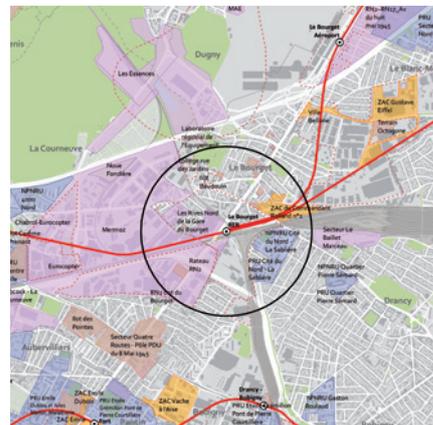
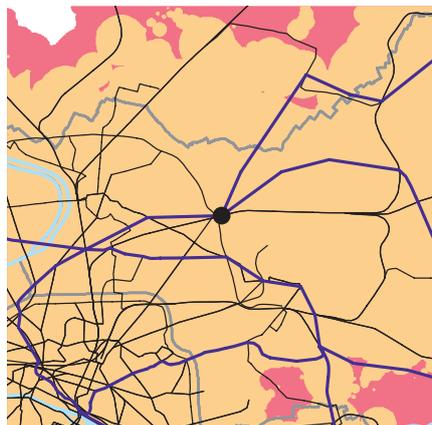
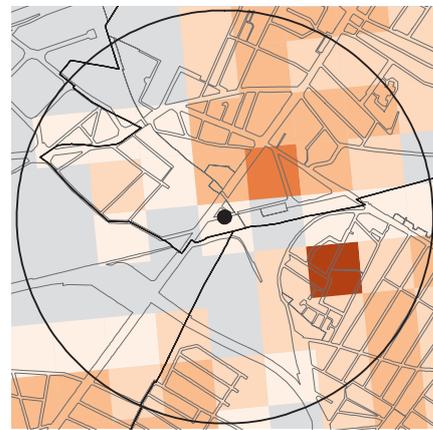
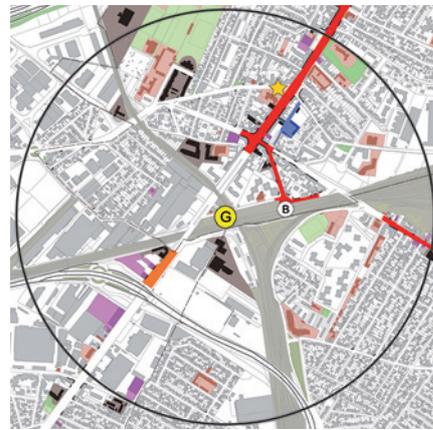


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Le Bourget RER Lignes **16** / **17**

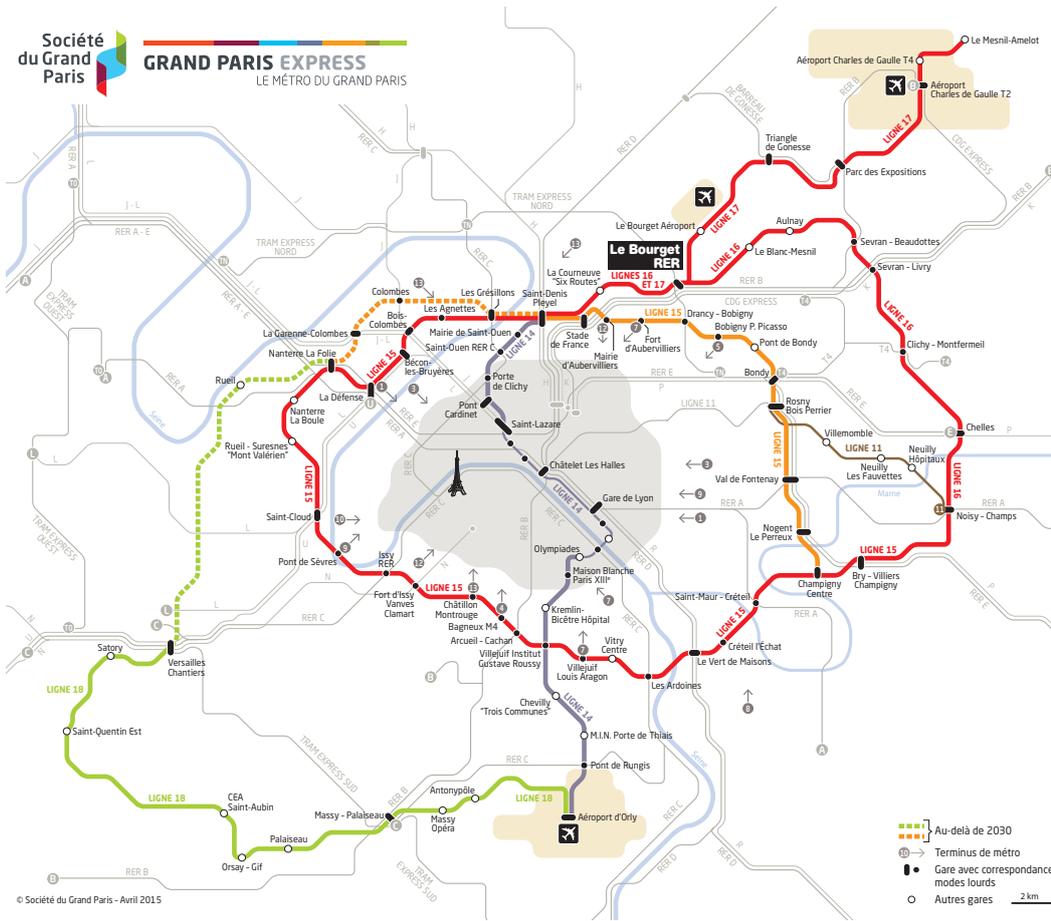


Directrice de la publication : Dominique Alba  
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte  
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger  
Sous la direction de : Patricia Pelloux  
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais,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

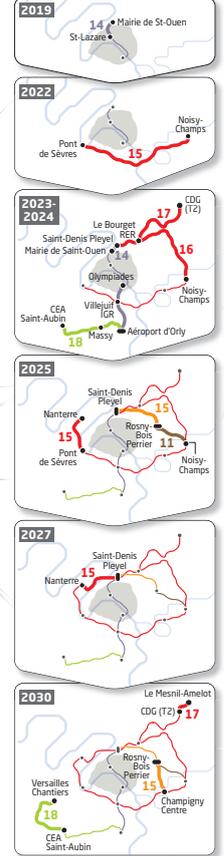
# Sommaire

Introduction .....	1
1. Un quartier peu dense.....	3
2. Une centralité d'échelle locale autour du centre-ville du Bourget.....	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	5
3.1. Un quartier mixte : entre zones industrielles, des secteurs résidentiels.....	5
3.2. Un quartier où prédominent les bâtiments de faible hauteur .....	6
3.3. Les densités bâties les plus fortes autour de la future gare .....	6
3.4. Un tissu urbain composite .....	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier ancien .....	8
3.7. Un cadre végétal peu étendu .....	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales .....	12
4.1. Un quartier à la dynamique démographique marquée .....	12
4.2. Des ménages modestes .....	13
4.3. Au Bourget, La Courneuve et Drancy, 1 emploi sur 3 lié à l'industrie, les transports ou la construction .....	14
4.4. Un parc de logements équilibré en termes de taille.....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris et les grands pôles d'emploi du nord-est de la métropole .....	16
5.2. Une accessibilité améliorée vers l'ouest et le sud-est de la métropole.....	17
5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés majoritairement en transports en commun.....	18
5.4. Une accessibilité du quartier à améliorer pour les déplacements doux.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1. Des constructions de logement peu nombreuses, sauf en 2010 et 2011.....	20
6.2. Une majorité d'opérations de construction de logement de petite taille .....	21
6.3. Un nouvel élan autour du pôle multimodal du Bourget .....	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

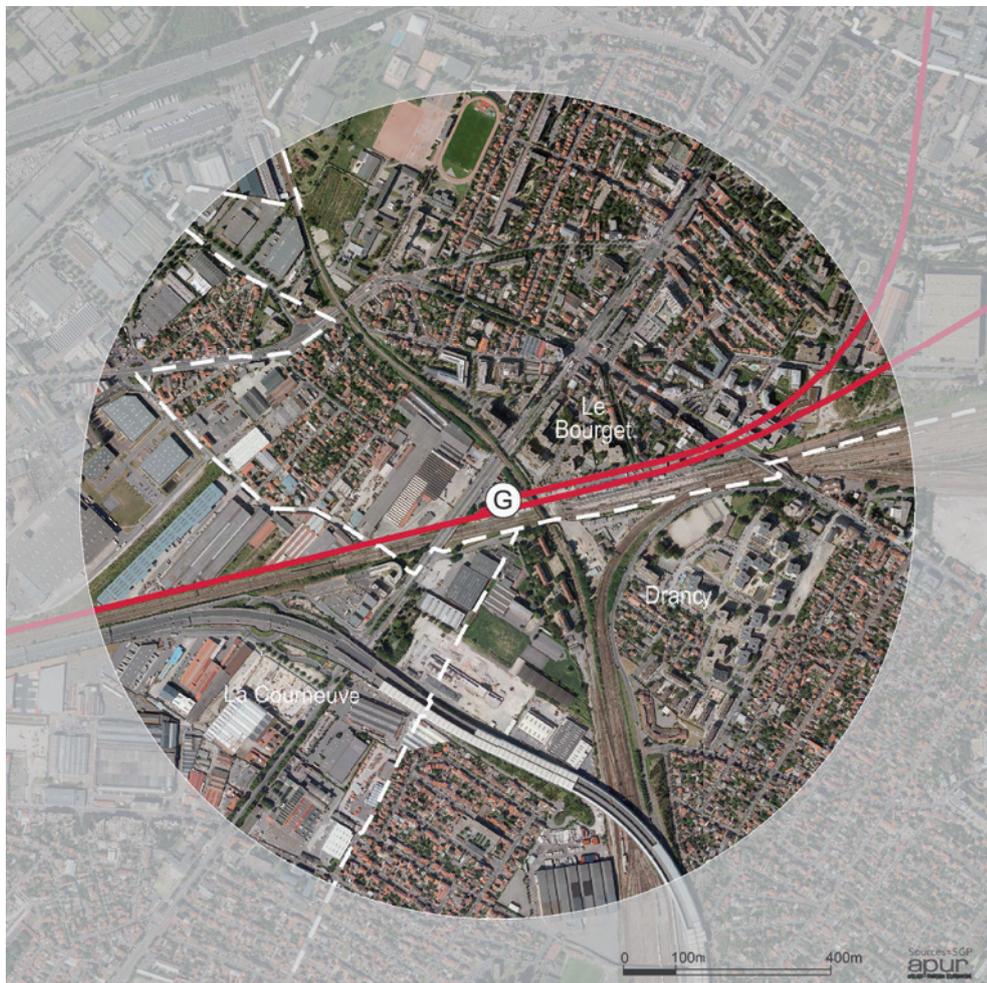
LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015



Gare : Le Bourget RER

Ligne 16, horizon 2023.

Gare située dans la commune du Bourget.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes du Bourget, de Drancy et La Courneuve (Seine-Saint-Denis). Le Bourget et Drancy appartiennent à la Communauté d'agglomérations de l'Aéroport du Bourget. La Courneuve appartient à la Communauté d'agglomérations de Plaine Commune.

POS du Bourget approuvé le 1<sup>er</sup> février 1991. Dernière modification le 17 décembre 2013. PLU en cours d'élaboration.

PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009.

PLU de La Courneuve approuvé le 7 février 2008.

Territoire du CDT « Le Bourget » (Le Bourget et Drancy) et « Territoire de la Culture et de la Création » (La Courneuve).

© InterAtlas, SGP

# Introduction

## Le contexte

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

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

## Les objectifs

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

## Les partenaires

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

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

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

## La méthode

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

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

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

Le présent document est la **monographie du quartier de gare du Bourget RER, réalisée en liaison avec les services des villes du Bourget, de Drancy et de La Courneuve et ceux de la Communauté d'Agglomération de l'aéroport du Bourget (CAAB) et de la SPL Le Bourget Grand Paris**. Les monographies des quartiers de gare de la ligne 16 (de Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs) seront établies au cours du premier semestre 2014 puis en fonction du calendrier de mise en service du réseau.

## Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

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

### Définition du quartier de gare

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

Le quartier étant géographiquement localisé sur trois communes (Le Bourget, Drancy et La Courneuve), ces dernières ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

#### EXEMPLE DU QUARTIER DU BOURGET RER



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

Découpage du quartier à l'IRIS

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

# 1. Un quartier peu dense

Le quartier de gare Le Bourget RER se caractérise par des densités assez faibles qui s'expliquent en partie par la présence de vastes zones d'activités industrielles et d'importantes emprises routières et ferroviaires. Il regroupe un peu plus de 18000 habitants, ce qui représente une densité de population de 47 habitants à l'hectare, ce qui est inférieur à la celle observé dans l'ensemble formé par les communes du Bourget, La Courneuve et Drancy (69 habitants à l'hectare) ainsi qu'en moyenne en Seine-Saint-Denis ou en petite couronne (67 hab. à l'hectare). Le Bourget RER est un quartier d'activités industrielles ce qui se traduit par un taux d'emploi assez élevé, supérieur à celui de la petite couronne, du département ou de ses 3 communes de référence (1,1 emploi par actifs résidant). Les plus fortes concentrations de population se trouvent aux abords du centre-ville du Bourget et de la cité du Nord de Drancy.

## Densité de population

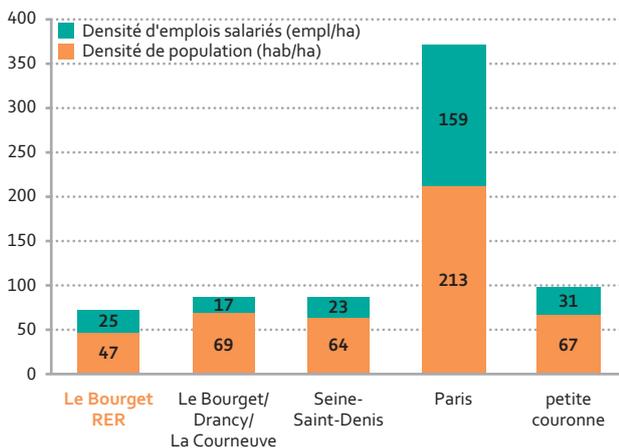


## Population et emplois dans le quartier du Bourget RER

Le Bourget RER	Population	Emplois
Quartier	18 565	11 832
2 km	82 183	38 270
4 km	380 817	403 358

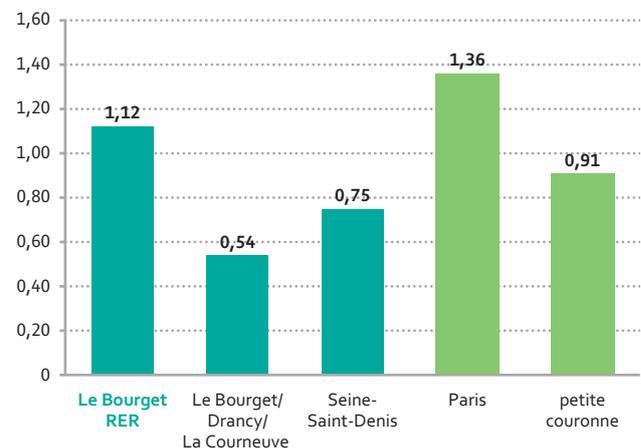
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

## 2. Une centralité d'échelle locale autour du centre-ville du Bourget

À l'est de La Courneuve, la gare du Bourget RER s'inscrit dans une configuration géographique complexe, entourée de nombreuses infrastructures de transport, autoroutières et ferroviaires, et de vastes zones d'activités dans la moitié est. Le cœur de la ville s'organise ici en deux parties formant les quartiers du Haut Bourget et de La Molette, séparés par l'ex-RN2, allant de Paris au sud-ouest à l'aéroport d'affaires de Paris-Le Bourget au nord-est. Les centralités locales déjà existantes se situent dans la moitié nord du quartier, de la gare desservie aujourd'hui par le RER B jusqu'au centre-ville du Bourget, le long de l'avenue de la Division Leclerc, d'une part et d'autre part au niveau de l'avenue Marceau (RD 30), côté Drancy.



### Éléments de centralités

#### Centralités

- locale
- mixte
- globale

#### Équipement

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

#### Commerce et animation

- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

#### Grande emprise végétalisée

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

#### Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur décembre 2014



RN2, avenue de la Division Leclerc, Le Bourget



Gare RER du Bourget, Place des Déportés, Le Bourget

### 3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

#### 3.1. Un quartier mixte : entre zones industrielles, des secteurs résidentiels

Le quartier se compose à l'ouest d'un tissu industriel, les zones d'activités Mermoz — La Courneuve — Le Bourget à l'ouest et du Rateau au sud, et l'est d'un tissu majoritairement résidentiel. Les ensembles d'habitat collectif sont nombreux à proximité du centre-ville et laissent place à davantage d'habitat individuel en périphérie du quartier de gare du Bourget, de Drancy et de La Courneuve. À noter, l'apparition récente d'un pôle d'activité tertiaire au niveau de la ZAC du Commandant Rolland à proximité de la gare du RER B. À Drancy, au sud-est, délimité par les infrastructures de transports, le secteur pavillonnaire « Paris Campagne » est aujourd'hui parsemé de logements collectifs. Il entoure la cité du Nord, grand ensemble de logement social aujourd'hui en cours de rénovation.

#### Fonctions dominantes

##### Logement

-  discontinu collectif
-  continu collectif
-  individuel
-  hôtel

##### Équipement

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

##### Emprise d'activité

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

##### Emprise non bâtie

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

##### Emprise en travaux

-  chantier en cours

Source : Apur septembre 2014



Rue de Verdun, Le Bourget



Avenue Marceau, Drancy

## 3.2. Un quartier où prédominent les bâtiments de faible hauteur

Le quartier est composé pour sa majeure partie de bâtiments de faible hauteur : 86 % des surfaces bâties correspondent à des constructions de moins de 15 m, dont une moitié ne dépasse pas 7 m. Cela tient notamment à la présence dans le quartier de nappes de tissu pavillonnaire et aux constructions basses des zones industrielles. Des bâtiments plus hauts (entre 15 et 25 m) bordent l'ex-RN2 (au nord de la gare) et l'avenue Jean Jaurès. Les tours de la cité du Nord à Drancy sont les points hauts du quartier.

### Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

### Hauteurs des bâtiments

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

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



### Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier du Bourget RER



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

## 3.3. Les densités bâties les plus fortes autour de la future gare

Les parcelles bâties se répartissent en trois grandes catégories : les petites parcelles en lanière, occupées par des pavillons, qui sont peu denses (le plus souvent inférieures à 1) ; les parcelles de plus grande taille, correspondant à de l'habitat collectif, qui sont plus densément bâties ; et enfin, dans la moitié ouest du quartier, les parcelles d'activités aux densités moyennes. C'est en particulier le cas dans le tissu pavillonnaire qui couvre le sud du quartier de gare. À noter que les emprises des infrastructures ferrées et routières et les délaissés qui les bordent prennent une place importante dans le quartier.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

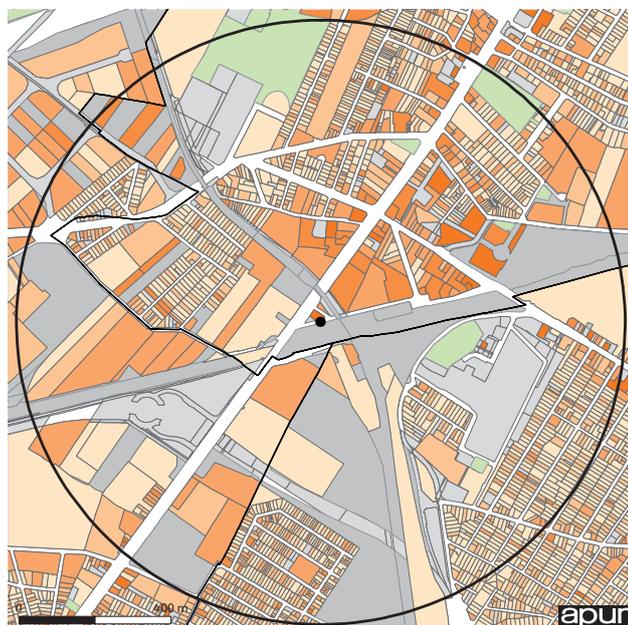
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

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

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

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

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



### 3.4. Un tissu urbain composite

Le tissu urbain du quartier du Bourget RER est fortement structuré par les axes formés par l'ex-RN2 et son front bâti et les infrastructures ferroviaires qui coupent le quartier. Les divers secteurs pavillonnaires se caractérisent par leur organisation en lotissement aux parcelles régulières et à la trame viaire rectiligne. Ils s'insèrent parfois au sein même des secteurs d'activité. Quelques ensembles de logements collectifs en plan libre se concentrent autour des voies ferrées.



Cité du Nord, Drancy



Rue Camille Dramart, Le Bourget



Rue de Verdun, La Courneuve



Rue Emile Zola, Le Bourget

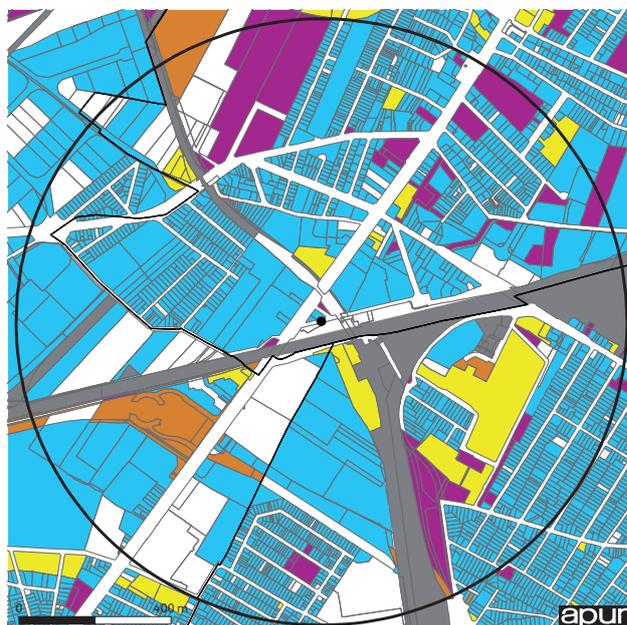
### 3.5. Structure de la propriété foncière

La plus grande part du quartier de gare appartient à des propriétaires privés: c'est le cas des petites parcelles pavillonnaires, des parcelles d'habitat collectif mais aussi des vastes parcelles d'activités. Les parcelles non bâties correspondant aux emprises des infrastructures ferrées et routières et les délaissés appartiennent quant à elles à de grands propriétaires publics ou publics (SNCF Immobilier notamment).

#### Propriété foncière

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

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



### 3.6. Un quartier ancien

Le quartier du Bourget RER s'est constitué pour sa partie résidentielle principalement avant 1949, en témoignent les nombreux secteurs pavillonnaires côté Bourget (au Haut-Bourget et à la Molette) et Drancy (nord des secteurs de l'Avenir Parisien et de Paris Campagne). Ces derniers n'ont d'ailleurs que peu évolué depuis. Pendant la période 1949-1975, quelques grands ensembles ont été bâtis, comme la Cité du Nord à Drancy ou la résidence des Aigles au nord du quartier. Entre 1976 et 2000, le quartier s'est développé dans sa partie ouest, à La Courneuve notamment en construisant les zones d'activités Mermoz, du Rateau et le lotissement des transporteurs. Les immeubles de logements collectifs au nord de la gare datent également de la période. Depuis 2000, on notera les nouvelles constructions de logements et de bureaux à l'ouest du quartier et les équipements le long de la rue Rigaud au Bourget.

#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

#### Période majoritaire\*

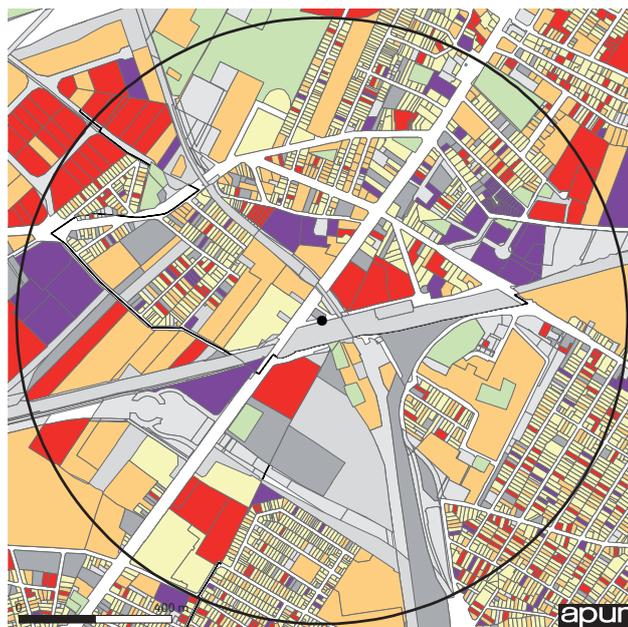
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

#### Principaux équipements

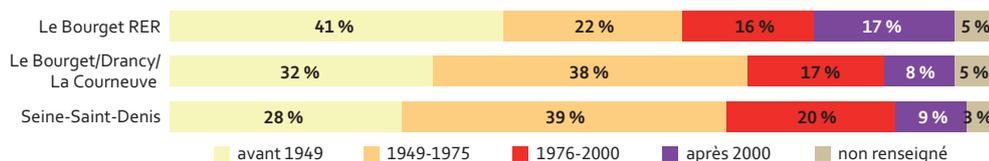
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



#### Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

### 3.7. Un cadre végétal peu étendu

Le quartier du Bourget RER est peu pourvu en espaces verts de qualité. Le couvert végétal représente 22 % de la surface du quartier, mais la plupart des grands espaces verts consistent en des délaissés et friches autour des infrastructures ferroviaires et dans les secteurs d'activité. Le patrimoine végétal de qualité est à trouver plutôt dans les jardins privés des parcelles pavillonnaires ainsi que dans le square Charles de Gaulle situé au nord du quartier, seul espace vert ouvert au public avec les terrains de sport de l'espace éducatif et sportif Maurice Houyoux.

#### Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800 m

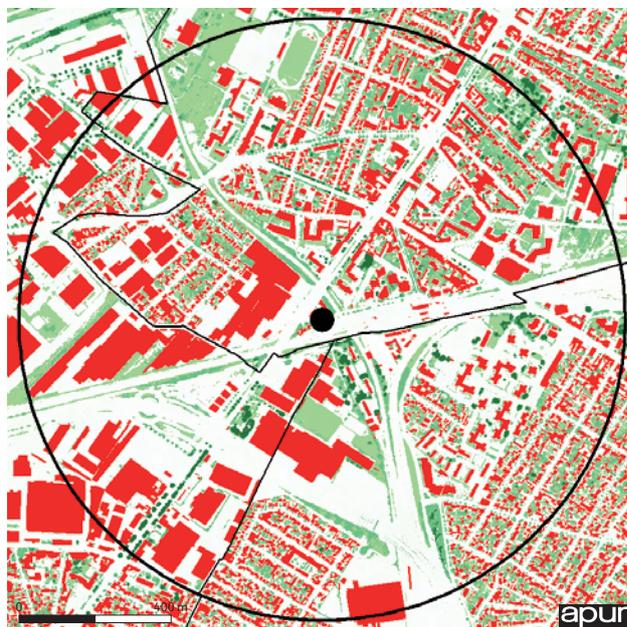
#### Les hauteurs de la végétation en mètres

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

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

Note de lecture :

Depuis 2012, la Cité du Nord a fait l'objet d'un traitement paysager.



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

- gare
- périmètre 800m

#### Espaces privés

##### Hauteurs de la végétation

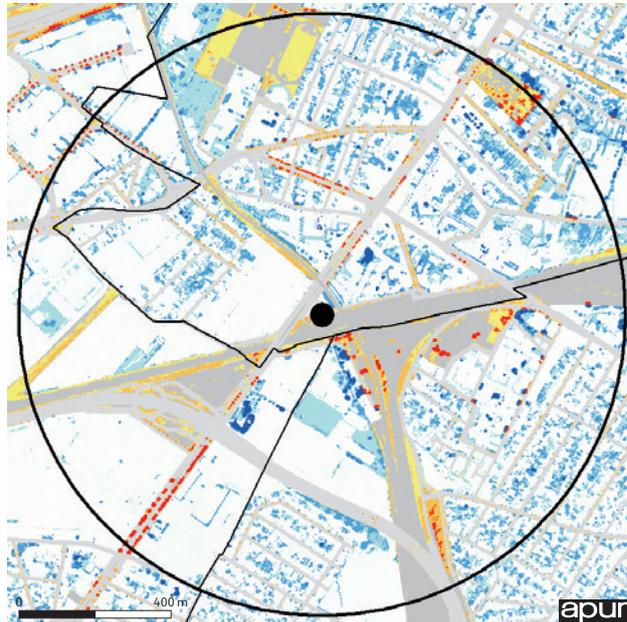
- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

#### Domaine public

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

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

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



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

Les relevés thermographiques d'été révèlent de très vastes îlots de chaleur correspondant aux zones minérales que sont les infrastructures ferroviaires ou les secteurs d'activité occupant une large part du quartier. Les espaces verts sont peu présents et ne peuvent donc jouer un rôle de régulateur thermique suffisant à l'échelle du quartier.

Des relevés thermographiques d'hiver mettent en évidence les déperditions de chaleur observables au niveau des bâtiments des zones d'activités Mermoz, du Rateau et du lotissement des transporteurs. Certains ensembles de logements comme ceux au nord de la gare montrent également des déperditions.

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

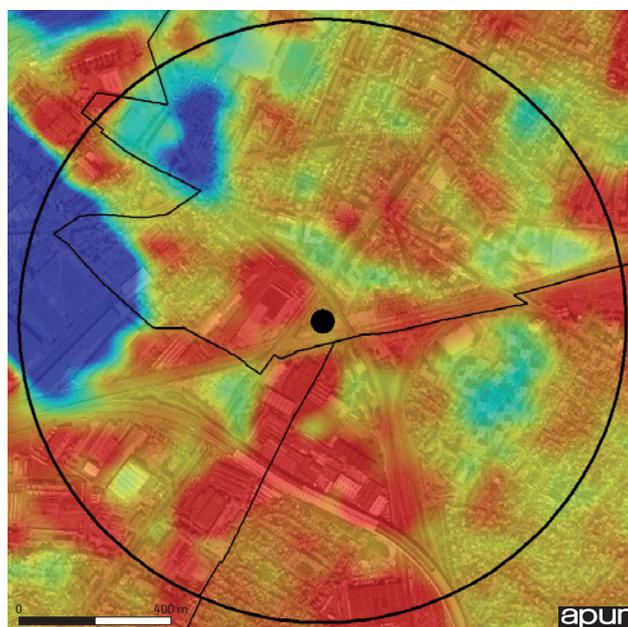
Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les entrepôts de la zone d'activités Mermoz et du Rateau, de même que certains immeubles d'habitation, disposent

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

38 °C      25 °C      15 °C



Source : LANSAT - 2010

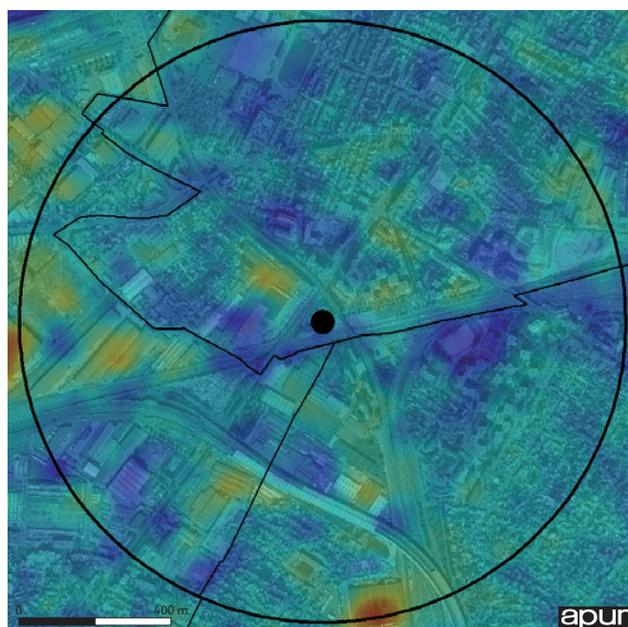


**Thermographie d'hiver**  
(température au sol,  
le 14/01/12 à 10h00)

9 °C      2 °C      -5 °C



Source : LANSAT - 2012



d'un potentiel non négligeable en vue de l'installation de panneaux photovoltaïques. À noter que les toitures des pavillons, malgré leur petite taille, peuvent néanmoins présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition.

Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable dans les secteurs où prédomine l'habitat individuel ainsi que pour d'autres parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Une grande partie du quartier, composée de logements individuels, présente donc un potentiel significatif à étudier.

Les quelques ensembles de logements collectifs du quartier (Résidence des aigles au nord du quartier et les immeubles d'habitation au nord de la gare RER par exemple, mais aussi certains immeubles situés le long de la RN 2) sont identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %.

Sur le tracé de la RN2 passe également le réseau d'eaux usées du SIAPP pour lequel un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié dans un rayon de 200 m (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée) qui pourrait bénéficier aux bâtiments situés dans ce rayon en alimentant leur système de chauffage central.

### Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an  
1 200 0

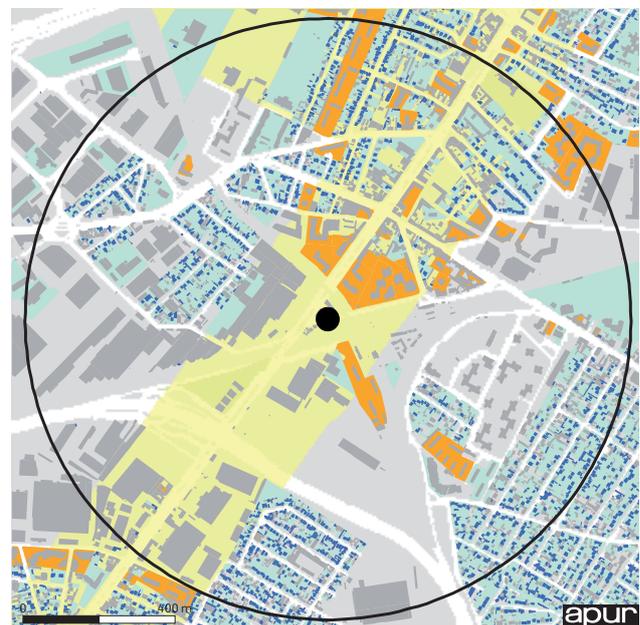
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

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

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



## 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

### 4.1. Un quartier à la dynamique démographique marquée

Le quartier du Bourget RER se caractérise par une forte dynamique démographique : le nombre d'habitants a progressé de 21 % entre 1999 et 2010. C'est deux fois plus que dans les communes de rattachement de la gare (Le Bourget/Drancy/La Courneuve).

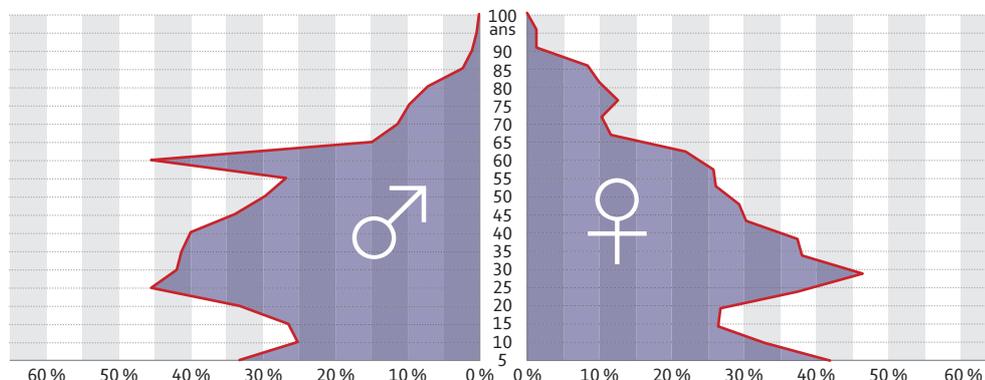
Les caractéristiques de la population du quartier de gare du Bourget RER sont très proches de celle du département dans son ensemble. Les moins de 18 ans représentent 30 % des habitants. Les actifs employés ou ouvriers (60 % des actifs) prédominent. Les cadres sont peu nombreux à habiter le quartier (12 % de cadres parmi les actifs).

Le taux de chômage est assez élevé au Bourget RER (16,6 %) par comparaisons avec la moyenne observée en petite couronne.

	Le Bourget RER	Le Bourget/Drancy/ La Courneuve	Seine-Saint-Denis	Paris	petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	14 986	123 842	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 20,5 %	+ 8,7 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	29,0 %	27,4 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	12,4 %	9,5 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	11 832	29 437	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	12,0 %	11 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	60,0 %	65,3 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	1,12	0,54	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	27,0 %	33,0 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	16,6 %	18,9 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

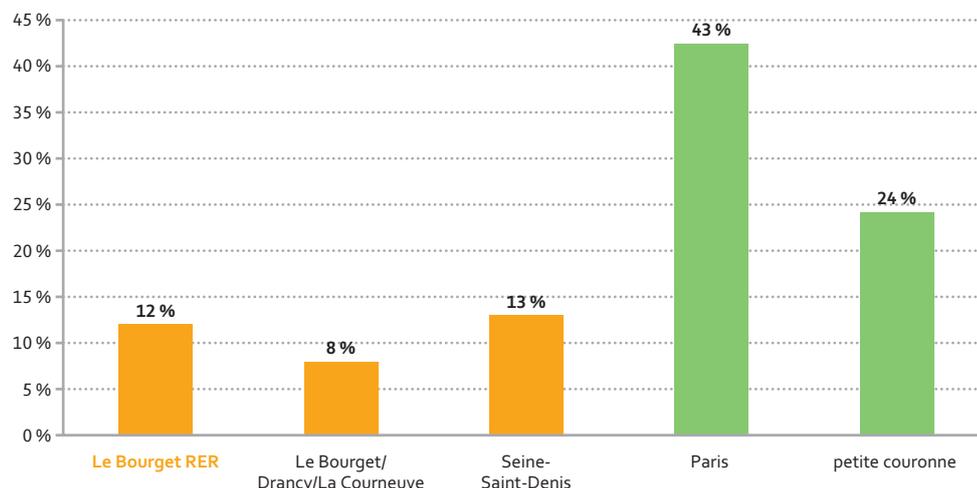
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier du Bourget RER (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

#### Part des cadres dans la population active



Source : Insee Recensement 2010

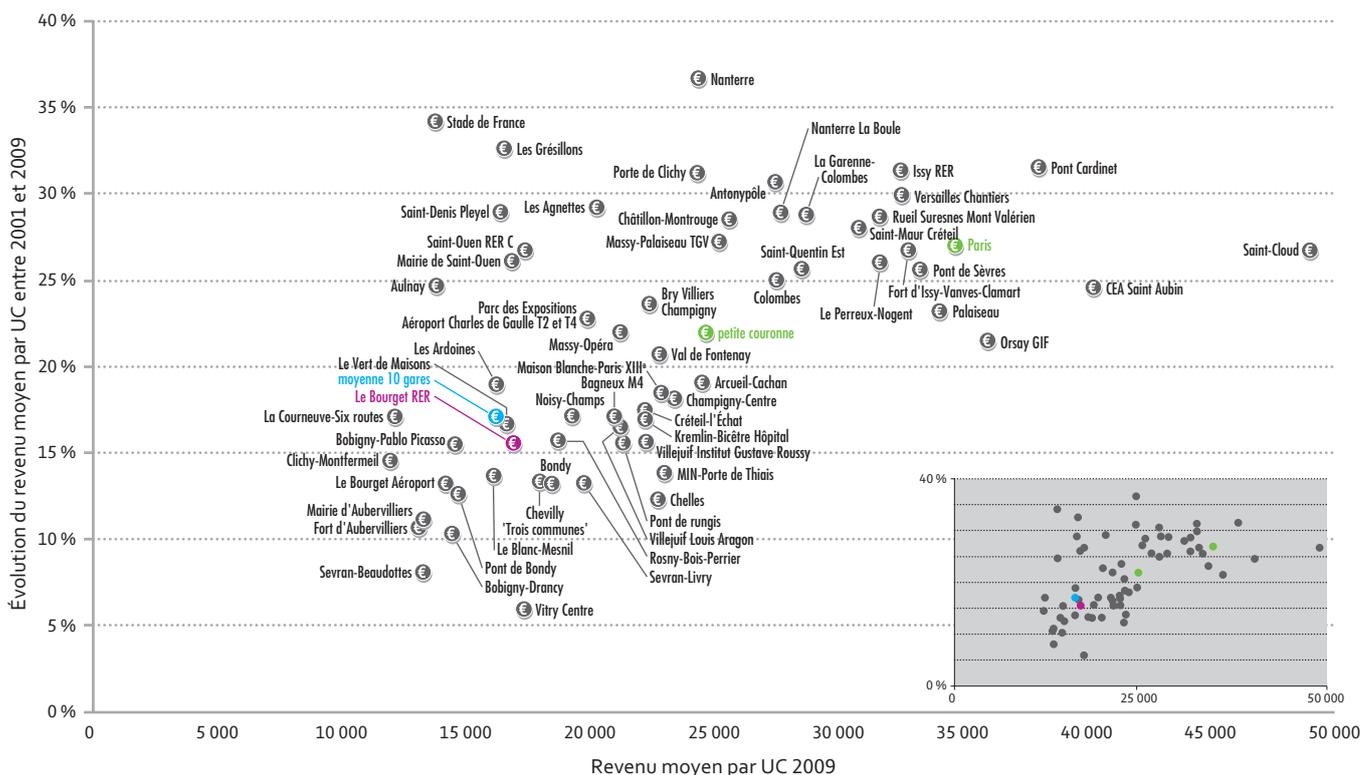
## 4.2. Des ménages modestes

Le revenu moyen des ménages résidant dans le quartier s'élève 16 928 € par unité de consommation et par an, c'est un revenu un peu plus faible que celui des ménages résidant dans les communes du Bourget de Drancy et sensiblement plus élevé qu'à La Courneuve (12 212 €).

Le niveau de revenu des ménages du quartier de gare a progressé de 16 % entre 2001 et 2009. En termes de niveau de revenu et d'évolution, le Bourget RER est proche des valeurs moyennes calculées pour l'ensemble des 10 quartiers de gare de la ligne 16, mais en position défavorable par rapport au reste de la petite couronne, où les ménages ont un revenu moyen de 24 688 € en progression de 22 % entre 2001 et 2009.

À l'image de ce que l'on observe à l'échelle du département, 27 % des ménages du quartier de gare ont des revenus très faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est-à-dire qu'ils gagnent moins de 940 € par unité de consommation et par mois.

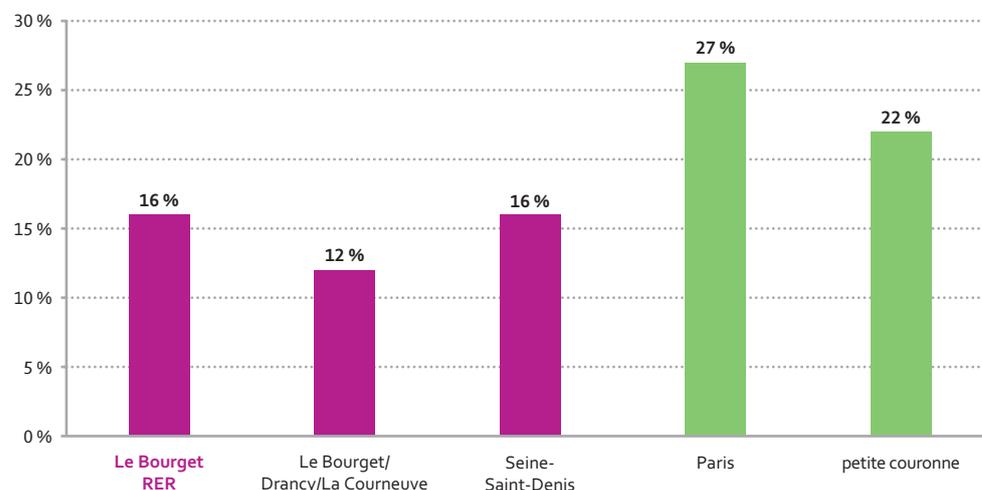
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

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

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



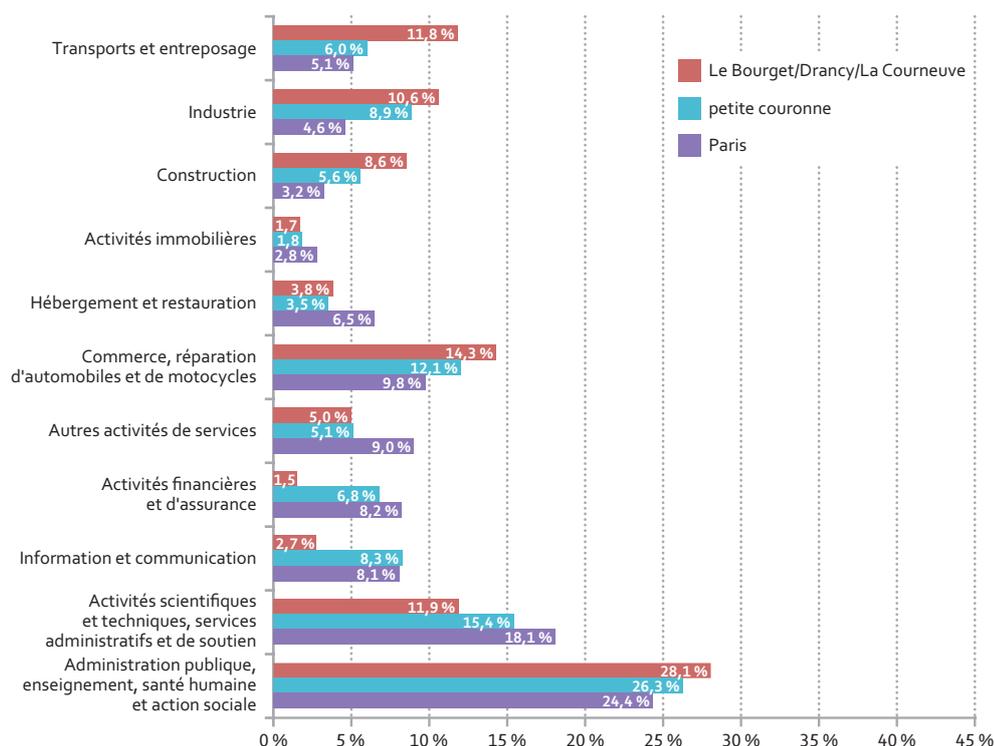
Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

### 4.3. Au Bourget, La Courneuve et Drancy, 1 emploi sur 3 lié à l'industrie, les transports ou la construction

Parmi les emplois proposés dans les communes de rattachement de la gare du RGPE du Bourget RER, Le Bourget, Drancy et La Courneuve, le secteur d'activité dominant est celui de l'administration, de la santé et de l'enseignement. Néanmoins, même s'ils pèsent moins pris indépendamment, les secteurs de l'industrie (11 %), des transports (12 %) et de la construction (9 %) occupent ensemble près d'1 actif sur trois et sont caractéristiques de ces communes en comparaison avec l'ensemble de la petite couronne.

Ces secteurs d'activités sont représentatifs des emplois dans le quartier de gare, puisque s'y trouvent d'un côté de grandes zones d'activités (Mermoz, Rateau et le lotissement des transporteurs) et de l'autre le centre administratif du Bourget (Hôtel de Ville notamment) et des équipements scolaires.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune du Bourget RER



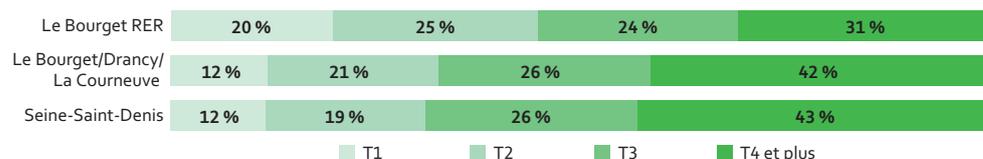
Source : Insee Recensement 2010

## 4.4. Un parc de logements équilibré en termes de taille

Le quartier de gare compte environ 6 900 logements répartis de manière équilibrée selon leur taille. On compte par exemple 20 % de T1 et les grands logements (T4 et plus) ne représentent que 31 % du parc. À titre de comparaison avec les communes de rattachement, il y a 45 % de petits logements (T1 et T2) dans le quartier, alors qu'ils ne représentent qu'1/3 du parc dans les trois communes. Près d'un quart du parc est composé de logements individuels (23 %), une proportion comparable aux communes de rattachement et au département. La proportion de propriétaires est quant à elle plutôt élevée (43 %), mais à l'image de celles observées à l'échelle des communes de rattachement et de la Seine-Saint-Denis.

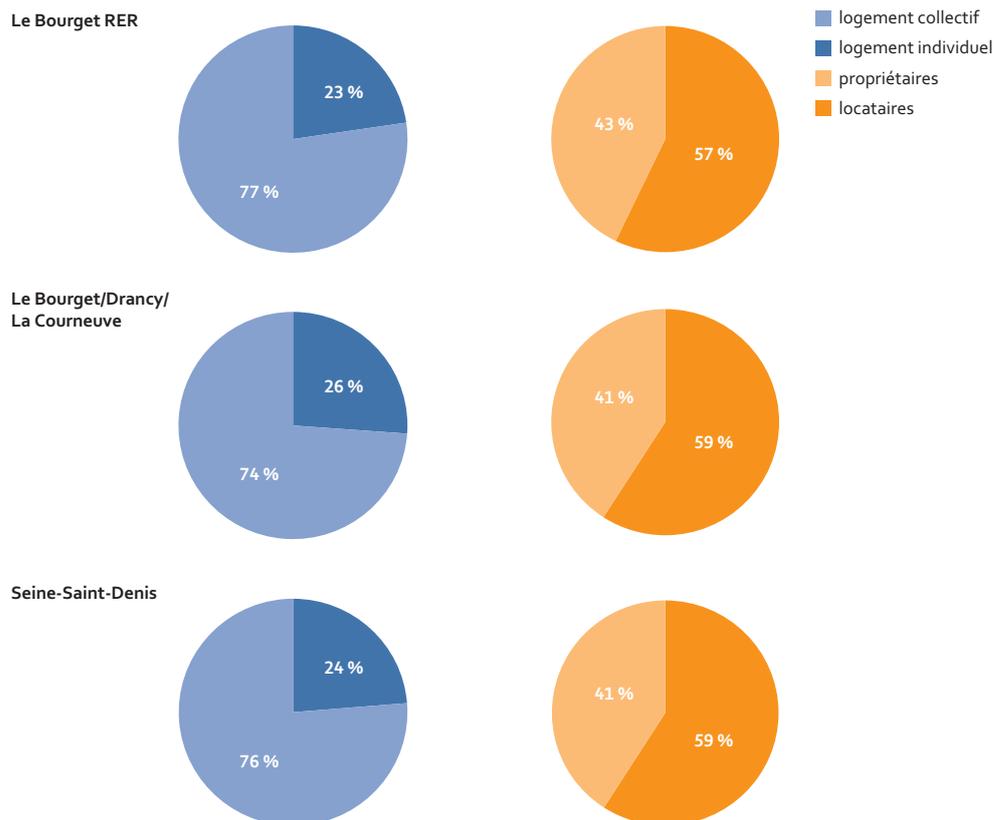
Le poids du logement social dans le quartier y est d'ailleurs modéré au regard des communes de rattachement de la gare (environ 18 % de logements sociaux, contre 26,7 % pour la commune du Bourget, La Courneuve (53,2 %) et Drancy (34,4 %)).

### Répartition des types de logements



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

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

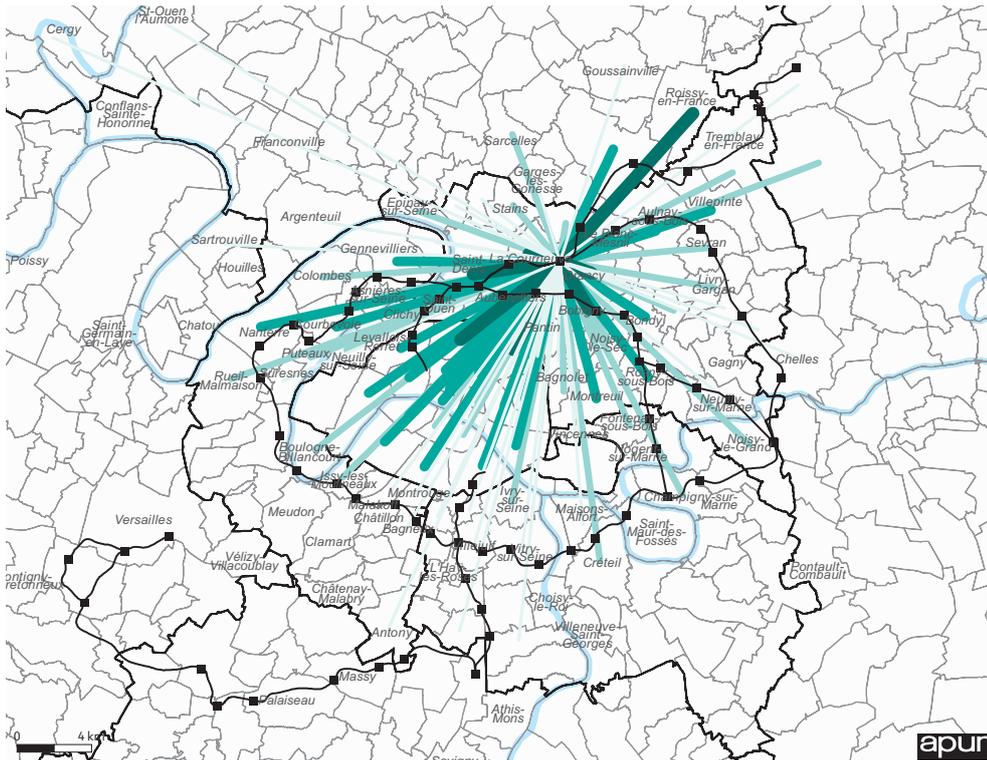


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Des déplacements domicile-travail vers Paris et les grands pôles d'emploi du nord-est de la métropole

Près d'un quart des actifs des communes de rattachement de la future gare du Bourget RER (Le Bourget, La Courneuve et Drancy) y réside et y travaille. Pour ceux qui se déplacent dans d'autres communes pour travailler, les oursins révèlent qu'ils se rendent principalement à Paris et dans les pôles d'emploi du nord-est de la métropole (Saint-Denis, Roissy, Montreuil, Rosny-sous-Bois). Ces trois communes attirent également des actifs provenant de nombreuses communes de la métropole, Paris, mais aussi Saint-Denis, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Bobigny, Sevran ou Livry-Gargan. À noter cependant que La Courneuve (13 471) et Drancy (10 310) sont de plus importants pôles d'emplois que le Bourget (5 656 emplois salariés).

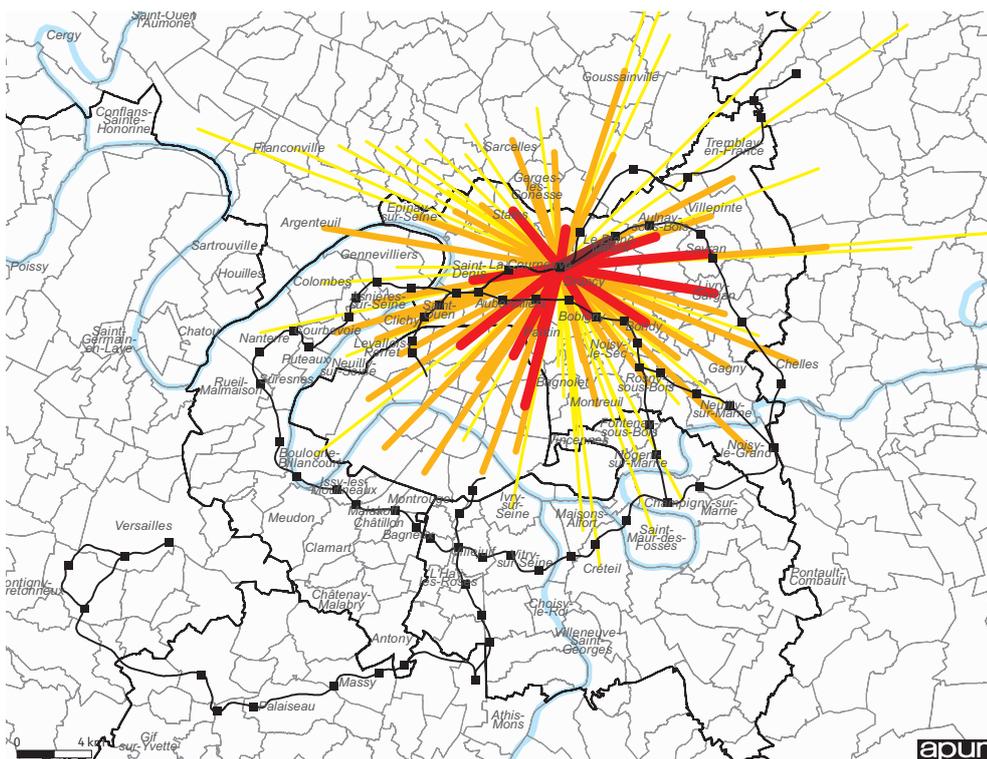


**Où travaillent les actifs habitant au Bourget RER**

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

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

Source : Insee Recensement 2010



**Où habitent les actifs travaillant au Bourget RER**

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

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

Source : Insee Recensement 2010

**10 811 actifs** travaillent dans leur commune de résidence, Le Bourget, Drancy et La Courneuve. Ils représentent **23,5 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

## 5.2. Une accessibilité améliorée vers l'ouest et le sud-est de la métropole

Le quartier de gare RGPE du Bourget RER dispose d'ores et déjà d'une gare du RER B. Ainsi l'accessibilité à la métropole par un trajet de 45 minutes en transports en commun est très étendue, comprenant notamment l'ensemble de Paris, la Défense ou Créteil. Néanmoins, la réalisation de l'ensemble du RGPE à l'horizon 2030 devrait permettre compléter l'accessibilité du territoire métropolitain vers l'ouest et l'est et des gains en termes de temps de parcours et de confort. Au total, ce sont 60 % de territoire et 25 % d'emplois projetés supplémentaires qui seront accessibles en 2030 par rapport à la situation actuelle.

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

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

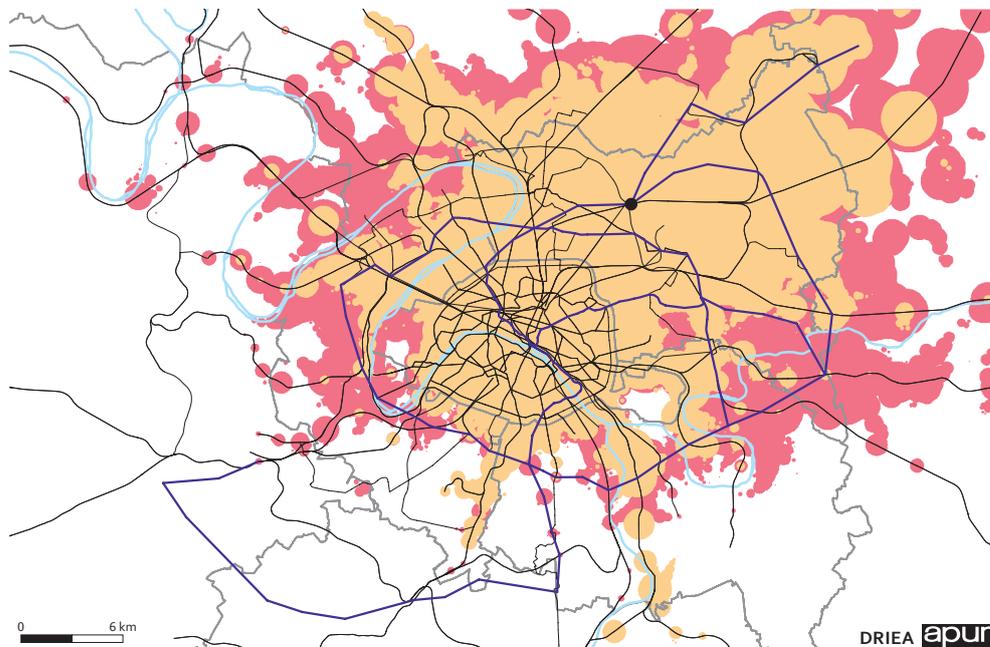
### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 2013
- horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

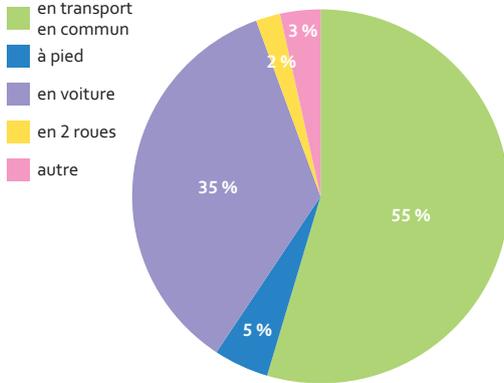
Évolution de l'accessibilité depuis la gare du Bourget RER pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :  
Territoire : + 60 %  
Emplois : + 25 %



### 5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés majoritairement en transports en commun

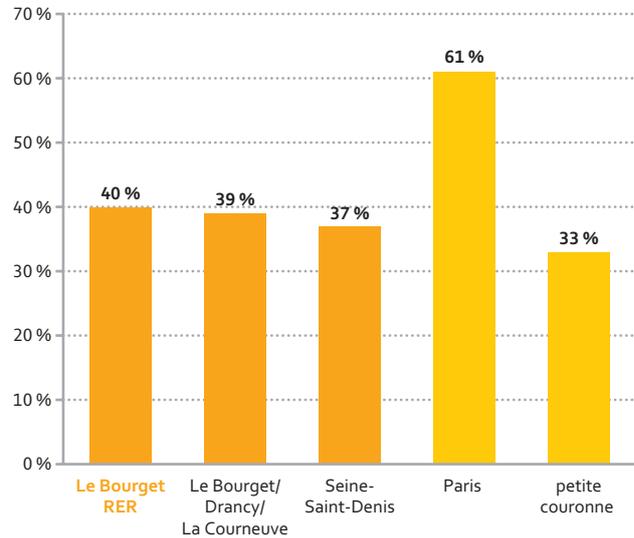
Dans le quartier de gare RGPE du Bourget RER, la majorité des déplacements domicile-travail sont réalisés en transports en commun (55 %), ce qui s'explique notamment par la desserte en RER B. 40 % des ménages n'ont d'ailleurs pas de voiture. La voiture personnelle est néanmoins utilisée pour 35 % des déplacements domicile-travail.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

### 5.4. Une accessibilité du quartier à améliorer pour les déplacements doux

L'accessibilité piétonne du quartier de gare RGPE du Bourget RER apparaît globalement satisfaisante mais connaît quelques limitations liées aux franchissements des infrastructures ferroviaires ou de la large RN2 qui traverse l'ensemble du quartier ou à la trame viaire peu développée à l'endroit des zones d'activités. En conséquence, les marges du quartier ne sont pas accessibles à pied par un trajet de 1 000 m en suivant la trame viaire existante, affectant par exemple les quartiers pavillonnaires de Paris Campagne à Drancy ou du Haut-Bourget au nord du quartier, de part et d'autre de la RN2.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



Source : Apur 2013



Note de lecture :

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

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

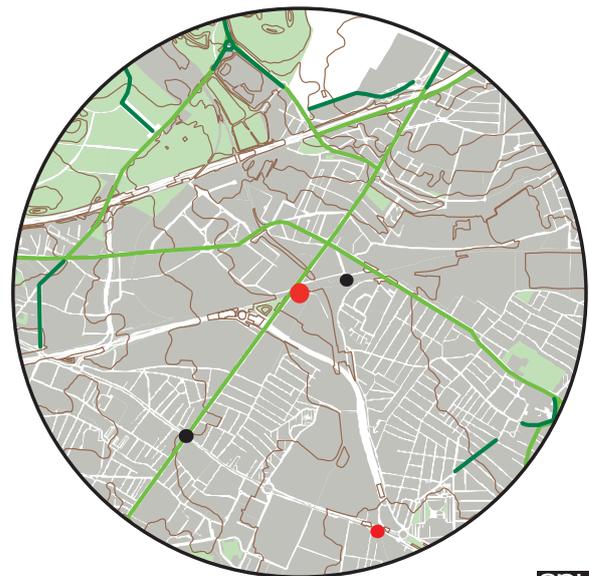
En matière de réseau cyclable, le quartier de gare RGPE du Bourget RER pris dans un rayon de 2 km n'est actuellement pas aménagé pour permettre des rabattements vers la future gare, ou même l'actuelle gare RER. Des projets de pistes cyclables ont été inscrits au SDIC, sur la RN2 ainsi que le long de l'avenue Jean Jaurès mais pour l'instant il n'existe pas de parcours cyclable confortable et sécurisé à destination de la future gare.

En revanche, la future gare du RGPE étant prévue en interconnexion avec l'actuelle gare RER du Bourget, le réseau de bus observé dans un rayon de 2 km autour de la gare apparaît d'ores et déjà structuré pour permettre le rabattement vers le RER. Les fréquences de bus sont en effet très élevées sur les deux axes qui croisent le quartier (la RN2 et l'avenue Jean Jaurès). Cependant, quelques zones apparaissent faiblement desservies, notamment à l'est du quartier, pour la zone d'activités de la rue du Commandant Rolland ou la zone résidentielle de l'Avenir Parisien à Drancy. Cette dernière se trouvera cependant plus proche de la future gare de la ligne 15 est de Drancy – Bobigny. En tout état de cause, le réseau de bus sera restructuré en fonction de l'arrivée des futures.

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

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

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



Note de lecture :

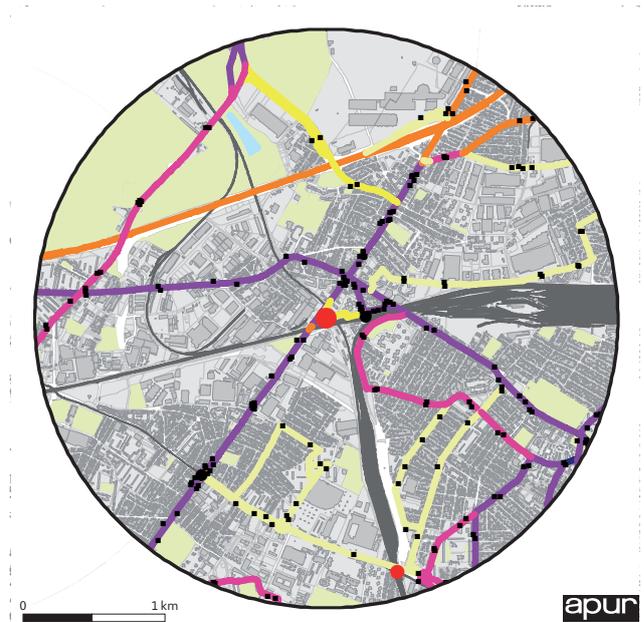
Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.

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

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

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

Source : STIF 2012



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

### 6.1. Des constructions de logements peu nombreuses en dehors des ZAC

Le nombre moyen de logements construits dans le quartier de gare du Bourget RER est assez soutenue : en moyenne ce sont 71 logements qui y ont été autorisés entre 2000 et 2012. Cela représente un total de 64 344 m<sup>2</sup> de surface consacrées au logement. En 2004, 493 logements ont été autorisés dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland au Bourget et en 2010 et 2011 des programmes de logements plus importants ont été autorisés portant à 171 et 110 le nombre de logements autorisés. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont nettement plus importantes (76 239 m<sup>2</sup>). Il s'agit pour un tiers de locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics (35 %) et pour un autre tiers de nouveaux bureaux (36 %) puis viennent des surfaces dédiées aux entrepôts et activités industrielles (22 %).

Construction (2000-2012)	Le Bourget RER	Le Bourget/Drancy/ La Courneuve
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	76 239	487 695
dont m <sup>2</sup> logements sociaux (en %)	10 %	17 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	71	496
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	56	727
Taux de construction	6 %	15 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	127 934	450 922

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

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

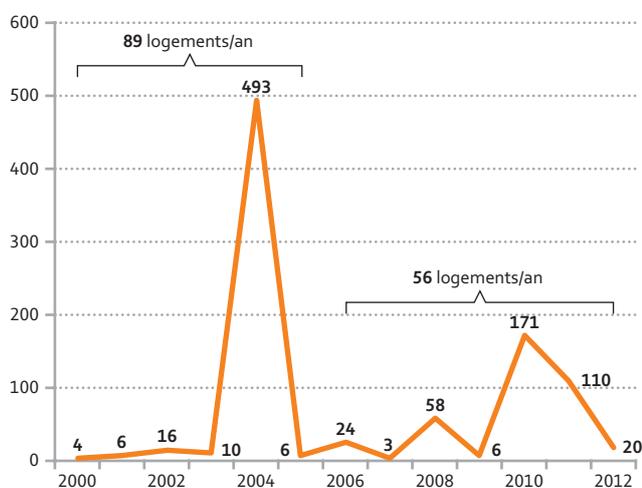
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Bourget RER (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

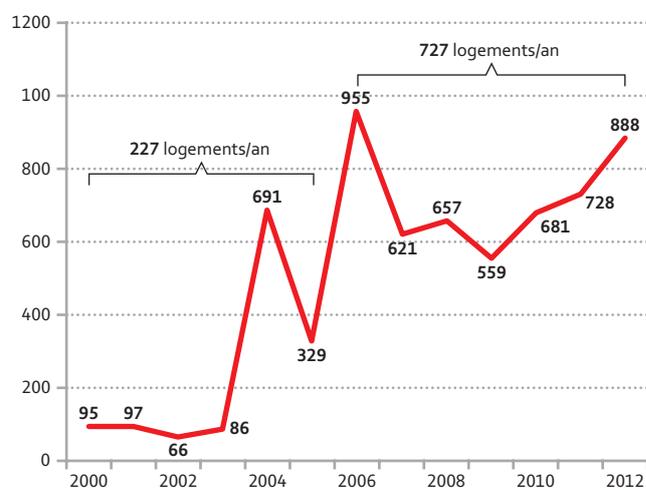
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier gare Bourget RER



Source : DRIEA, SITADEL 2013

##### Communes du Bourget/Drancy/La Courneuve



Source : DRIEA, SITADEL 2013

## 6.2. Une majorité d'opérations de construction de logement de petite taille

La carte représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 montre qu'il s'agit principalement de petites opérations situées dans les secteurs pavillonnaires. Le plus souvent il s'agit d'extension de logements existant et non de création de nouveaux logements. Quelques grandes opérations de construction de logements se concentrent le long de l'ex RN2 et de l'avenue Jean Jaurès et avenue Marceau côté Drancy.

Dans ce quartier très mixte, les opérations créant de nouvelles surfaces d'activités sont assez nombreuses et réparties en différents endroits du quartier : au nord de la gare (essentiellement des équipements publics) mais également au sud-ouest et en limite est du quartier dans les secteurs à vocation économique.

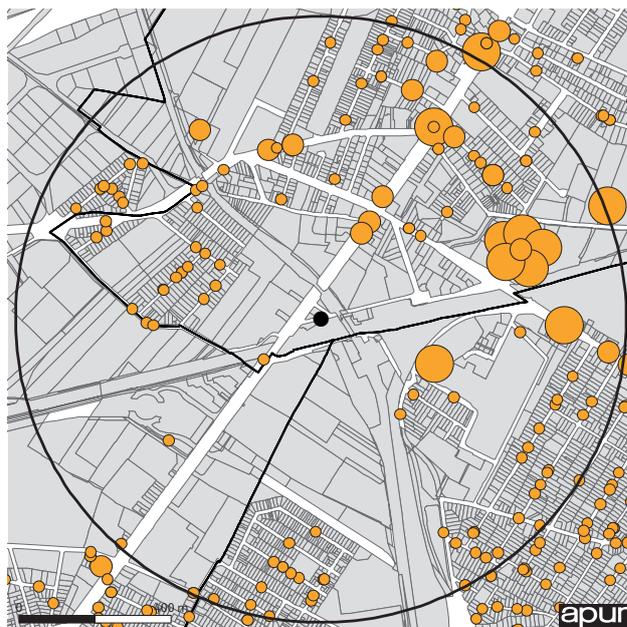
### Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800 m

#### m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



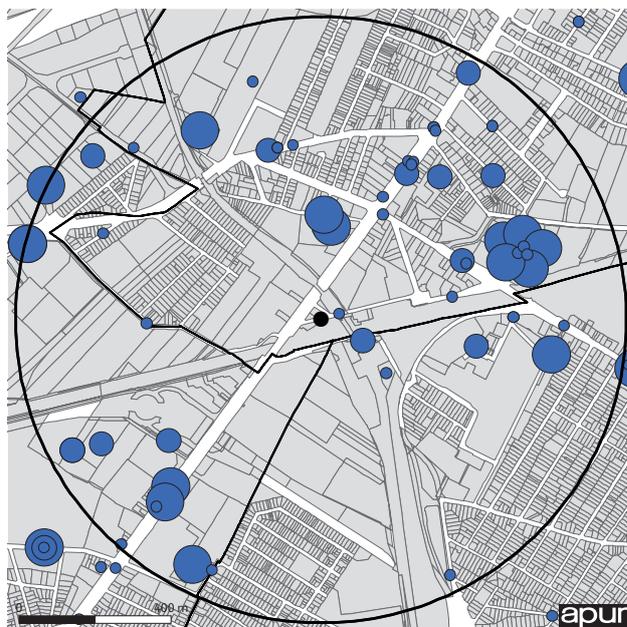
### Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800 m

#### m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

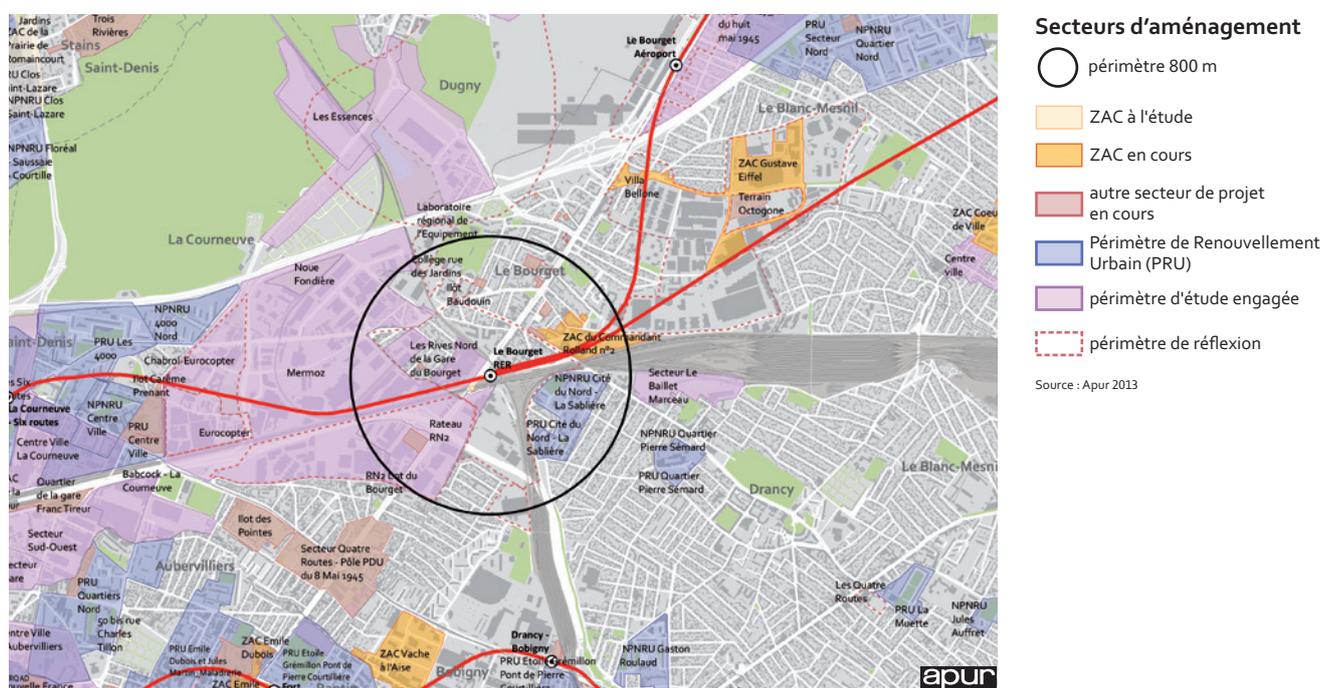


## 6.3. Une nouvelle centralité d'envergure métropolitaine autour du pôle multimodal du Bourget

Bien que le quartier de la gare RGPE du Bourget RER n'accueille pour l'instant pas de grands secteurs de projets en cours, à l'exception du PRU de la Cité du Nord à Drancy et la ZAC du Commandant Rolland, en marge est du quartier, l'arrivée de plusieurs projets de transports importants (la Tangentielle Nord en 2017 et les lignes 16 et 17 en 2023-2024) et certains projets à l'étude comme l'extension de la ligne 7 et la transformation de la RN2 en boulevard urbain ont amorcé la réflexion autour de la concrétisation d'un grand pôle multimodal structurant à l'endroit de la gare, inscrit au CDT du Pôle métropolitain du Bourget.

Ce pôle d'échanges de grande envergure doit répondre à trois objectifs principaux, définis notamment dans la dernière étude menée par l'Agence Duthilleul, AREP, Artelia et Michel Desvigne Paysagistes : faire émerger un projet emblématique créateur d'une centralité renouvelée à échelle métropolitaine, optimiser l'accessibilité et la desserte du quartier quels que soient les types de mobilité et relier les territoires fractionnés par les infrastructures (RN2, voies ferrées).

Le projet proposé met l'accent sur la mise en réseau des espaces publics existants, en projet ou suggérés dans les différents secteurs aujourd'hui séparés : la place de la gare du Bourget RER, la place

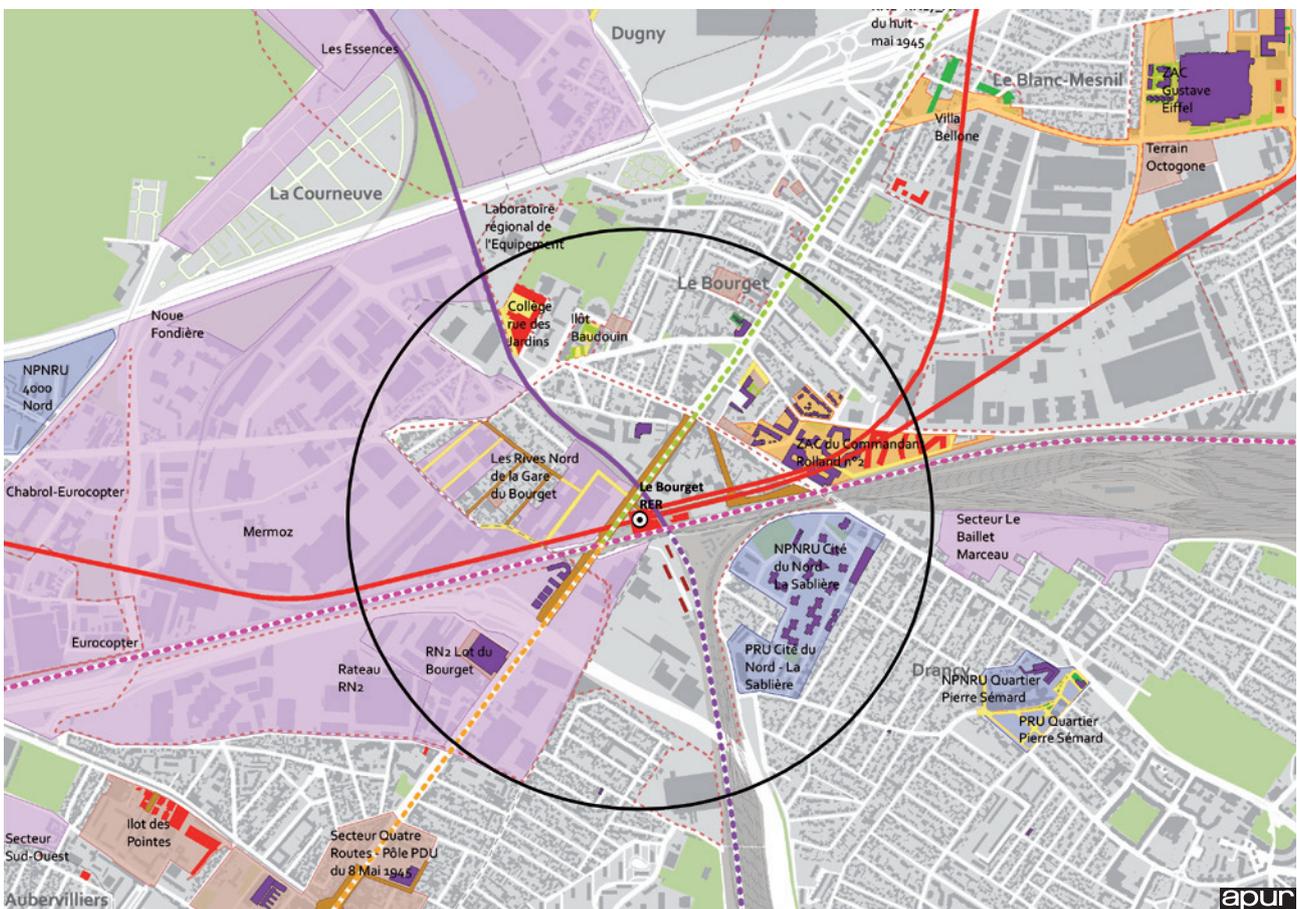


### Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Commandant Rolland 2	PRU Cité du Nord
Commune	Le Bourget	Drancy
Date d'achèvement (prévision)		2016
Nombre de logements (estimation)		<b>96 logements neufs (et 852 logements réhabilités)</b>
Logement (m <sup>2</sup> )	27 000	
dont logements sociaux		95 %
Bureaux (m <sup>2</sup> )	70 000	
Activités (m <sup>2</sup> )		
Équipements (m <sup>2</sup> )	2 800	5570
Commerces (m <sup>2</sup> )	300	530
Surface totale (m <sup>2</sup> )	<b>450 000</b>	
Maîtrise d'ouvrage		Ville de Drancy, ICF La Sablière
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur		Agence Philippe Hamelin

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

des Cheminots du côté de la Cité du Nord à Drancy, le cours de la Butte du côté du secteur du Rateau (proposition), et une grande place du Bourget (proposée) située au niveau de la RN2, à l'ouest de la gare RER, entre les voies du RER et de la Tangentielle et à l'emplacement notamment d'actuels entrepôts de la zone d'activités Mermoz (communes de La Courneuve et du Bourget). Un des enjeux de la création de ce pôle d'échanges sera de s'adapter au phasage des projets de transports, afin de garantir une cohérence architecturale et urbaine et une intermodalité optimale pour les usagers. Autour de la future gare, les orientations du projet urbain ont été posées et s'articulent autour d'une densification et d'une accentuation de la mixité fonctionnelle, avec d'une part l'accueil de fonctions tertiaires en complémentarité avec les pôles de Saint-Denis et de Roissy et d'autre part un programme de logements et de services urbains renforçant la centralité existante liée à la RN2 et au centre-ville historique. Ces évolutions impliquent une restructuration de la trame viaire, afin d'éliminer les effets d'impasses et de coupures urbaines liées aux voies ferrées, à la RN2 et au réseau viaire spécifique des zones d'activités. Dans le quartier, d'autres secteurs envisagent leur mutation. Les zones d'activités Mermoz et du Rateau devraient évoluer, tel qu'il est décrit dans le CDT, vers une consolidation de la fonction d'activités autour des éco-activités à Mermoz, des activités tertiaires au Rateau et de la logistique urbaine dans l'actuel lotissement des transporteurs.



### Projets d'aménagement et de transport

○ périmètre 800m

■ TCSP, TZen : chantier - étude

■ Tramway : chantier - étude

■ Métro : chantier - étude

■ Tangentielle : chantier - étude

■ CDG Express : étude

■ RER : étude

■ RGPE : étude

#### Projets en cours

■ bâti en projet

■ bâti requalifié

■ bâti réalisé

■ création de l'espace public requalification de l'espace public

■ espace vert en projet

■ espace vert privé en projet

#### Secteur d'aménagement

■ ZAC à l'étude

■ ZAC en cours

■ autre secteur de projet en cours

■ Périmètre de Renouvellement Urbain (PRU)

■ périmètre d'étude

■ périmètre de réflexion

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

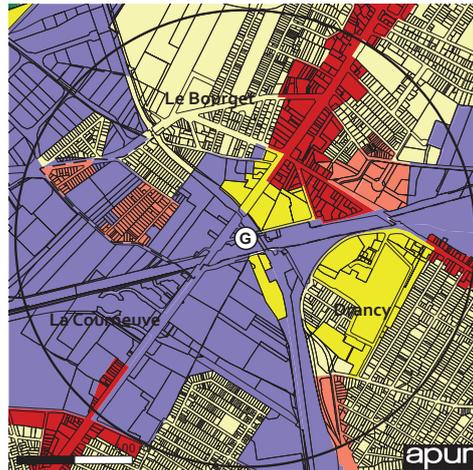
## 6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare RGPE du Bourget RER se partage entre trois communes dont les documents de planification urbaine (POS et PLU) proposent des règles très variables, en particulier à proximité de la future gare. À noter que le PLU du Bourget est en cours d'élaboration. Le zonage est à vocation d'activités, d'habitat collectif discontinu ou de mixité fonctionnelle dense. À La Courneuve et à Drancy, de vastes zones n'ont plus de COS, alors qu'au Bourget, il est limité à 2 maximum. Les hauteurs sont assez élevées (au moins 16 m) côté Bourget mais inférieures ou égales à 9 m à Drancy.

### Récolement des zonages des PLU

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

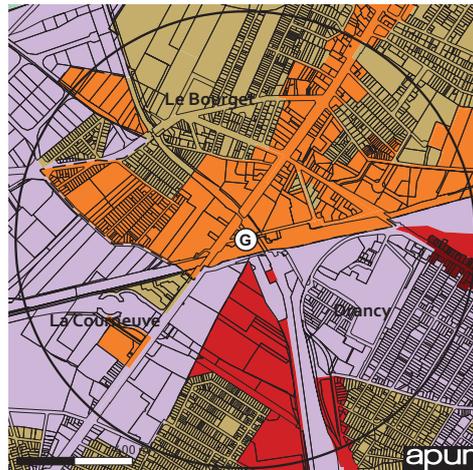
Sources : Apur 2014, d'après le POS du Bourget approuvé le 1<sup>er</sup> février 1991 (dernière modification le 9 septembre 2009), le PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009 et le PLU de La Courneuve approuvé le 7 février 2008.



### Récolement des densités des PLU

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

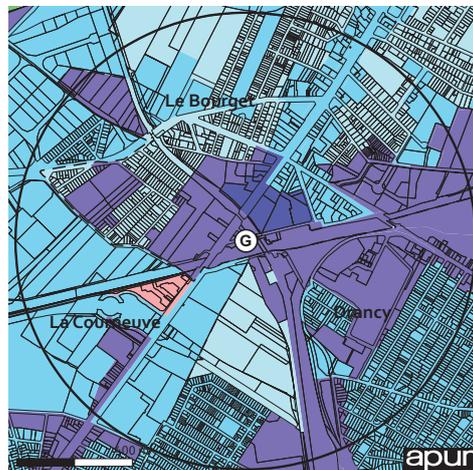
Sources : Apur 2014, d'après le POS du Bourget approuvé le 1<sup>er</sup> février 1991 (dernière modification le 9 septembre 2009), le PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009 et le PLU de La Courneuve approuvé le 7 février 2008.



### Récolement des hauteurs maximales des PLU

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

Sources : Apur 2014, d'après le POS du Bourget approuvé le 1<sup>er</sup> février 1991 (dernière modification le 9 septembre 2009), le PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009 et le PLU de La Courneuve approuvé le 7 février 2008.





	Définition	Source
<b>1 – Densités</b>		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
<b>3 – Cadre urbain et paysager</b>		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m <sup>2</sup> pour chauffer 100 m <sup>2</sup>	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
<b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b>		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
<b>5 – Mobilité et espaces publics</b>		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
<b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>		
Construction	Surface en m <sup>2</sup> et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Péri de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

## Liste des Sigles

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









# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare du Bourget RER — Lignes 16 et 17

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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

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