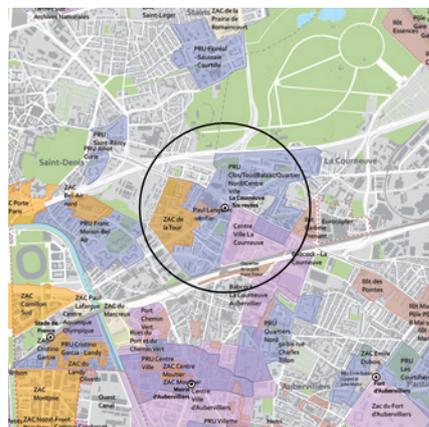
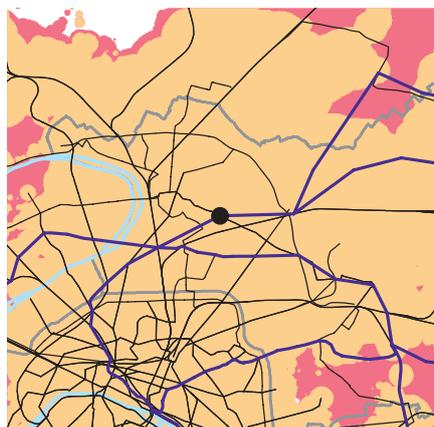
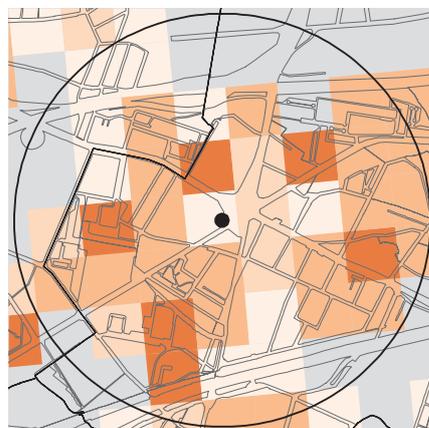
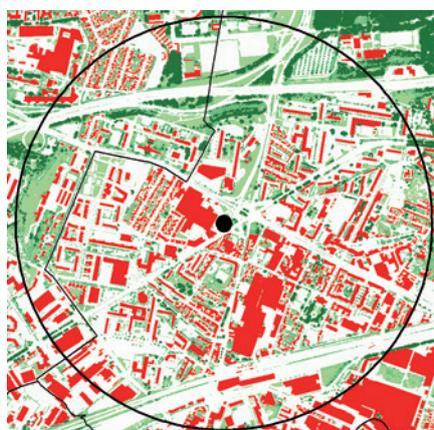


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare La Courneuve « Six Routes » Lignes 16 / 17

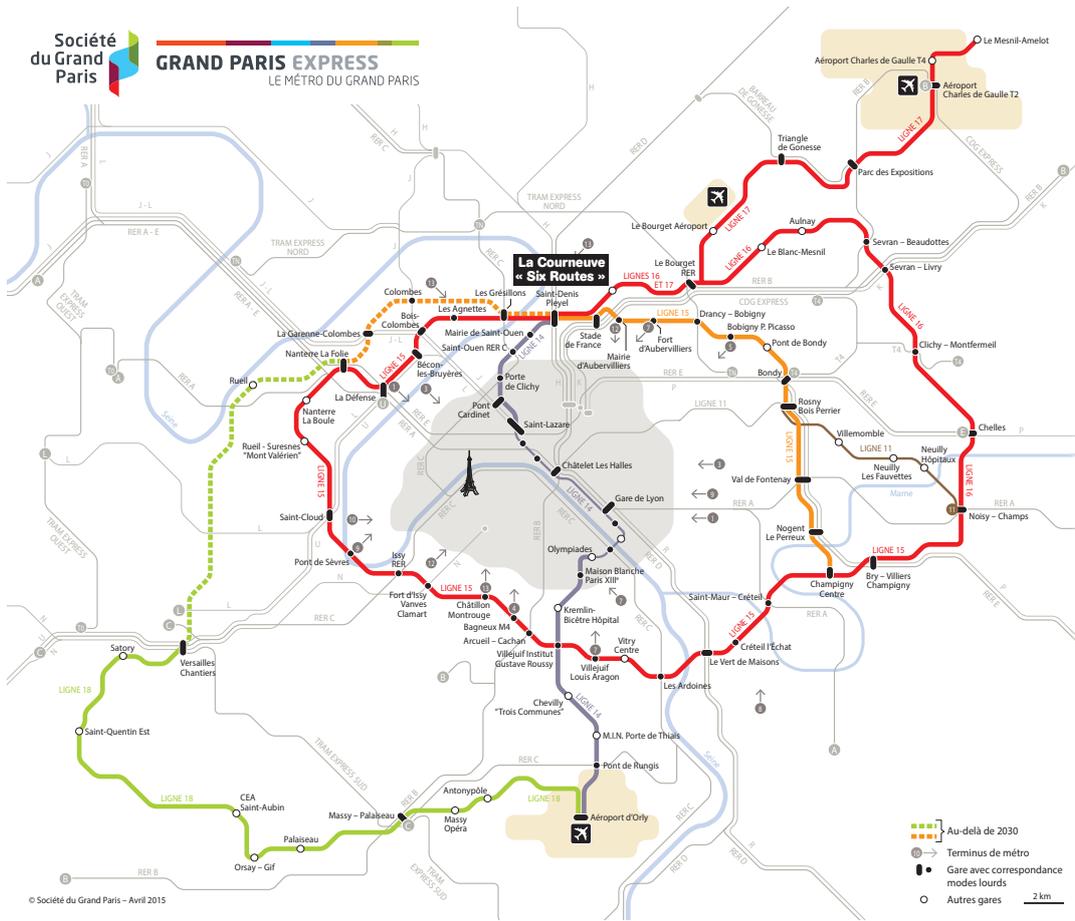


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin
Photos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

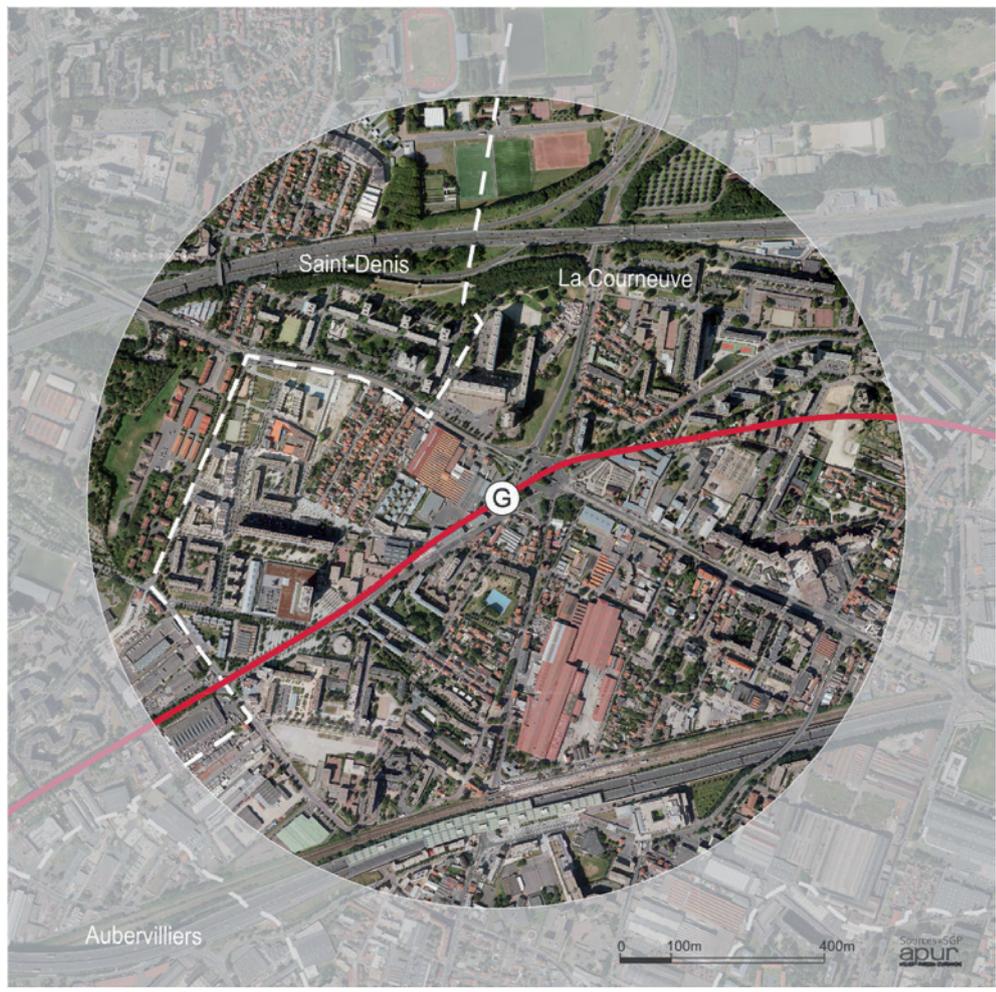
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier de presque 100 habitants à l'hectare.....	3
2. Une centralité d'échelle locale forte à proximité de la future gare	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier mixte et fragmenté	5
3.2. Une variété de hauteurs de bâtiments dans le quartier	6
3.3. Des densités bâties plutôt faibles.....	6
3.4. Une mixité typologique et morphologique	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier marqué par plusieurs vagues d'urbanisation	8
3.7. Un cadre végétal peu mis en valeur	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier jeune et populaire marqué par les difficultés sociales	12
4.2. Presque la moitié des ménages du quartier sont sous le seuil de bas revenus	13
4.3. À La Courneuve, 1 emploi sur 3 lié aux secteurs du commerce et de l'industrie...	14
4.4. Un habitat collectif prédominant et un parc social important	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail qui mettent en évidence la forte relation entre Paris et La Courneuve	16
5.2. Deux fois plus de territoire métropolitain accessible à l'horizon 2030.....	17
5.3. Une majorité de déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun.....	18
5.4. Une accessibilité du quartier à consolider	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de la construction en grande partie porté par les opérations de rénovation urbaine	20
6.2. De nombreuses opérations de constructions de grande taille	21
6.3. Un quartier en mutation autour de la future gare du RGPE.....	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



■ Au-delà de 2030
■ Lignes de métro
● Gare avec correspondance modes lourds
○ Autres gares



Gare : La Courneuve « Six Routes »

Ligne 16, horizon 2023/2024

Gare située dans la commune de La Courneuve.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de La Courneuve et Saint-Denis (Seine-Saint-Denis). La Courneuve et Saint-Denis appartiennent à la Communauté d'agglomérations de Plaine Commune.

PLU de La Courneuve approuvé le 7 février 2008 et modifié en 2013.

POS de Saint-Denis approuvé le 28 mai 1979, dernière modification le 30 janvier 2014.

Territoire du CDT « Territoire de la Culture et de la Création » (Saint-Denis et La Courneuve) et du CDT « Pôle métropolitain du Bourget » (La Courneuve).

Introduction

Le contexte

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

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

Les objectifs

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

Les partenaires

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

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

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

La méthode

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

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

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

Le présent document est la **monographie du quartier de gare de La Courneuve « Six Routes »**, réalisée en liaison avec les services de la ville de La Courneuve. 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 :

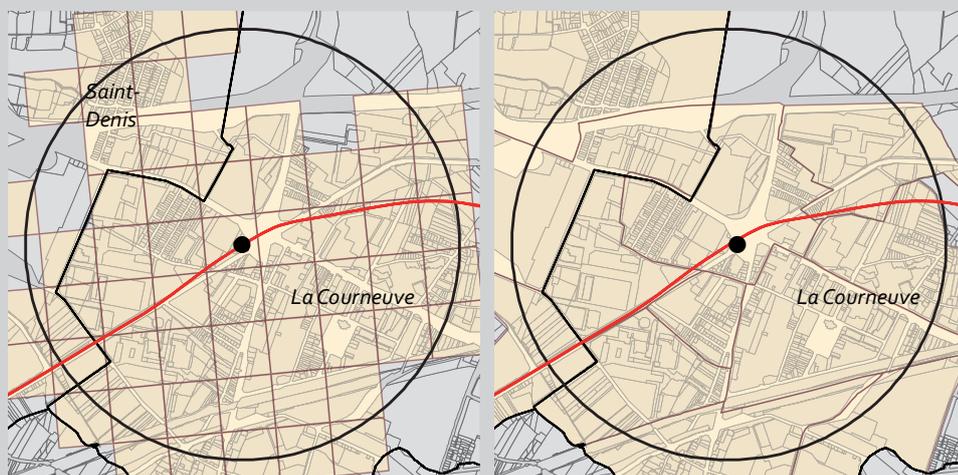
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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.

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur deux communes (La Courneuve et Saint-Denis), seule la commune de La Courneuve a été retenue comme référence comparative pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE LA COURNEUVE « SIX ROUTES »



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

1. Un quartier de presque 100 habitants à l'hectare

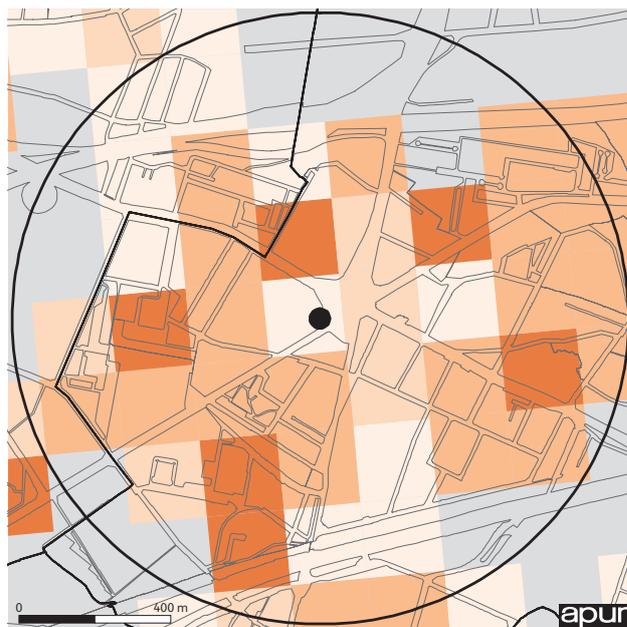
Le quartier de gare de La Courneuve « Six Routes » – correspondant au quartier élargi des Six Routes – est assez dense (98 habitants à l'hectare), avec une densité de population nettement supérieure à celle de la petite couronne ou de la commune de La Courneuve. Il regroupe un peu plus de 27 700 habitants. La densité d'emplois y est plus élevée que dans la commune de La Courneuve mais reste en revanche assez faible (28 emplois à l'hectare). Ces chiffres se traduisent par un taux d'emploi bas, de 0,6, caractéristique des secteurs résidentiels. Les grands ensembles d'habitat collectifs regroupent les plus fortes concentrations de population (résidence du parc, ensembles de l'Orme Seul, quartiers ouest et quartiers nord), mais les abords de la gare sont peuplés.

Densité de population



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

Source : Fichier fiscal Insee 2010

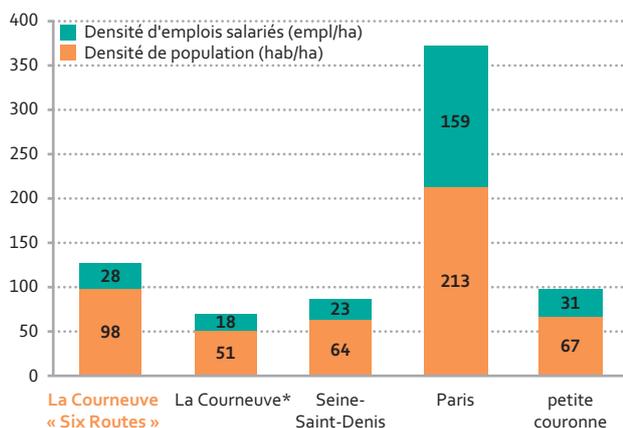


Population et emplois dans le quartier de La Courneuve « Six Routes »

La Courneuve « Six Routes »	Population	Emplois
Quartier	27 703	8 458
2 km	97 004	74 736
4 km	244 708	218 714

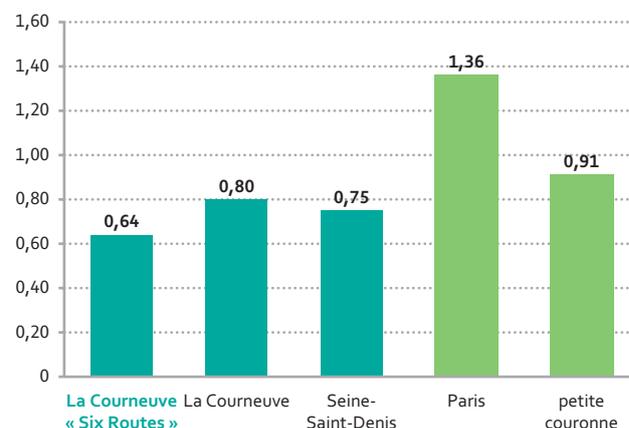
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

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



* Densité brute qui intègre le Parc Georges Valbon.
Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Une centralité d'échelle locale forte à proximité de la future gare

Encadrée au nord par l'autoroute A1 et au sud par l'autoroute A86 et la voie ferrée, le carrefour dit des « Six Routes », est le point de convergence de grandes voies traversant les différents quartiers de la ville. Ce carrefour est aussi, de par la vaste emprise des aménagements routiers, un lieu qui traduit la fragmentation du tissu urbain que l'on constate dans tout le quartier. De part et d'autre de ce grand échangeur, traversé par le tramway T1, plusieurs polarités locales sont réunies : à l'est, le centre-ville le long de la rue de la Convention (rue bordée d'équipements), à l'ouest les petits centres commerciaux au pied de la résidence du Parc et au cœur de la « cité des 4000 sud » et enfin au sud, le boulevard pasteur qui mène jusqu'à la gare du RER B. En limite nord du quartier, séparé du quartier par l'A1, s'étend le parc de La Courneuve et les quartiers nord (4000 nord) au sud le long de l'autoroute..



Éléments de centralités

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

Grande emprise végétalisée

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

Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur janvier 2015



Rue de la Convention, La Courneuve



Mail Maurice de Fontenay, La Courneuve

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier mixte et fragmenté

Le quartier de gare GPE des « Six Routes » est marqué par la présence de grandes infrastructures de transport (A1, A86, faisceau ferré) qui créent des coupures urbaines fortes. Elles segmentent ce territoire, marqué également par un passé industriel. De grandes emprises d'activité sont encore présentes en cœur de ville, comme par exemple l'emprise KDI. L'autre caractéristique du quartier de La Courneuve « Six Routes » tient la présence de nombreux très grands ensembles, tels la Cité des 4000, sur lesquels des actions de rénovation sont en cours (aménagement récents autour des quartiers ouest et quartiers nord). Quelques poches de tissu pavillonnaire, peu étendues, subsistent en différents endroits du quartier.

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

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

Emprise d'activité

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

Emprise non bâtie

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

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur janvier 2015



Logements collectifs, rue de la Convention, La Courneuve



Activités, rue du Général Schramm, La Courneuve

3.2. Une variété de hauteurs de bâtiments dans le quartier

Le quartier de la Courneuve « Six Routes » présente une grande variété de hauteurs de bâtiments, en lien avec la mixité morphologique du bâti du quartier. Les pavillons, les petits immeubles de logements collectifs et les bâtiments d'activités ne dépassent en règle générale pas les 15 m de hauteur. Les grands ensembles de logements collectifs des quartiers nord ou autour de la Mairie de La Courneuve atteignent les 25 m de hauteur et quelques émergences très hautes peuvent les dépasser (5 % des surfaces bâties du quartier), au-delà même de 37 m (la Convention, la Cité des 4000 ou la tour Entrepose).

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

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

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de La Courneuve « Six Routes »



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

3.3. Des densités bâties plutôt faibles

En raison des profondes transformations intervenues dans le quartier, le parcellaire cadastrale ne correspond plus tout à fait à la réalité, des mises à jour restant à faire. Cependant il donne une indication concernant les densités bâties qui sont dans la plus grande partie du quartier de gare assez faibles. Le centre-ville de La Courneuve se caractérise néanmoins par des densités bâties plus élevées, comme par exemple le long de la rue de la Convention où les densités sont supérieures à 3.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

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

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

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

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

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



3.4. Une mixité typologique et morphologique

Le quartier de La Courneuve « Six Routes » présente un tissu urbain très varié, représentatif de l'urbanisation de la commune à travers l'histoire. Ainsi, le quartier semble dominé par les grands immeubles de logements collectifs en plan libre des quartiers ouest ou des quartiers nord par exemple, installés entre les grands axes routiers formant les six « Routes ». Pourtant, de nombreuses poches de logements individuels de type pavillonnaires subsistent dans l'ensemble du quartier et notamment dans le centre-ville de La Courneuve, permettant un maillage plus dense de la trame viaire et rappelant le passé faubourien de la ville. Le quartier est également marqué par de grandes coupures urbaines dues aux emprises d'activités et d'infrastructures routières et ferrées.



Rue Jules Ferry, La Courneuve



Rue Paul Langevin, La Courneuve



Rue Georges Magnier, La Courneuve



Avenue Roger Salengro, La Courneuve

3.5. Structure de la propriété foncière

Dans le quartier de La Courneuve « Six Routes » les propriétaires publics (ville de La Courneuve et collectivités locales, État, RFF...) sont très présents. Les bailleurs sociaux détiennent également de vastes parcelles au cœur du quartier de gare. Enfin une multitude d'acteurs privés complètent ce tableau des propriétaires fonciers dans le quartier de La Courneuve « Six Routes ».

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 marqué par plusieurs vagues d'urbanisation

Le quartier de La Courneuve « Six Routes » est représentatif de plusieurs grandes époques de l'urbanisation de la ville de La Courneuve. Il comprend notamment le centre-ville de La Courneuve, quartier historique de la commune dans lequel s'est construit la Mairie à la fin du XIX^e siècle, à proximité de la gare d'Aubervilliers - La Courneuve et des industries du quartier. Les bâtiments y datent pour la plupart d'avant 1949, tout comme les zones pavillonnaires, autour du boulevard Pasteur et de la rue Saint-Denis par exemple. Les grands ensembles de logements collectifs du quartier (la « Cité des 4000 ») ont été construits quant à eux à partir des années 1960. Les opérations plus récentes portent notamment sur le renouvellement du centre-ville et les constructions de la ZAC de la Convention dans les années 1980 et aujourd'hui les opérations de renouvellement urbain et de mutation des emprises d'activités autour des voies ferrées au sud du quartier (KDI, Mecano, Archives Nationales).

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

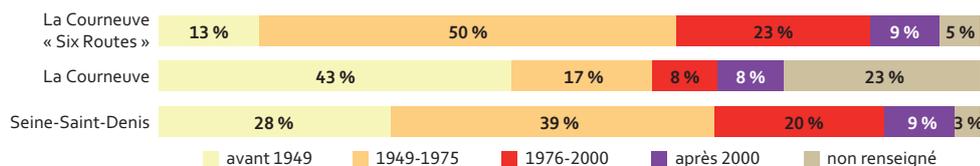
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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 mis en valeur

Avec 27 % de couvert végétalisé dans le quartier, La Courneuve « Six Routes » apparaît parmi les quartiers les moins bien dotés parmi les quartiers de gare de la ligne 16. Cela s'explique par une faible présence d'espaces verts publics ou difficilement valorisables en l'état. On citera néanmoins le parc Jean Moulin au sud de la Mairie ou les espaces verts de part et d'autre de la rue du Moulin Neuf. En fait, le pourcentage de couvert végétalisé pourrait apparaître encore plus faible si ce n'était la présence des délaissés de l'autoroute A1 et de ceux du Fort de l'Est, du parc interdépartemental des sports de Seine-Saint-Denis et du sud du Parc départemental Georges Valbon, à l'extrémité nord du quartier. Depuis 2015, les jardins de Carême Prenant et le Parc de la Liberté ont ouvert au public. Des travaux de requalification des espaces publics dans le centre-ville, autour du site Mecano, participent de la végétalisation du quartier.

Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

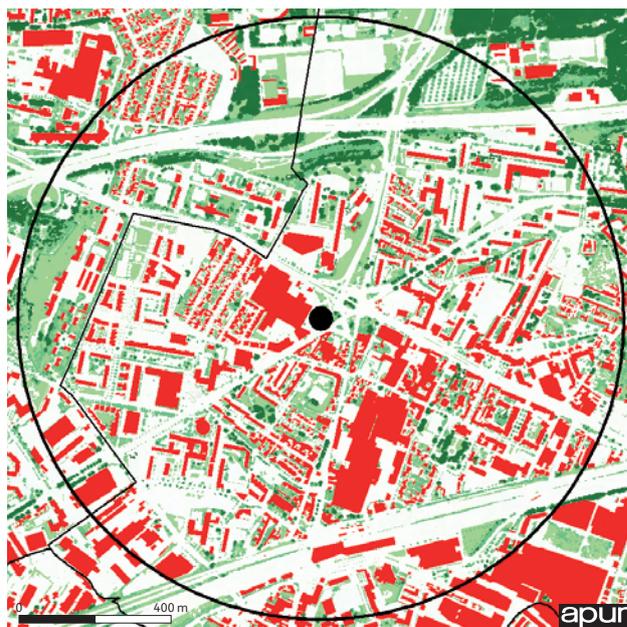
■ moins de 1 m

■ de 1 à 10 m

■ plus de 10 m

■ bâtiments

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



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

● gare

○ périmètre 800m

Espaces privés

Hauteurs de la végétation

■ moins de 1 m

■ de 1 à 10 m

■ plus de 10 m

Domaine public

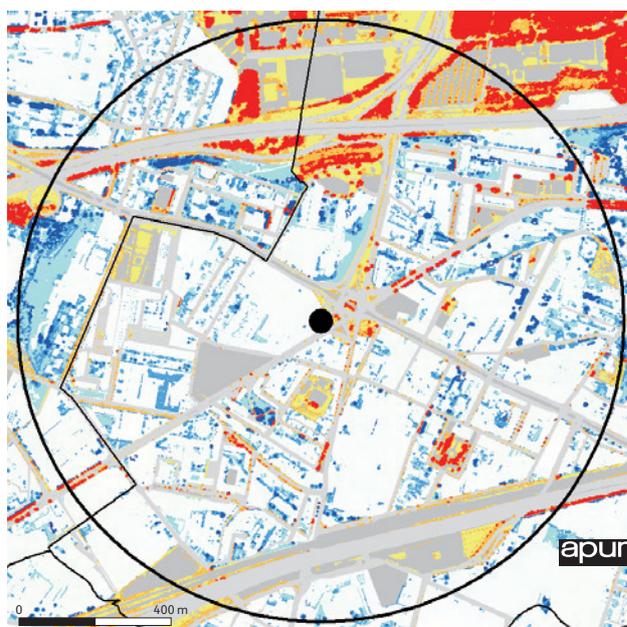
Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

■ moins de 1 m

■ de 1 à 10 m

■ plus de 10 m

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



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

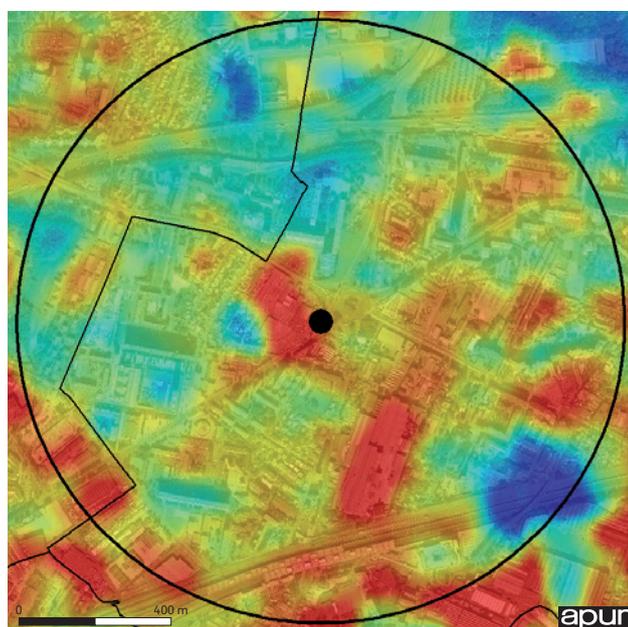
Les relevés thermographiques d'été révèlent des îlots de chaleur correspondant notamment aux zones d'activités telles que KDI près du centre-ville, Cartondul à l'ouest du carrefour des Six Routes ou encore, le secteur Babcock-Zola à l'extrémité sud du quartier. Les espaces verts comme le parc interdépartemental des sports de Seine-Saint-Denis, le Parc Georges Valbon ou quelques petits espaces verts au sein des grands ensembles jouent à l'inverse un rôle de régulateur thermique à l'échelle du quartier. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par certains bâtiments mal isolés. Les entrepôts KDI en sont un bon exemple. 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 KDI ou Cartondul, de même que certains équipements tels que le lycée professionnel Denis Papin ou la caserne des pompiers ou encore quelques grands immeubles d'habitation, disposent 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 parfois présenter un ratio intéressant en

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

38 °C 25 °C 15 °C

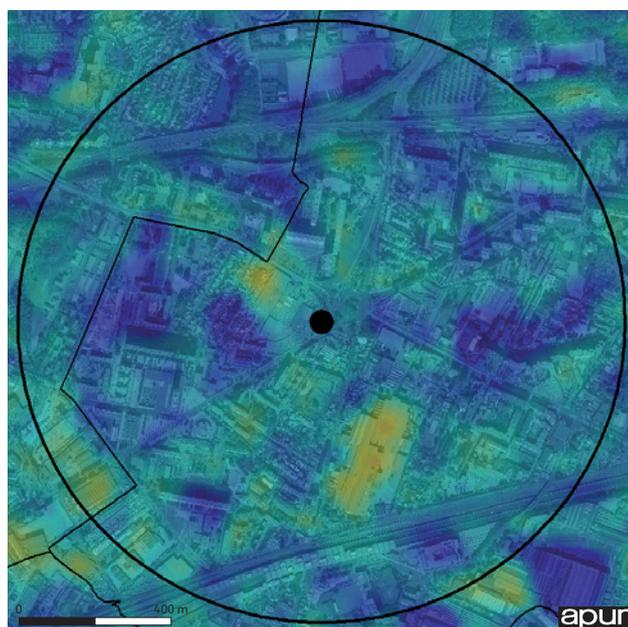
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANDSAT - 2012



termes de rendement, compte tenu de leur exposition.

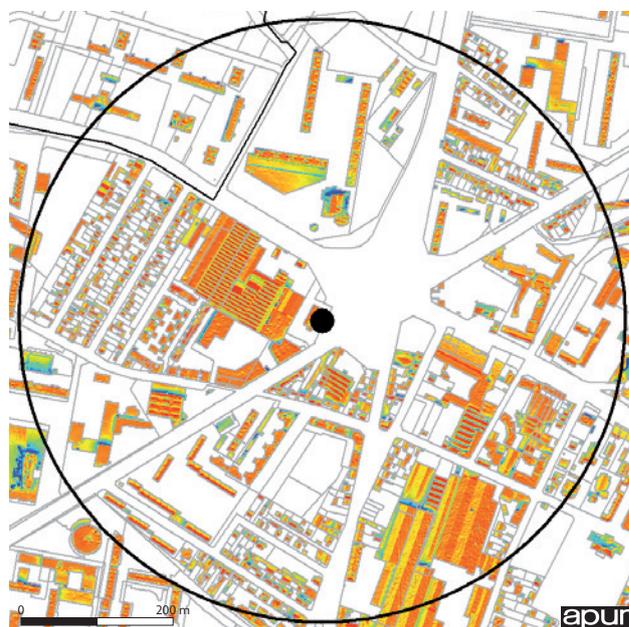
Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable dans les secteurs où prédomine l'habitat individuel ainsi que pour d'autres parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le quartier cela concerne principalement les poches d'habitat pavillonnaire dont le potentiel géothermique de surface serait à étudier, de même que certaines parcelles accueillant des équipements tels que le groupe scolaire Louise Michel. Plusieurs ensembles de logements collectifs du quartier (Résidence du Parc, Verlaine, ZAC de la Convention, 4 000 ouest et sud...) disposent d'un raccordement à un réseau de chaleur issue de la géothermie profonde. Un puits se situe rue du Moulin Neuf. Le réseau pourrait éventuellement être étendu à de nombreux autres bâtiments situés à moins de 200 m de celui-ci, permettant ainsi de couvrir la majeure partie des bâtiments du quartier. La plupart de ces ensembles de logements sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %. L'axe est-ouest rue de la Convention-rue de Saint-Denis voit le passage en sous-sol du 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

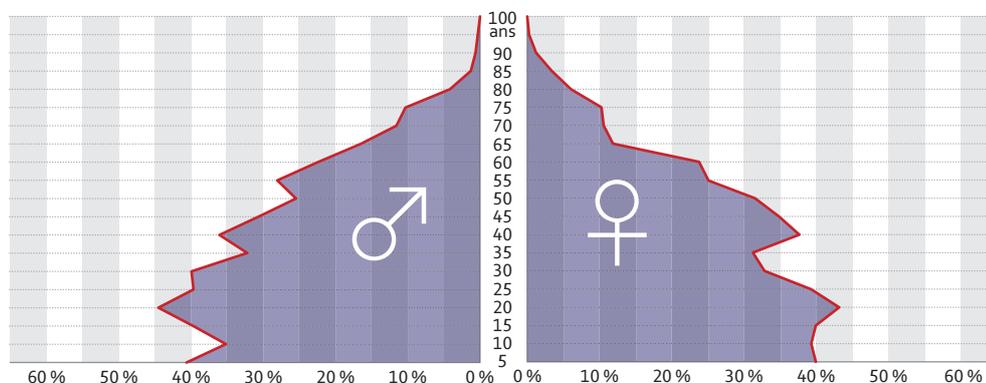
4.1. Un quartier jeune et populaire marqué par les difficultés sociales

Le quartier de gare du Grand Paris, situé dans le rayon de 800 m autour des « Six Routes », connaît une faible dynamique démographique : le nombre d'habitants a progressé de 5,4 % entre 1999 et 2010. Cela tient probablement aux opérations de démolition de logements qui sont intervenues dans le quartier au cours de cette période. Encore un tiers des habitants sont jeunes, âgés au moins de 18 ans. Autre caractéristique forte : plus de 73 % des actifs appartiennent à la catégorie des employés et ouvriers, c'est 15 points de plus qu'en Seine-Saint-Denis et 26 points de plus qu'en

	La Courneuve « Six Routes »	La Courneuve	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	27 703	45 554	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 5,4 %	+ 7,7 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	30,4 %	29,7 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	8,9 %	9,4 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	8 458	13 471	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	5,9 %	5,3 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	73,3 %	73,5 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,64	0,80	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	46,3 %	45,4 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	24,1 %	24,3 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

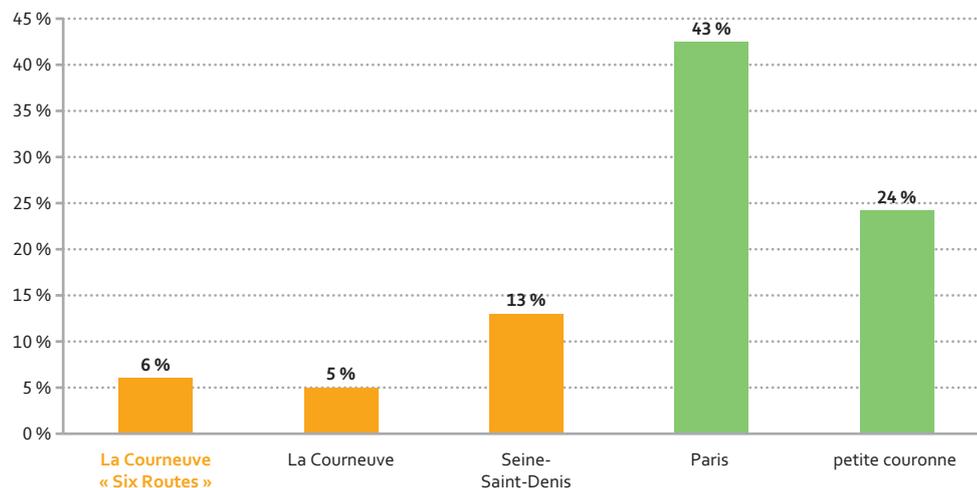
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de La Courneuve « Six Routes » (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active



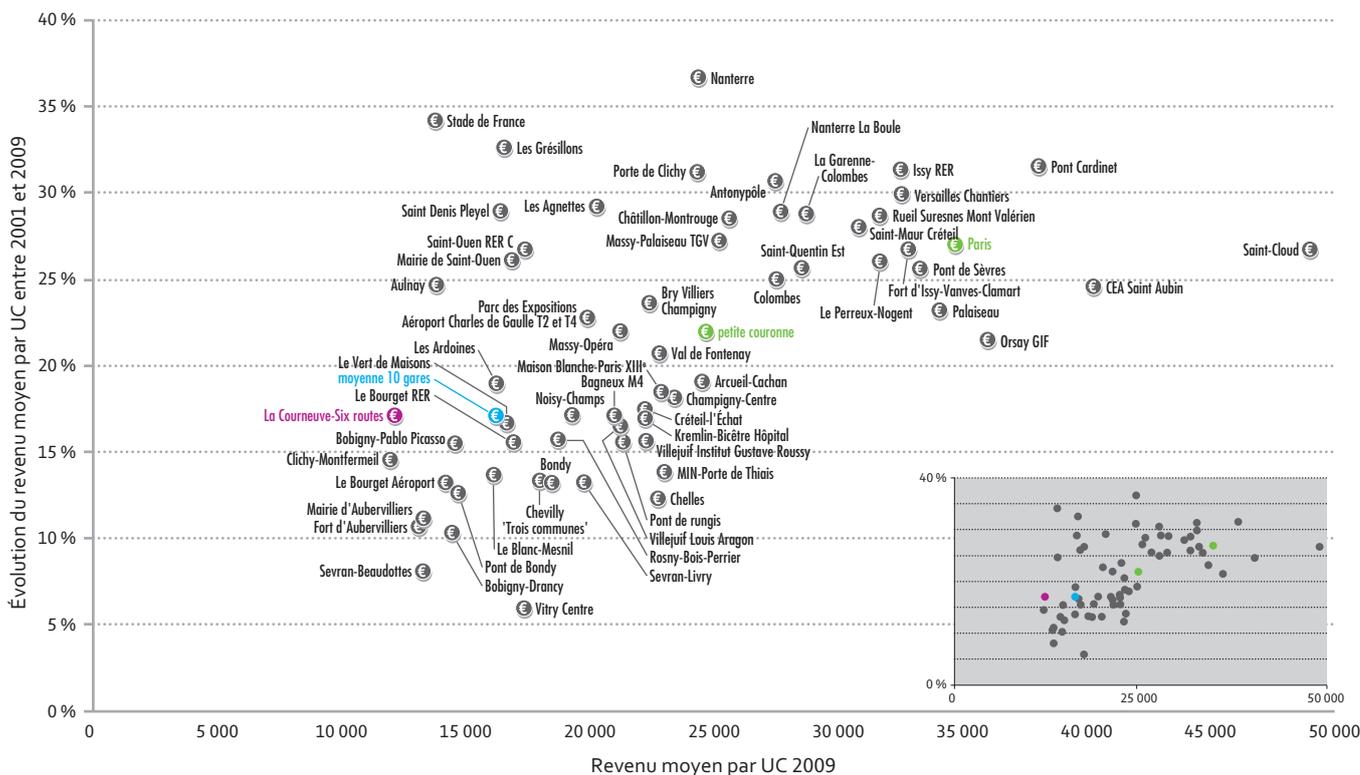
Source : Insee Recensement 2010

petite couronne. Ces actifs sont fortement touchés par le chômage (24 %, comme dans le reste de La Courneuve). 24 %, soit presque le double du taux de chômage moyen observé en petite couronne.

4.2. Presque la moitié des ménages du quartier sont sous le seuil de bas revenus

46 % des ménages du quartier de gare ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est-à-dire qu'ils gagnent moins de 940 euros par unité de consommation et par mois. De tous les quartiers de gare du Grand Paris, La Courneuve « Six Routes » et Clichy-Montfermeil sont les deux quartiers où le revenu moyen des ménages est le plus faible. Le revenu moyen des ménages résidant dans le quartier s'élève 12 128 € par unité de consommation et par an, c'est pratiquement le niveau de revenus moyen observé dans la commune de La Courneuve. Entre 2001 et 2009, le niveau de revenu des ménages du quartier a progressé de 17 %, c'est-à-dire à un rythme moindre qu'en petite couronne (+ 22 %).

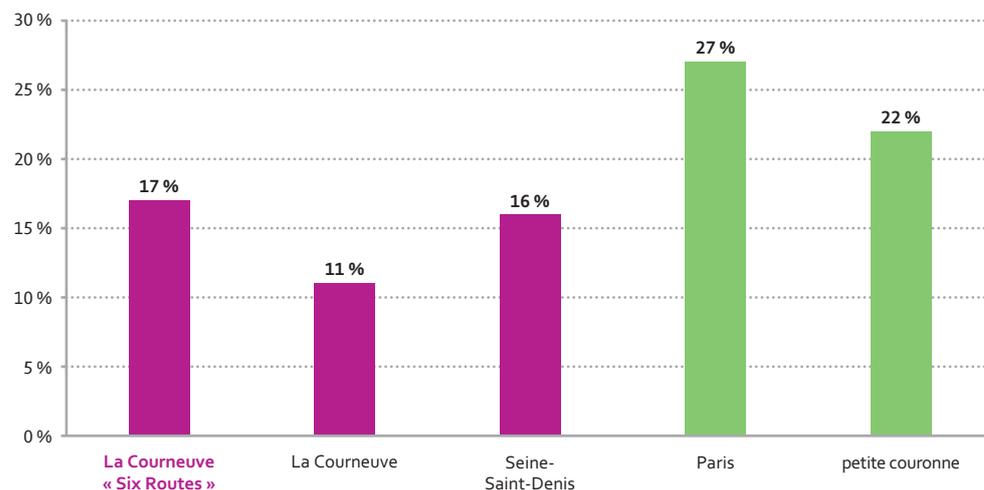
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

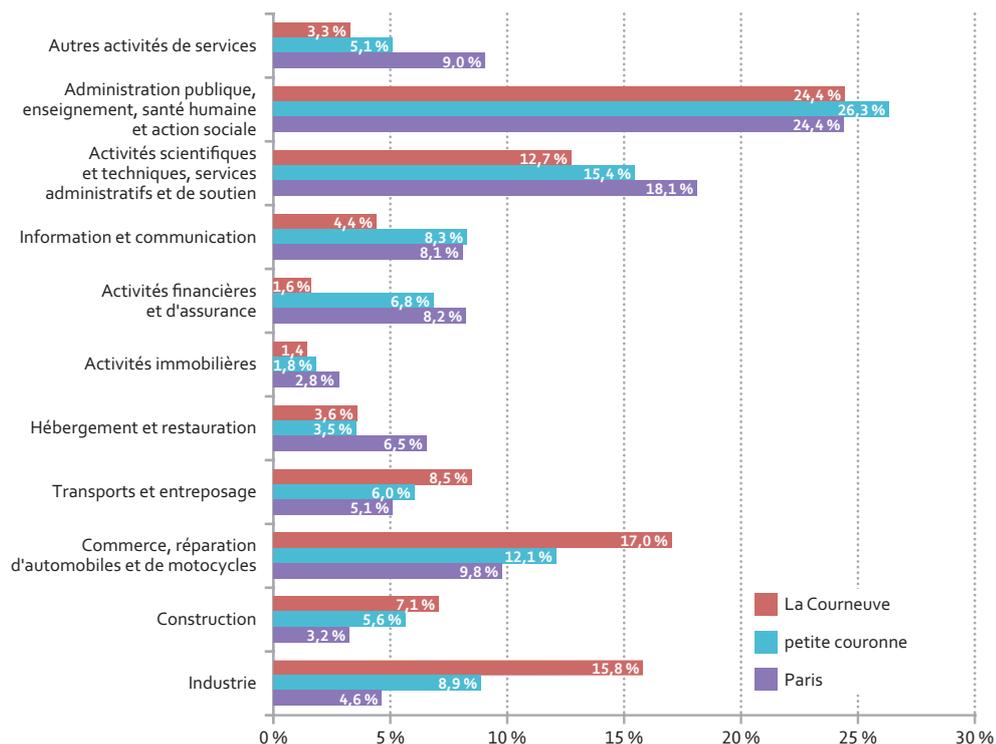


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. À La Courneuve, 1 emploi sur 3 lié aux secteurs du commerce et de l'industrie

À La Courneuve, les trois secteurs d'activités offrant le plus d'emplois sont l'administration, l'enseignement et la santé (24 %), le commerce (17 %) et l'industrie (16 %). Si la proportion d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé est comparable à la Courneuve et en petite couronne, celles des secteurs du commerce et de l'industrie marquent une véritable spécificité de la commune par rapport à l'ensemble de la petite couronne, pour laquelle ces secteurs sont moins représentés. Le quartier de la Courneuve « Six Routes » comprend notamment le centre administratif de la commune de La Courneuve ainsi que de nombreux établissements scolaires, de même que quelques entreprises industrielles telles que KDI.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de La Courneuve

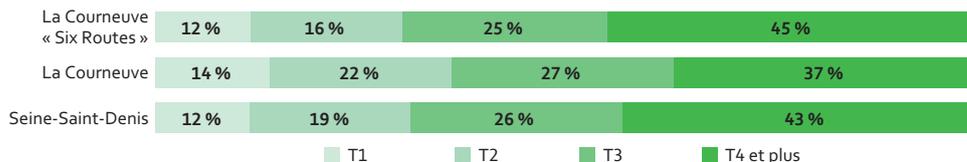


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Un habitat collectif prédominant et un parc social important

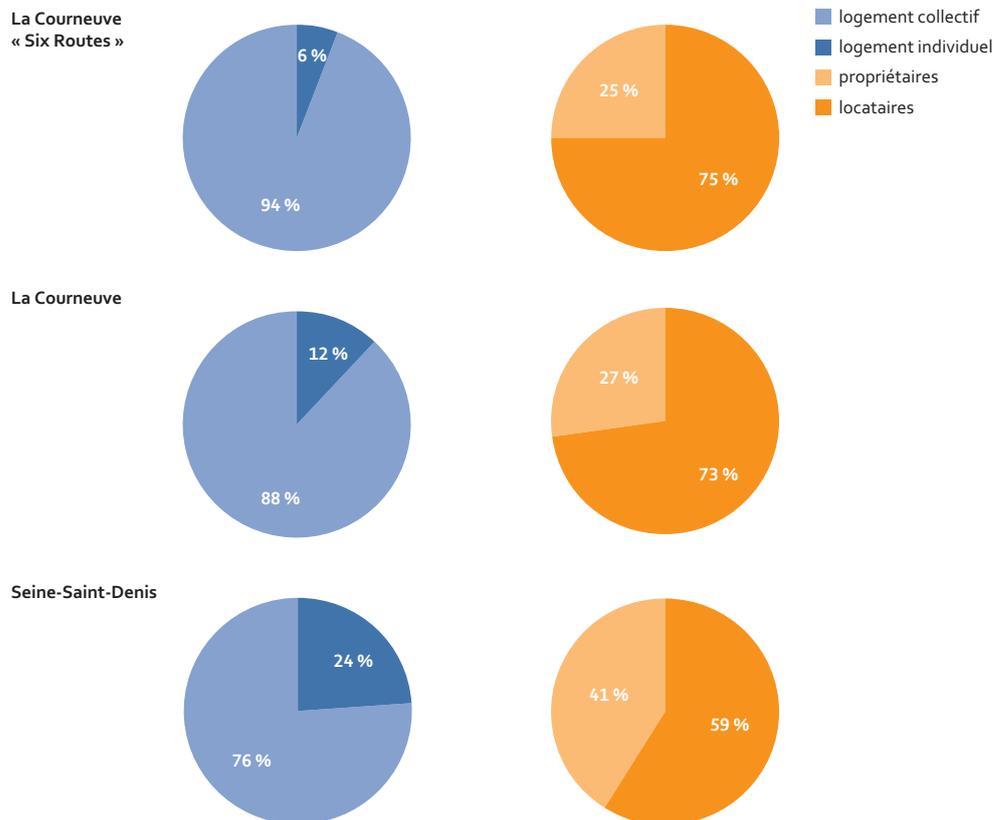
Le quartier de gare compte environ 8 600 logements qui se répartissent de manière assez équilibrée, même si les grands logements sont les plus nombreux : 45 % de 4 pièces ou plus, 25 % de T3 et 30 % de petits logements de 1 ou 2 pièces. À l'image du parc de logements de la commune de La Courneuve, dans le quartier de gare GPE, 9 logements sur 10 correspondent à de l'habitat collectif et la part des propriétaires est limitée. Le poids du parc social est semblable dans la commune de La Courneuve et dans le quartier de gare, important dans les deux cas. Environ 55 % des logements situés dans le quartier de La Courneuve « Six routes » sont des logements sociaux, en lien avec la présence dans le périmètre des quartiers nord et ouest.

Répartition des types de logements



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

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

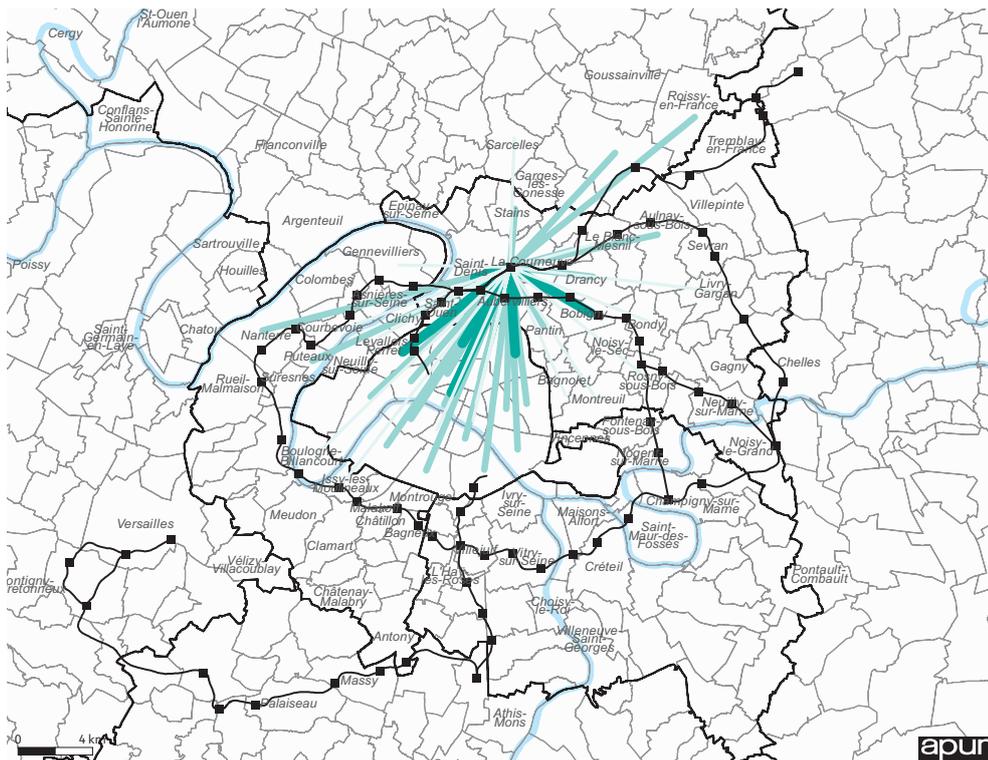


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail qui mettent en évidence la forte relation entre Paris et La Courneuve

La proximité de la Courneuve avec Paris et sa desserte facilitée par le RER B notamment montre l'importance de la relation entre les deux communes en termes d'emplois et de déplacements domicile-travail. La Courneuve dispose d'un taux d'emploi relativement élevé (0,8 et 0,6 dans le quartier de gare) et 20 % des actifs résident et travaillent à la Courneuve. Les actifs résidant à La Courneuve et travaillant dans une autre commune se rendent principalement à Paris ou à Bobigny. Les actifs provenant d'autres communes pour travailler à La Courneuve proviennent quant à eux plutôt de communes limitrophes comme Drancy, Aubervilliers et Saint-Denis, mais aussi des arrondissements du nord-est de Paris.

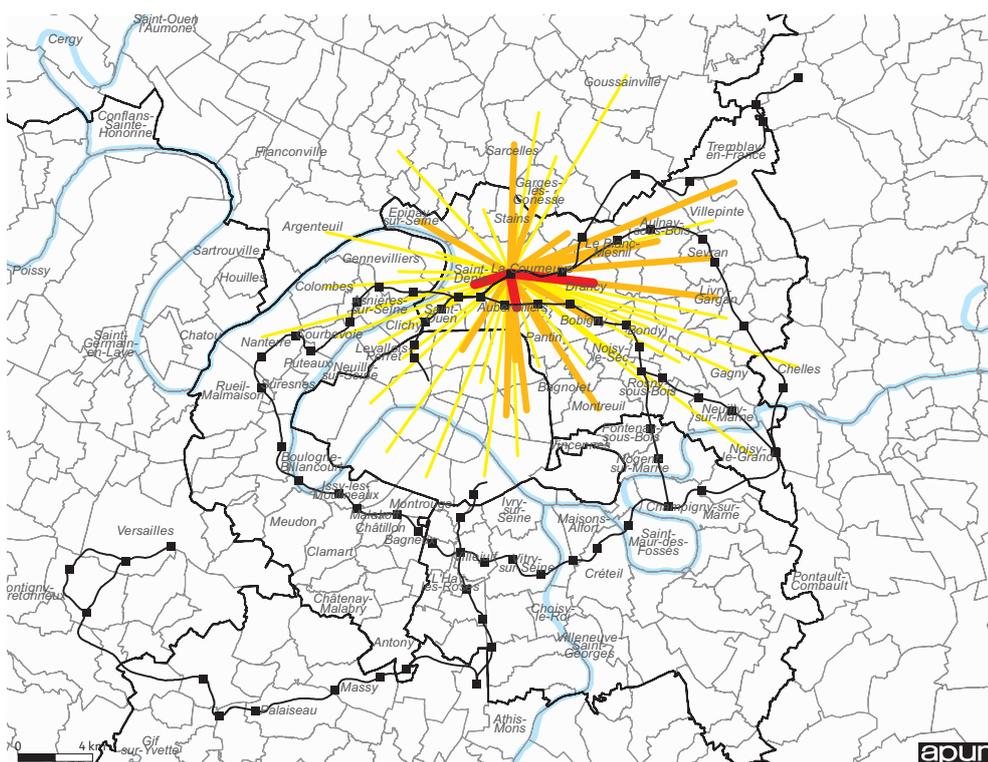


Où travaillent les actifs habitant à La Courneuve

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

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

Source : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant à La Courneuve

- 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

2 788 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à La Courneuve. Ils représentent 21,1 % de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Deux fois plus de territoire métropolitain accessible à l'horizon 2030

Le quartier de la Courneuve « Six Routes » bénéficie d'ores et déjà d'une desserte en transports en commun lourd à proximité de la future gare du RGPE : le tramway T1 qui sera en interconnexion directe avec les lignes 15 et 16 et le RER B, dont la gare est située à l'extrémité sud du quartier. Les gains d'accessibilité pour un trajet en transports en commun d'une durée de 45 minutes seront néanmoins assez élevés puisqu'à l'horizon 2030 le territoire métropolitain accessible sera quasiment doublé, notamment à l'est vers les pôles d'emploi de Marne-la-Vallée, à l'ouest ainsi qu'à la très proche banlieue sud de Paris. Ce sera ainsi 40 % d'emplois projetés supplémentaires accessibles pour les habitants du quartier de la Courneuve « Six Routes ».

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

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

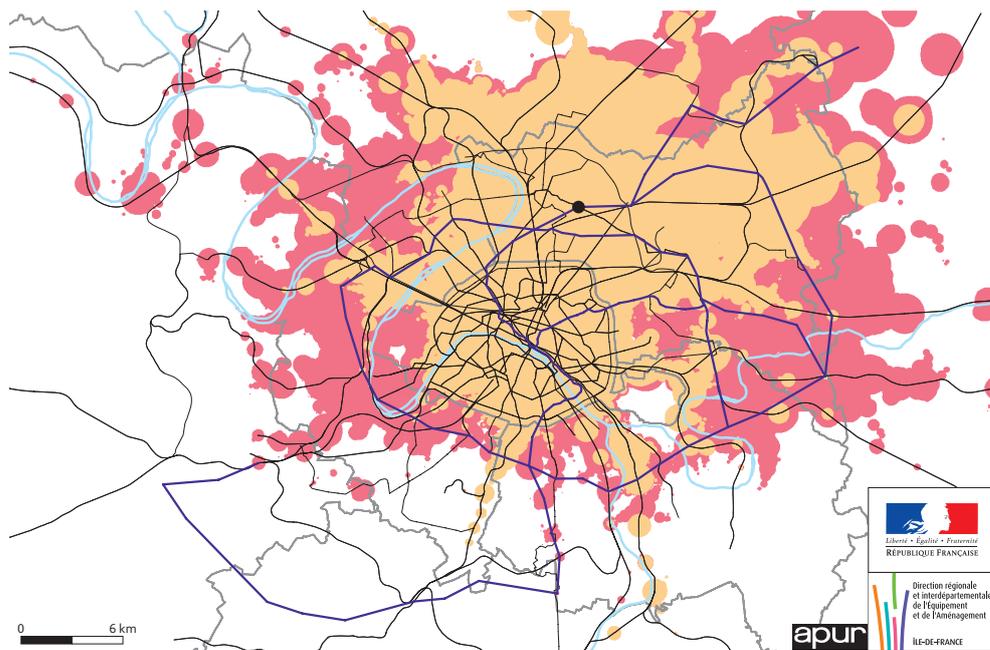
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 2013
- horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

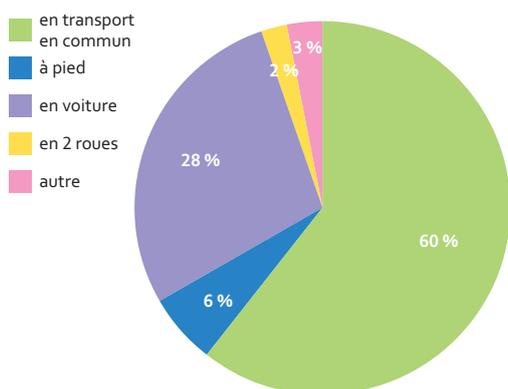
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de La Courneuve « Six Routes » pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
 Territoire : + 90 %
 Emplois : + 39 %



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

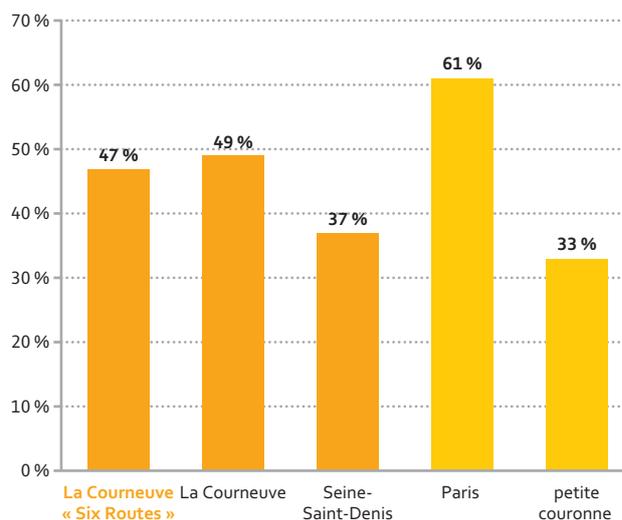
Dans le quartier de La Courneuve « Six Routes », d'ores et déjà desservi par le tramway T1 et dans le RER B qui est situé en limite sud du quartier, la majorité des déplacements domicile-travail sont réalisés en transports en commun (60 %). L'usage de la voiture personnelle est donc limité dans le quartier, en lien avec la forte proportion de ménages sans voiture. 47 % des ménages qui résident dans le quartier de La Courneuve « Six Routes » ne possèdent pas de voiture, une proportion comparable à celle dans la commune de La Courneuve et nettement supérieure à celle de la petite couronne (33 %).

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 consolider

La trame viaire du quartier de la Courneuve « Six Routes » laisse apparaître peu de zones non accessibles via un trajet à pied de 1 000 m maximum, un atout pour le quartier. Néanmoins les deux coupures urbaines causées par l'autoroute A1 au nord et la voie ferrée au sud limitent en partie l'accessibilité piétonne au-delà de ces deux infrastructures depuis la future gare de la ligne 16, d'autant qu'elles permettent de rejoindre des équipements importants à l'échelle du quartier et au-delà, comme le parc Georges Valbon ou le parc interdépartemental des sports de Seine-Saint-Denis au nord, ou des pôles d'emplois comme la zone d'activité au sud de la voie ferrée.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2015



0 400 m

apur

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

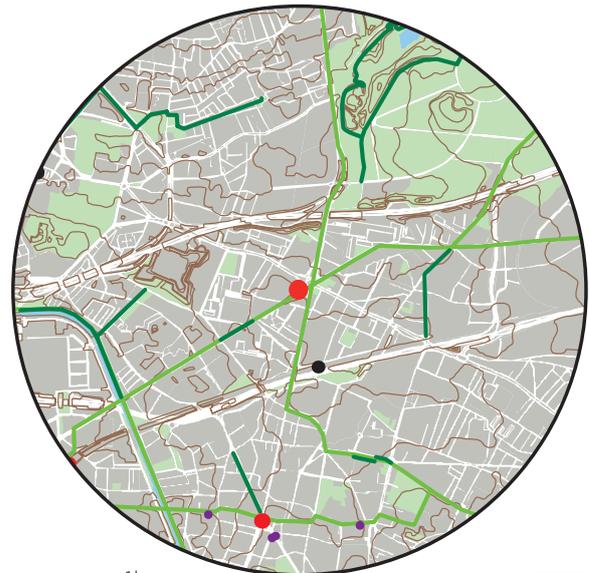
En matière de réseau cyclable, et dans un rayon de 2 km autour de la future gare, il existe quelques portions de parcours aménagés et pour les cyclistes (avenue du Général Leclerc). Néanmoins le réseau apparaît encore très incomplet afin de permettre notamment un rabattement sécurisé à vélo vers la future gare des lignes 15 et 16. On notera cependant que de vastes zones 30 ont été créées dans le quartier, au sud de la gare RER de La Courneuve. Aubervilliers, le long de l'avenue de la République ou dans les quartiers verts.

En complément des réseaux de transports lourds déjà présents dans le quartier (Tramway T1 et RER B), le réseau de bus irriguent le quartier dans des fréquences élevées au niveau du carrefour des « Six Routes » et selon des axes nord-sud (boulevard Pasteur – avenue Roger Salengro) et est-ouest (avenues du Général Leclerc et Henri Barbusse).

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.

0 1 km

apur

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



0 1 km

apur

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

6.1. Un rythme de la construction en grande partie porté par les opérations de rénovation urbaine

En moyenne ce sont presque 87 logements par an qui ont été autorisés dans le quartier de gare de La Courneuve « Six Routes » chaque année entre 2000 et 2012. Cette dynamique est portée par les opérations de rénovation urbaine (avec notamment la démolition de la tour Renoir puis des barres Ravel, Presov, Balzac et remplacées par de nouveaux logements sociaux). Les logements sociaux représentent plus de 40 % des surfaces créées. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont moins importantes (51 000 m²). Il s'agit pour moitié de locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics (55 %) puis viennent des locaux industriels (30 %).

Construction (2000-2012)	La Courneuve « Six Routes »	La Courneuve
Surface de logements autorisés (m ²)	83 639	166 420
dont m ² logements sociaux (en %)	42 %	30 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	87	176
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	134	287
Taux de construction	13 %	17 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	50 847	213 947

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.

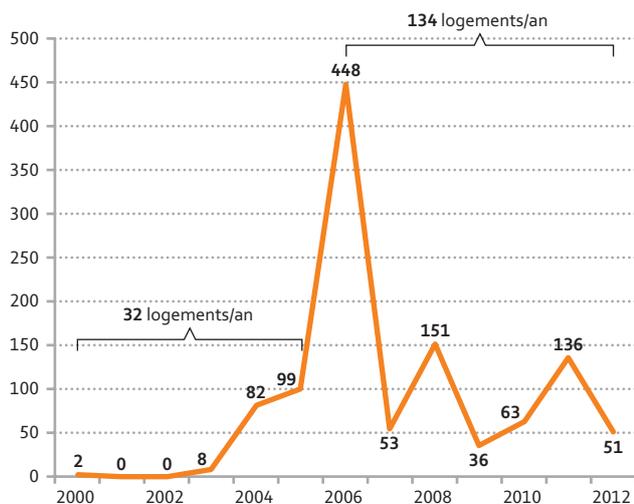
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de La Courneuve « Six Routes » (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

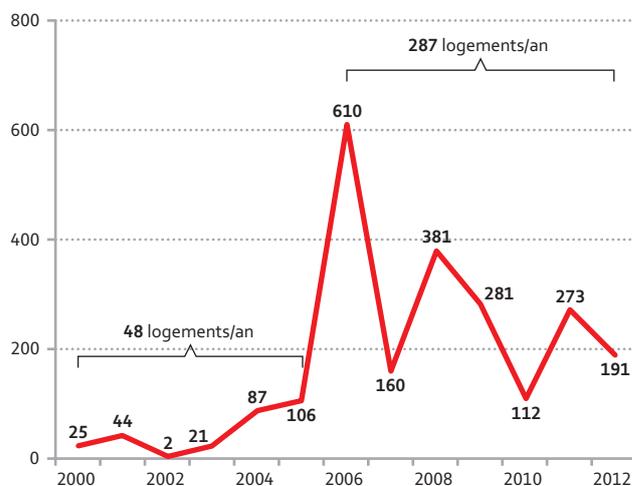
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier La Courneuve « Six Routes »



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune de La Courneuve



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. De nombreuses opérations de constructions de grande taille

La carte représentant les permis autorisés pour construire des logements de 2000 à 2012 fait apparaître les principales opérations de rénovation urbaine et les secteurs de projets les plus récents. Plusieurs constructions de grande dimensions se sont succédées le long des rues Renoir et Saint-Denis à l'ouest de la future gare, au sud en face de la gare du RER B ou bien encore dans le secteur Convention-République. Les surfaces d'activités, dont beaucoup correspondent à des constructions ou réhabilitation lourde d'équipements publics sont répartis dans le quartier selon une géographie assez proche de celle des opérations de logement.

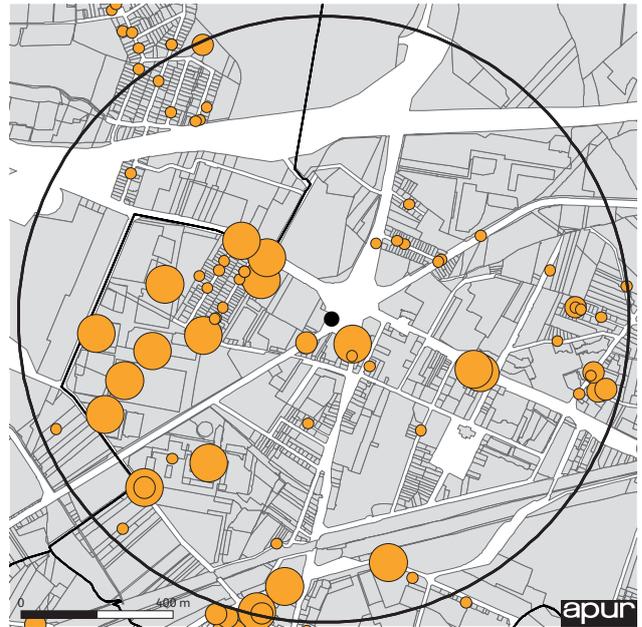
Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2012

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



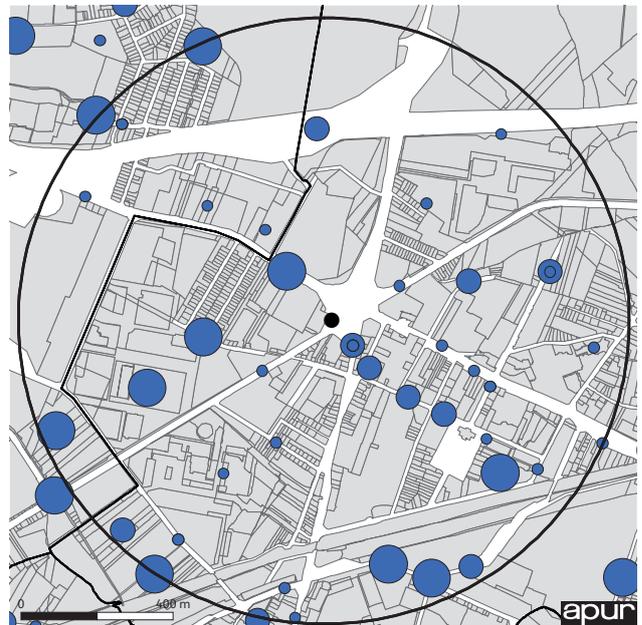
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

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

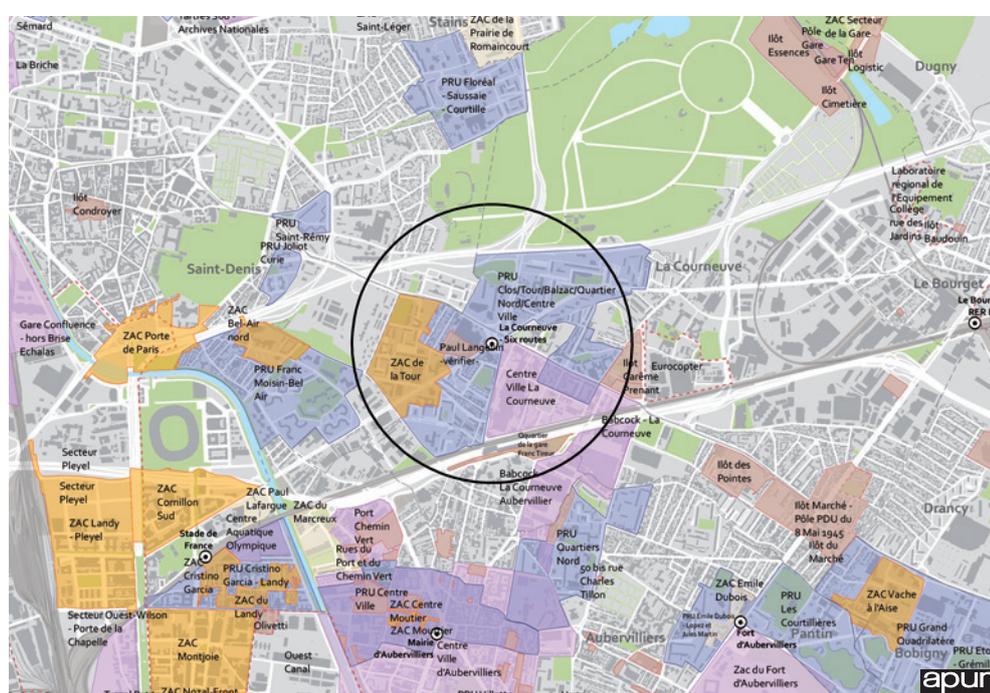
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Un quartier en mutation autour de la future gare du RGPE

Le quartier de la Courneuve « Six Routes » connaît depuis quelques années déjà une grande opération de renouvellement urbain de la « cité des 4000 ». Cette dernière, symbolique de la politique de la ville depuis 30 ans, est l'objet d'un PRU depuis 2006 et qui devrait s'achever en 2020 visant la requalification des secteurs des 4000 Nord et Sud et du centre-ville via la démolition-reconstruction de logements privés et sociaux, la diversification de l'offre de logements, la rénovation d'équipements publics et l'amélioration de l'offre commerciale de proximité. Ainsi, ce sont plus de 6000 logements qui sont concernés par cette vaste opération dans laquelle, 300 logements privés seront démolis pour 677 reconstructions, ainsi que 3500 réhabilitations et 2350 résidentialisations. Dans le parc social, environ 300 logements seront démolis pour 1350 logements construits dont 850 logements sociaux. 2600 autres logements sociaux seront réhabilités. Enfin, un groupe scolaire sera réhabilité, un autre démolit et reconstruit, un gymnase réhabilité et deux centres commerciaux seront réaménagés.

Ce renouvellement urbain s'accompagne à moyen terme de la mutation du quartier dans le cadre de l'arrivée de la gare du RGPE et des lignes 15 et 16. Un nouveau pôle d'échange sera créé avec le tramway T1 au niveau de la place de l'Armistice (le carrefour des « Six Routes »). Plusieurs études



Secteurs d'aménagement

- périmètre 800m
- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- autre secteur de projet en cours
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- périmètre d'étude engagée
- périmètre de réflexion

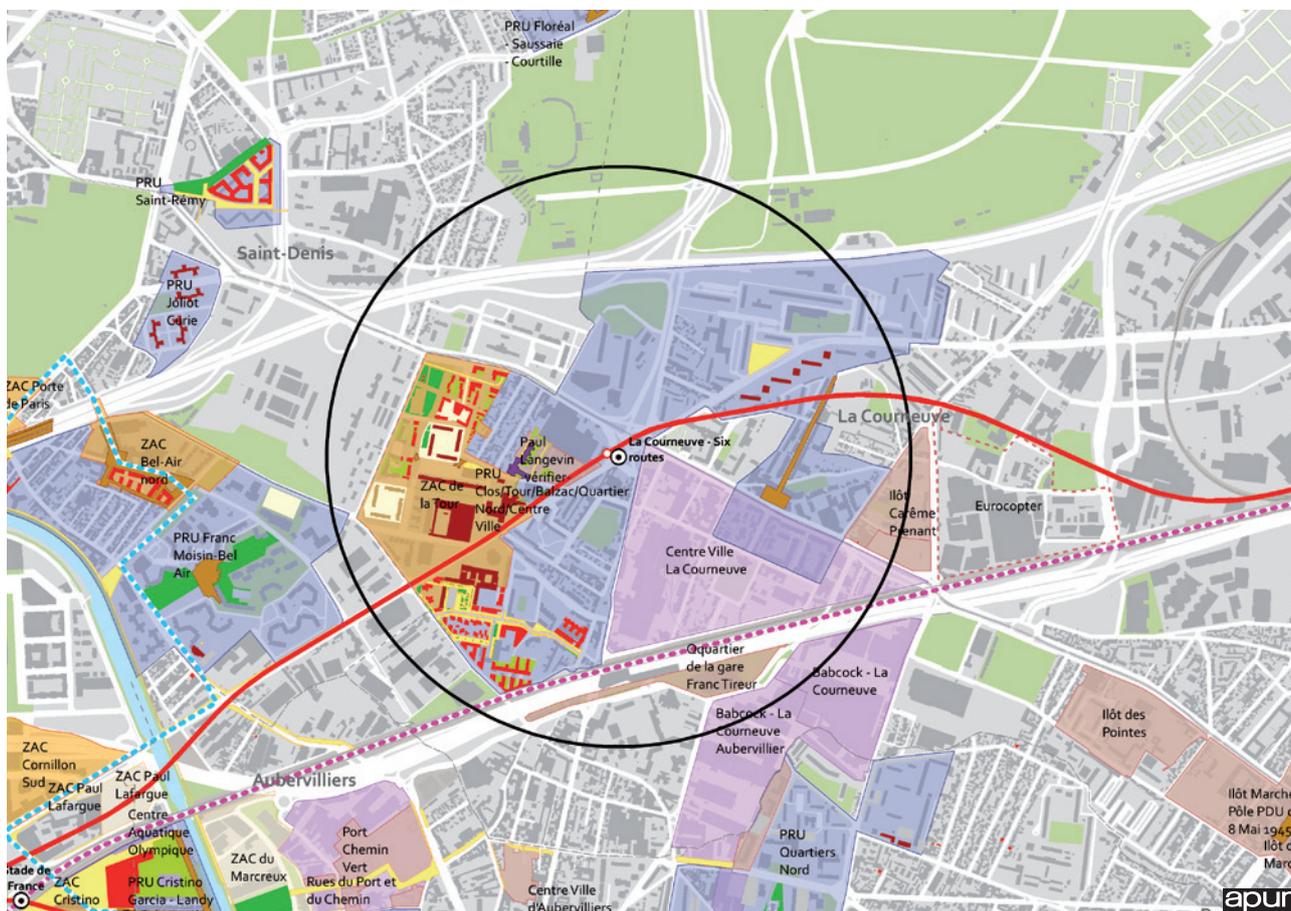
Source : Apur juillet 2015

Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC de la Tour	PRU Clos/Tour/Balzac/Quartier Nord/Centre ville	Centre-ville La Courneuve	Îlot Carême Penant	Babcock La Courneuve
Commune	La Courneuve	La Courneuve	La Courneuve	La Courneuve	La Courneuve
Date d'achèvement (prévision)				2013	2030
Nombre de logements (estimation)	1 130	832	Entre 500 et 1 000	150	Environ 300
Logement (m ²)	85 017	62 400	75 000	11 250	22 500
dont logements sociaux (m ²)					
Bureaux (m ²)					
Activités (m ²)					60 000
Équipements (m ²)	9 260		12 800		
Commerces (m ²)	4 000		2 000		
Surface totale (m ²)	98 277	62 400	89 800	11 250	82 500
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	Plaine Commune	PCH, OPH93, SA HLM, FIAC	Plaine Commune	Plaine Commune	Plaine Commune
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur			En cours de définition		En cours de définition

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

ont déjà été réalisées à la demande de Plaine Commune pour préparer l'aménagement du quartier des Six Routes. Une première étude de programmation urbaine a été menée en 2012 par le groupement constitué par les équipes Castro-Denissof et Une Fabrique de la Ville. Ce même groupement augmenté par un bureau d'étude environnementale (EODD ingénieurs Conseils) a conduit les études pré-opérationnelles en cours d'achèvement à l'été 2015. Le périmètre opérationnel du secteur d'étude se développe sur environ 13 hectares et bénéficie d'un foncier important à reconquérir, actuellement occupé notamment par de larges emprises dédiées aux circulations automobiles ou à des espaces verts peu valorisés, le long de l'avenue Roger Salengro (Ex RN301). Le projet urbain à l'étude par Plaine Commune pour accompagner la future gare Grand Paris Express est basé sur un programme majoritairement résidentiel, complété par un programme plus modeste de bureaux, d'activités et de commerces. L'ensemble de ces nouvelles constructions pourrait s'organiser autour du nouveau carrefour des Six Routes resserré et décentré et le long de l'avenue Roger Salengro (ex RN301), le long d'un mail planté reliant la future gare GPE au parc Georges Valbon situé au Nord de l'A1. Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis accompagne le projet urbain par des études trafic et géométrie pour la reprise du carrefour. La SGP quant à elle a lancé les études de maîtrise d'œuvre sur la gare, les architectes Chartier-Dalix sont missionnés sur ce tronçon du GPE. La future opération d'aménagement vise à compléter la requalification du quartier en complément des améliorations en termes d'accessibilité apporté par la gare RGPE, en créant un « véritable morceau de ville », impliquant la densification du quartier et le renforcement de sa mixité fonctionnelle. Plus généralement, les projets qui seront amenés à transformer le quartier entrent dans le cadre de deux CDT, celui du Pôle aéronautique du Bourget et celui du Territoire de la Culture et de la Création. La vocation artistique proposée par Plaine Commune pour cette future ZAC découle ainsi des orientations de ces CDT.



Projets d'aménagement et de transport

- périmètre 800m
- TCSP, TZen : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- RGPE : étude

- Projets en cours**
- bâti en projet
- bâti requalifié
- bâti réalisé
- création d'espace public requalification
- espace vert en projet
- espace vert privé en projet

- Secteur d'aménagement**
- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- autre secteur de projet en cours
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- périmètre d'étude
- périmètre de réflexion

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

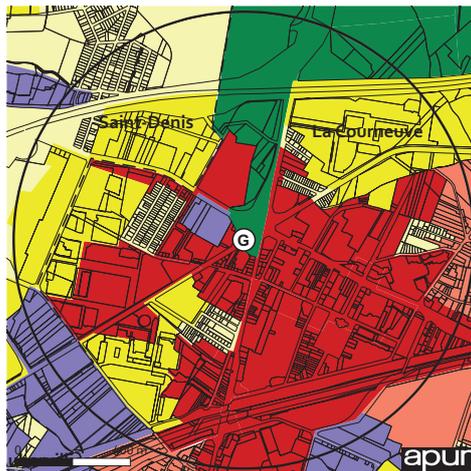
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de La Courneuve « Six Routes » est à cheval sur deux communes et dépend de deux documents aux règles différentes. Le PLU de La Courneuve, approuvé en 2008, avait anticipé l'abandon du COS, ainsi dans la majeure partie du quartier le COS n'est pas réglementé. Ce n'est pas le cas dans les zones pavillonnaires et à Saint-Denis, où le COS est limité à 2. En ce qui concerne l'article sur les hauteurs, le plafond est élevé dans les 2 villes, sauf dans les secteurs pavillonnaires où les contraintes sont fortes. Dans ces secteurs, les bâtiments ne peuvent dépasser 9 mètres ou 15 mètres. Le PLU de La Courneuve est en cours de révision pour intégrer les projets de requalification du centre-ville et le projet urbain de la gare des « Six Routes » (disparition de la zone naturelle et forestière).

Récolement des zonages des PLU

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

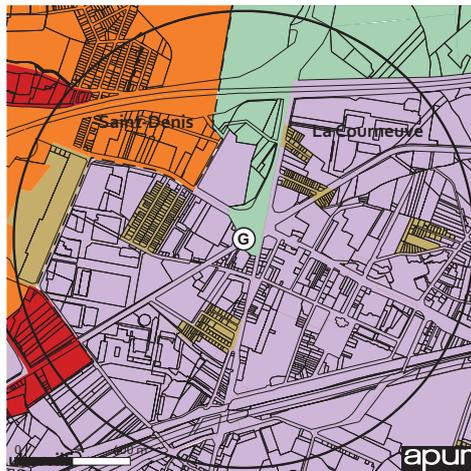
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de La Courneuve approuvé le 7 février 2008 et modifié en 2013 et le POS de Saint-Denis approuvé le 28 mai 1979, dernière modification le 30 janvier 2014.



Récolement des densités des PLU

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

Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de La Courneuve approuvé le 7 février 2008 et modifié en 2013 et le POS de Saint-Denis approuvé le 28 mai 1979, dernière modification le 30 janvier 2014.



Récolement des hauteurs maximales des PLU

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

Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de La Courneuve approuvé le 7 février 2008 et modifié en 2013 et le POS de Saint-Denis approuvé le 28 mai 1979, dernière modification le 30 janvier 2014.



	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	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
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ENR	Énergies Renouvelables
HLM	Habitat à loyer modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme local de l'habitat
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de maintenance et de remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
UC	Unité de consommation
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZUP	Zone à urbaniser en priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de La Courneuve « Six Routes » — Ligne 16

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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

Les monographies des quartiers de gare des lignes 15 sud et 14 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de ces lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 16, dont La Courneuve « Six Routes » fait partie.