare), plus résidentielle ou la ligne 15 Sud (31 emplois à l'ha). Les lignes 14, 15 Est et 15 Ouest relient quant à elles d'importants pôles d'emplois, avec respectivement 121, 121 et 168 emplois à l'ha.

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



Source : Insee CLAP 2012 et fichier fiscal 2010

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



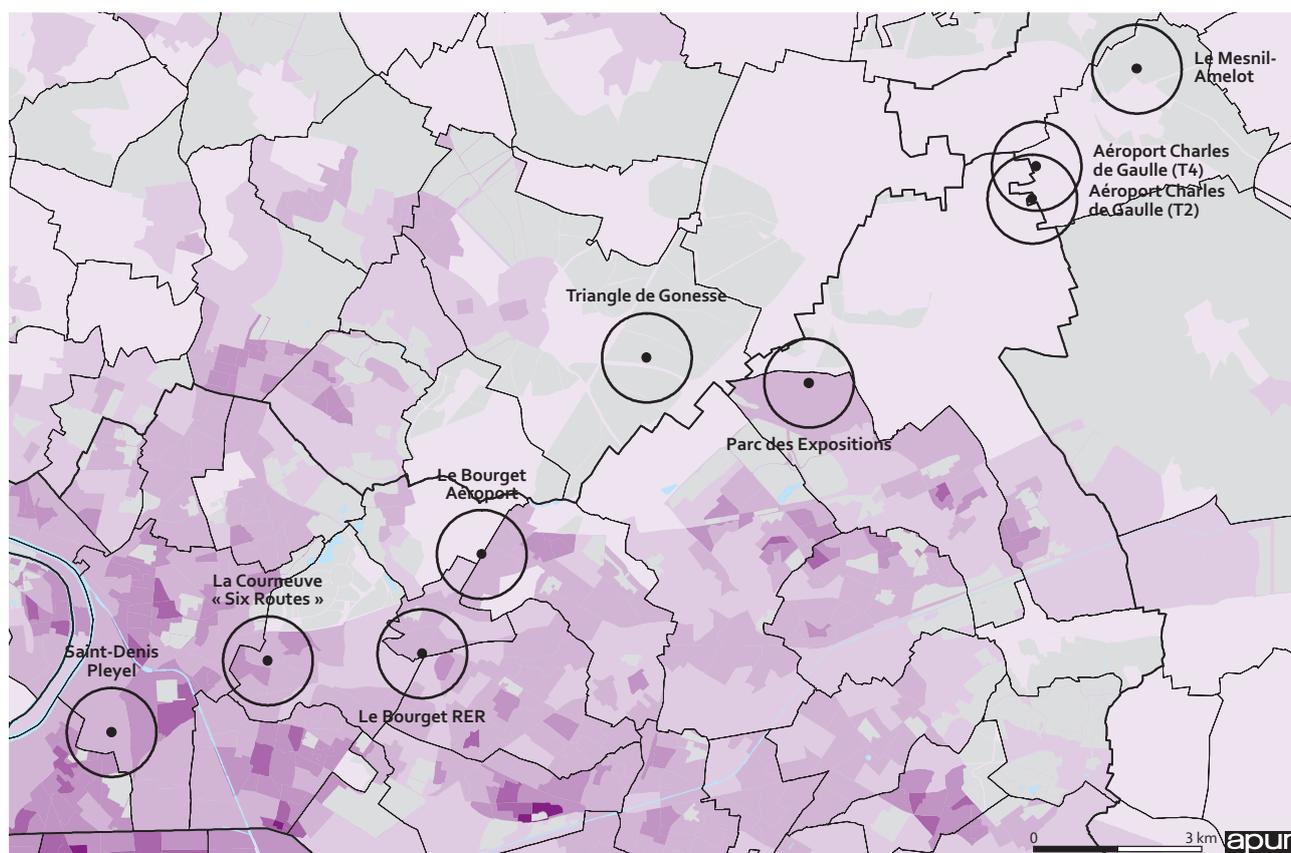
Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

1.3. La mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare

Le taux d'emploi calculé en rapprochant le nombre d'emplois offerts dans le quartier et le nombre d'actifs qui y résident permet d'appréhender la question de la mixité fonctionnelle des quartiers. La plupart des quartiers de gare de la ligne 17 compte davantage d'emplois que de résidents. Le taux d'emploi moyen calculé à l'échelle de la ligne entière masque des écarts de densité importants entre les quartiers à prédominance d'activité économique du Triangle de Gonesse, du Parc des Expositions, de l'Aéroport Charles de Gaulle et du Mesnil-Amelot, qui ont des taux d'emploi exceptionnels (supérieurs, voire très au-delà de 20 emplois par actif résident) et les quartiers présentant une mixité plus forte, ou davantage tournés vers la fonction résidentielle, comme La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER et le Bourget Aéroport. Calculé pour l'ensemble de la ligne le taux d'emploi est de 4,5, ce qui est nettement supérieur à Paris (1,36), à la petite couronne (0,91) et à la grande couronne (0,67).

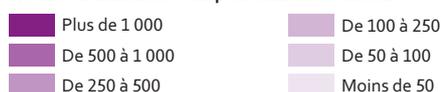
- **6 quartiers ont des taux d'emploi exceptionnel** du fait de la quasi-absence d'habitants, dépassant le ratio de 20 emplois par habitants : Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Aéroport Charles de Gaulle (T2 et T4) ; Le Mesnil-Amelot, qui présentent des taux d'emplois supérieurs à 20 emplois par habitants ; Le quartier de Saint-Denis Pleyel se distingue aussi par une nette prédominance de l'activité sur l'habitat, ce qui se traduit par un taux d'emploi très élevé, supérieur à 3,5 emplois par actif résident ;
- **1 quartier se caractérise par un taux d'emploi compris entre 1 et 2 emplois par actif résident** : Le Bourget RER ;
- **2 quartiers présentent un caractère résidentiel et un taux d'emploi inférieur à celui de la petite couronne** : La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget Aéroport.

La carte des densités humaines met en évidence la concentration d'habitants et d'emplois au sein de plusieurs quartiers de gare, témoignant d'une mixité fonctionnelle plus importante : Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget RER.



Densité humaine (population + emploi salarié)

Nombre d'habitants + emplois salariés à l'hectare



Les emprises des principaux espaces verts apparaissent en gris.

Sources : recensement de la population (Insee) 2011, CLAP traitement Apur - 2009

2. Les centralités aux abords des futures gares

2.1. La polycentralité de la métropole

La polycentralité du cœur de l'agglomération parisienne est mise en évidence autour de pôles de densités élevés de population et d'emplois sur lesquels sont venus se greffer des axes commerçants, ainsi que de grands équipements universitaires, hospitaliers, sportifs et culturels dont le rayonnement est métropolitain. La mise en service du Réseau du Grand Paris Express devrait accompagner le mouvement poly-centrique amorcé de la métropole. Au départ de la future ligne 17, le quartier de gare de Saint-Denis Pleyel par exemple sera demain le point de convergence des lignes 14, 15, 16 et 17 du futur métro (en plus de la ligne 13 et du RER D accessibles en correspondance piétonne) et deviendra un pôle majeur de centralité à l'échelle de la métropole.

Au nord de la métropole, l'intensité urbaine apparaît continue depuis Paris jusqu'au Bourget, le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois par exemple. Ensuite, les densités de population et d'emplois diminuent sensiblement, les territoires devenant support d'activités économiques, autour du Parc International des Expositions et de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Sur le territoire du tracé de la ligne 17, on notera, outre l'importance des pôles de centralités commerciales et de



services liés cités précédemment, l'axe de centralité constitué par l'ex-RN2, traversant les quartiers de gare du Bourget RER et du Bourget Aéroport, irriguant le territoire et sur lequel se trouvent de nombreux commerces, services et équipements. La ligne 17, de Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot, jouera un rôle décisif dans la desserte et l'accessibilité de centralités métropolitaines, nationales et internationales majeures, du pôle d'emplois du Landy au Parc des Expositions et à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

2.2. Les centralités autour des futures gares

L'arrivée d'une gare du Grand Paris est une opportunité pour renforcer les centralités qui existent d'ores et déjà dans les quartiers de gare, en créer de nouvelles et améliorer leur accessibilité depuis l'ensemble de la métropole. Les cartes qui décrivent les centralités dans le rayon de 800 mètres autour des futures gares sont issues de relevés de terrain. Elles permettent d'identifier finement les éléments de centralités dans les quartiers de gare de la ligne 17 et d'apprécier leur rayonnement, local, mixte ou global. Ces cartes font ressortir trois types de situation :

- **2 quartiers de gare sont dotés de centralités locales fortes** pour leurs habitants : La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER ;
- **5 quartiers de gare constituent d'ores et déjà des polarités au rayonnement métropolitain, national et même international** : Saint-Denis Pleyel, avec le pôle d'emplois du Landy et la Cité Européenne du Cinéma ; Le Bourget Aéroport avec l'aéroport, le parc des expositions et le Musée de l'Air et de l'Espace ; Parc des Expositions avec le PIEX et la zone d'activités économiques de Paris Nord 2 ; les deux quartiers de gare de Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 ;
- **2 quartiers de gare présentent une absence totale de centralité** : Triangle de Gonesse n'existe pas aujourd'hui comme centralité, constitué dans sa majeure partie de terrains agricoles ; Le Mesnil-Amelot qui dans le périmètre du quartier n'englobe qu'une petite partie de la commune du Mesnil-Amelot et un seul équipement attractif.



Les centralités

○ Rayon de 800 m

Centralité

- Centralité et axe commercial
- Équipement métropolitain
- Centre commercial
- Gare du RGPE
- ★ Mairies

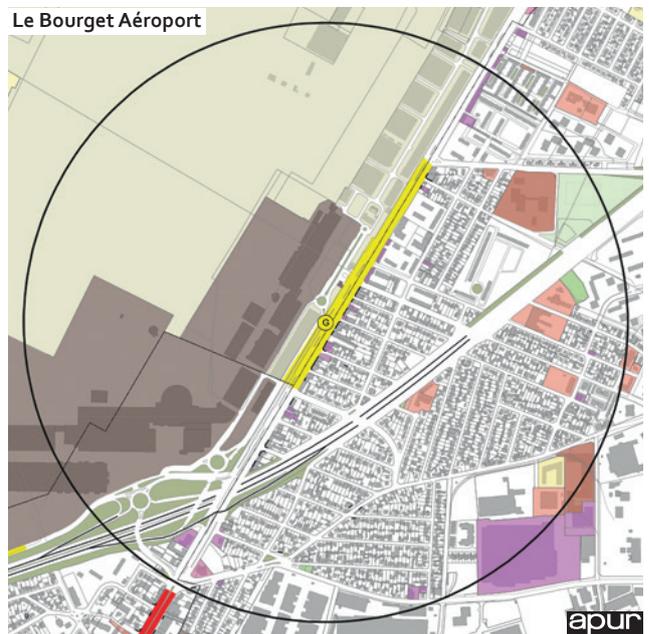
Densité humaine

Habitants (2009) et emplois (2011)
à l'hectare

- 50 et moins
- De 50 à 100
- De 100 à 200
- De 200 à 500
- Plus de 500

Source : enquête Apur (septembre 2016)

apur



Éléments de centralités

○ Rayon de 800 m

Centralités

- Locale
- Mixte
- Globale

Équipement

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

Commerce et animation

- Linéaire commercial
- Emprise commerciale
- Marché couvert

Grande emprise végétalisée

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

Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur (septembre 2016)

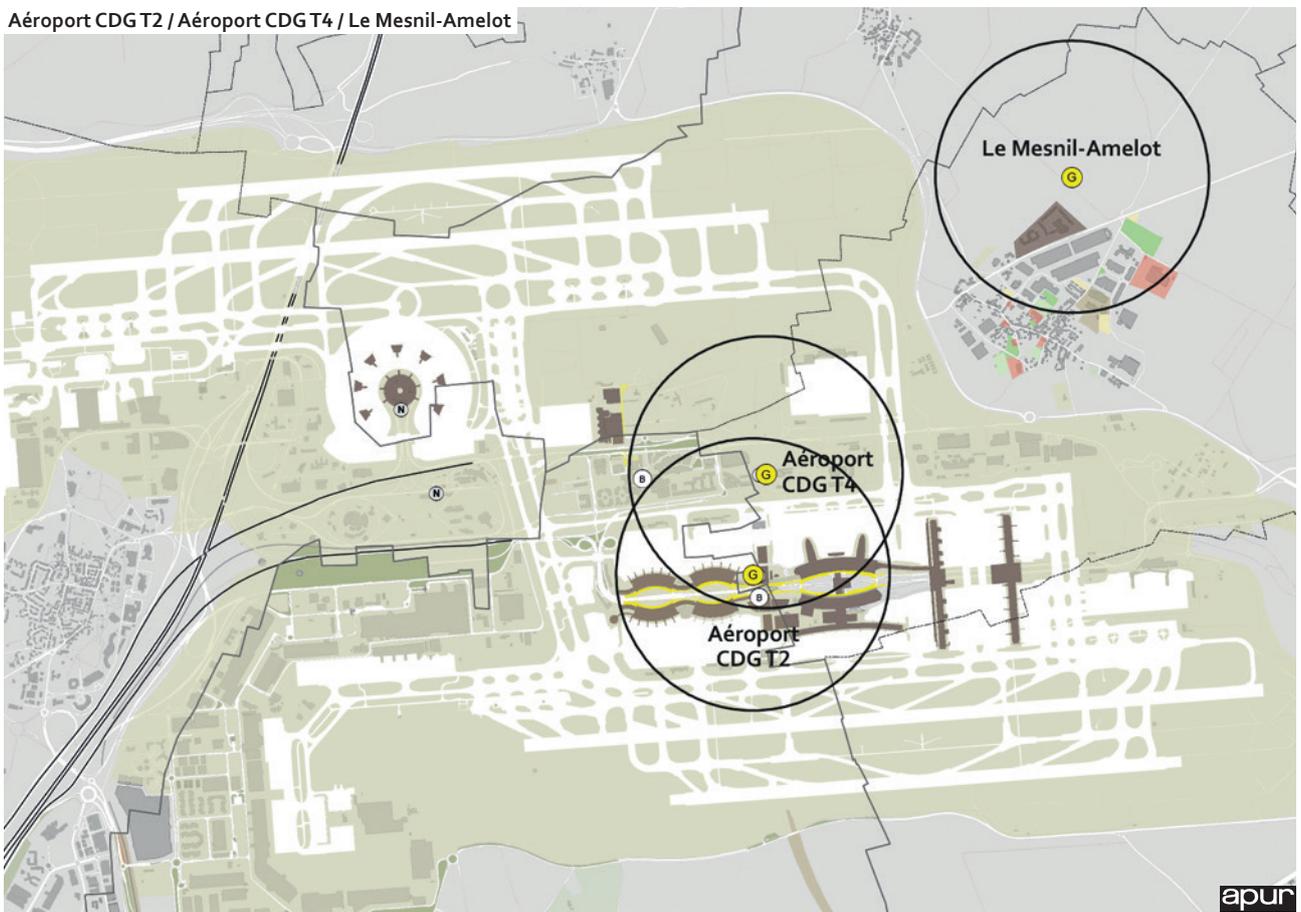
Trois types de situation :

- 2 quartiers de gare sont dotés de centralités locales fortes pour leurs habitants : La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER ;
- 5 quartiers de gare constituent d'ores et déjà des polarités au rayonnement métropolitain, national et même international : Saint-Denis Pleyel, avec le pôle d'emplois du Landy et la Cité Européenne du Cinéma ; Le Bourget Aéroport avec l'aéroport, le parc des expositions et le Musée de l'Air et de l'Espace ; Parc des Expositions avec le PIEX et la zone d'activités économiques de Paris Nord 2 ; les deux quartiers de gare de Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 ;
- 2 quartiers de gare présentent une absence totale de centralité : Triangle de Gonesse n'existe pas aujourd'hui comme centralité, constitué dans sa majeure partie de terrains agricoles ; Le Mesnil-Amelot qui dans le périmètre du quartier n'englobe qu'une petite partie de la commune du Mesnil-Amelot et un seul équipement attractif.

Triangle de Gonesse / Parc des Expositions



Aéroport CDG T2 / Aéroport CDG T4 / Le Mesnil-Amelot



Les centralités



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



La Courneuve « Six Routes » - rue de la Convention, La Courneuve



Le Bourget RER - RN2, avenue de la Division Leclerc, Le Bourget



Triangle de Gonesse - La Patte d'Oie, Gonesse



Aéroport Charles de Gaulle T2 - Gare RER et TGV



Le Mesnil-Amelot - Plaine Oxygène

Lieux d'implantation des futures gares



Saint-Denis Pleyel



La Courneuve « Six Routes »



Le Bourget RER



Le Bourget Aéroport



Triangle de Gonesse



Parc des Expositions

Les tissus



Saint-Denis Pleyel - rue Sorin, Saint-Denis



La Courneuve « Six Routes » - avenue de la République, La Courneuve



Le Bourget RER - rue Emile Zola, Le Bourget



Le Bourget Aéroport - avenue Veuve Malherre, Le Blanc-Mesnil



Aéroport Charles de Gaulle - rue d'Athènes, Tremblay-en-France



Le Mesnil-Amelot - rue de Paris, Le Mesnil-Amelot



Le Bourget Aéroport - Musée de l'Air et de l'Espace



Parc des Expositions - Castorama, Villepinte



Aéroport Charles de Gaulle T2



Le Mesnil-Amelot



Triangle de Gonesse - Terres agricoles



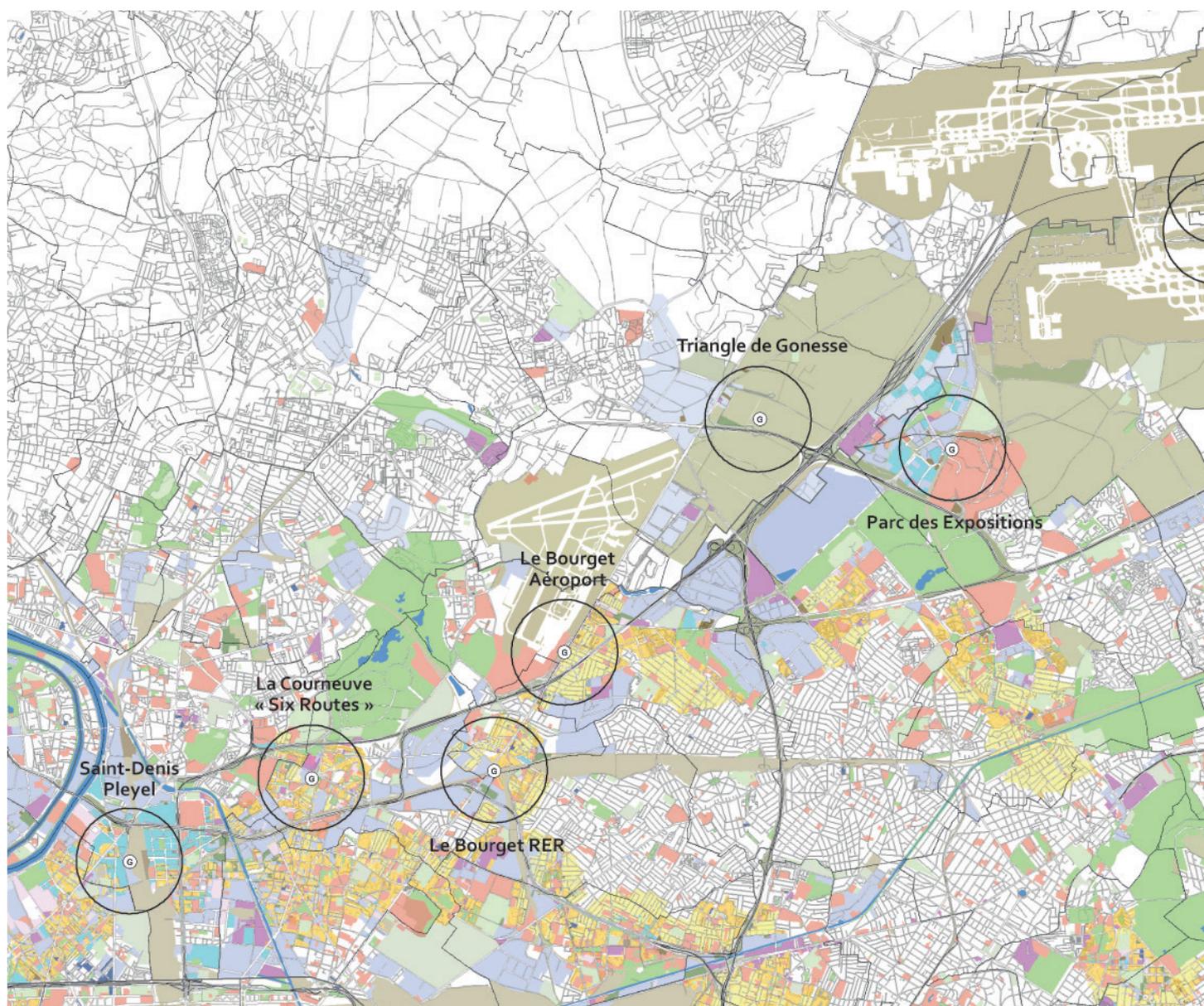
Parc des Expositions - rue de la Perdrix, Villepinte

3. Le cadre urbain et paysager des quartiers de gare

3.1. Les fonctions urbaines dans les quartiers de gare

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

À l'échelle de la ligne 17, les cartes des fonctions des quartiers montrent nettement la distinction entre la moitié sud de la ligne de Saint-Denis Pleyel au Bourget Aéroport où se lit une certaine mixité fonctionnelle dans les quartiers de gare, et la moitié nord où les quartiers de gare sont tournés vers l'activité économique, qu'elle soit agricole, logistique ou plus généralement en lien avec l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. De manière générale, les quartiers de gare sont les témoins



d'une forte sectorisation de leur urbanisme, le quartier de gare de la Courneuve « Six Routes » faisant figure d'exception, avec des petits secteurs d'activités encore imbriqués dans le tissu plutôt résidentiel du reste du quartier, de même que Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER, dans une bien moindre mesure. On trouve par exemple dans ce dernier des lotissements pavillonnaires au sein de la zone d'activités Mermoz.

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

- **3 quartiers mixtes fonctionnellement** : La Courneuve « Six Routes », où les fonctions résidentielles et d'activités économiques s'imbriquent dans l'ensemble du tissu du quartier ; Le Bourget RER, dans lequel la voie ferrée sépare en deux le quartier, l'ouest étant principalement à vocation économique, et l'est ayant une fonction plus résidentielle ; Le Bourget Aéroport, quartier fortement sectorisé, avec à l'ouest l'aéroport du Bourget et ses équipements adjacents et à l'ouest la partie résidentielle ;
- **6 quartiers à dominante d'activités ou d'équipements publics**, dans lesquels on trouve plusieurs profils : Saint-Denis Pleyel comporte des parcelles d'activités industrielles ainsi que d'activités tertiaires, ces dernières se sont développées plus récemment en particulier dans le secteur du Landy ; Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot sont couverts majoritairement par de l'activité agricole, bien que l'on y trouve également des activités industrielles, voire quelques équipements ; Parc des Expositions est pour moitié composé d'activités économiques au sein de Paris Nord 2, tandis que l'autre moitié est occupée par une équipement de rayonnement international, le PIEX ; enfin, les deux quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 desservent uniquement l'aéroport.



Fonctions dominantes

○ Rayon de 800 m

Logement

- Discontinu collectif
- Continu collectif
- Individuel
- Hôtel

Équipement

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

Emprise d'activité

- Activité tertiaire
- Activité économique et/ou industrielle
- Service urbain

Emprise non bâtie

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

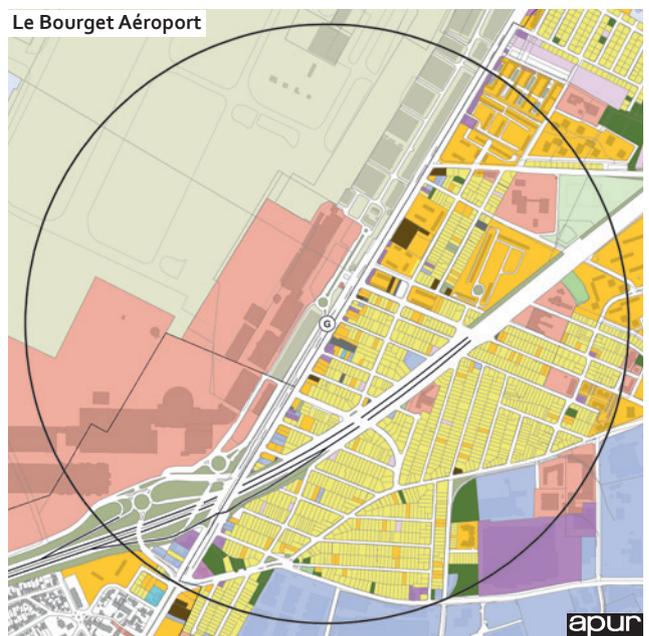
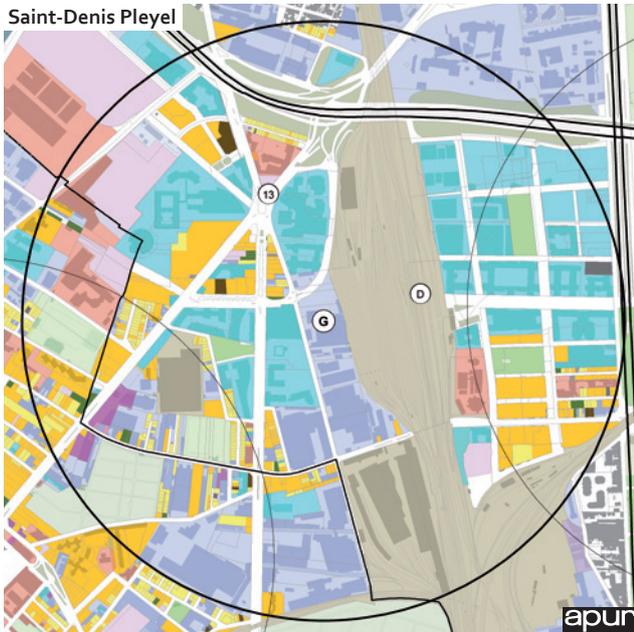
Emprise en travaux

- Chantier en cours

Source : Apur (septembre 2016)

apur

apur



Fonctions dominantes

○ Rayon de 800 m

Logement

- Discontinu collectif
- Continu collectif
- Individuel
- Hôtel

Équipement

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

Emprise d'activité

- Activité tertiaire
- Activité économique et/ou industrielle
- Service urbain

Emprise non bâtie

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

Emprise en travaux

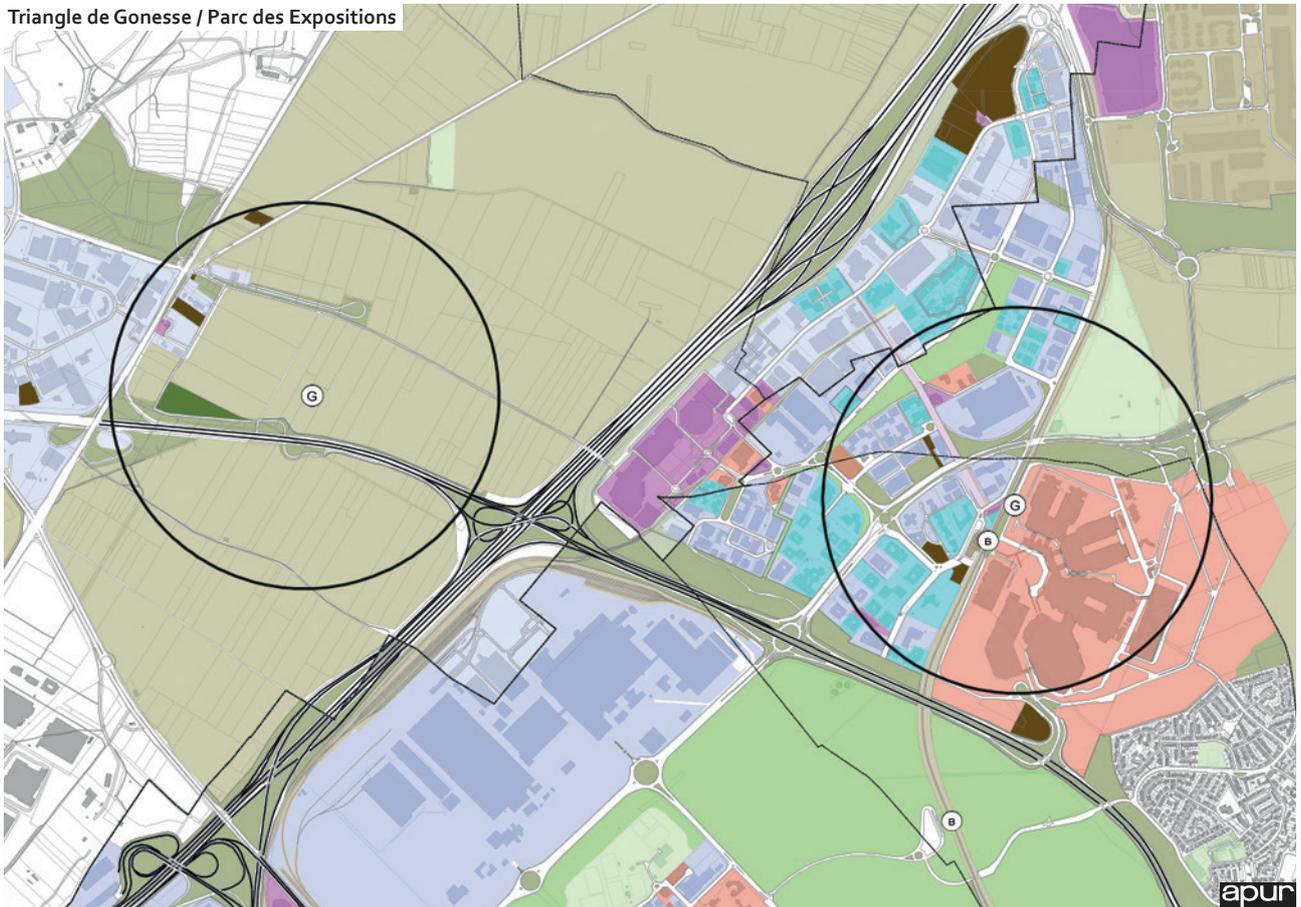
- Chantier en cours

Source : Apur (septembre 2016)

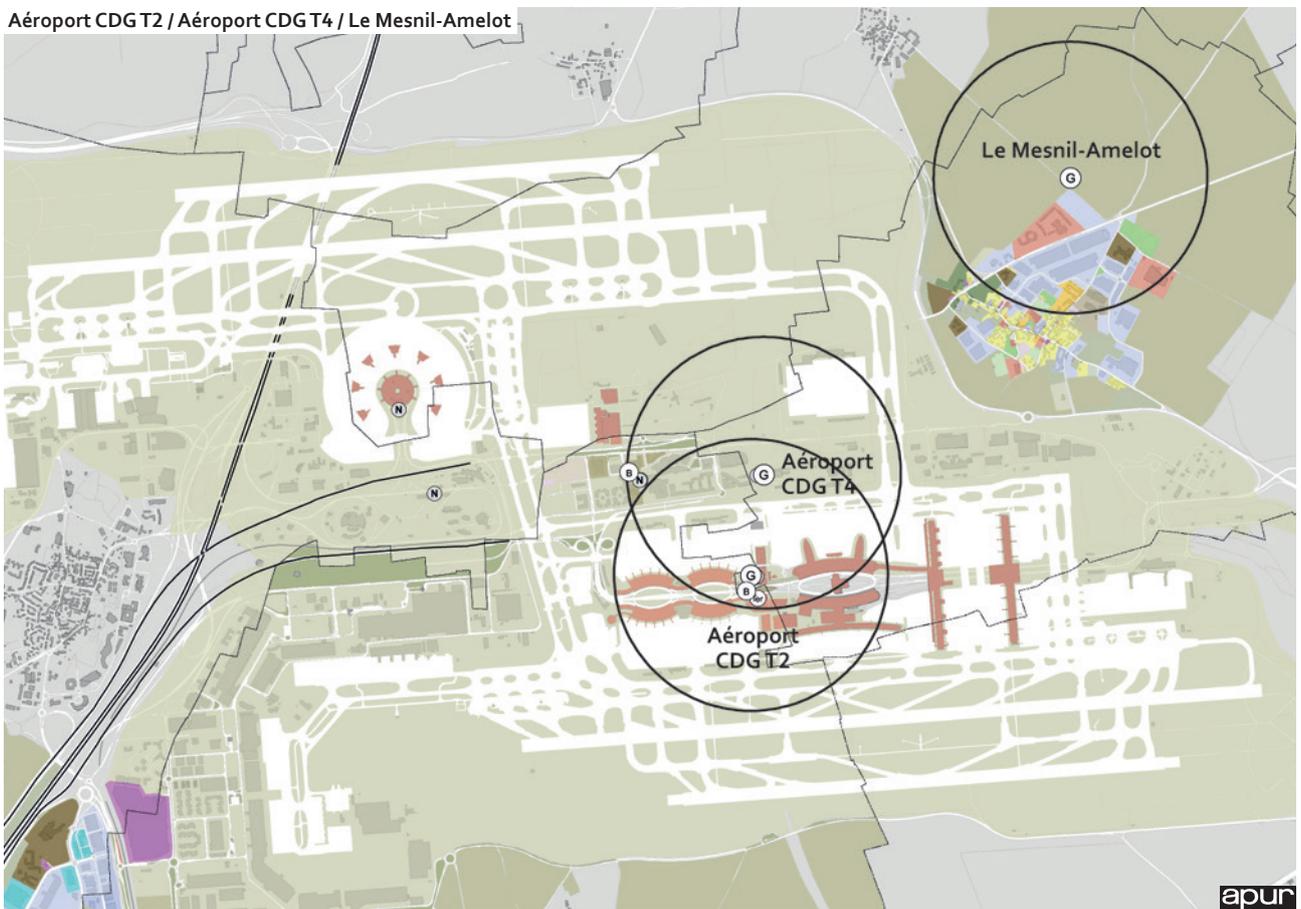
Deux types de situation :

- 3 quartiers mixtes fonctionnellement : La Courneuve « Six Routes », où les fonctions résidentielles et d'activités économiques s'imbriquent dans l'ensemble du tissu du quartier ; Le Bourget RER, dans lequel la voie ferrée sépare en deux le quartier, l'ouest étant principalement à vocation économique, et l'est ayant une fonction plus résidentielle ; Le Bourget Aéroport, quartier fortement sectorisé, avec à l'ouest l'aéroport du Bourget et ses équipements adjacents et à l'ouest la partie résidentielle ;
- 6 quartiers à dominante d'activités ou d'équipements publics, dans lesquels on trouve plusieurs profils : Saint-Denis Pleyel comporte des parcelles d'activités industrielles ainsi que d'activités tertiaires, ces dernières se sont développées plus récemment en particulier dans le secteur du Landy ; Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot sont couverts majoritairement par de l'activité agricole, bien que l'on y trouve également des activités industrielles, voire quelques équipements ; Parc des Expositions est pour moitié composé d'activités économiques au sein de Paris Nord 2, tandis que l'autre moitié est occupée par un équipement de rayonnement international, le PIEX ; enfin, les deux quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 desservent uniquement l'aéroport.

Triangle de Gonesse / Parc des Expositions



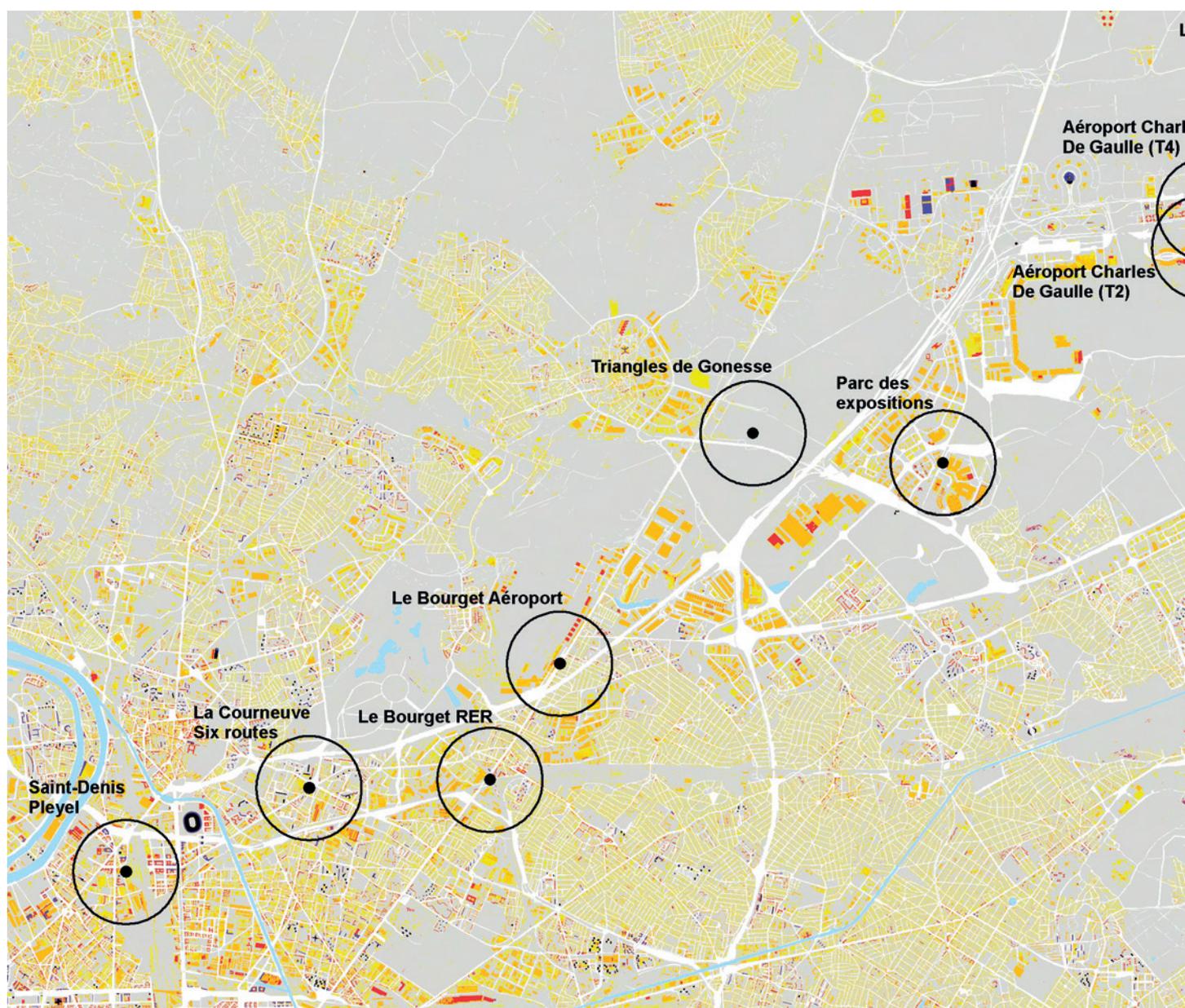
Aéroport CDG T2 / Aéroport CDG T4 / Le Mesnil-Amelot



3.2. Les hauteurs du bâti

La carte des hauteurs du bâti renseigne sur la morphologie du cadre bâti des quartiers de gare. Elle met principalement en évidence la présence d'un bâti de plutôt faible hauteur, en particulier si l'on exclut les quartiers de gare de Saint-Denis Pleyel et la Courneuve « Six Routes ». En effet, la présence de terrains agricoles et la proximité des infrastructures aéroportuaires du Bourget et de Roissy dans les autres quartiers de gare ont pour effet de limiter l'urbanisation et les hauteurs de constructions (servitudes aéronautiques liées aux obstacles et cône de bruit), très largement inférieures à 15 m, comme pour les bâtiments de type entrepôt, et atteignant une hauteur maximum de 25 m dans certains cas, comme pour les terminaux de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

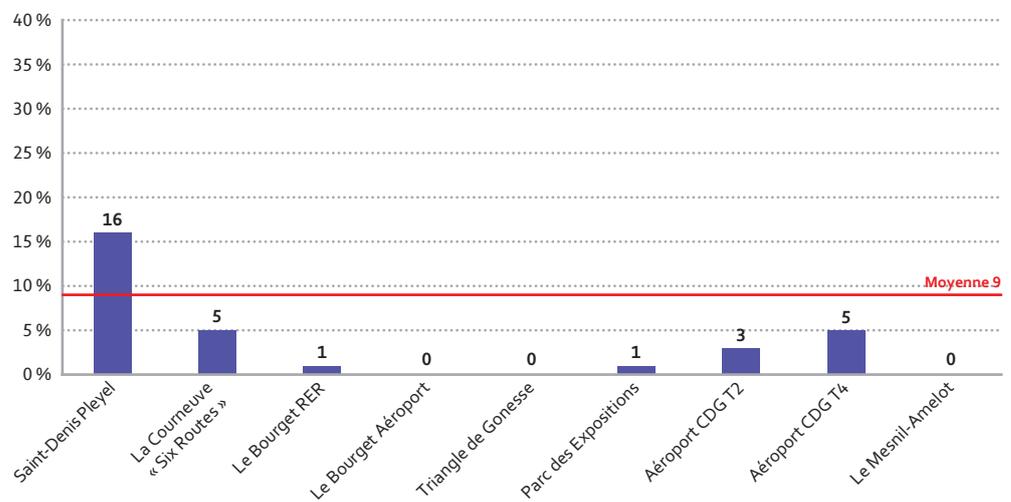
Ainsi, **1 quartier comporte un nombre significatif d'immeubles de grande hauteur** : Saint-Denis Pleyel, dans lequel se trouve par exemple le tour Pleyel et quelques immeubles de bureaux de plus de 25 m de hauteur, comme dans le secteur du Landy.



- **2 quartiers présentent un bâti de hauteurs variées dans un tissu urbanisé :** La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget RER, composés à la fois de pavillons, de tours d'habitations et de locaux d'activités;
- **2 quartiers aux hauteurs moyennes voire faibles :** Le Bourget Aéroport, en raison des servitudes aéronautiques de l'aéroport du Bourget ; Parc des Expositions, au tissu composé essentiellement de locaux d'activités et de bureaux, ainsi que du parc des expositions et ne dépassant donc pas les 15 m de hauteur.
- **2 quartiers faiblement urbanisé mais comprenant des édifices pourtant assez élevés :** les deux quartiers de gare de l'Aéroport Charles de Gaulle (T2 et T4), où se situent notamment les terminaux et les tours de contrôle, ainsi que des immeubles de bureaux et hôtels, souvent compris entre 7 et 25 m de hauteur ;
- **2 quartiers très faiblement urbanisé et aux hauteurs faibles :** Triangle de Gonesse, Le Mesnil-Amelot.



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



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

Les hauteurs des bâtiments

- Gare du RGPE
- Rayon de 800 m

Hauteurs des bâtiments

- Moins de 7 m
- De 7 à 15 m
- De 15 à 25 m
- De 25 à 37 m
- Plus de 37 m

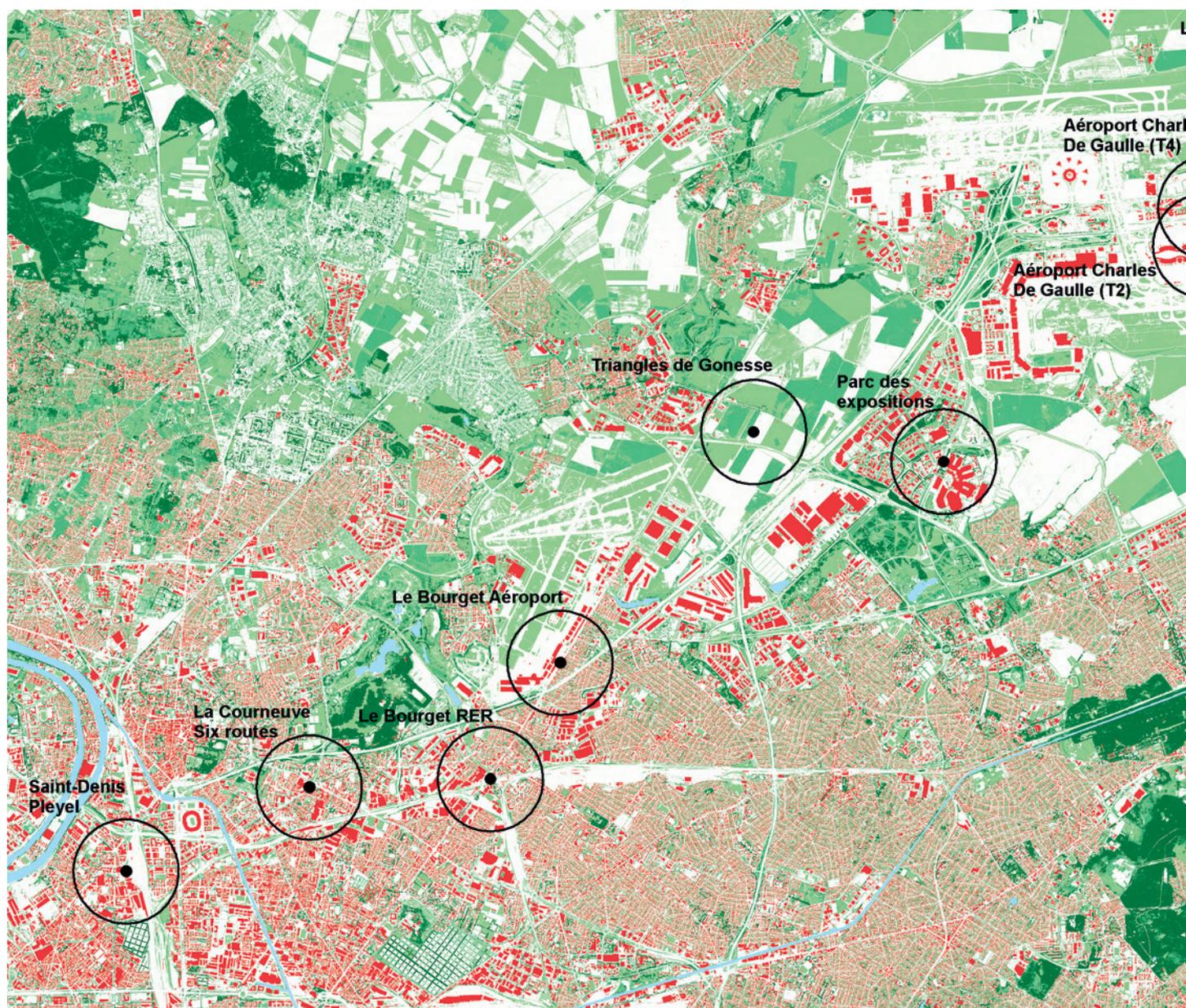
Sources : Apur, Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas

3.3 Le rapport emprises bâties/espaces ouverts

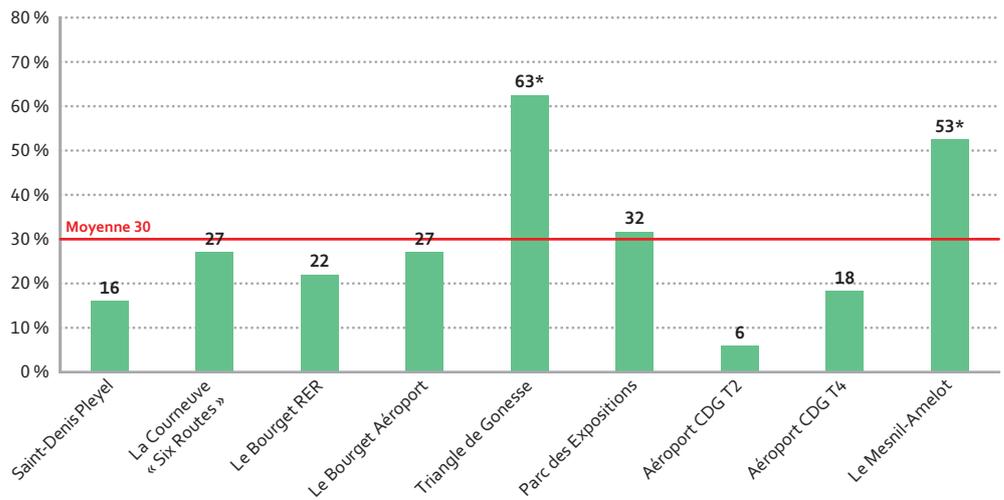
La carte des emprises bâties et de la végétation met en évidence l'importance du bâti (rouge) dans chaque quartier, par comparaison avec les espaces ouverts constitués par les espaces verts et les infrastructures de transports routiers et ferroviaires (en blanc).

La ligne 17 présente des profils de quartiers très particuliers en ce qui concerne le rapport entre bâti et espaces verts, en raison de la présence d'activités agricoles d'un côté, et de vastes surfaces artificialisées pour l'accueil des infrastructures aéroporutaires et ferroviaires. En moyenne, 30 % de la surface des quartiers de gare est végétalisée, ce qui est plutôt faible comparé aux autres lignes (37 % par exemple pour les lignes 15 Sud et 15), mais supérieur à la moyenne des quartiers de la ligne 14 qui, elle, traverse de nombreux secteurs très densément urbanisés (23 %).

- Ainsi, **2 quartiers possèdent un couvert végétal très important**, au moins supérieur à la moitié de leur surface : Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot ;
- **1 quartier possède un couvert végétal significatif** : Parc des Expositions, au tissu bâti peu dense et végétalisé dans ses interstices. On y trouve également le parc du Bois de la Pie ;
- **6 quartiers dont l'artificialisation des sols est très marquée** : Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, très densément bâti et comportant des infrastructures ferroviaires, les deux quartiers de gare de l'Aéroport Charles de Gaulle (T2 et T4), accueillant les infrastructures aéroporutaires, et le quartier du Bourget Aéroport, cumulant la densité bâtie et des infrastructures aéroporutaires et routières.



Part du couvert végétalisé



Sources : Apur (2015) à partir de l'image proche-infrarouge, MNE - MNT © InterAtlas 2012
 * Les chiffres sont à lire avec précaution en raison des difficultés de calcul liés à la situation des champs agricoles au moment de la photo satellite. En effet, les parcelles non artificialisées mais sans végétation ne sont pas comptabilisées.



Les bâtiments et la végétation

- Gare du RGPE
 - Rayon de 800 m
- Les hauteurs de la végétation
- Moins de 1 m
 - De 1 à 10 m
 - Plus de 10 m
 - Bâtiments

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

4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

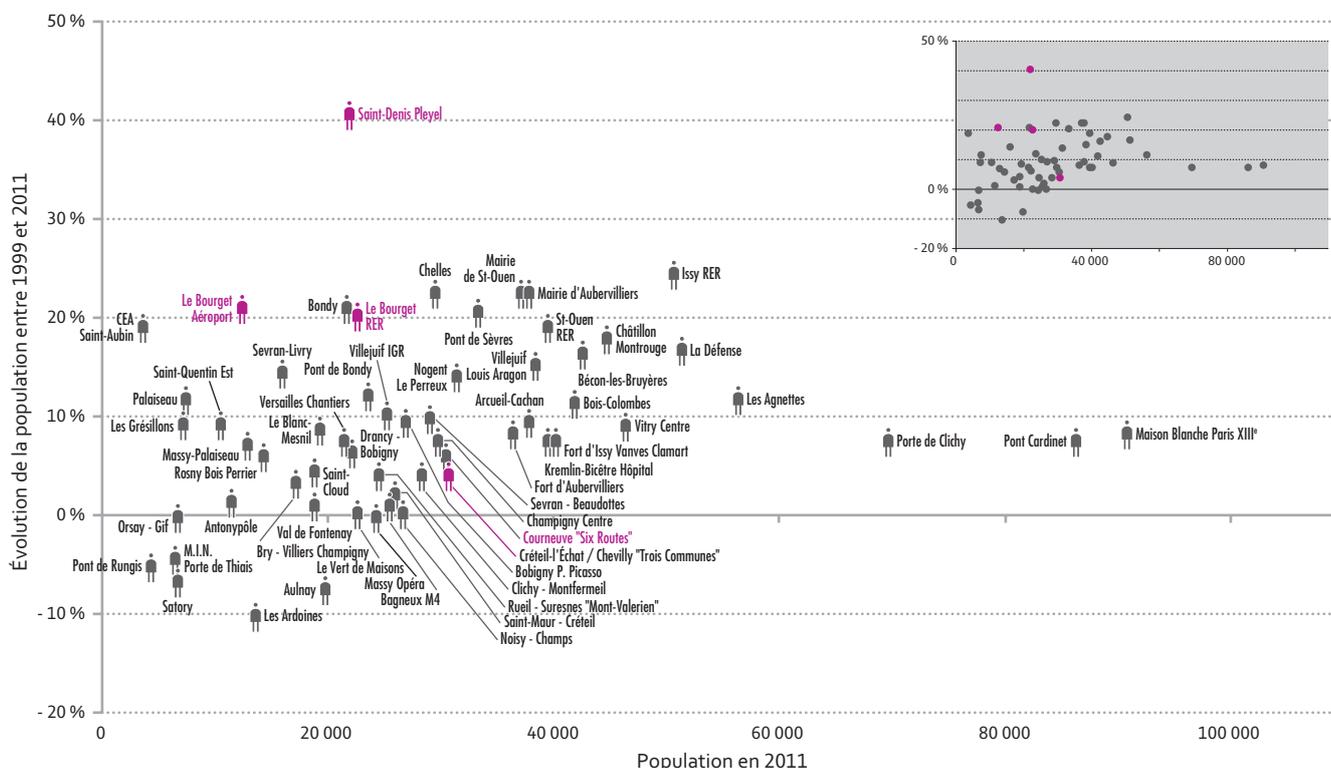
4.1. L'évolution démographique des quartiers

Les 9 quartiers de gare de la ligne 17 rassemblent moins de 90 000 habitants, sachant que les 5 quartiers de gare à partir du Triangle de Gonesse comptent un nombre d'habitants très limité alors que les 4 quartiers de Saint-Denis Pleyel au Bourget Aéroport comptent plus de 20 000 habitants par quartier en moyenne. Entre 1999 et 2011 ces 4 quartiers ont connu une progression démographique pratiquement deux fois plus marquée que celle de la petite couronne (+ 19 % contre + 10 % en petite couronne). La ligne 17 scindée en deux tronçons aux profils socio-démographiques distincts est par conséquent atypique par rapport aux autres lignes du RGPE. Avec plus de 30 000 habitants, le quartier de gare de La Courneuve « Six Routes » est le plus peuplé sur la ligne, puis viennent les deux quartiers de gare voisins du Bourget RER, Saint-Denis Pleyel et Le Bourget Aéroport.

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

- **4 quartiers ont vu leur population augmenter fortement** (entre + 40 % et + 20 %) : Saint-Denis Pleyel, Le Bourget RER et Le Bourget Aéroport, ce qui tient notamment au fait que ces quartiers étaient peu denses et peu résidentiels jusqu'à présent ;
- le quartier de La Courneuve « Six Routes » a vu **sa population augmenter à un rythme assez proche de la moyenne de la petite couronne** dans son ensemble (environ + 6 %) ;
- **Les 5 autres quartiers du Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot se caractérisent par un faible nombre d'habitants** et des évolutions de population entre 1999 et 2011 qui ne sont pas significatives.

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

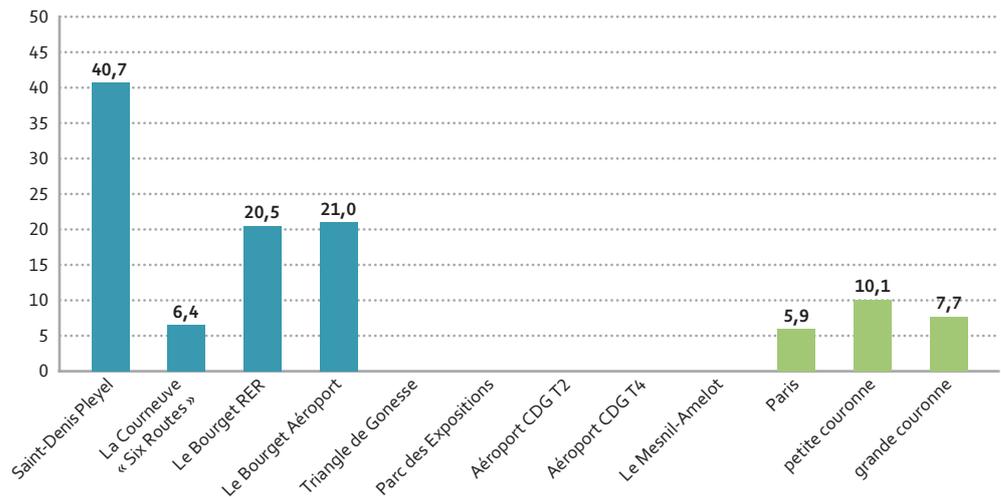


Source : recensements Insee (1999 et 2011)

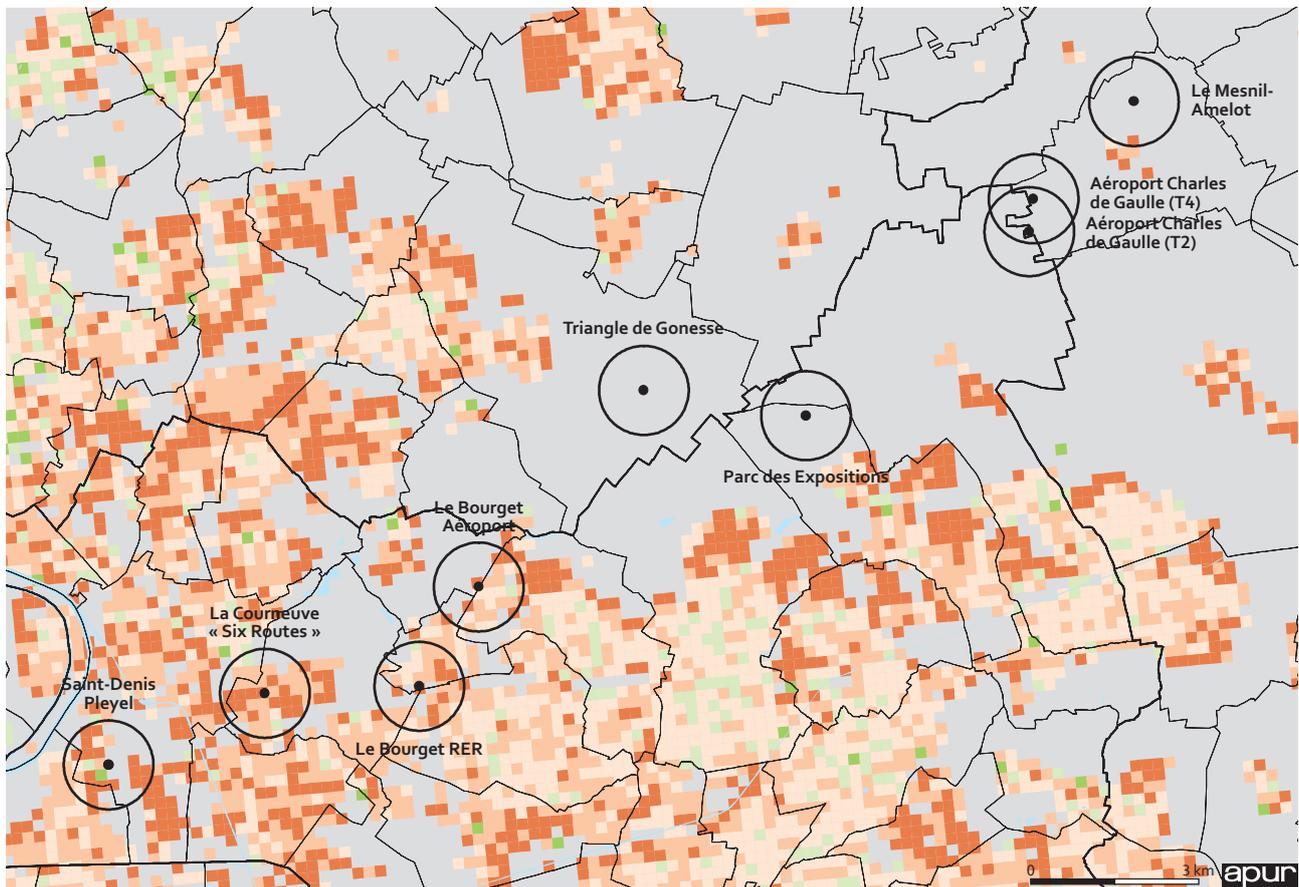
Note de lecture : les données n'étant pas significatives (IRIS trop peu peuplés ou avec des contours ayant fortement évolué entre les 2 dates) ou ayant évolué de manière trop atypique, les quartiers de gare suivant ne figurent pas sur le graphique : Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4, Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Parc des Expositions, Stade de France et Triangle de Gonesse.

Note de lecture : Pour les 5 quartiers de gare peu ou pas peuplés du Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot, l'évolution du nombre d'habitants entre 1999 et 2011 n'est pas significative.

Évolution de la population 1999-2011



Source : Insee, recensements 1999 et 2011



Indice de jeunesse

Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus

Dominante « jeunes »

Plus de 4 jeunes pour 1 senior

De 2 à 4 jeunes pour 1 senior

De 1 à 2 jeunes pour 1 senior

Dominante « seniors »

Plus de 2 seniors pour 1 jeune

De 1 à 2 seniors pour 1 jeune

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

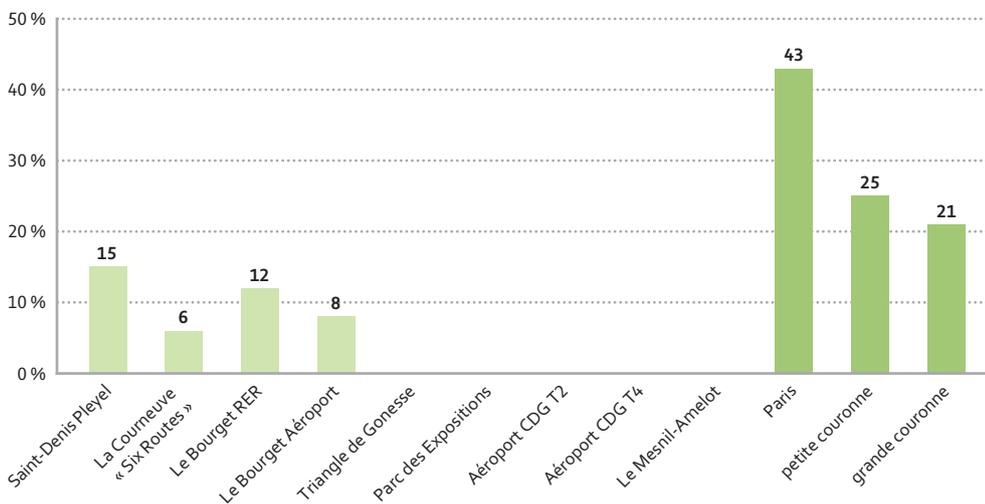
Source : fichier fiscal (Insee) - 2010

4.2 Répartition de la population par grands groupes d'âges

Dans l'observatoire, plusieurs indicateurs permettant de décrire le profil des habitants des quartiers de gare ont été rassemblés, dans l'idée de rendre possible la comparaison entre les quartiers et, dans quelques années, des analyses sur l'évolution du profil des habitants de ces quartiers.

En termes de répartition par grands groupes d'âge, la carte de l'indice de jeunesse (construite à partir du rapport entre les jeunes de moins de 18 ans et les personnes âgées de 65 ans ou plus) montre des écarts de situation selon les territoires. Les 4 quartiers du début de la ligne 17 apparaissent sensiblement plus « jeunes » que le cœur de la métropole. Dans la plupart de ces quartiers, les jeunes de moins de 18 ans sont surreprésentés, représentant au moins 30 % de la population totale. Dans les autres quartiers, la présence de zones d'activités (Parc des Expositions), d'emprises aéroportuaires (Aéroport Charles de Gaulles T2 et T4) ou de terrains aujourd'hui agricoles (Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot) laissent peu de place aux secteurs d'habitat. Ils ne sont donc pas « visibles » sur les cartes socio-démographiques.

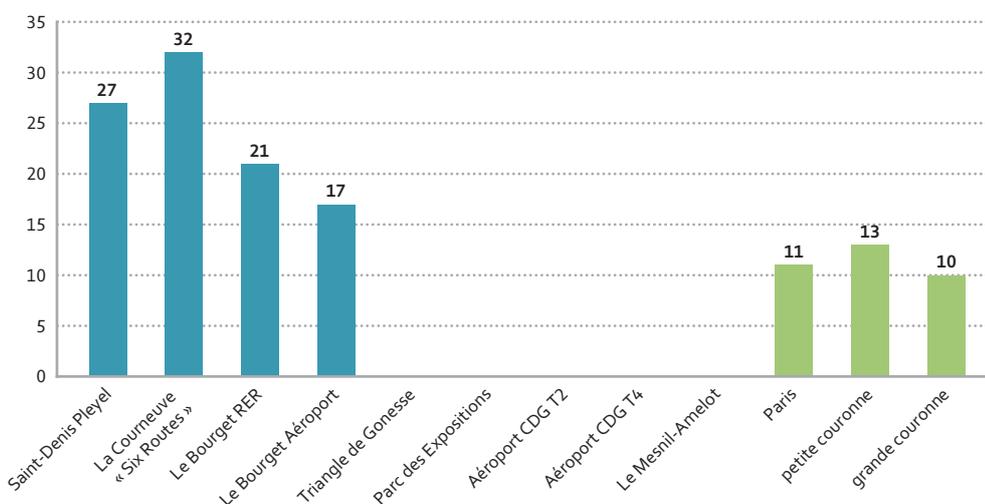
Part des cadres dans la population active résidente



Note de lecture : Pour les 5 quartiers de gare peu ou pas peuplés du Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot, la part des cadres dans la population active résidente en 2011 n'est pas significative.

Source : Insee, recensement 2011

Taux de chômage



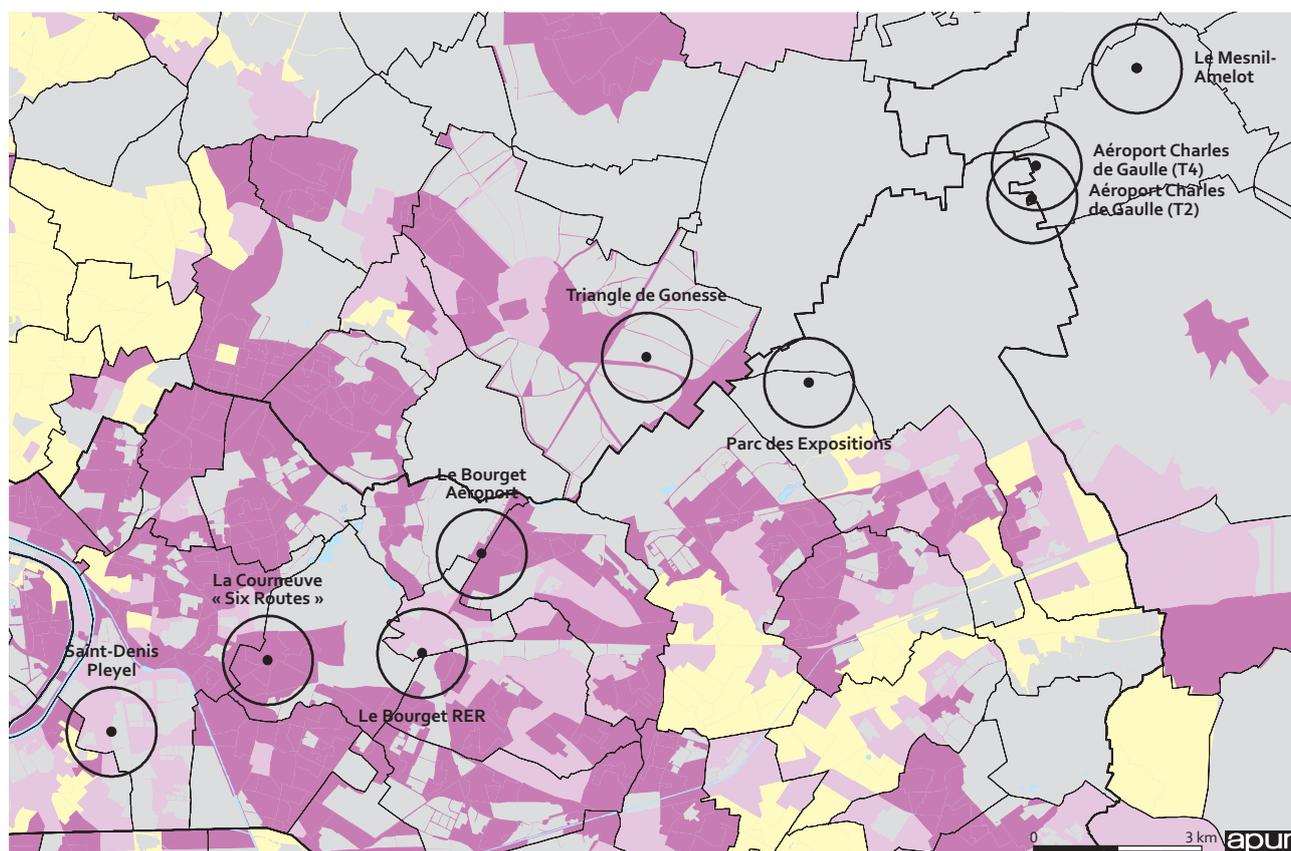
Source : Insee, recensement 2011

4.3 Les catégories socio-professionnelles des actifs résidents

En petite couronne, les cadres représentent un quart des actifs et les employés et ouvriers 46 %. Les 4 quartiers de la 1^{re} moitié de la ligne 17 se caractérisent par une surreprésentation des actifs employés et ouvriers et une faible proportion de cadres. Dans ces 4 quartiers de l'ouest de la ligne, moins de 15 % des actifs occupent un emploi de cadres.

Dans le même temps, le taux de chômage parmi les actifs résidant dans ces 4 quartiers de gare de la ligne 17 est sensiblement plus élevé qu'en moyenne en petite couronne.

- De Saint-Denis Pleyel au Bourget Aéroport, les quartiers de la 1^{re} moitié de la ligne, les actifs employés et ouvriers représentent entre 60 % et 70 % des actifs. Dans ces quartiers, les actifs sont aussi durement touchés par le chômage, avec un taux de chômage partout plus élevé qu'en moyenne en petite couronne. C'est le cas en particulier dans les quartiers de gare de Saint-Denis Pleyel et La Courneuve « Six Routes » (respectivement 27 % et 32 % de chômage parmi les actifs résidant, soit un taux presque deux fois plus élevé que celui observé en petite couronne);
- Les 5 autres quartiers du sud sont actuellement très peu peuplés.



Structure de la population active

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

Cadres, professions intellectuelles supérieures, artisans, commerçants, chefs d'entreprise

Au moins 60 %
De 50 à 60 %

Employés, ouvriers

Au moins 60 %
De 50 à 60 %
Pas de dominante

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

Source : recensement de la population (Insee) - 2012

4.4 Les revenus des ménages et leur évolution

Les 4 quartiers de gare de la 1^{re} moitié de la ligne 17 sont occupés par des ménages qui présentent un niveau de revenu moyen assez bas et homogène: c'est au Bourget RER qu'il est le plus élevé (environ 16 900 € par an et par unité de consommation) et à La Courneuve « Six Routes » qu'il est le plus bas (12 100 € par an et par UC). Dans ces 4 quartiers, le revenu moyen des ménages est assez faible, sensiblement inférieur au revenu moyen des ménages de petite couronne (24 700 € par an et par UC). De même, en dehors du quartier de Saint-Denis Pleyel, partout le revenu moyen des ménages augmente moins vite que la moyenne observée en petite couronne.

Sur la base du niveau de revenu moyen des ménages et de son évolution entre 2001 et 2009, on distingue 3 profils de quartiers de gare :

- **le quartier de gare de Saint-Denis Pleyel se distingue des autres quartiers de la ligne par une assez forte progression du revenu moyen des ménages (+ 29 % contre + 22 % en petite couronne).** Dans ce quartier, la progression du revenu moyen des ménages est liée à l'arrivée récente dans le quartier de ménages qui n'ont pas tout à fait le même profil socio-économique que les ménages déjà en place.
- **Les 3 quartiers de La Courneuve « Six Routes », Le Bourget Aéroport et, en particulier, Le Bourget RER se caractérisent par un niveau de revenus des ménages faible et qui progresse moins vite que la moyenne en petite couronne.**
- **Les 5 quartiers du sud de la 2^e moitié de la ligne sont actuellement très peu peuplés.**

Comme pour les autres indicateurs socio-économiques, la part des ménages à bas revenus fait ressortir les 4 quartiers de la 1^{re} moitié de la ligne 17 en raison des difficultés économiques que rencontre une part importante de la population. De Saint-Denis Pleyel au quartier du Bourget Aéroport, entre 30 % et 46 % des ménages ont des revenus faibles, qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est-à-dire qu'ils ont des revenus inférieurs à 11 250 € par an et par unité de consommation. En moyenne, 20 % des ménages de la petite couronne sont dans cette situation.

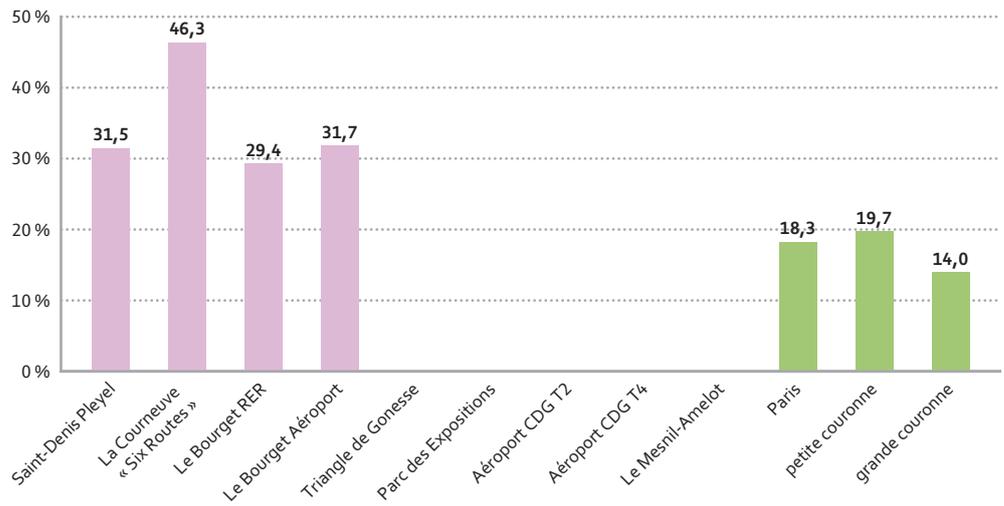
Évolution du revenu annuel moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



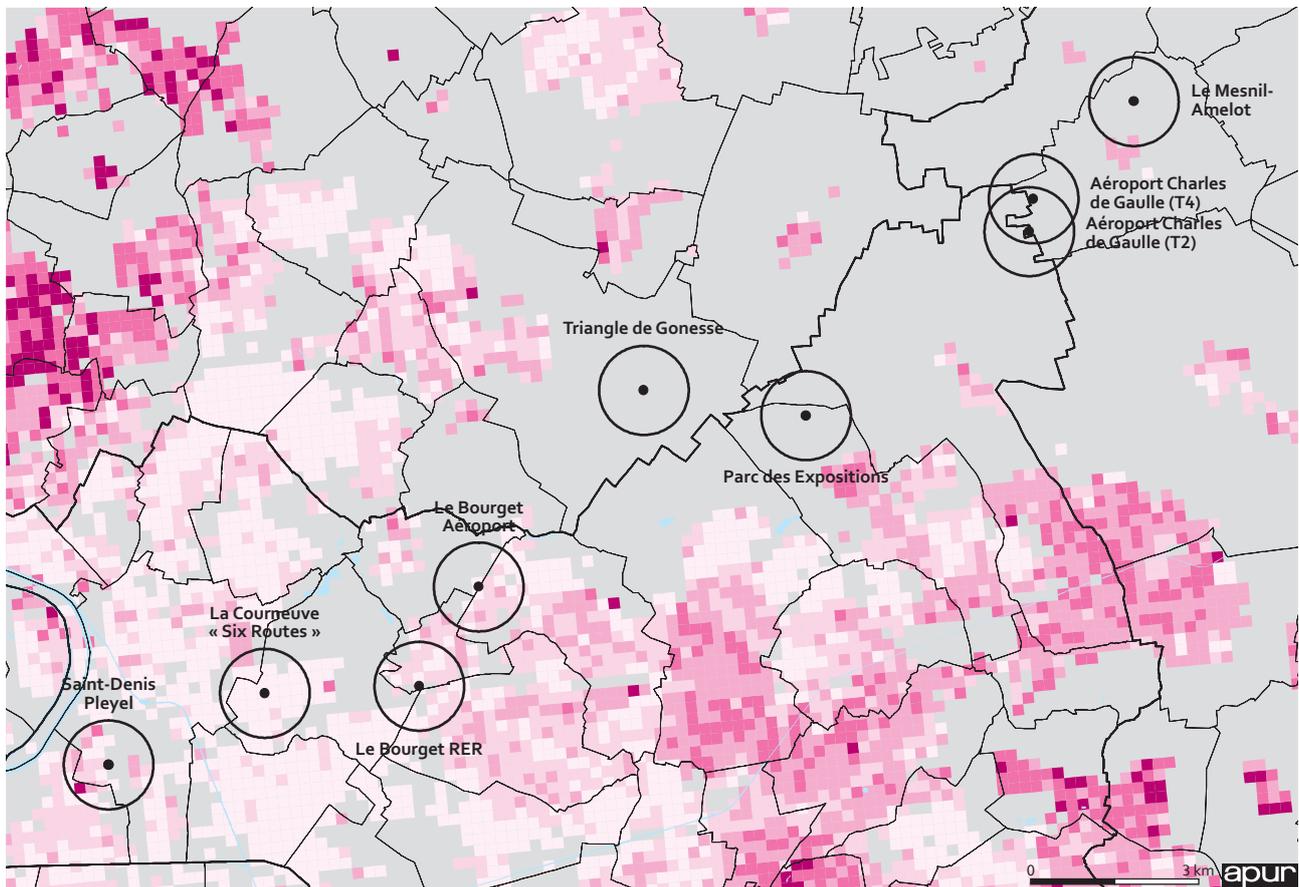
Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4, Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Parc des Expositions, Stade de France et Triangle de Gonesse. Les IRIS ayant été modifiés entre 2001 et 2009, il n'a pas été possible de calculer l'évolution de revenus pour le quartier de gare de Nanterre La Boule et Nanterre La Folie. Calcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Note de lecture : Pour les 5 quartiers de gare peu ou pas peuplés du Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot, les données sur le revenu des ménages ne sont pas significatives.

Part des ménages à bas revenus

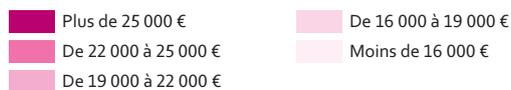


Source : Insee, Sources fiscales au 31 décembre 2010



Revenu annuel moyen

Revenu annuel moyen par UC*



* les revenus supérieurs au 8^e décile (soit 29 336 €) sont rabaisés à ce seuil.

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris.

Source: fichier fiscal (Insee) - 2010

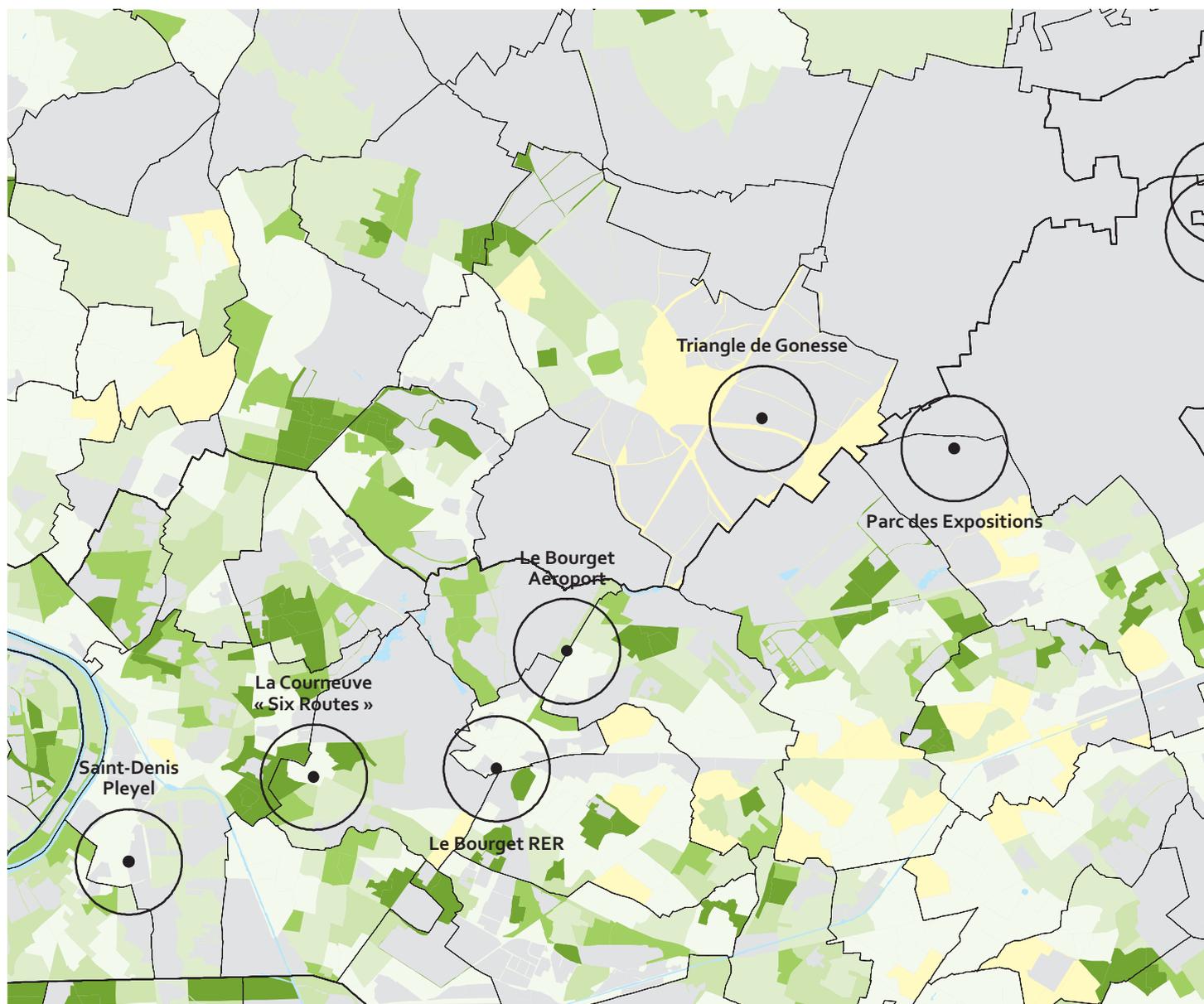
4.5 Le parc de logements

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

Le parc de logements sur la ligne 17, pour ce qui concerne les quartiers qui ont une vocation résidentielle, se compose **essentiellement d'ensembles d'habitat collectif**. Dans les quartiers de gare de Saint-Denis Pleyel et La Courneuve « Six Routes » les maisons individuelles représentent 6 ou 7 % de l'ensemble des logements. En revanche dans les 2 quartiers de gare du Bourget, la part des maisons individuelles est plus élevée, atteignant même 40 % dans le quartier de gare du Bourget Aéroport.

En lien avec cette proportion d'habitat individuelle, la part des ménages qui sont propriétaires du logement qu'ils occupent est plus élevée (43 %) dans les deux quartiers de gare du Bourget qu'à Saint-Denis Pleyel ou La Courneuve « Six Routes ».

Dans les 4 quartiers de gare de la 1re moitié de la ligne 17, la part des logements sociaux dans l'ensemble des logements est d'ores et déjà élevée, supérieure à l'objectif de 25 % fixé par la loi SRU, sauf dans le quartier du Bourget RER où les tissus pavillonnaires et la propriété occupante sont prédominants (environ 20 % de logements sociaux).

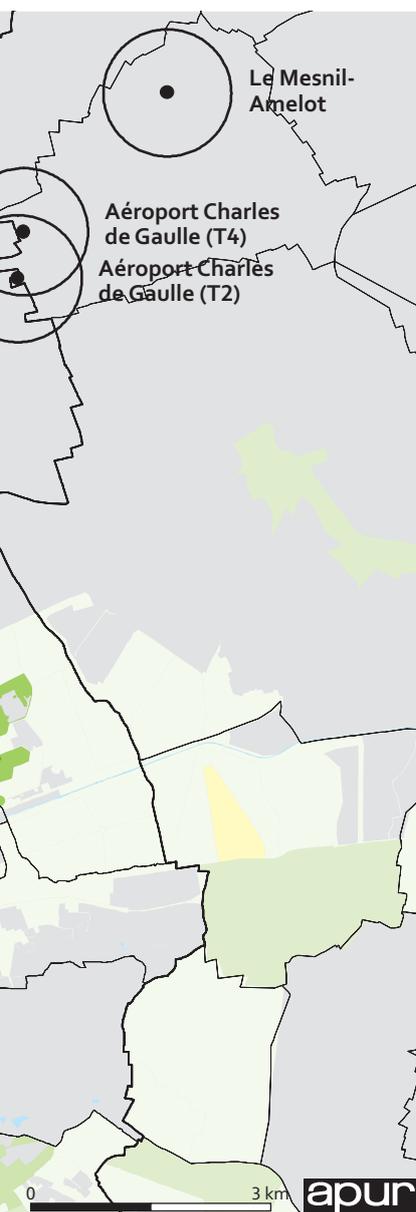


La carte des nouveaux quartiers prioritaires (NQP) montre par ailleurs que ces 4 quartiers sont concernés par la politique de la ville : c'est le cas notamment le cas des quartiers de La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget Aéroport.

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

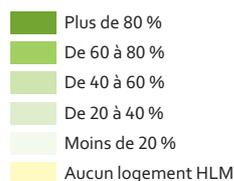
- **Les 2 quartiers de Saint-Denis Pleyel et La Courneuve « Six Routes » se caractérisent par le poids de l'habitat collectif, un accès des ménages à la propriété limité et un important parc social.**
- **Les 2 quartiers du Bourget se caractérisent par la présence de tissus pavillonnaires plus étendus et un accès des ménages à la propriété plus développé.** Dans le quartier du Bourget RER le un parc social est moins développé que dans les autres quartiers de gare de la 1re moitié de la ligne 17.
- **Les 5 quartiers du sud de la 2^e moitié de la ligne présentent un parc de logements très peu important ou inexistant.**

Alors que dans le quartier de Saint-Denis Pleyel les petits logements sont les plus nombreux, ce sont les grands logements qui prédominent dans les autres quartiers de gare qui ont un parc de logements suffisamment développé pour faire l'objet d'analyse.



Les logements HLM

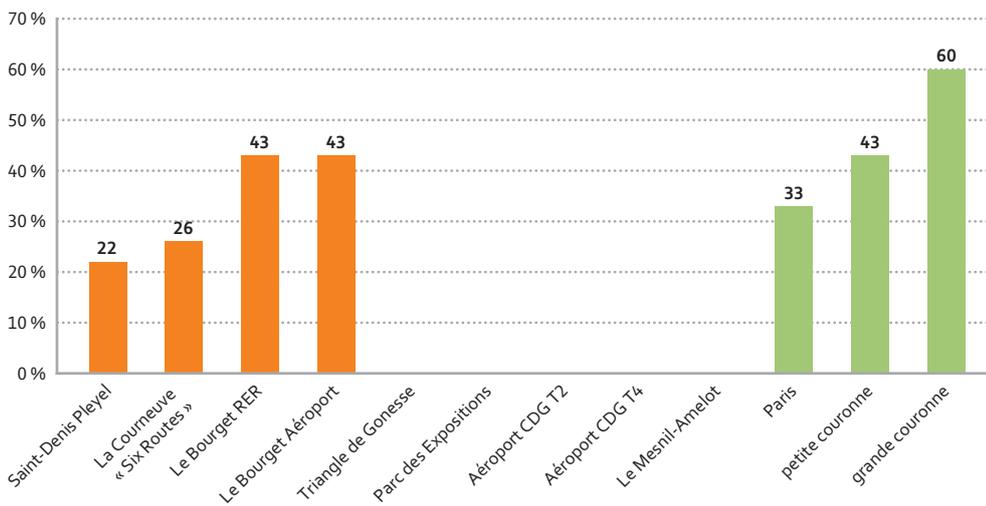
Part des résidences principales HLM louées vides, dans le total des résidences principales



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

Source: Recensement de la Population (Insee) - 2012

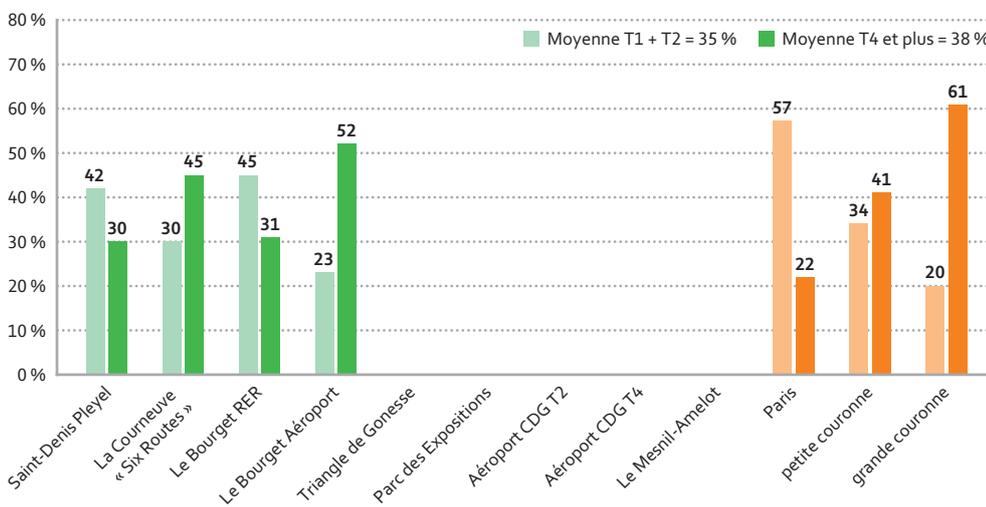
Part des propriétaires occupants



Source : Insee, recensement 2011

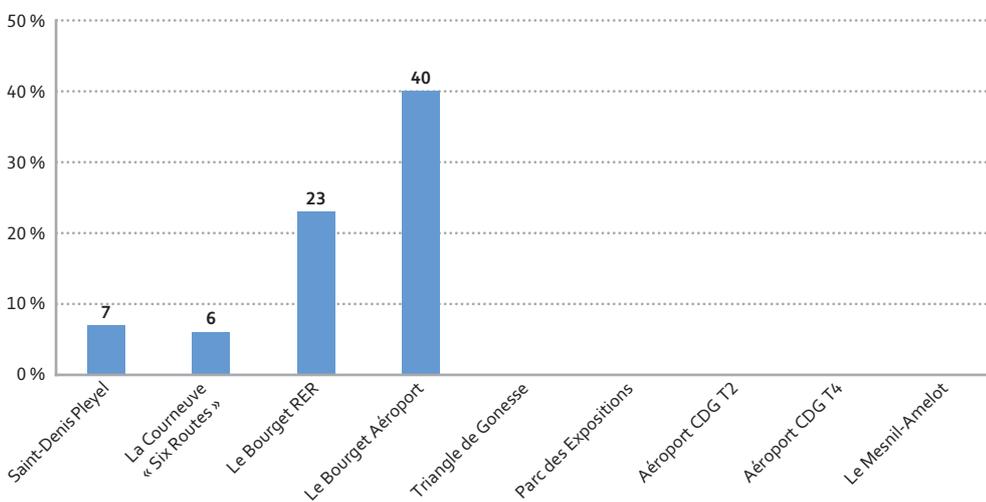
Note de lecture : Pour les 5 quartiers de gare peu ou pas peuplés du Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot, les données de description du parc de logements ne sont pas significatives.

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



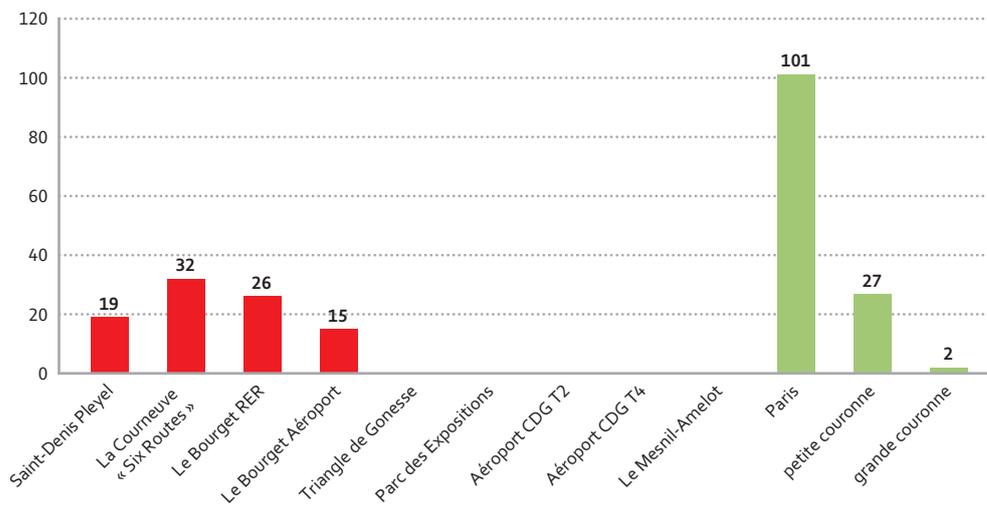
Sources : fichier des propriétés bâties et non bâties DRIEA, DGI (au 01/01/2013)

Part des logements individuels dans le parc total de logements

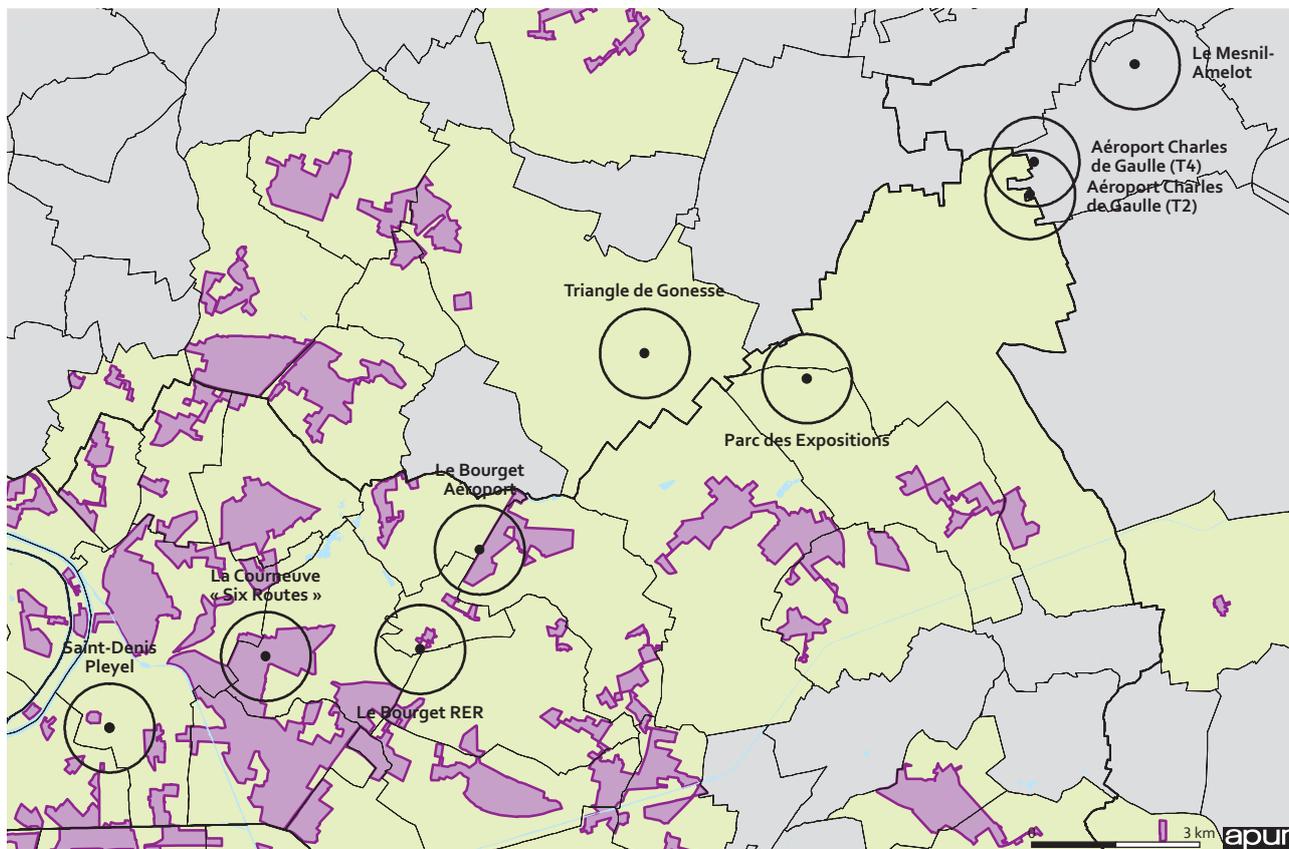


Sources : fichier des propriétés bâties et non bâties DRIEA, DGI (au 01/01/2013)

Densité de résidences principales à l'hectare



Source : Insee, Données fiscales 2010



Les nouveaux Quartiers de la Politique de la Ville

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

Source: Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports - 2015

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Les déplacements domicile-travail

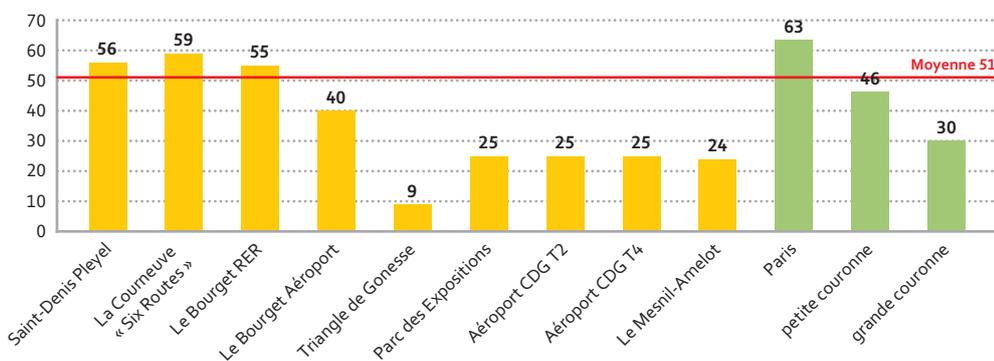
L'étude des déplacements domicile-travail des actifs des quartiers de gare de la ligne 17 révèle un usage des transports en commun important, avec une moyenne de 51 % des déplacements domicile-travail située au-dessus de la moyenne en petite couronne.

À noter que l'usage des transports en commun est plus marqué pour les communes bénéficiant d'ores et déjà d'une desserte par le RER et le tramway, et situées en petite couronne : Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER et le Bourget Aéroport. À l'inverse, les gares situées en grande couronne Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 et Le Mesnil-Amelot présentent une part des déplacements domicile-travail plus faible, globalement en deçà de la moyenne pour la grande couronne. Ce faible recours aux TC n'est pas uniquement lié à l'absence d'infrastructures lourdes, comme en témoigne la situation pour la gare Parc des Expositions, desservie par le RER B.

Ce constat est similaire concernant la part des ménages sans voiture : la moyenne de 41 % à l'échelle de la ligne masque un très grand écart entre les gares situées en petite couronne ainsi que Triangle de Gonesse, et celles situées en grande couronne. Pour ces dernières, la part des ménages sans voiture est nettement inférieure à la moyenne observée pour la grande couronne, confirmant l'ancrage de l'usage de la voiture dans ces territoires.

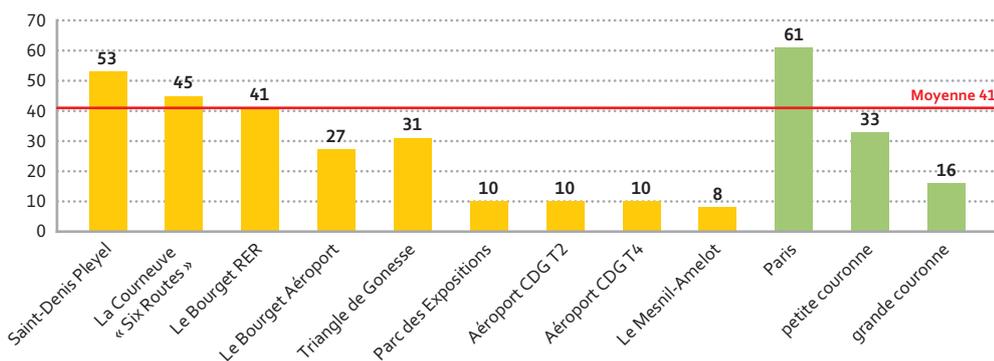
- Aussi, 4 quartiers présentent un usage des TC et une part de ménages non motorisés importante : Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Le Bourget Aéroport ;
- 5 quartiers où l'usage de la voiture prédomine ou est à proportion égale avec les TC, indépendamment de l'offre de TC lourds : Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Aéroport Charles de Gaulle (T2 et T4), Le Mesnil-Amelot.

Part des déplacements domicile travail effectués en transports en commun



Source : Insee, recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee, recensement 2011

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

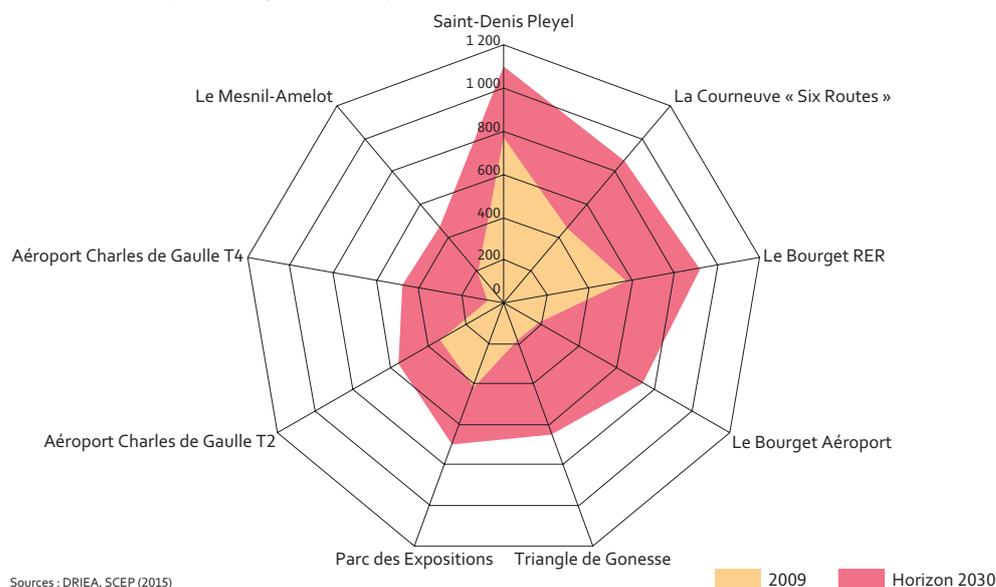
La création de nouvelles lignes de transports en commun (TC) vise à réduire les inégalités actuelles en termes d'accessibilité aux territoires et aux pôles d'emplois de la métropole. Les isochrones du territoire desservi par un trajet de 45 minutes en TC aujourd'hui et à l'horizon 2030, lorsque le Réseau Grand Paris Express sera complètement mis en service, mettent en évidence de très nets progrès en termes d'accessibilité au territoire métropolitain à partir de quelques gares aujourd'hui limitées ou privées de desserte par les TC. Pour d'autres gares, si le territoire accessible progresse de manière moins significative, des gains qualitatifs sont attendus en offrant des alternatives de parcours via d'autres lignes et permettant d'en décharger certaines.

C'est le car par exemple pour les gares de Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER et Parc des Expositions, d'ores et déjà desservies par le réseau actuel de transports en commun. Ces améliorations concernent tant les déplacements domicile-travail, que les besoins de proximité (accès aux commerces, services et équipements publics). Certains équipements à rayonnement départemental ou national qui seront mieux desservis, à commencer par les aéroports Charles de Gaulle et Orly, le parc des expositions, le Stade de France. Les améliorations les plus significatives sont attendues pour les quartiers du Triangle de Gonesse, Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 et pour la gare du Mesnil-Amelot, avec un territoire accessible exceptionnellement étendu à l'horizon 2030. Le quartier du Bourget Aéroport connaîtra également des gains d'accessibilité importants.

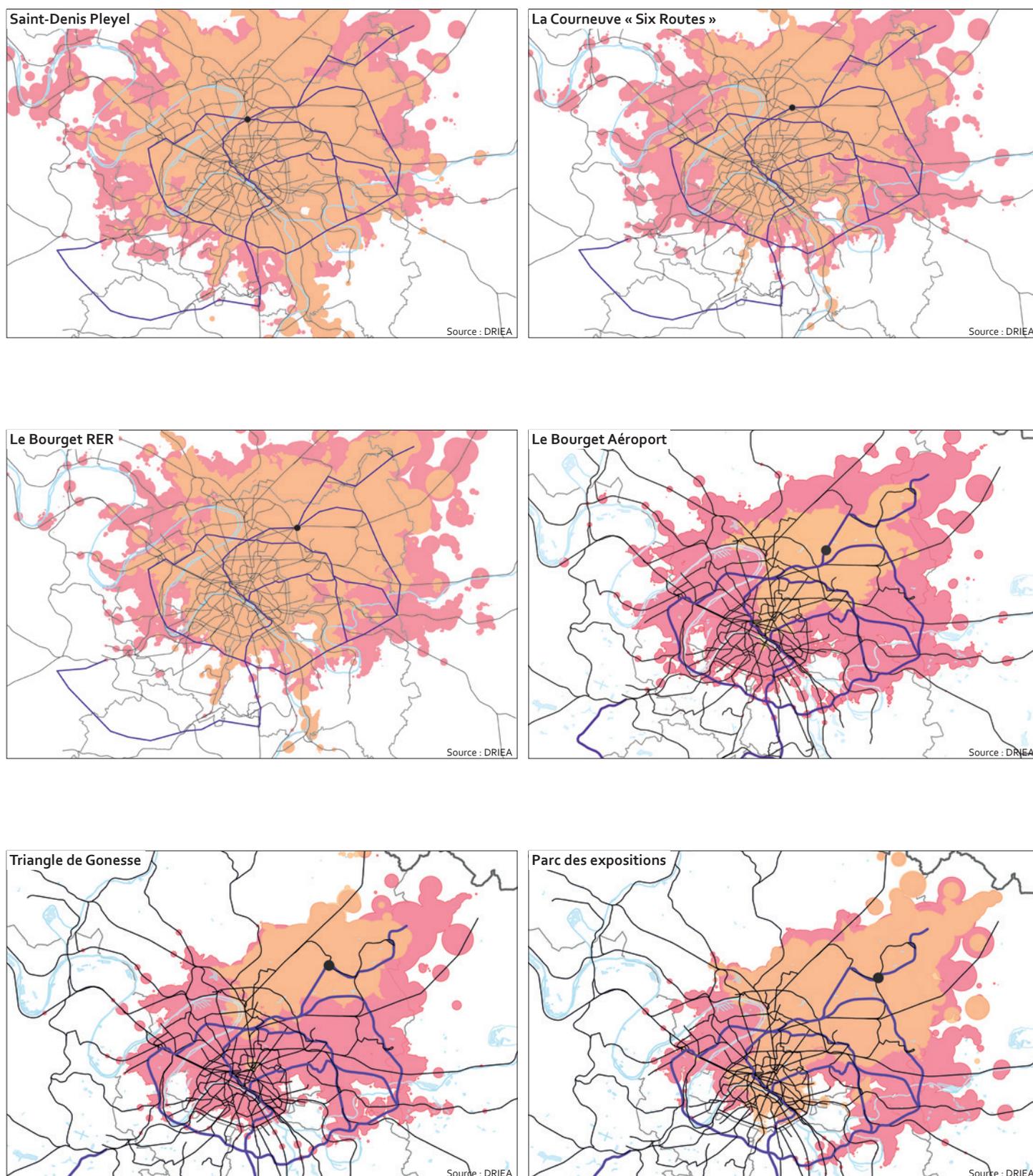
La représentation des origines et destinations des déplacements domicile-travail de commune à commune sous forme d'« oursins » met en évidence le rôle important que viendra jouer la future ligne 17 dans la desserte de la grande couronne, reliant ainsi entre eux plusieurs bassins d'emploi (Aéroport Charles de Gaulle, Parc des Expositions, Saint-Denis/Stade de France). Les oursins concernant les actifs se rendant sur leur lieu de travail dans une commune de rattachement des gares de la ligne 17 confirment l'intérêt à mettre ces derniers en relation à l'échelle de l'ensemble de la métropole. Une fois mise en service, la ligne 17 jouera donc un rôle important dans le renforcement de l'attractivité de ces bassins d'emplois, ainsi que pour la mise en synergie de nouveaux secteurs d'emploi et d'activité, comme par exemple dans le quartier de gare du Triangle de Gonesse.

Les oursins indiquant les communes où travaillent les habitants des villes accueillant une gare de la ligne 17 montrent quant à eux une tendance à l'attraction vers Paris et les communes limitrophes. La ligne pourra à ce titre permettre un rabattement plus rapide vers les lignes radiales en direction de Paris.

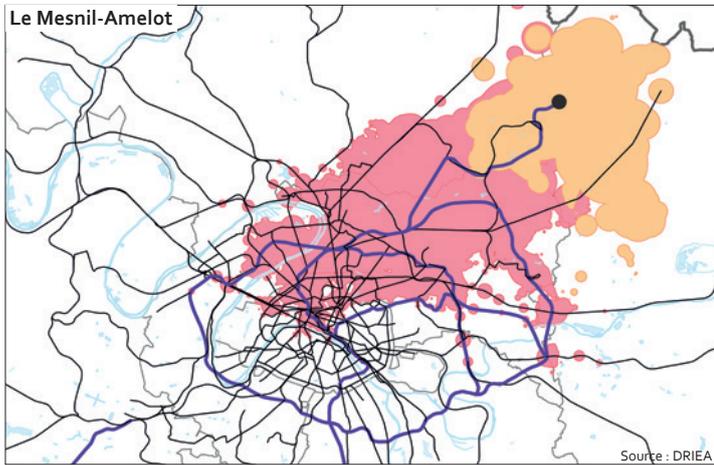
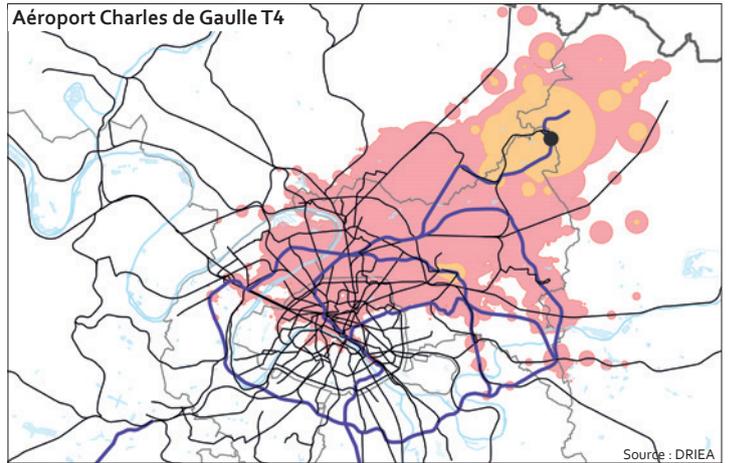
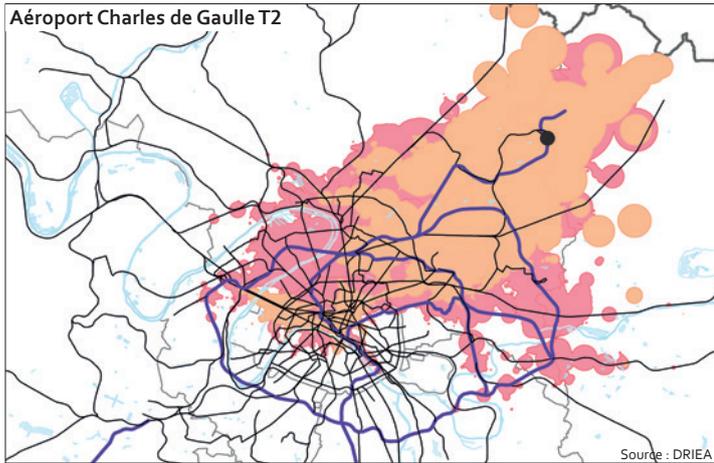
Aire accessible par un trajet en transport en commun de 45 min maximum (en km²)



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



Note de lecture : Le calcul réalisé par la DRIEA prend en compte comme transports en commun le Transilien, le RER, le Métro, le Tramway et les principales lignes de bus et intègre une fin de parcours à pied, à une vitesse de 5 km/h, sans intégrer les éventuels effets de coupure pouvant exister localement dans les cheminements piétons. Lorsque certaines gares n'existent pas encore (Le Mesnil-Amelot par exemple), l'isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.



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

- RGPE
- Autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
- Gare de départ

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

- 2013
- Horizon 2030

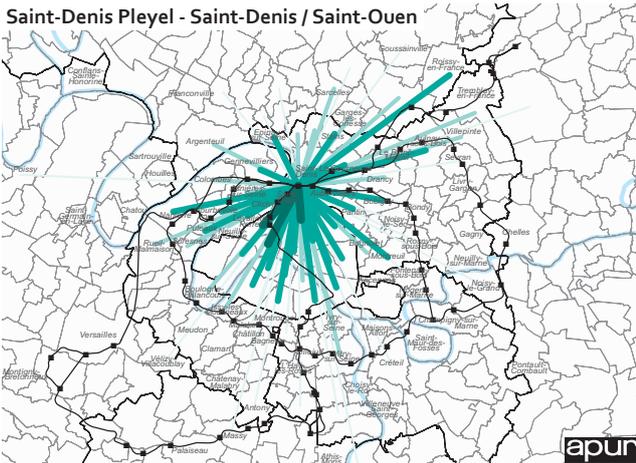
Sources : DRIEA, SCEP (2016)



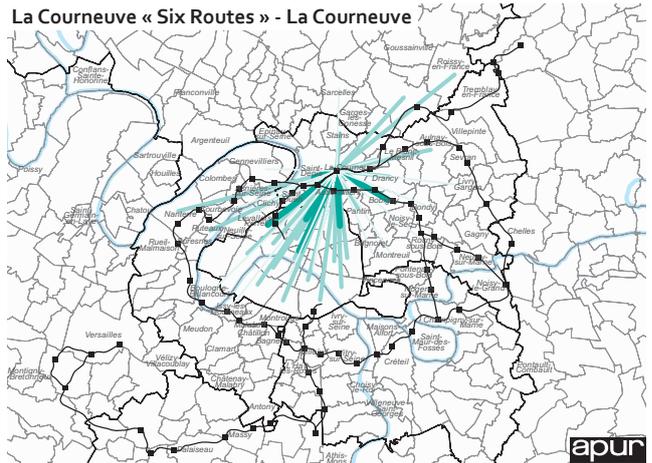
Où travaillent les actifs habitant les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

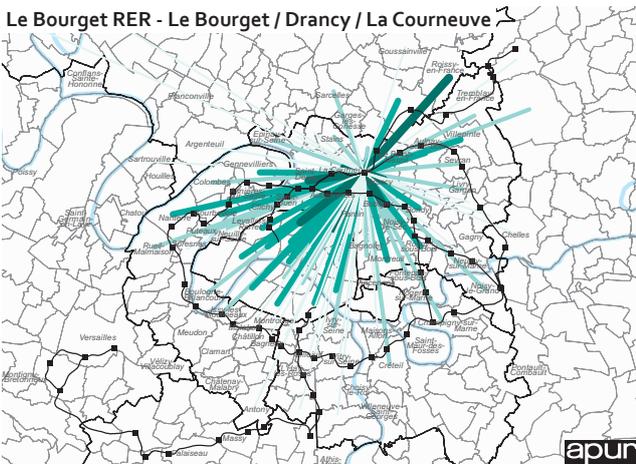
Saint-Denis Pleyel - Saint-Denis / Saint-Ouen



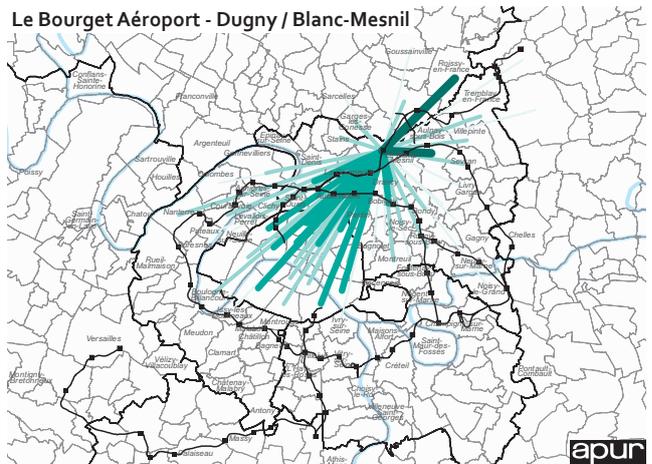
La Courneuve « Six Routes » - La Courneuve



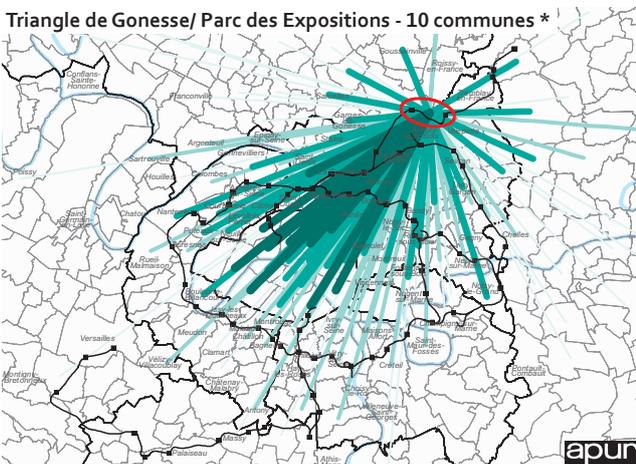
Le Bourget RER - Le Bourget / Drancy / La Courneuve



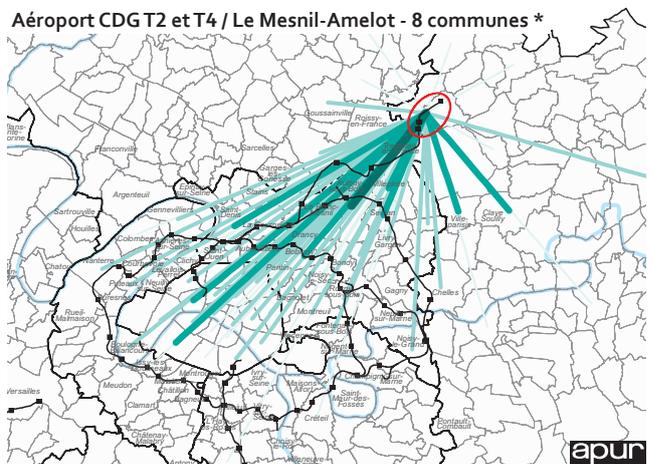
Le Bourget Aéroport - Dugny / Blanc-Mesnil



Triangle de Gonesse/ Parc des Expositions - 10 communes *



Aéroport CDG T2 et T4 / Le Mesnil-Amelot - 8 communes *



* Bien que les deux quartiers de gare soient géographiquement localisés sur quatre communes (Gonesse, Villepinte, Tremblay-en-France et Roissy-en-France) et en raison de la nature de ces quartiers actuellement (dominante d'activités agricoles et économiques), un ensemble de 10 communes ont été retenues comme références comparatives pour les données présentées ci-contre.

* Compte tenu du contexte particulier des quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 (emprise aéroportuaire), ainsi que, dans une moindre mesure, du Mesnil-Amelot, un ensemble de 8 communes ont été retenues comme références comparatives pour les données présentées ci-contre.

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

Nombre d'actifs

- Plus de 1 000
- De 300 à 1 000
- De 100 à 300
- De 50 à 100

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

Source : recensement Insee (2011)

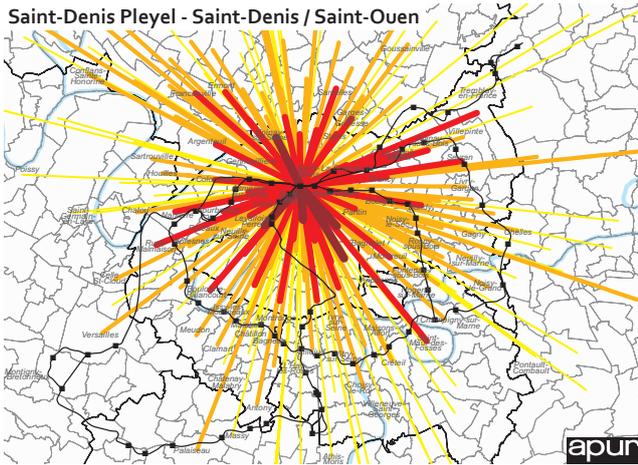
0 4 km

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

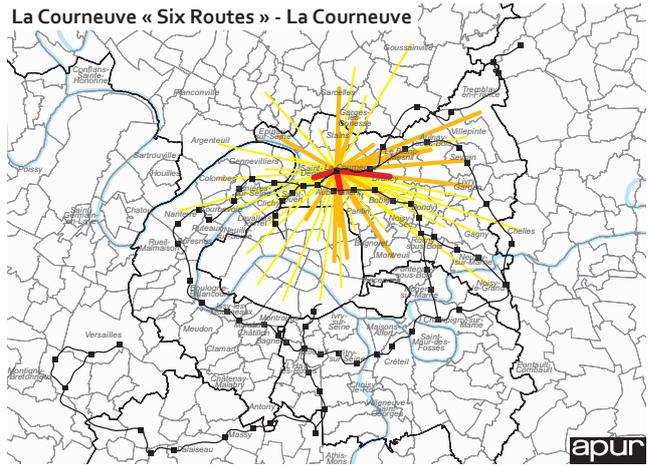
Où habitent les actifs travaillant dans les communes de rattachement des quartiers de gare ?

Gare — Commune(s)

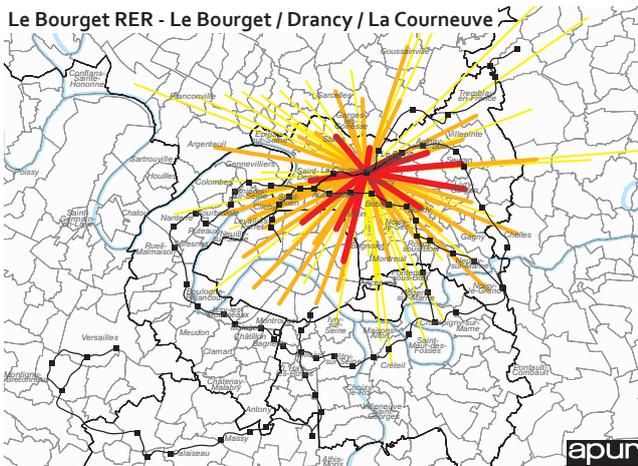
Saint-Denis Pleyel - Saint-Denis / Saint-Ouen



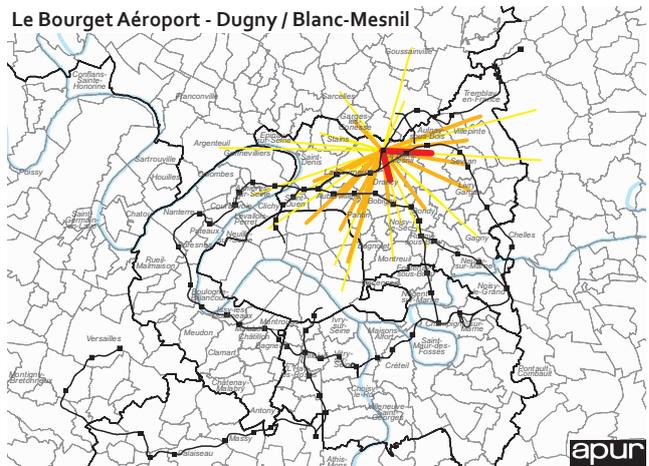
La Courneuve « Six Routes » - La Courneuve



Le Bourget RER - Le Bourget / Drancy / La Courneuve



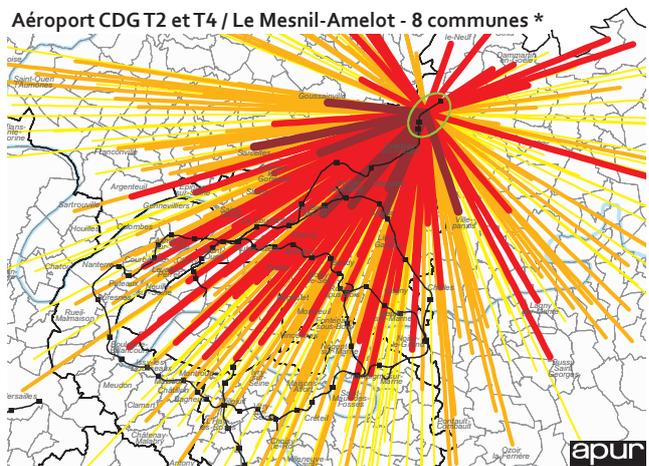
Le Bourget Aéroport - Dugny / Blanc-Mesnil



Triangle de Gonesse/ Parc des Expositions - 10 communes *



Aéroport CDG T2 et T4 / Le Mesnil-Amelot - 8 communes *



* Bien que les deux quartiers de gare soient géographiquement localisés sur quatre communes (Gonesse, Villepinte, Tremblay-en-France et Roissy-en-France) et en raison de la nature de ces quartiers actuellement (dominante d'activités agricoles et économiques), un ensemble de 10 communes ont été retenues comme références comparatives pour les données présentées ci-contre.

* Compte tenu du contexte particulier des quartiers de gare Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 (emprise aéroportuaire), ainsi que, dans une moindre mesure, du Mesnil-Amelot, un ensemble de 8 communes ont été retenues comme références comparatives pour les données présentées ci-contre.

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

Nombre d'actifs

- Plus de 1 000
- De 300 à 1 000
- De 100 à 300
- De 50 à 100

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

Source : recensement Insee (2011)

0 4 km

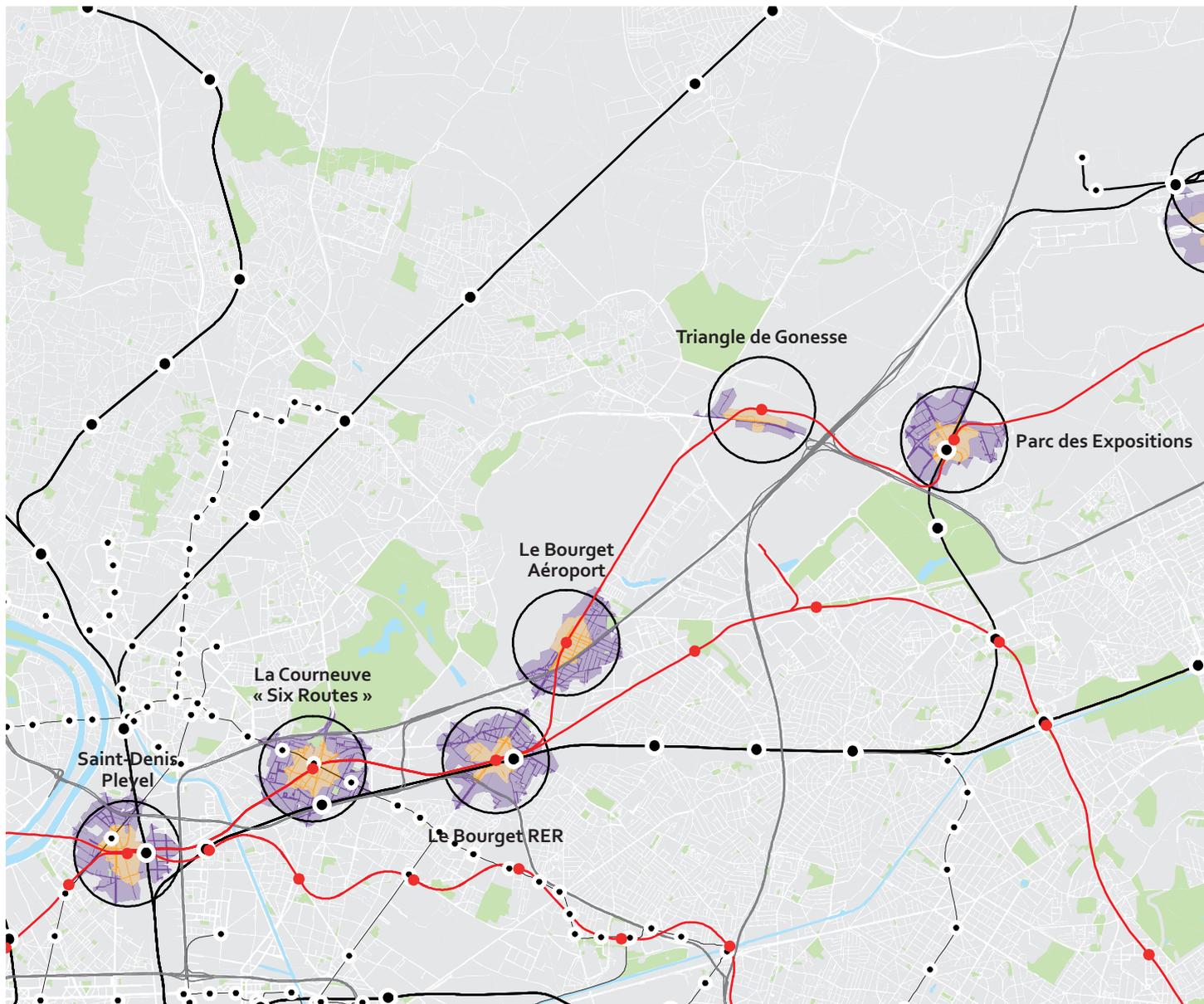


Note de lecture : Les « oursins » représentent les communes d'origine des actifs résidant dans les communes de rattachement du quartier de gare, à savoir celles se trouvant dans le rayon de 800 m autour de la future gare ayant été choisies comme référence statistique comparative.

5.3 L'accessibilité à pied aux gares

La carte d'accessibilité piétonne donne pour chaque quartier de gare le territoire accessible par un trajet à pied de 500 m (soit 5 minutes environ) et de 1000 m (soit 10 à 15 minutes à pied) via la trame viaire existante. L'analyse de cette accessibilité révèle 3 types de quartiers le long de la ligne 17 :

- **2 quartiers où l'accessibilité piétonne apparaît satisfaisante** dans la mesure où une large partie du quartier est accessible depuis la gare, grâce par exemple à une trame viaire bien orientée et des espaces publics propices à la marche à pied : Ces quartiers sont : La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget Aéroport, ce dernier présentant quelques limitations néanmoins, à savoir le franchissement de l'ex-RN2 et le fait qu'une moitié du quartier est inaccessible en raison de l'aéroport ;
- **3 quartiers ne sont pas à proprement parler accessibles pour les piétons** dans la mesure où ils ne sont pas « urbains » : Triangle de Gonesse est composé essentiellement de terrains agricoles et les deux quartiers de l'Aéroport Charles de Gaulle (T2 et T4) ne sont pas destinés à être parcourus à pied ;
- **4 quartiers nécessitent dans des proportions variables un développement des espaces publics pour favoriser l'accessibilité piétonne** du quartier depuis la future gare : Saint-Denis Pleyel avec la question du franchissement des voies ferrées vers le secteur du Landy et la gare RER, Le Bourget RER où le faisceau ferroviaire et l'ex-RN2 ne sont pas aisément franchissables, Parc des Expositions et Le Mesnil-Amelot, dont la gare n'est pas encore située dans une partie urbanisée de la commune.



Trois quartiers de gare nécessitant un développement significatif des espaces publics

Saint-Denis Pleyel



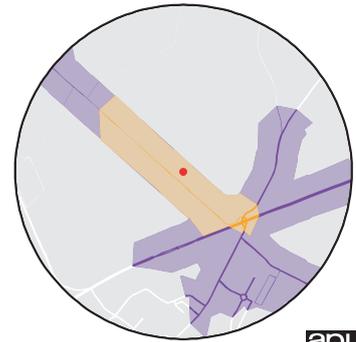
apur

Le Bourget Aéroport

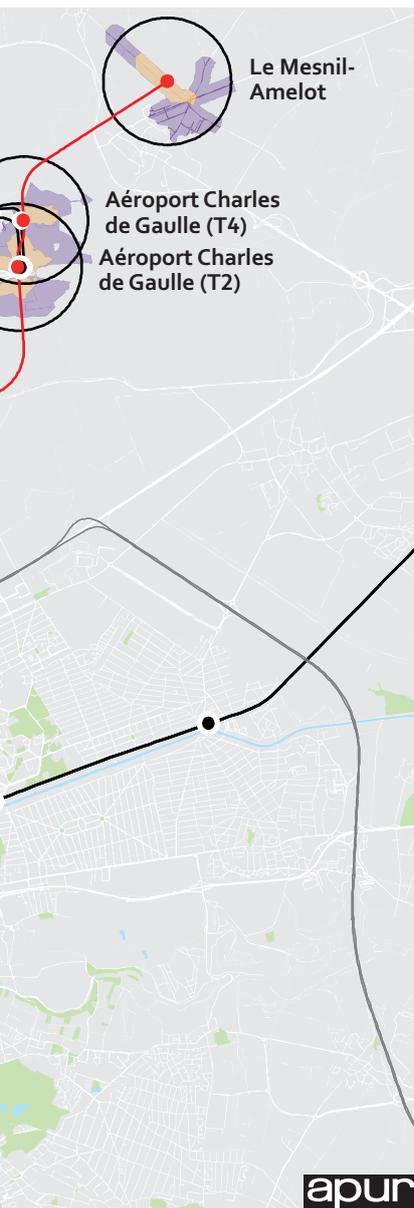


apur

Le Mesnil-Amelot



apur



Accessibilité à pied

○ Rayon de 800 m

Transport en commun existant

- Train, RER
- Métro, Tramway
- Fer, RER
- Métro
- Tramway
- Coupure urbaine (autoroute)

Transport en commun en projet

- Gare GPE
- Accessibilité à 500 m
- Accessibilité à 1000 m

Source : Apur (2016)

5.4 L'accessibilité en transports en commun

La particularité du territoire de la ligne 17 se reflète dans l'analyse de sa desserte par les transports en commun : à cheval sur la métropole du Grand Paris et le début de la grande couronne, les quartiers de gare de la ligne 17 bénéficient des réseaux de transports de la RATP mais aussi d'opérateurs de bus hors périmètre de la RATP (bien qu'ils se chevauchent), comme Keolis ou Transdev. Ces derniers concernent la moitié nord de la ligne, à partir de Triangle de Gonesse jusque Le Mesnil-Amelot. Cette dernière gare va jouer un rôle singulier au sein de l'ensemble du réseau du RGPE puisque, située en bout de ligne, elle constituera une véritable porte d'entrée sur la métropole depuis la Seine-et-Marne et l'Oise et par conséquent, la question de la capacité d'organisation du rabattement en bus jusqu'à cette gare sera crucial dans la réussite du projet.

Se distinguent ainsi trois types de quartiers :

- **3 quartiers dont la desserte en transports en commun, aujourd'hui peu dense ou fréquente, sera profondément améliorée :** Le Bourget Aéroport, dont les équipements aéroportuaires, culturels et économiques, ainsi que les secteurs résidentiels ne dépendent aujourd'hui que du réseau de bus ; Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot, dont la desserte en bus est aujourd'hui très faible, en raison d'une urbanisation limitée voire quasi-inexistante.



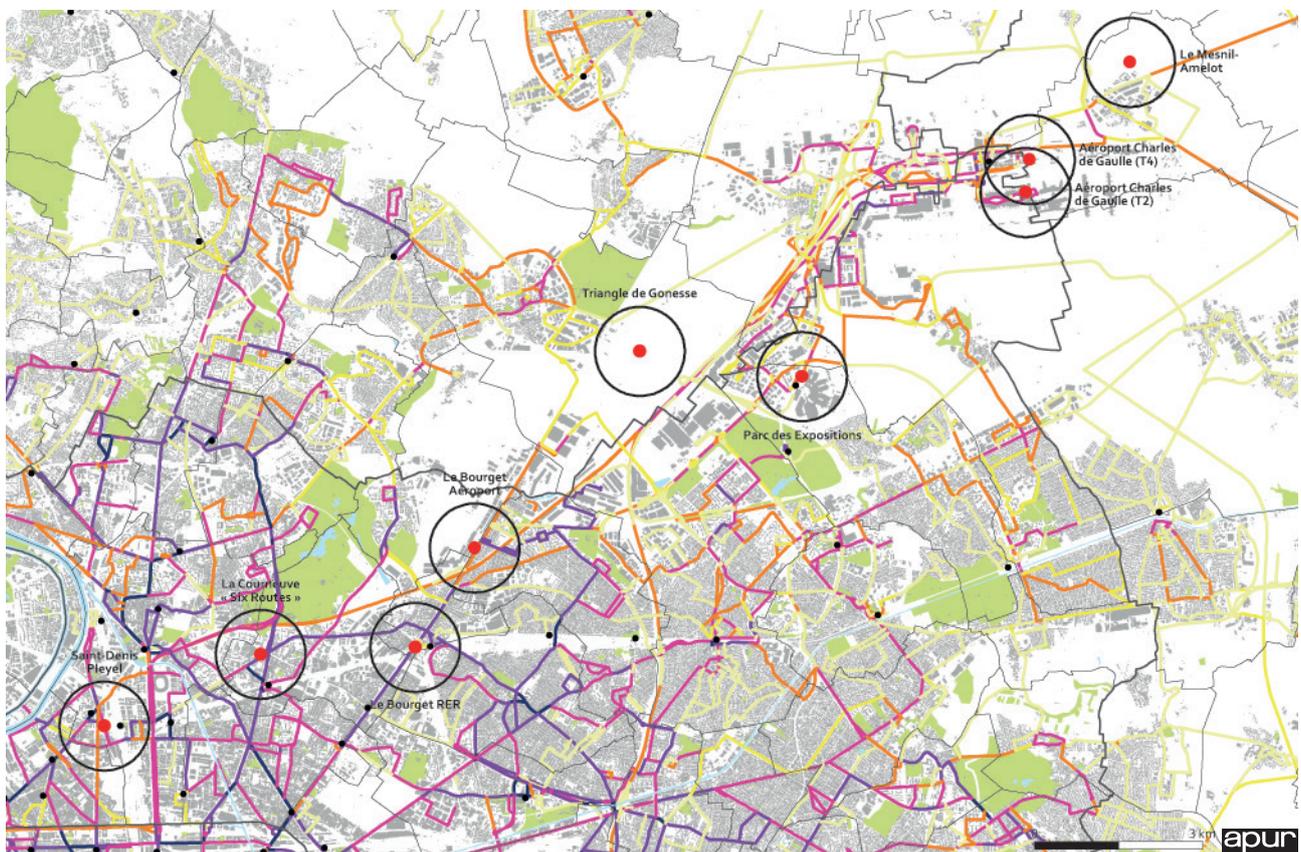
Les projets de transports collectifs à l'horizon 2030

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

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

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

- **4 quartiers** aujourd'hui desservis par des transports en commun lourds (tramway, métro, RER) et **qui deviendront des pôles de correspondance importants**: Saint-Denis Pleyel, futur grand hub de la métropole avec les lignes 14, 15, 16 et 17 en correspondance et la ligne 13 et le RER D accessibles en correspondance piétonne; La Courneuve « Six Routes », en connexion avec le T1; Le Bourget RER, avec le RER B et la Tangentielle Nord; Parc des Expositions avec le RER B et prochainement l'extension du RER D depuis Villiers-le-Bel et le BHNS du Barreau de Gonesse.
- **2 quartiers de gare particuliers**: Aéroport Charles de Gaulle T2 et Aéroport Charles de Gaulle T4, aujourd'hui desservis par le bus, le RER, le TGV, et dont l'offre de transport pourra s'étoffer avec le projet de CDG Express et la ligne 17.



Desserte des quartiers en bus

Heure de pointe du matin 7h-9h

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

- Station de tramway

Source : STIF (2012)

5.5 L'accessibilité à vélo aux gares

La carte d'accessibilité des gares existantes et en projet dans un rayon de 2 km (soit l'équivalent d'un trajet de 10 à 15 minutes à vélo environ) montre le potentiel de développement du vélo en tant que mode de rabattement vers les gares, en particulier pour les gares de la moitié sud de la ligne 17 (de Saint-Denis Pleyel au Bourget Aéroport). Au-delà et en direction du nord, l'importance des infrastructures aéroportuaires (Le Bourget et Roissy Charles de Gaulle) et autoroutières, des zones d'activités économiques qui leur sont liées montre les difficultés à y circuler aujourd'hui à vélo, voire la faiblesse du potentiel de demande en déplacements à vélo.

L'analyse des aménagements cyclables autour des gares de la ligne 17 montre qu'ils sont aujourd'hui peu développés et incomplets pour assurer un rabattement confortable et sécurisé vers les gares. Certains axes structurants sont aménagés dans les quartiers de gare de la moitié sud de la ligne, comme au Bourget Aéroport, mais la question de la continuité des itinéraires cyclables reste ouverte. Au nord, les quartiers de gare ne sont pas ou très peu aménagés pour le vélo et la voiture est le mode de déplacement privilégié par les utilisateurs et les aménageurs. Ainsi, la nature des activités et fonctions de ces quartiers n'est pas nécessairement compatible avec l'usage du vélo (aéroport, centre commercial, zones d'activités) par une grande variété de types de cyclistes, à l'exception des actifs y travaillant, pour lesquels un effort pourrait être envisagé pour favoriser l'usage du vélo.



La Patte d'Oie, Gonesses



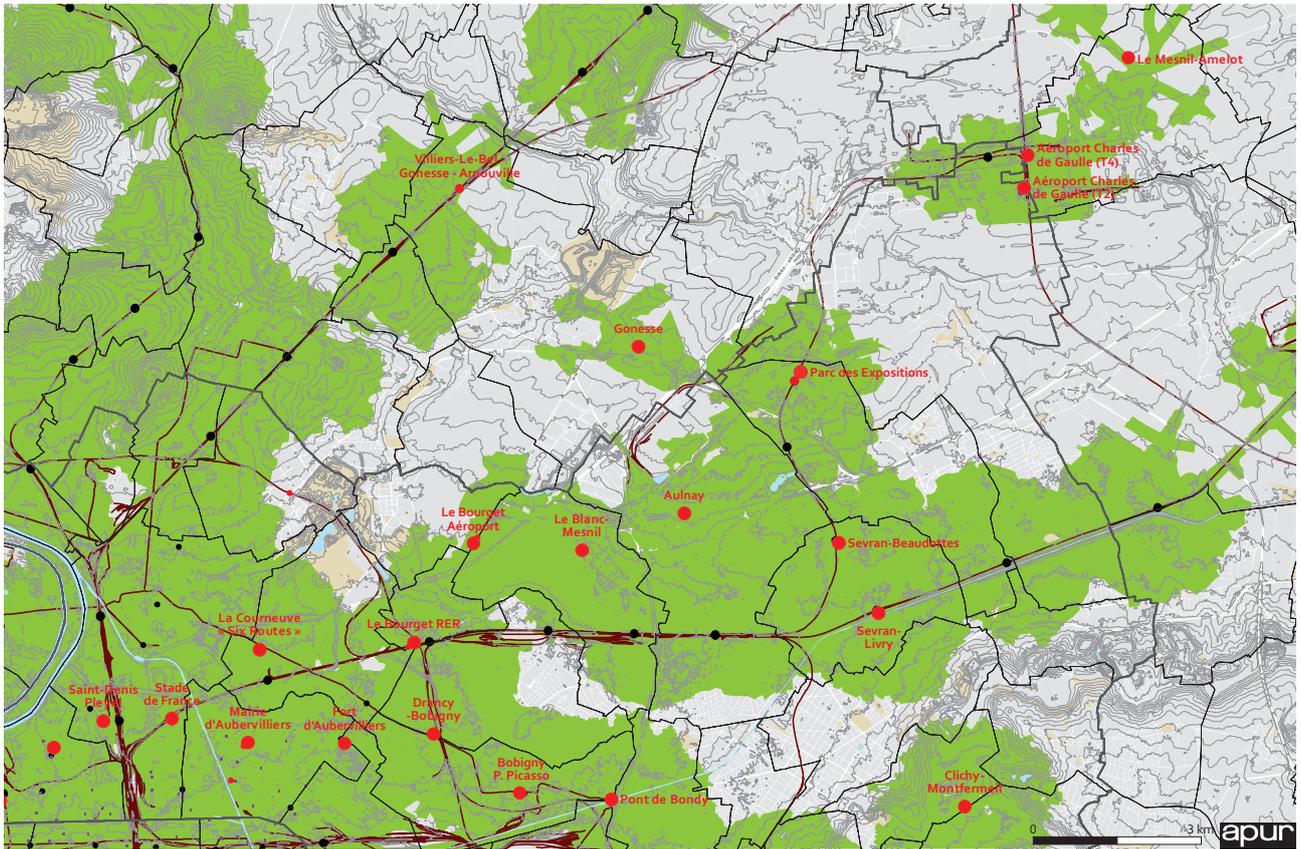
Avenue des Nations, Villepinte



Rue Antoine de Saint-Exupéry, Le Blanc-Mesnil



Route périphérique sud



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

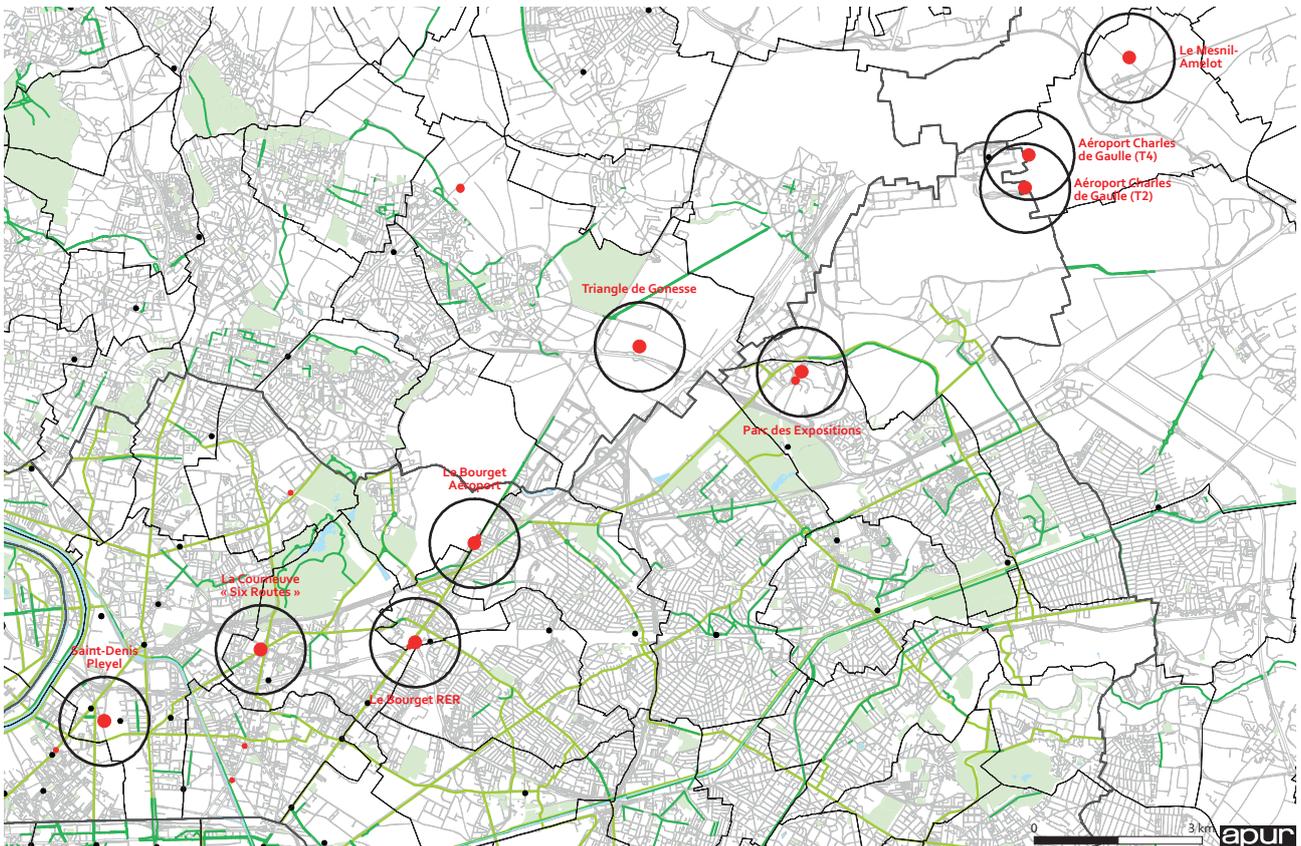
- RER et Transilien
- Métro
- Projet de gare RER et RGPE
- Projet de station de Métro
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 2 000 m (10 min de temps de parcours)
- Station Vélib'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

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

Le réseau cyclable existant et les projets inscrits aux SDIC

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

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 92, CG 93, CG 94 (2016)



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

6.1. Les dynamiques récentes de construction

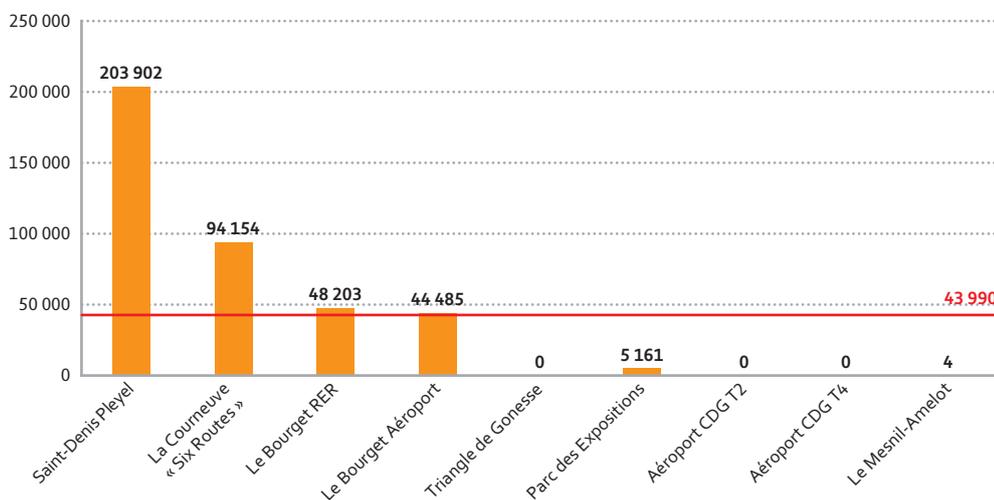
L'analyse des permis de construire autorisés de 2000 à 2013 permet d'évaluer les dynamiques de construction de logements ou de surface d'activités qui sont à l'œuvre dans les quartiers de gare. Selon les données de la base des permis de construire SITADEL, entre 2000 et 2013, les surfaces autorisées dans les 9 quartiers de gare de la ligne 17 atteignent 1,7 millions de m², dont un tiers pour le logement et les deux tiers pour de nouvelles surface d'activité.

Près 400 000 m² de surface de logement ont été autorisés entre 2000 et 2013 dans les 9 quartiers de la ligne 17, dont plus de la moitié dans le seul quartier de Saint-Denis Pleyel. Cela représente une moyenne de près de 50 nouveaux logements par an et par quartier. C'est un rythme de construction plus faible que sur les autres lignes du RGPE, exception faite de la ligne 18 où le rythme moyen de construction est équivalent. Cette moyenne masque cependant le fait que le quartier de Saint-Denis Pleyel a connu une dynamique de construction particulièrement soutenue contrairement à ce qui s'est produit dans les quartiers à vocation économique que l'on retrouve depuis le Triangle de Gonesse jusqu'au Mesnil-Amelot.

- **Le quartier de Saint-Denis Pleyel a été marqué par une dynamique de construction de logements très soutenue au cours des 10 dernières années**, avec la ZAC du Landy notamment ;
- **3 quartiers ont également développé leur parc de logements mais à un rythme plus modéré** : avec près de 100 logements autorisés en moyenne chaque année à La Courneuve Six Routes, et, autour de cinquante logements dans les 2 quartiers du Bourget ;
- **Dans les 5 autres quartiers de gare de la ligne la construction de logements a été pratiquement nulle en raison de leur vocation économique** (zones d'activité, terres agricoles ou aéroport).

Entre 2000 et 2013, ce sont plus de 1,5 millions de m², soit en moyenne près de 175 000 m² d'activités qui ont été autorisés par quartier par an. Par comparaison, c'est un total aussi élevé que sur la ligne 15 Est, plus important que pour les quartiers des lignes 14, 16 et 18 (respectivement 130 000, 110 000 m² et 107 000 m²) et sensiblement moins élevé que pour les quartiers de la ligne 15 Ouest (300 000 m²).

Surfaces de logements autorisés de 2000 à 2013 (m²)



Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

Le volume des surfaces autorisées varie fortement entre le Triangle de Gonesse (500 m² de surfaces d'activités autorisées en treize ans) et Saint-Denis Pleyel (611 200 m²). Trois des neuf quartiers de gare concentrent 70 % des surfaces d'activité réalisées ou engagées au cours de cette période: Saint-Denis Pleyel, Aéroport Charles de Gaulle T2 et T4 (les quartiers se recouvrant très fortement). En position de locomotive avec 39 % des surfaces d'activité autorisées des neuf quartiers de gare, Saint-Denis Pleyel poursuit la mue engagée depuis une dizaine d'années.

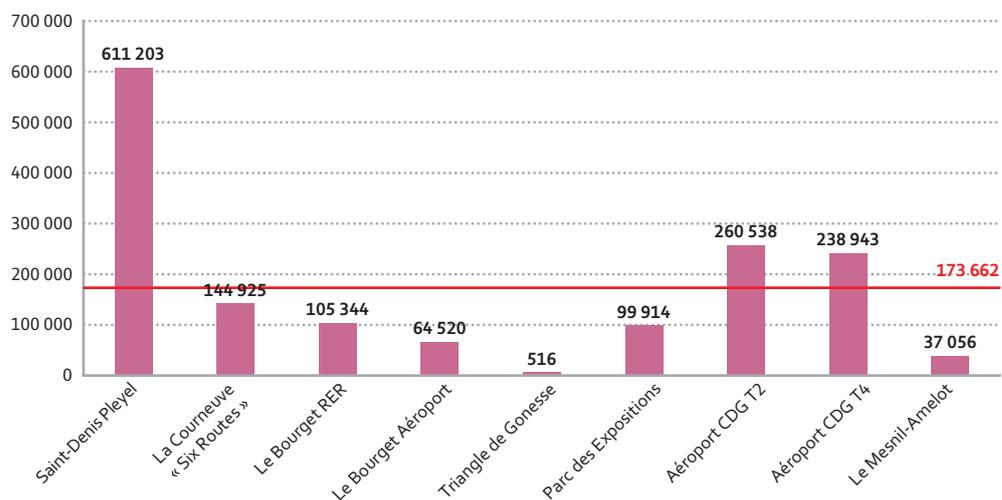
L'essentiel des créations d'activité se partage entre les services publics (43 %) et les bureaux (39 %). Les services publics, en particulier les équipements collectifs de transport, dominent la demande dans les deux aéroports, les bureaux étant majoritaires à Saint-Denis Pleyel, au Triangle de Gonesse et au Parc des Expositions. Les autres locaux d'activité, composés de bâtiments industriels ou de stockage, et d'ouvrages spéciaux (14 % des surfaces d'activité) concernent majoritairement, en volume et en poids, les quartiers de La Courneuve « Six Routes » et du Bourget Aéroport.

À l'échelle de l'ensemble de la ligne, l'analyse des permis de construire concernant les surfaces d'activités permet de distinguer 3 types de quartiers.

- **3 quartiers dans lesquels les surfaces d'activités créées sont très importantes, supérieures à 200 000 m² en 14 ans :** à l'extrémité ouest de la ligne, Saint-Denis Pleyel a connu une croissance exceptionnelle au cours des dernières années et a accueilli de vastes ensembles tertiaires. À l'autre extrémité de la ligne, dans les quartiers de l'Aéroport Charles de Gaulle, les surfaces créées dépassent 250 000 m² en lien avec la poursuite de la densification du secteur Roissy-Pôle-Est et l'extension de la zone Cargo ;
- **4 quartiers où les nouvelles surfaces d'activités ont été moins importantes et inégales,** comprises entre 150 000 et 50 000 m² autorisés de 2000 à 2013 : La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Le Bourget Aéroport et le Parc des Exposition. Ces 4 quartiers ont des profils différents : à La Courneuve « Six Routes » et au Bourget RER une part importante des nouvelles surfaces d'activités correspondent à des locaux industriels et de stockage, à l'Aéroport du Bourget la moitié des surfaces d'activités créées sont dédiées à l'accueil de nouveaux services publics tandis qu'au Parc des Expositions, ce sont les surfaces de bureaux qui prédominent.
- **2 quartiers situés dans la deuxième moitié de la ligne, à vocation agricole aujourd'hui, où la construction de surfaces d'activités a été faible,** inférieure à 50 000 m² en 14 ans (Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot).

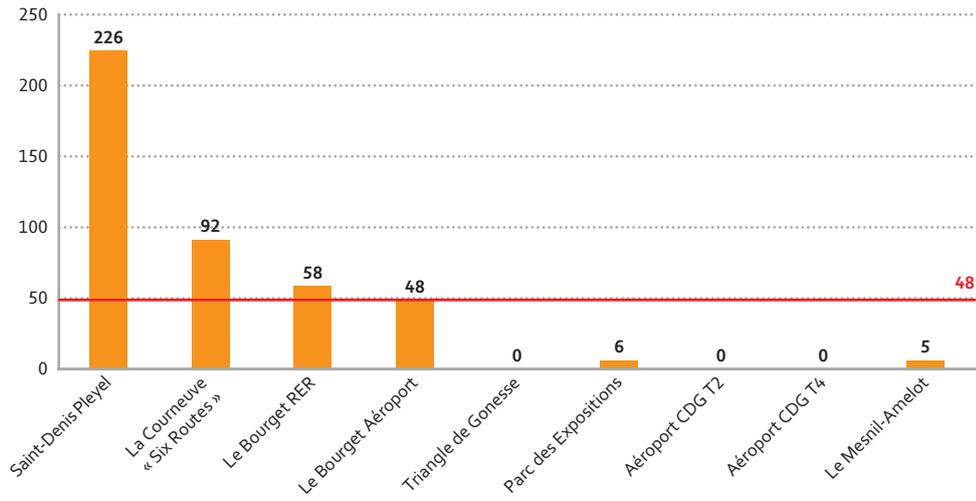
La carte qui localise les permis de construire autorisés de 2006 à 2013 ayant entraîné la création d'au moins 1 logement met en évidence les dynamiques de construction récentes. Les quartiers de gare de Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget RER, et dans une moindre mesure Le Bourget Aéroport, semblent participer du dynamisme qui caractérise les communes limitrophes ou proches de Paris. À partir du Triangle de Gonesse, la vocation économique des quartiers ne laisse que peu de place aux secteurs d'habitat et à la construction de logements.

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

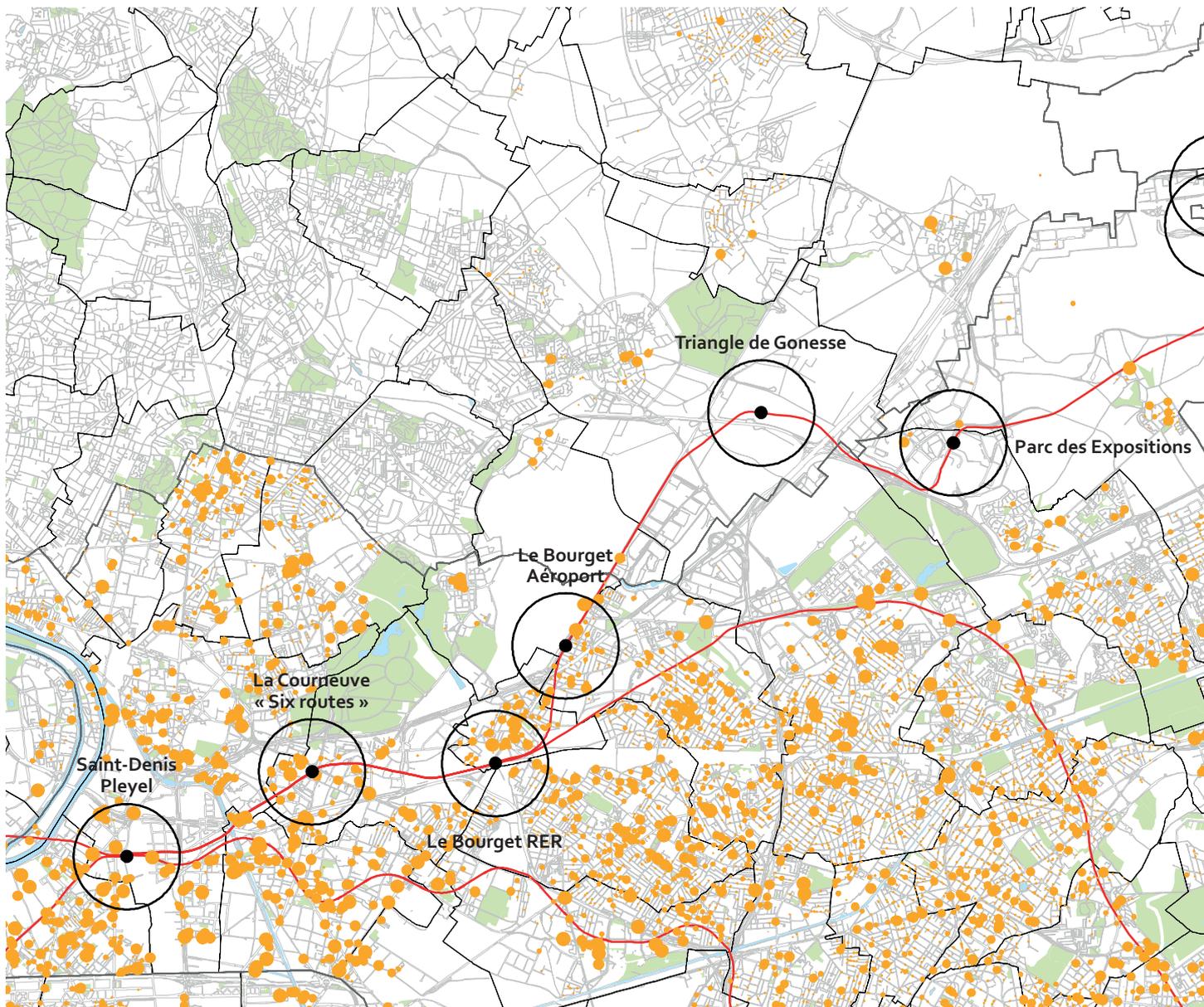


Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

Nombre moyen annuel de logements autorisés de 2000 à 2013



Sources : DRIEA, SITADEL (2015)

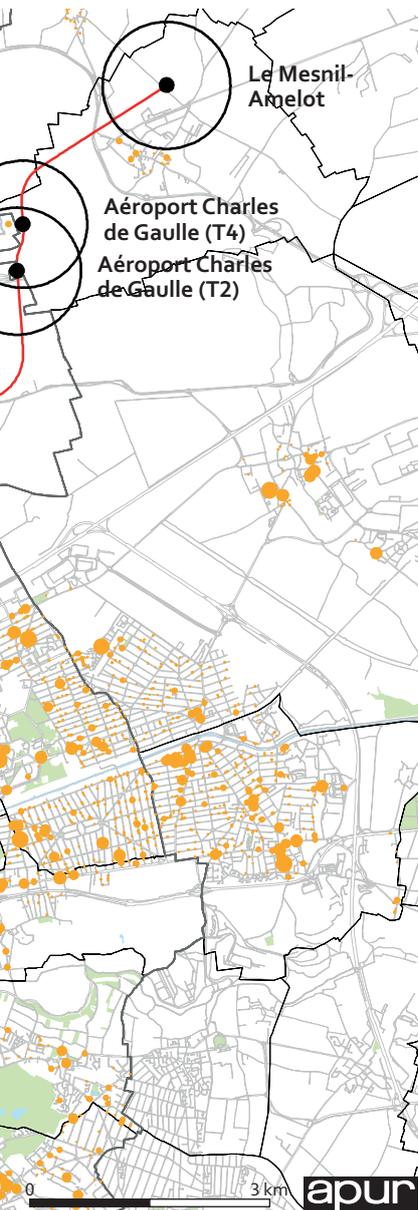




Rue du Capitaine Dreyfus, Le Blanc-Mesnil



Rue du Chapeau, Le Mesnil-Amelot



Nombre de logements autorisés 2006-2013

- Gare
- Rayon de 800 m
- 1 logement
- 2 à 10 logements
- 11 à 50 logements
- 51 à 100 logements
- Plus de 100 logements

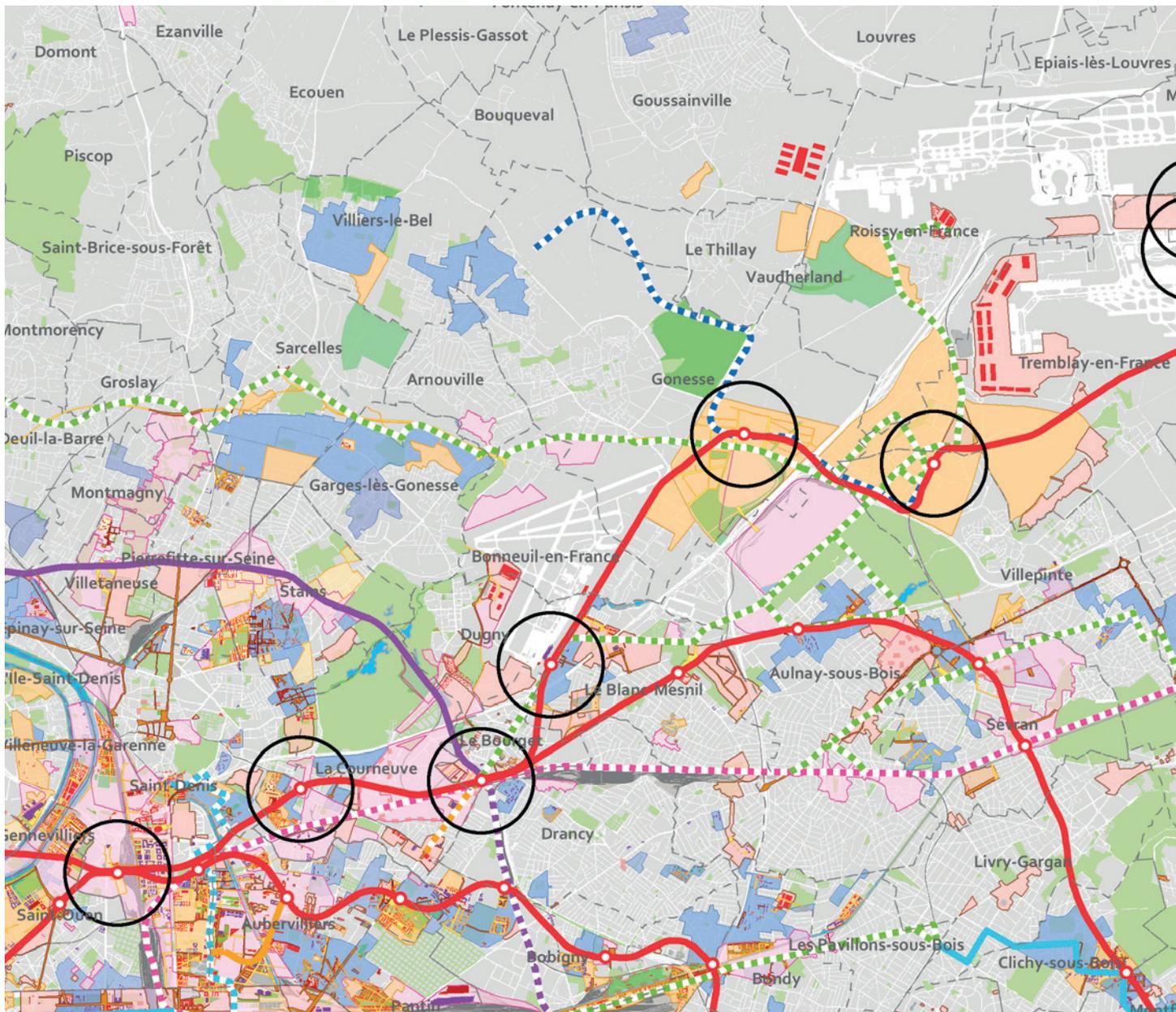
Sources : Apur, Ville de Paris, GERCO, DRIEA, SITADEL

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

L'aménagement de la plupart des quartiers de gare de la ligne 17 est relié à des territoires en développement plus vastes, formalisés au travers des Contrats de Développement Territorial (CDT), au nombre de quatre le long de la ligne 17 du RGPE, qui reliera ainsi ces territoires de projet.

Le CDT Territoire de la Culture et de la Création concerne deux gares, Saint-Denis Pleyel et La Courneuve « Six Routes ». Le CDT Pôle d'excellence aéronautique englobe quant à lui trois gares, La Courneuve « Six Routes », le Bourget RER et le Bourget Aéroport. La gare de Triangle de Gonesse appartient au territoire du CDT Val de France – Gonesse – Bonneuil et enfin la gare de Parc des Expositions et les deux gares de l'Aéroport Charles de Gaulle entre dans le cadre du CDT Cœur économique Roissy Terres de France.

Au sein de ces dynamiques de projets impulsées par l'État, des secteurs de projets sont à l'étude ou d'ores et déjà à l'œuvre dans des quartiers de la ligne 17, complétés par divers projets de transports (dont le RGPE) qui viendront modifier profondément la dynamique des territoires. On peut ainsi distinguer :



3 quartiers avec de grands projets d'aménagement de dimension métropolitaine en cours ou à l'étude, pour lesquels les projets de transport sont essentiels :

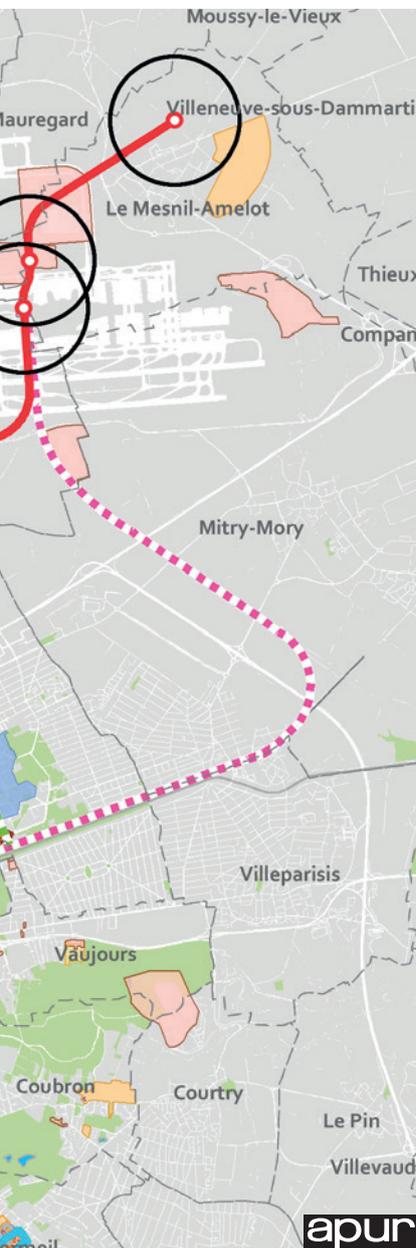
- Saint-Denis Pleyel, avec la création d'un hub majeur du réseau de transports du Grand Paris (lignes 13, 14, 15, 16 et 17 du métro et RER D) et la candidature du site pour l'accueil du village olympique de Paris 2024 ;
- Triangle de Gonesse, aujourd'hui occupé par des terrains agricoles, mais ayant la vocation de développer, au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse (qui comprend le projet Europa City), 1,8 millions de m² de bureaux, équipements de loisirs, activités et commerces, pour laquelle la gare du RGPE est indispensable ;
- Parc des Expositions, avec la requalification et la mutation de la ZAC de Paris Nord 2 (près de 400 000 m² de nouvelles surfaces de bureaux et activités), l'extension du Parc International des Expositions et le développement de la ZAC Aerolians, qui comprendra notamment des locaux d'activités destinés aux secteurs de la logistique et du high-tech, de même qu'un grand équipement culturel et sportif.

5 quartiers qui bénéficieront principalement d'une meilleure accessibilité grâce aux projets de transport, qui pourront le cas échéant accélérer les dynamiques de projet à l'étude aujourd'hui ou donner au quartier une nouvelle dimension territoriale :

- Le Bourget RER, qui deviendra un nouveau pôle d'interconnexion avec le RER B, la Tangentielle Nord et les lignes 16 et 17 du RGPE et dont la moitié est du quartier est aujourd'hui principalement dévolue à l'activité et pourrait muter à l'avenir ;
- Le Bourget Aéroport, dont les équipements (Aéroport, Musée de l'Air et de l'Espace et parc des expositions) seront plus aisément accessibles, accompagnant ainsi les projets de modernisation de l'aéroport et d'optimisation du foncier pour le développement des activités des multiples acteurs du site dont le BEA et les constructeurs aéronautiques, auquel s'ajoute les équipements liés à la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024 (Village des médias et salles de sport) ;
- Aéroport Charles de Gaulle T2 et Aéroport Charles de Gaulle T4 : le terminal 2 est aujourd'hui desservi par le TGV et le RER B, la ligne 17 améliorera encore l'accès à l'aéroport international, sans compter l'arrivée du CDG Express depuis la Gare de l'Est à Paris. Le terminal 4 est encore en projet, sa desserte par le RGPE servira également aux usagers du secteur d'activité tertiaire Roissy-pôle Est ;
- Le Mesnil-Amelot, aujourd'hui petite commune en bordure de l'aéroport et qui accueillera la gare terminus de la ligne 17. Peu de projets d'aménagement sont aujourd'hui envisagés à l'exception de la ZAC de Chapelle de Guivry, fléchée vers la logistique. Elle constituera surtout une porte d'entrée sur la métropole depuis les départements de Seine-et-Marne et de l'Oise.

1 quartier en requalification majeure dans le cadre notamment de projets de renouvellement urbain :

- La Courneuve « Six Routes », avec les projets de renouvellement urbain de la Cité des 4000 et le projet urbain autour du carrefour des Six Routes, entre la gare du RER B et l'autoroute A1.



Projets d'aménagement et de transport

 périmètre 800m	Projets en cours	Secteur d'aménagement
 TCSP, TZen : chantier - étude	 bâti en projet	 ZAC à l'étude
 Tramway : chantier - étude	 bâti requalifié	 ZAC en cours
 Métro : chantier - étude	 bâti réalisé	 autre secteur de projet en cours
 RER : étude	 création d'espace public	 Projet de Renouvellement Urbain
 RGPE : étude	 requalification de l'espace public	 périmètre d'étude
 Tangentielle	 espace vert en projet	 périmètre de réflexion
 Tram Sud Express (T12)	 espace vert privé en projet	

Sources : Apur 2016, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

Synthèse

L'observatoire développé sur les 9 quartiers de gare de la ligne 17 met en évidence la diversité des territoires qui seront à terme desservis par la ligne. La ligne 17, qui relie le futur hub de Saint-Denis et, plus généralement, le cœur de la métropole à l'Aéroport Charles de Gaulle, premier aéroport français et principale porte d'entrée internationale dans la métropole du Grand Paris, jouera un rôle capital dans le système de transports métropolitain.

Cette ligne présente deux tronçons distincts : de Saint-Denis Pleyel au Bourget Aéroport, elle traverse des territoires mixtes qui poursuivent leur développement alors que du Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot elle traverse des quartiers où la présence de zones d'activités (Parc des Expositions), d'emprises aéroportuaires (Aéroport Charles de Gaulles T2 et T4) ou de terrains aujourd'hui agricoles (Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot) laissent peu de place aux secteurs d'habitat. Les quartiers de gare de la ligne 17 se caractérisent ainsi par des taux d'emplois exceptionnels, regroupant en moyenne cinq fois plus d'emplois que d'actifs résidant, ce ratio est le plus élevé de toutes les futures lignes du RGPE.

En termes de dynamiques d'évolutions de ces territoires, la moitié sud de la ligne va essentiellement connaître une amélioration de son accessibilité au territoire métropolitain. Saint-Denis Pleyel deviendra par exemple un nouveau hub de transports, offrant une connexion à 5 lignes de métro (lignes 13, 14, 15, 16, 17) et au RER D, auquel s'ajoutera une mutation du quartier de gare, en lien avec le village olympique de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024. Le Bourget RER connaîtra lui aussi un nœud de transports important, assurant la connexion entre le RER B, les lignes 16 et 17 du RGPE et la Tangentielle Nord. Quant au Bourget Aéroport, des équipements à rayonnement national et international (le Musée de l'Air et de l'Espace, le parc des expositions, l'aéroport) bénéficieront d'une accessibilité plus conforme à leur statut. De la moitié nord de la ligne 17, on notera en particulier le cas de Triangle de Gonesse où le projet d'aménagement va bouleverser l'état actuel du secteur et pour lequel la desserte par le RGPE est indispensable à son succès. Quant au Mesnil-Amelot, son rôle singulier de gare de bout de ligne et de porte d'entrée sur la métropole pose la question du rabattement depuis la grande couronne.

Les travaux de l'observatoire apportent ainsi une meilleure connaissance des territoires et de ceux qui l'habitent, nécessaire pour les comprendre et accompagner leurs évolutions.

La réalisation des monographies est également l'occasion d'échanges entre les partenaires de l'observatoire, la Société du Grand Paris, son comité stratégique, en particulier le groupe environnement des gares, la DRIEA, l'Apur et les élus et équipes techniques de chaque collectivité.

L'observatoire produit ainsi des éléments pour alimenter les débats et répondre aux grandes questions posées par l'arrivée d'un réseau de transport métropolitain.

- Qui habite aujourd'hui les quartiers de gare ? Comment la population de ces quartiers évolue-t-elle ? Y a-t-il un effet de gentrification spécifique dans les quartiers de gare ?
- Quelle est la densité actuelle dans les quartiers de gare ? Quelles sont les marges d'évolution possibles, au regard des documents d'urbanisme locaux ? Quelle est l'intensification adaptée à chaque situation ?
- Quelles sont les fonctions représentées dans les quartiers aujourd'hui ? Y a-t-il des actions à mener pour atteindre un équilibre différent, notamment entre logements et emplois ? La construction de la gare en lien avec l'aménagement de ses alentours constitue-t-elle un levier de développement économique ? Comment prendre en compte l'élargissement conséquent du bassin d'emploi ?
- Les gares constituent-elles de nouvelles centralités ou renforcent-elles des centralités pré-existantes ? L'arrivée de la gare est-elle l'occasion d'une recomposition de l'offre commerciale et de services ?
- Quel est l'impact de la création du RGPE sur le bassin d'emplois métropolitain ? Combien d'emplois seront accessibles demain grâce au nouveau réseau de transport ?
- Pour optimiser l'investissement lié à un nouveau réseau de transport, comment sont pris en compte les enjeux liés à l'inter-modalité ? Quelles sont les actions en termes de rabattement des bus, d'aménagements cyclables ou d'accessibilité piétonne ?
- Quelle bonne articulation établir entre l'arrivée de la gare et la réalisation de projets urbains qui se développent autour des gares ?

L'observatoire mis en œuvre est ainsi une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers de gare et une boîte à outils pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du réseau Grand Paris.

En 2016 l'observatoire porte sur 68 quartiers de gare et permet de dresser un portrait complet des quartiers avant l'arrivée du réseau du Grand Paris, de manière à constituer un point de référence pour de futures comparaisons.

Annexes

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee Recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee Recensement 2011, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2011
Indice de jeunesse	Nombre de jeunes âgés de moins de 18 ans, par rapport au nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus	Fichier fiscal (Insee) 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçant, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2011
Chômage	Part des chômeurs de catégorie A, dans la population active (personnes de 15-64 ans)	Pôle Emploi, traitement Insee — 2010, Insee Recensement 2011
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 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	Nombre de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2013
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee Recensement 2011
Statut d'occupation des résidences principales	Nombre de propriétaires occupants dans l'ensemble des résidences principales	Insee Recensement 2011
Densité de résidences principales	Nombre de résidences principales en 2010 à l'hectare	Fichier fiscal (Insee) 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidents pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche)	Insee Recensement 2011
Ménages non motorisés	Nombre de ménages sans aucune voiture	Insee Recensement 2011
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur 2015
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur 2015
Accessibilité cyclable à 2 000 m	Aire accessible par un trajet à vélo autour des gares de transports lourds existantes et futures, en utilisant la trame viaire existante	Stif 2012, BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF 2012
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2015

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CDT	Contrat de Développement Territorial
CDIT	Contrat de Développement d'Intérêt Territorial
CD	Conseil Départemental
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
EPFIF	Établissement Public Foncier d'Île-de-France
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IGR	Institut Gustave Roussy
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
MIN	Marché d'Intérêt National
NPNRU	Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain
NQP	Nouveaux Quartiers Prioritaires
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
OMNIL	Observatoire de la Mobilité en Île-de-France
ORF	Observatoire Régional du Foncier
ORIE	Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise
PLH	Programme local de l'habitat
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PIEX	Parc International des Expositions
PNRQAD	Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
PRU	Projet de Rénovation Urbaine
RD	Route Départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SEM	Société d'Économie Mixte
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Île-de-France
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
TVM	Trans Val-de-Marne
UC	Unité de consommation
VDO	Voie de desserte orientale
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Analyse croisée des 9 quartiers de gare de la ligne 17

Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER,
Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Aéroport Charles de Gaulle T2,
Aéroport Charles de Gaulle T4, Le Mesnil-Amelot

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est poursuivie en 2016 et a concerné les 9 quartiers de gare de la ligne 17, qui reliera Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot à l'horizon 2030, avec un premier tronçon prévu entre Saint-Denis Pleyel et l'Aéroport Charles de Gaulle dès 2024. Entre 2014 et 2016, les analyses croisées et les monographies des quartiers de gare de l'ensemble des lignes 15 Sud, 16, 14 et 15 Ouest, 15 Est, 17 et 18 du Réseau du Grand Paris Express (RGPE) ont été réalisées et publiées.

Six thématiques sont abordées dans l'observatoire: les densités, les centralités, le cadre urbain et paysager, les caractéristiques démographiques et sociales des habitants des quartiers de gare, la mobilité et les espaces publics et enfin les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles:

- **Une analyse croisée des 9 quartiers de gare qui permet de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres**, objet de ce présent document.
- **Des monographies qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare** et le resituer dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la petite couronne. Elles sont publiées sur le site de l'Apur.

Les travaux de l'observatoire, outil partenarial qui associe la Société du Grand Paris (SGP) et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Île-de-France et l'Apur, contribuent à une meilleure connaissance de ces territoires. L'analyse croisée confirme la grande diversité de situations observées dans les quartiers de gare. Elle apporte les éléments nécessaires pour accompagner les évolutions engagées par l'arrivée du Réseau du Grand Paris Express. Elle participe de l'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par le RGPE.