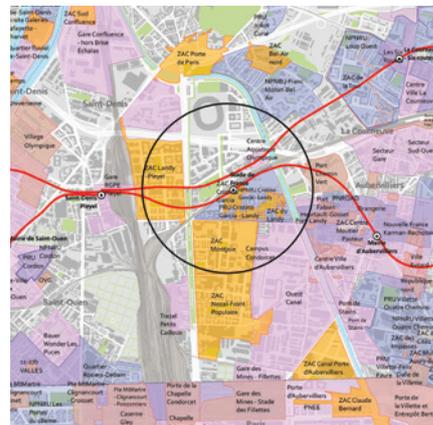
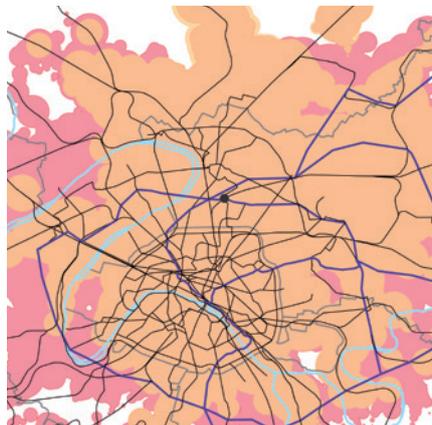
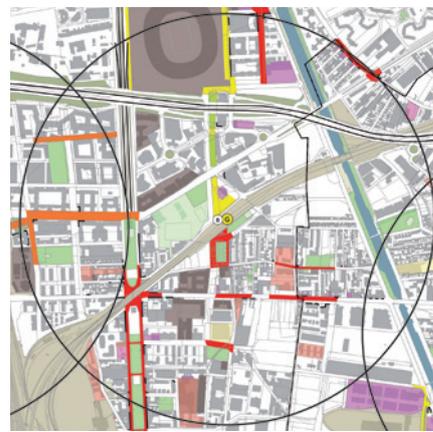
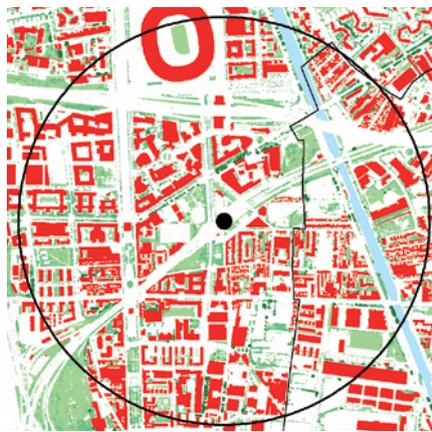


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Stade de France Ligne 15 est

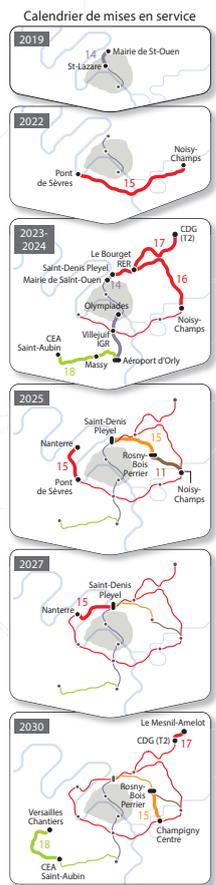
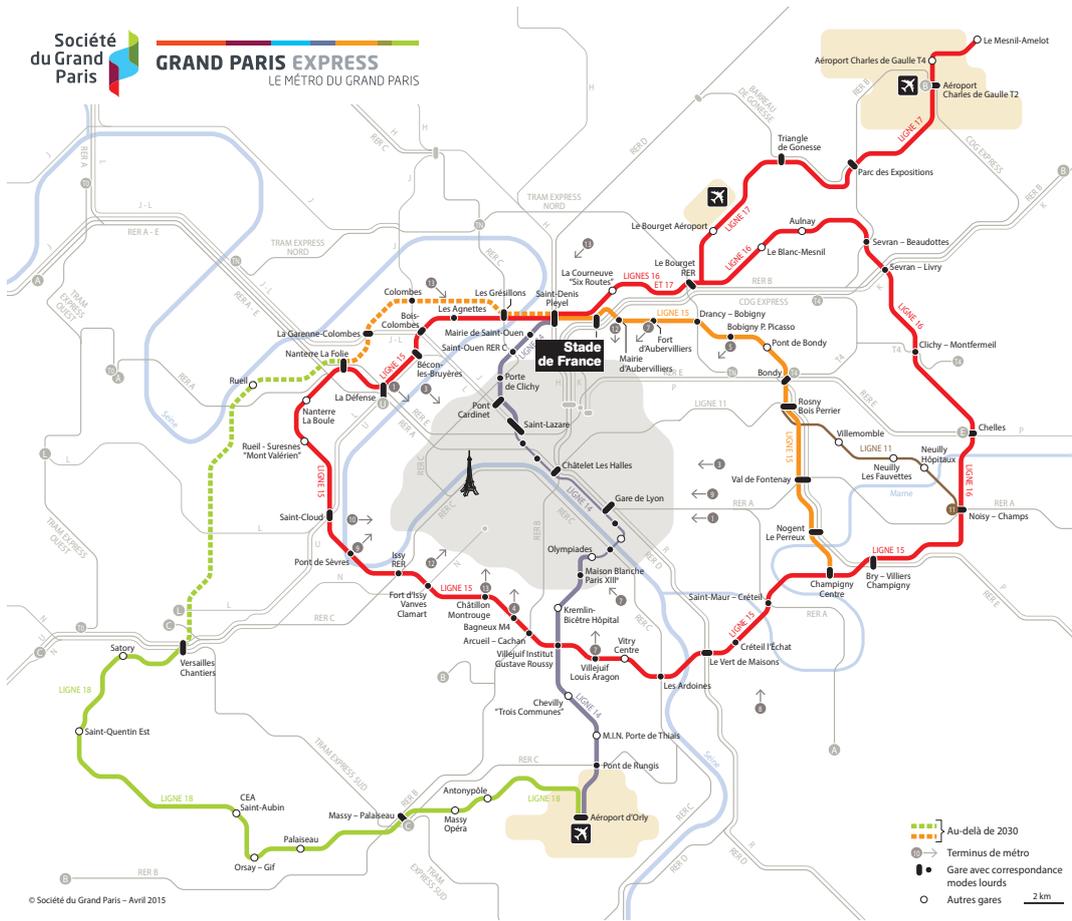


Directrice de la publication : Dominique Alba  
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte  
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger, Lise Roger-Jaffé  
Sous la direction de : Patricia Pelloux  
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais,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

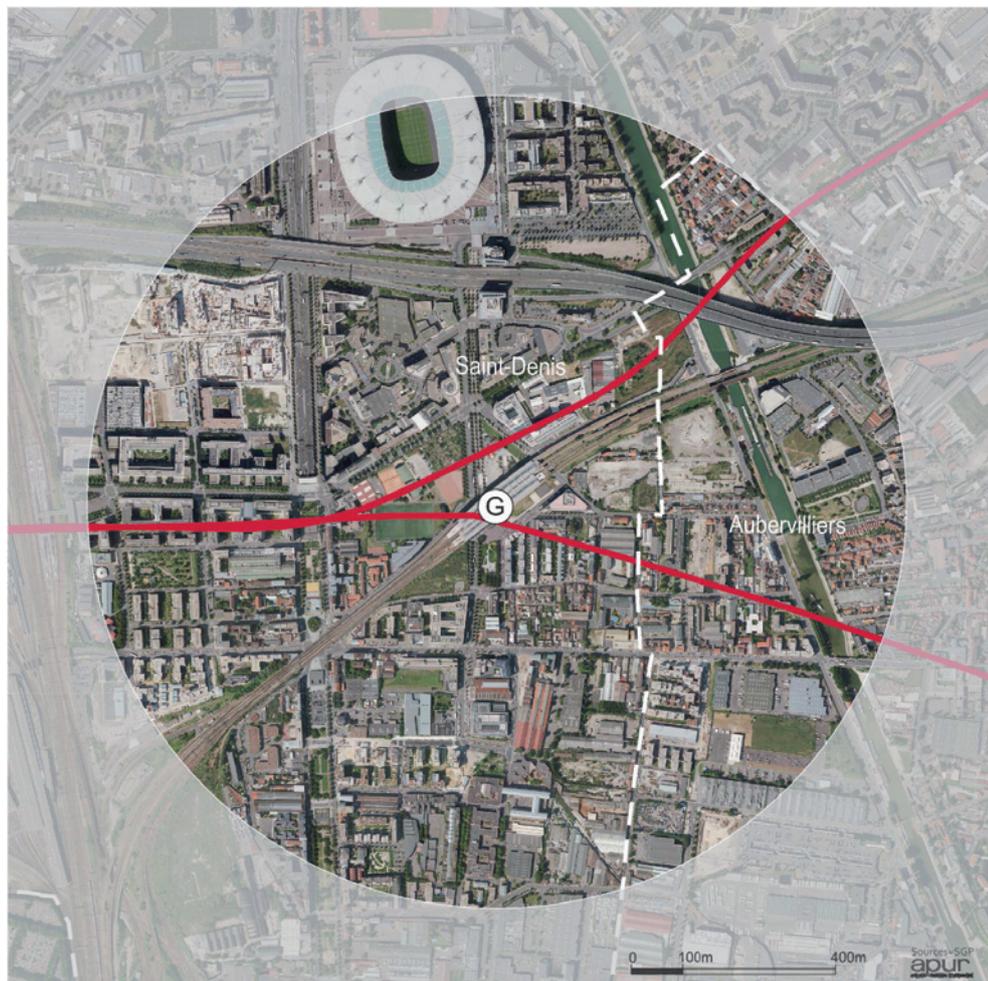
# Sommaire

Introduction .....	1
1. Un quartier en pleine mutation, aujourd'hui deux fois plus dense en emplois qu'en habitants.....	3
2. Un équipement emblématique .....	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	5
3.1. Un quartier mixte, toujours en mutation .....	5
3.2. Le quartier de gare comporte une grande variété de hauteurs bâties .....	6
3.3. Des densités bâties contrastées entre le bâti ancien et les opérations plus récentes.....	6
3.4. Un tissu morcelé en pleine mutation .....	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un renouveau urbain amorcé depuis les années 1990 et qui prend son essor dans les années 2000.....	8
3.7. Un cadre végétal très peu présent .....	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, qui a beaucoup évolué depuis 1999 .....	12
4.2. Des ménages aux revenus faibles, avec une progression deux fois moins rapide qu'en petite couronne .....	13
4.3. À Saint-Denis et Aubervilliers, des secteurs d'emplois diversifiés .....	14
4.4. Une moitié de petits logements, une prédominance de d'habitat collectif.....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Une très forte attractivité des communes à l'échelle locale et métropolitaine ....	16
5.2. Une accessibilité métropolitaine toujours plus étendue .....	17
5.3. Une majorité d'actifs en transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail .....	18
5.4. L'accessibilité du quartier s'améliore en lien avec les projets urbains et de transports.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1. Un rythme de construction soutenu depuis plus de 10 ans.....	20
6.2. De grandes opérations de construction de logements dans la moitié sud du quartier.....	21
6.3. Un quartier de gare en pleine mutation depuis les années 2000 .....	22
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	25

# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



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



## Gare : Stade de France

Ligne 15 est, horizon 2025.

Gare située dans la commune de Saint-Denis.

En interconnexion avec le RER B.

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

PLU de Saint-Denis approuvé le 10 décembre 2015.

PLU d'Aubervilliers approuvé le 21 octobre 2010.

Territoire du CDT « Territoire de la culture et de la création ».

# 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 RGPE de Stade de France, réalisée en liaison avec les services des villes de Saint-Denis, Aubervilliers et Plaine Commune.**

Le secteur de la Plaine Stade de France connaît actuellement de très nombreuses mutations urbaines, ce qui peut expliquer pour certaines thématiques un décalage entre les statistiques, l'existant et le futur engagé.

## Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

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

## Définition du quartier de gare

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

### EXEMPLE DU QUARTIER DE STADE DE FRANCE



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 en pleine mutation, aujourd'hui deux fois plus dense en emplois qu'en habitants

Le quartier de gare RGPE de Stade de France est un quartier mixte, encore en mutation, aujourd'hui caractérisé par la prédominance d'activités. Les ensembles d'habitat se répartissent dans les trois secteurs qui composent le quartier : au nord du faisceau ferré, dans le secteur Cornillon, les activités économiques prédominent dans un tissu composé de vastes parcelles sur lesquelles prennent place de nouveaux immeubles tertiaires et quelques immeubles d'habitat au bord du canal. Au sud du faisceau ferré et à l'est de l'avenue du Président Wilson, le parcellaire ancien a été conservé et les secteurs d'activités jouxtent des équipements et des ensembles résidentiels. Enfin, à l'ouest du quartier, dans le secteur Landy Pleyel, les immeubles de bureaux récents occupent les deux tiers du secteur et le reste étant composé d'habitations. Contrairement à ce que l'on observe dans ses deux communes de rattachement, le quartier de gare est deux fois plus dense en emplois qu'en habitants (51 habitants à l'hectare contre 102 emplois), d'où un taux d'emploi exceptionnel.

## 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

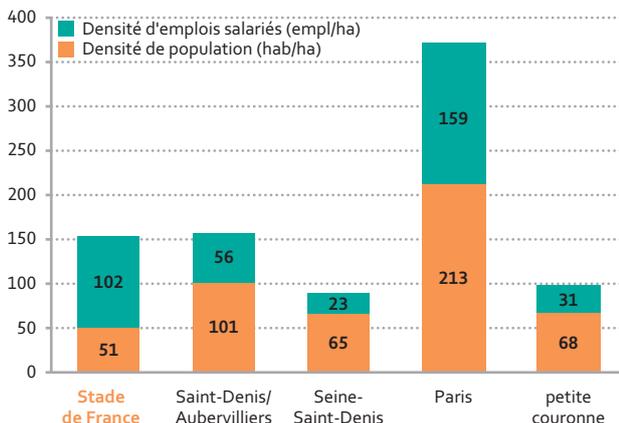


## Population et emplois dans le quartier de Stade de France

Stade de France	Population	Emplois
Quartier	11 501	37 145
2 km	93 155	117 192
4 km	655 332	376 462

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

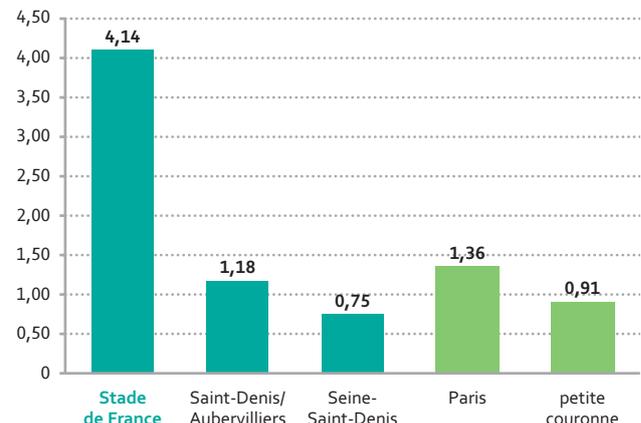
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

## Taux d'emploi

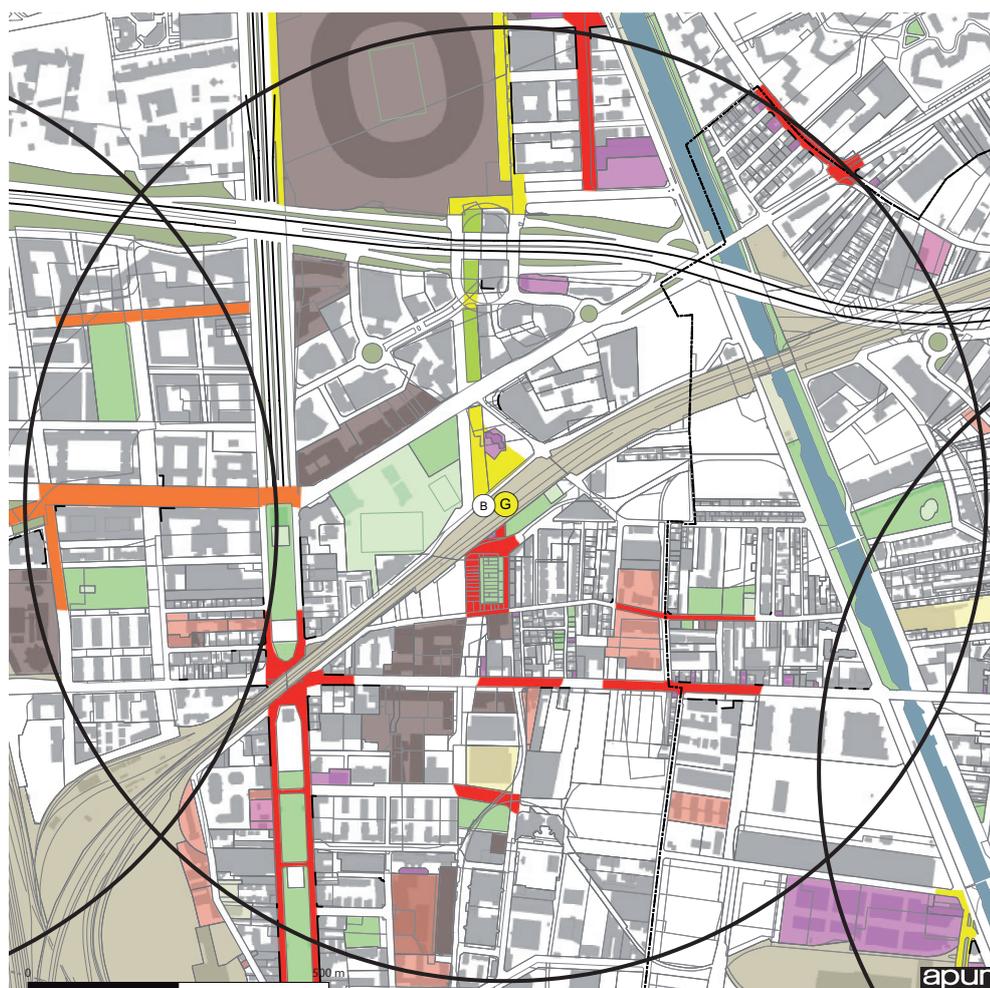
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

## 2. Un équipement emblématique

Depuis l'inauguration en 1998 du Stade de France accompagné de la création des deux vastes gares RER (RER D Stade de France – Saint-Denis et RER B La Plaine – Stade de France), ce quartier n'a cessé de se transformer. Véritable catalyseur du développement urbain local avec notamment l'implantation voisine de grands commerces d'équipements et d'immeubles tertiaires, le Stade de France confère au quartier de gare un rayonnement métropolitain. La promenade plantée, avenue du Président Wilson, constitue un espace public ouvert attractif, renforcé par les linéaires commerciaux qui le bordent. Elle constitue une vraie centralité locale témoignant de la rénovation profonde de ce quartier grâce à l'effet de couture qu'elle a produit entre le Landy, la Montjoie et la Plaine Saint-Denis. La rue du Landy, axe historique, qui relie d'est en ouest Saint-Ouen et Aubervilliers, via Saint-Denis, conserve encore un rôle structurant à l'échelle du quartier.



### 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 septembre 2015



Gymnase et groupe scolaire Maria Casarès - Robert Doisneau, rue du Landy, Saint-Denis



Stade de France, rue des Trémies, Saint-Denis

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

#### 3.1. Un quartier mixte, toujours en mutation

La construction du Stade de France a été suivie de celle de nombreux hôtels et commerces, ainsi que la création de zones tertiaires accueillant de grands groupes, comme par exemple dans la ZAC du Landy ou encore entre la gare RER B et le stade. Parallèlement à ces nouvelles implantations, les activités industrielles et les entrepôts implantés dans le quartier de longue date se sont maintenus, comme le long du canal Saint-Denis à Aubervilliers. Le quartier de gare compte également de nombreuses habitations anciennes, parfois vétustes, dont une partie fait l'objet de réhabilitations, voire d'opération de démolition-reconstruction pour les plus dégradées. C'est ainsi que dans le quartier Cristino Garcia cohabitent, autour de l'ancien réseau de petites rues, de l'activité, du logement ancien, du logement récent mais aussi des friches et de vastes zones de chantier, comme au sud de la rue du Landy. Le sud-est du quartier s'apprête à voir la réalisation de la première tranche du Campus Condorcet, prévue pour 2019. Le site du Campus regroupera à terme une dizaine de grandes écoles en sciences sociales.

#### 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 2015



Avenue du Président Wilson, Saint-Denis



Rue Saint-Gobain, Saint-Denis

## 3.2. Le quartier de gare comporte une grande variété de hauteurs bâties

Haut de plus de 37 mètres, le Stade de France se dégage dans le paysage dionysien. Autour de l'axe de l'avenue du Président Wilson et à l'est du stade, les opérations récentes, composées de bâtiments de plus de 5 étages, dépassent généralement 15, voire 25 m de haut. Toutefois, 73 % des surfaces bâties du quartier de gare ne dépassent pas 15 m. Ceci s'explique par la présence d'un tissu industriel et pavillonnaire vieillissant, notamment autour du canal.

### Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

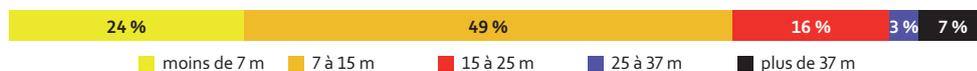
### Hauteurs des bâtiments

- 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 Stade de France



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

## 3.3. Des densités bâties contrastées entre le bâti ancien et les opérations plus récentes

Les densités bâties sont assez basses, inférieures à 1, dans les secteurs d'activités les plus anciens, visibles le long du canal Saint-Denis et au sud des voies du RER B. Dans les secteurs qui ont fait l'objet d'opérations de construction plus récentes, les densités bâties apparaissent sensiblement plus élevées (plus de 3), tant en ce qui concerne les parcelles d'habitat collectif que les nouveaux immeubles de bureaux.

### 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 morcelé en pleine mutation

Le tissu urbain composite et morcelé du quartier de gare Stade de France résulte d'une urbanisation par vagues successives au cours des deux derniers siècles, chaque phase imposant son échelle et ordre propre. Dans un premier temps, l'implantation d'infrastructures industrielles lourdes s'étalant sur de très vastes parcelles, forment aujourd'hui des quartiers à part entière (Stade de France, Pleyel) progressivement remaillés, notamment depuis les années 2000. Le développement du réseau de transport a généré de nombreuses coupures urbaines, parfois infranchissables (le canal, les larges faisceaux de la Compagnie du Nord, l'autoroute A1 avant sa couverture) formant de nombreuses enclaves (quartier Pleyel). Autour de la voie historique du Landy et à Aubervilliers, le découpage parcellaire plus fin résulte de la persistance d'un tissu pavillonnaire ancien qui côtoie de récentes opérations formées d'îlots denses, dont le maillage tente de redonner une échelle plus urbaine au territoire.



Pont de Préssensé, Aubervilliers



Rue Cristino Garcia, Saint-Denis



Square de la Cristallerie, Saint-Denis



Rue Marcel Carné, Aubervilliers

### 3.5. Structure de la propriété foncière

En dehors des emprises ferroviaires et du Stade de France, le quartier est très majoritairement détenu par des propriétaires privés. Toutefois les abords de la future gare de la ligne 15 est appartient aujourd'hui en partie à des propriétaires publics, et notamment les espaces verts, les espaces et équipements publics des opérations développées depuis les années 2000.

#### Propriété foncière

- gare GPE
- périmètre 800m
- État, entité publique  
liée à l'État, enseignement supérieur
- EDF-GDF, SNCF, RFF, RATP, STIF, PAP
- Établissement public foncier  
Caisse des Dépôts, Chambre de Commerce, des Métiers, d'Agriculture, des Notaires
- 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 renouveau urbain amorcé depuis les années 1990 et qui prend son essor dans les années 2000

Le quartier de gare de Stade de France s'étend en grande partie sur les quartiers de La Plaine et Pleyel au sud de Saint-Denis, considérés au XIX<sup>e</sup> siècle comme une des plus importantes zones industrielles du continent, dont le déclin amorcé lors de la crise des années 1970, puis sa reconversion ont provoqué le développement urbain du territoire. L'essor industriel amorcé en 1821 avec l'ouverture du canal Saint-Denis, se manifeste par l'installation de diverses industries dans la plaine. Dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, l'explosion démographique vient grossir les bidonvilles existants, les premiers lotissements apparaissent plutôt en marge du périmètre du quartier de gare. Ce phénomène perdure après la seconde guerre mondiale : le regain d'activité économique tire parti des infrastructures existantes, tout en attirant une grande variété de nouvelles entreprises, dont l'usine à gaz du Landy, ou l'imprimerie du journal *Le Monde*. Dans les années 1950, en réponse à la crise du logement et au boom démographique, les municipalités lancent de nombreuses opérations de logements sociaux, le plus souvent en lieu et place des bidonvilles. Celui des Francs-Moisins est remplacé en 1974 par un ensemble de barres de logements collectifs discontinues, tandis que persistent encore aujourd'hui des zones d'habitat individuel vétustes, comme au nord d'Aubervilliers. Frappé par la crise économique des années 1970, le territoire se meut en une vaste friche industrielle. L'autoroute A1, inaugurée en 1965, construite en tranchée sur l'ancienne voie royale de Saint-Denis, forme une véritable coupure urbaine. Le quartier Pleyel devient un quartier d'affaire enclavé, tandis que La Plaine accueille l'université Paris XIII. Le syndicat intercommunal « Plaine Renaissance », créé en 1985, impulse les premières dynamiques d'un renouveau urbain, avec comme premier projet d'envergure la couverture de l'autoroute en un large mail planté. Le véritable tournant aura lieu dans les années 90, suite aux travaux engagés pour la Coupe du Monde, avec la construction du Stade de France, le prolongement des lignes de métro 12 et 13 et la création de nouvelles gares RER. Devenue Plaine Commune, l'intercommunalité met en œuvre de nombreuses ZAC dans les années 2000, qui transforment progressivement la Plaine en quartier mixte et urbain. Le quartier de gare Stade de France est un des secteurs les plus dynamiques de la petite couronne, plus de la moitié du parc de logements ayant été construit depuis 2000.

#### 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

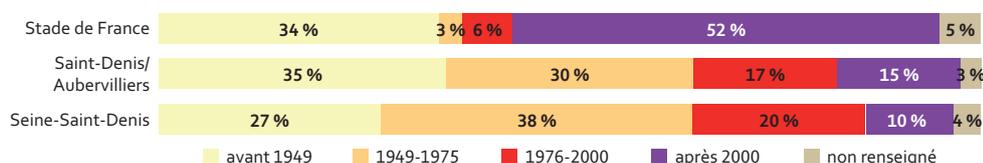
-  espaces verts
-  emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



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



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

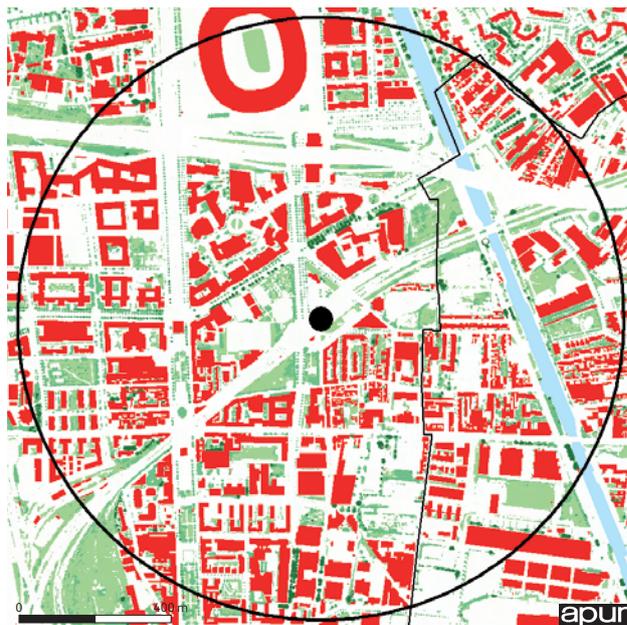
### 3.7. Un cadre végétal très peu présent

Dans le quartier de gare de Stade de France, le couvert végétal est très peu développé, ne représentant que 17 % de la surface du quartier. La moitié nord du quartier est particulièrement minérale (présence d'infrastructures de transport et de nombreuses parcelles d'activités densément bâties ou très minérales) alors que la moitié sud dispose d'un cadre végétal un peu plus développé, notamment à la présence de plusieurs squares. À l'exception des parcelles laissées en friche, les éléments végétaux notables du quartier sont principalement des compositions végétales liées aux axes routiers (alignements d'arbres le long de la rue Francis de Pressensé ou l'avenue François Mitterrand par exemple, ou les jardins Wilson sur la couverture de l'A1) ou des équipements publics (stade EDF/GDF), jardins familiaux et parcs (jardins des droits de l'enfant, squares des acrobates ou de la Cristallerie Eli Lotar). Le canal, atout paysager du quartier, dispose de promenades aménagées pouvant compléter en partie le cadre végétal.

#### Les bâtiments et la végétation

- gare
  - périmètre 800m
- Les hauteurs de la végétation en mètres
- moins de 1 m
  - de 1 à 10 m
  - plus de 10 m
  - bâtiments

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



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

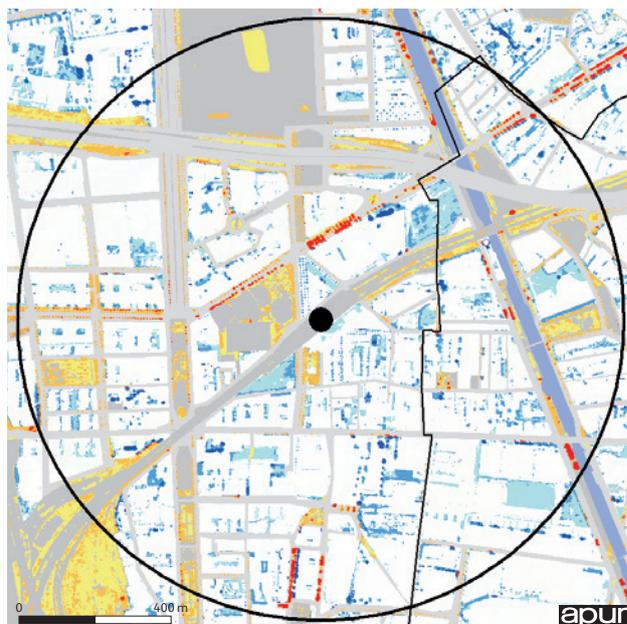
- gare
  - périmètre 800m
- Espaces privés
- Hauteurs de la végétation
- moins de 1 m
  - de 1 à 10 m
  - plus de 10 m

Domaine public

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

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

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



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

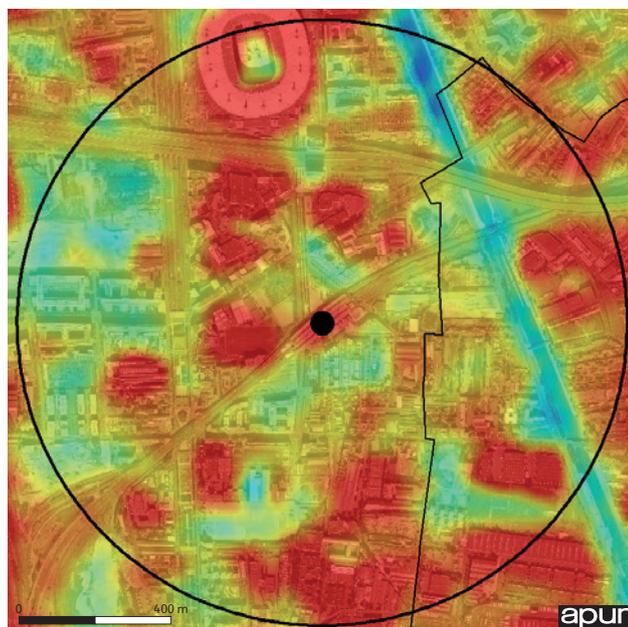
Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur sur une vaste partie du quartier, comme les secteurs de bureaux dans la moitié nord du quartier, ou au sud le secteur d'activités de la Montjoie ou en limite sud-est le marché CIFA. Cela s'explique principalement par l'imperméabilité des sols et la nature des bâtiments (entrepôts par exemple). À l'inverse, le canal ou certains espaces verts ou friches parviennent à créer des zones plus tempérées et jouent un rôle de régulateur thermique pour le quartier. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés, comme par exemple les entrepôts ou locaux d'activités du Valad Parc du Landy, le complexe sportif Nelson Mandela à l'ouest de la gare.

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 bâtiments possédant une vaste toiture plate ou simplement bien orientée, à l'image de nombreux immeubles tertiaires ou résidentiels, présentent un potentiel non négligeable, de même que les toitures des constructions de plus petite échelle, comme celles situées dans les passages entre les rues du Landy et Cristino Garcia, qui disposent parfois d'un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition et de leurs besoins.

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



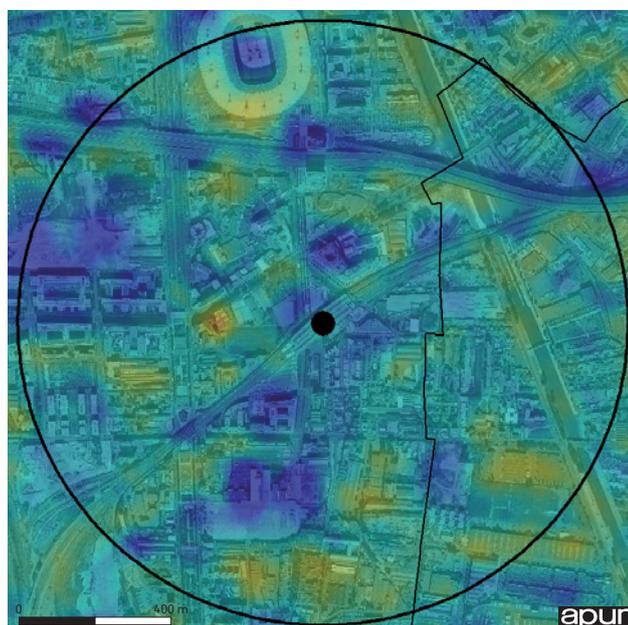
Source : LANDSAT - 2010



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



Source : LANDSAT - 2012



Le quart nord-ouest du quartier est desservi par un réseau de chaleur (gaz) géré par COFELY et courant notamment sur les rues Jesse Owens, Francis Pressensé ainsi que dans la ZAC du Landy. Les deux stations sont situées dans le quartier de gare. Les immeubles représentés en rouge sont situés dans un rayon de 200 m autour du réseau de chaleur et, s'ils ne le sont pas déjà, pourraient potentiellement bénéficier d'une extension du réseau. Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour quelques rares parcelles dans le quartier, 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. Il s'agit souvent de parcelles occupées par des pavillons ou des équipements publics disposant dont l'emprise au sol est assez faible comparée à la taille de la parcelle. Celles-ci sont peu présentes dans le quartier. Quelques rares ensembles de logements collectifs du quartier parmi lesquels les immeubles de la rue Gilles Margaritis à Saint-Denis ou au nord de la rue Jesse Owens, 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 %. Le réseau d'eaux usées du SIAAP couvre également une partie du quartier, dans la moitié ouest où il suit le tracé de l'A1. Un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié dans un rayon de 300 m (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée). Cela pourrait bénéficier aux bâtiments situés dans ce rayon (en jaune pâle) en alimentant leur système de chauffage central. Quelques bâtiments sont également concernés à l'extrémité nord du quartier, au niveau Stade de France. Enfin, il conviendrait d'étudier la mise en place de dispositifs qui permettraient de valoriser localement la chaleur générée par le datacenter de la société Interxion France, situé avenue des Arts et Métiers.

### Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an  
1 200 0



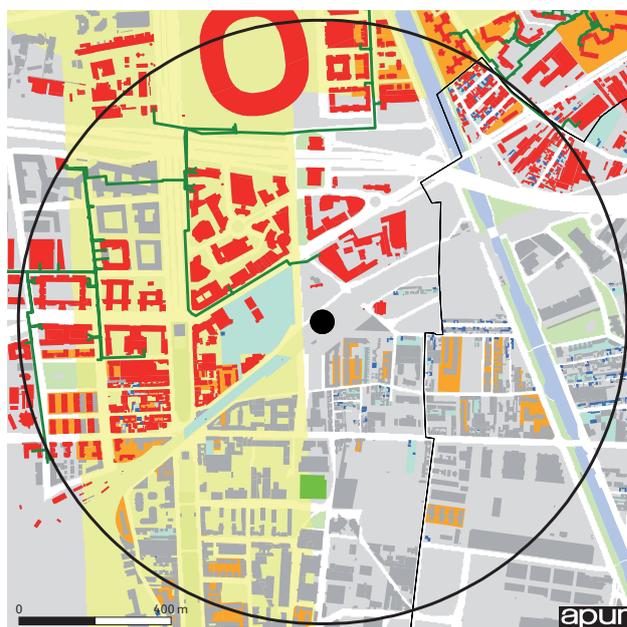
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

- gare
- périmètre 800 m
- 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 SIAAP (300 m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200 m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

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



## 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

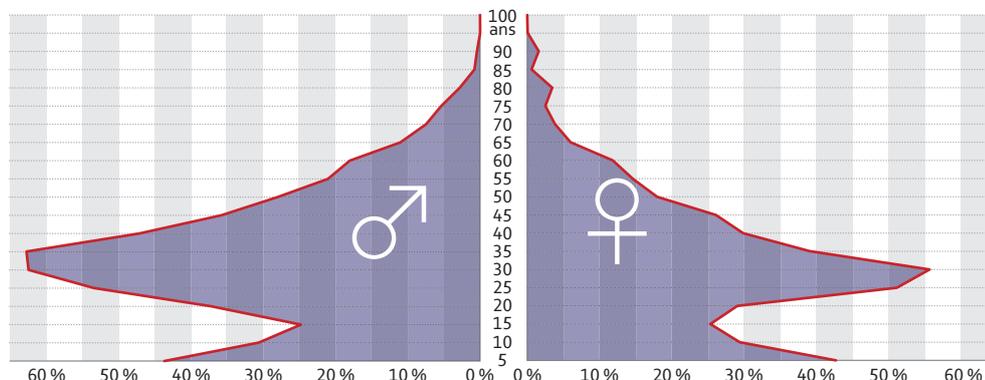
### 4.1. Un quartier jeune et populaire, qui a beaucoup évolué depuis 1999

Le quartier de Stade de France a beaucoup évolué au cours des 20 dernières années grâce à la construction de nombreux logements, qui ont entraîné l'arrivée de nouveaux habitants dans le quartier. En 2011, la population du quartier de gare se distingue par sa jeunesse : 34 % des habitants ont moins de 18 ans, soit 5 points de plus qu'à Saint-Denis et Aubervilliers et 10 de plus qu'en petite couronne. Comme à Saint-Denis et Aubervilliers, plus de 6 actifs résidents sur 10 occupent un emploi d'ouvriers ou d'employés (64 %), alors même que dans le quartier les emplois offerts sont pour beaucoup des emplois de cadres. Le chômage frappe durement les actifs du quartier

	Stade de France	Saint-Denis/ Aubervilliers	Seine- Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants	11 501	168 788	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011		+ 22,9 %	+ 10,1 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %
Part des moins de 18 ans	34,0 %	29,3 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	5,0 %	9,4 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	37 145	101 963	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres	12,3 %	10,0 %	13,0 %	43,1 %	24,7 %
Employés et ouvriers	64,4 %	66,2 %	58,5 %	28,4 %	45,3 %
Taux d'emploi	4,15	1,18	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	37,6 %	39,5 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	24,1 %	23,5 %	16,8 %	11,4 %	13,1 %

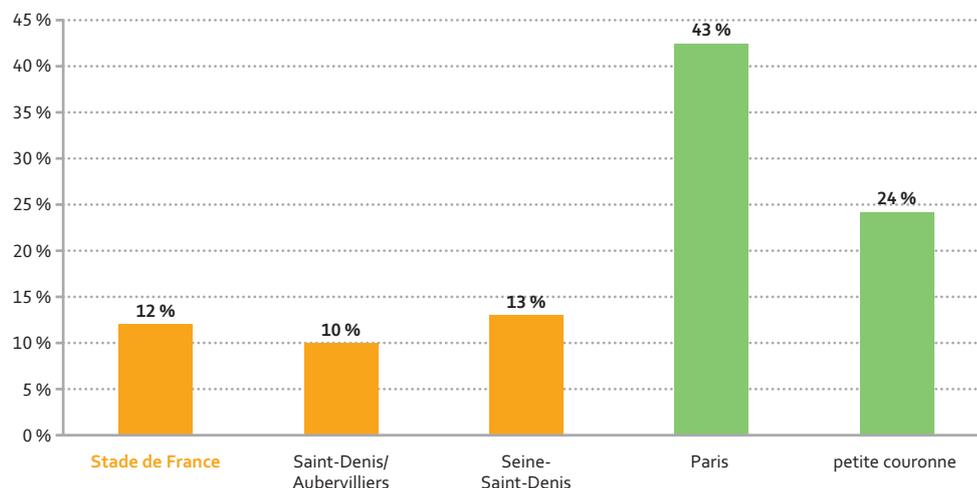
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Stade de France (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

#### Part des cadres dans la population active



Source : Insee Recensement 2011

(24 %), soit un taux de chômage comparable à celui observé à Saint-Denis et Aubervilliers, mais supérieur de 7 points par rapport celui de la Seine-Saint-Denis.

## 4.2. Des ménages aux revenus faibles, avec une progression deux fois moins rapide qu'en petite couronne

Les ménages qui résident dans le quartier de Stade de France ont des revenus assez faibles par comparaison avec le reste de la petite couronne ou même les ménages des autres quartiers de gare du Grand Paris. Leur revenu moyen est de 14 400 € par an et par unité de consommation, alors qu'il est de 17 400 € en Seine-Saint-Denis et de 24 700 € en petite couronne. La très forte évolution non représentée sur le graphique du revenu moyen du quartier témoigne plus de l'importance des transformations qui ont caractérisé ce quartier où les nouveaux logements sont nombreux que de l'évolution du niveau de revenu des habitants du quartier qui étaient déjà présents en 2001. Comme dans les deux communes de rattachement de la gare, la part des ménages pauvres dans le quartier est importante (38 %).

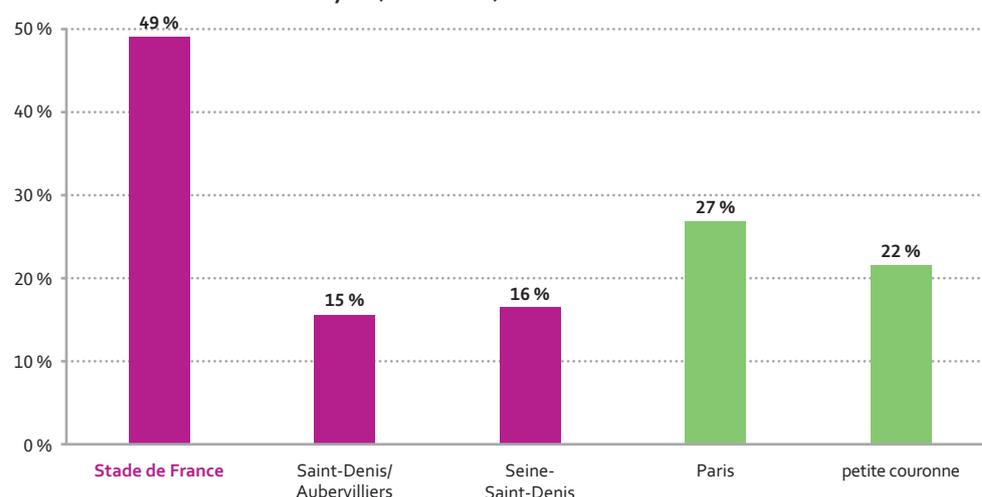
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

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

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

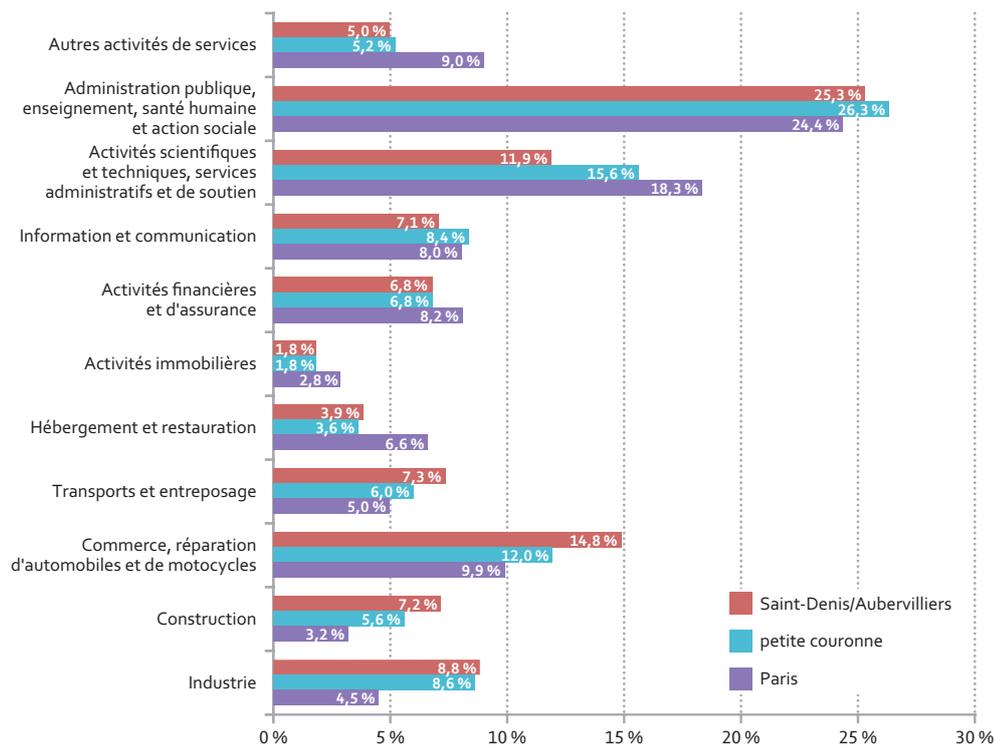


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

### 4.3. À Saint-Denis et Aubervilliers, des secteurs d'emplois diversifiés

Dans les deux communes de rattachement de la gare, Saint-Denis et Aubervilliers, le secteur d'emplois le plus représenté est l'administration publique, l'enseignement et la santé avec environ un quart des emplois, une part comparable à Paris ou la petite couronne. Suit le secteur du commerce près de 15 % des emplois, une proportion plus importante qu'en petite couronne. Ensuite, plusieurs secteurs d'activités se situent entre 7 et 9 %, conférant au bassin d'emplois constitué par ces deux communes un caractère plutôt diversifié. À l'image des communes, le quartier de gare de Stade de France, composé historiquement de nombre d'activités industrielles et techniques, de commerce et d'entreposage, a vu son tissu économique se diversifier depuis une vingtaine d'années avec l'accueil de nombreuses entreprises tertiaires, entre la gare et le Stade de France ou dans la ZAC du Landy.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de Saint-Denis et Aubervilliers

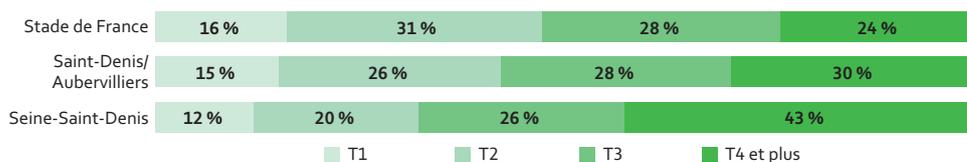


Source : Insee Recensement 2011

## 4.4. Une moitié de petits logements, une prédominance de d'habitat collectif

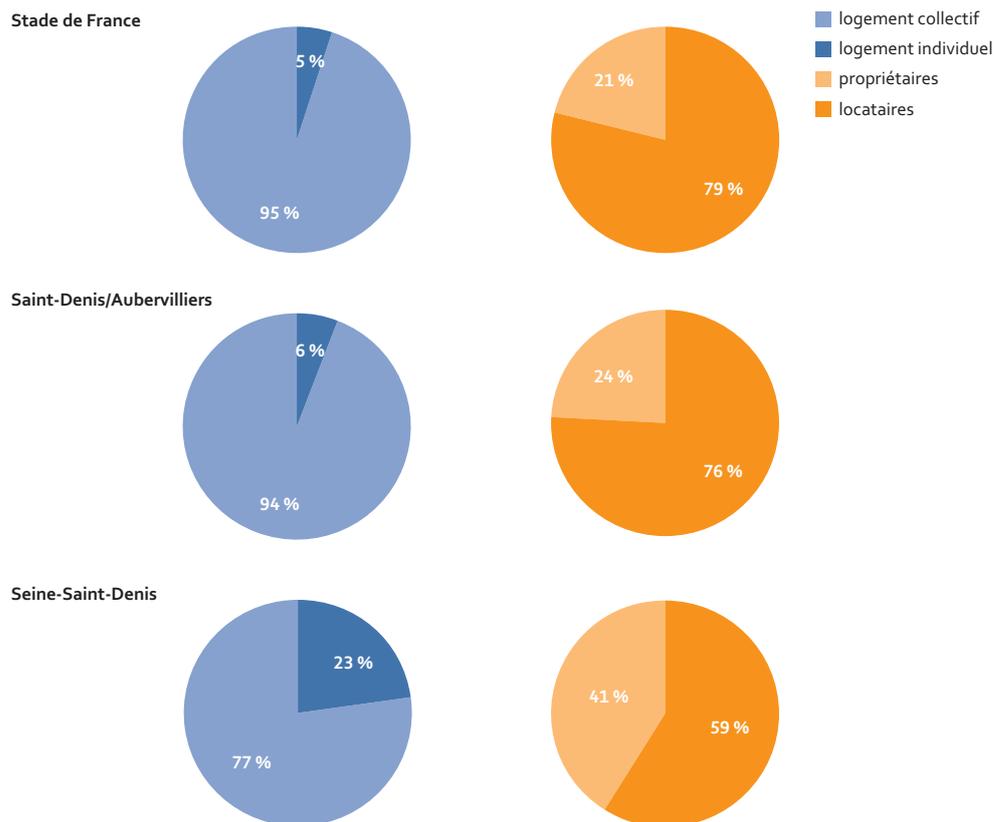
Le parc de logements du quartier de gare du Stade de France est composé de 1 100 logements, en quasi-totalité situés dans des ensembles d'habitat collectif. Il s'agit aussi pour moitié de petits logements de 1 ou 2 pièces. Le poids des petits logements y est plus important (47 %) que dans les communes de Saint-Denis et Aubervilliers (41 %) et que dans l'ensemble du département (32 %). Presque 8 ménages sur 10 sont locataires dans le quartier de gare, alors qu'ils sont moins nombreux dans les communes de rattachement de la gare et 6 sur 10 dans le reste du département. Dans le quartier de gare les logements sociaux représentent près de 25 % des résidences principales du quartier, soit la proportion visée par la loi SRU pour les communes d'Île-de-France. C'est aussi une proportion nettement inférieure à celle observée à Saint-Denis et Aubervilliers dans leur ensemble où les logements sociaux représentent environ 40 % des résidences principales.

### 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



importante comparée à d'autres communes et que l'on ne retrouve que dans de rares cas comme par exemple à Créteil. Pour les actifs qui travaillent dans une autre commune, Paris apparaît la commune principale de destination, de même que Roissy, Bobigny ou Boulogne-Billancourt/Issy et la Défense. La répartition de l'ensemble de ces flux souligne l'importance de la desserte par le RGPE des divers pôles d'emplois et d'habitat de Saint-Denis et Aubervilliers.

## 5.2. Une accessibilité métropolitaine toujours plus étendue

Il est estimé qu'à l'horizon 2030, lorsque le RGPE sera achevé, l'accessibilité au territoire de la métropole sera augmentée (+ 60 % de territoire en plus) via un parcours en transports en commun de 45 minutes au départ de la gare, notamment vers l'ouest des Hauts-de-Seine, Versailles, Noisy-Champs ou l'aéroport d'Orly. Si le gain territorial peut sembler moins important que pour d'autres gares, c'est parce que le quartier dispose déjà du RER B, qui sera d'ailleurs en interconnexion avec la future ligne 15 est. Néanmoins, la mise en service du RGPE et les nouvelles alternatives de parcours qu'il offrira devraient générer des améliorations en termes de confort et de temps de trajet sur des parcours d'ores et déjà possibles en transport en commun depuis la gare. Par exemple, il faudra moins d'un quart d'heure, sans changement, pour rejoindre la Préfecture du Département à Bobigny Pablo Picasso, contre une demi-heure avec au moins un changement aujourd'hui.

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

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

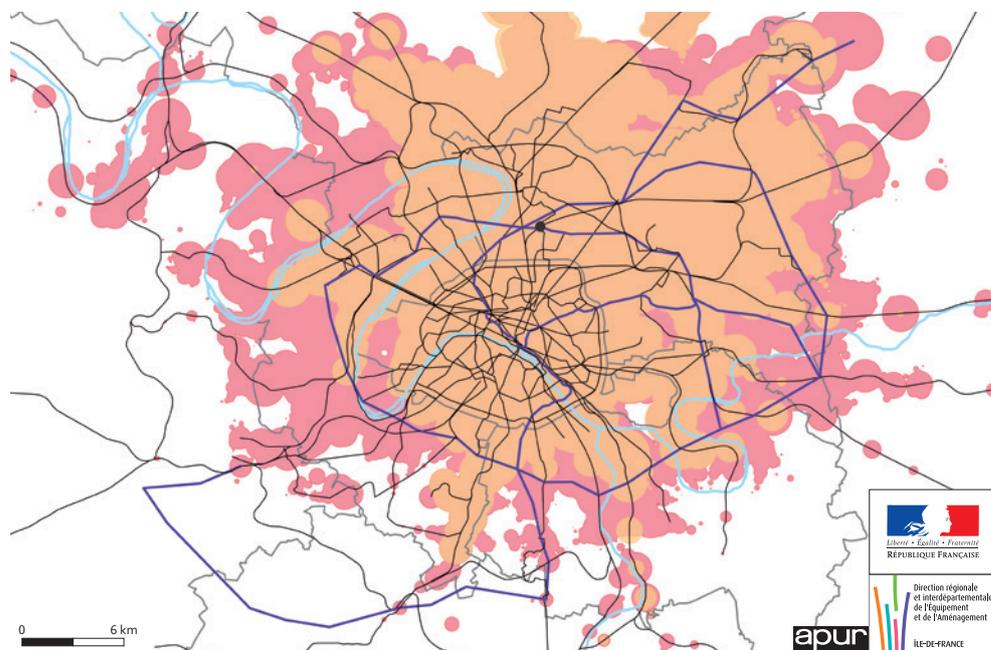
### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

-  2013
-  horizon 2030

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

Sources : DRIEA, SCEP 2013

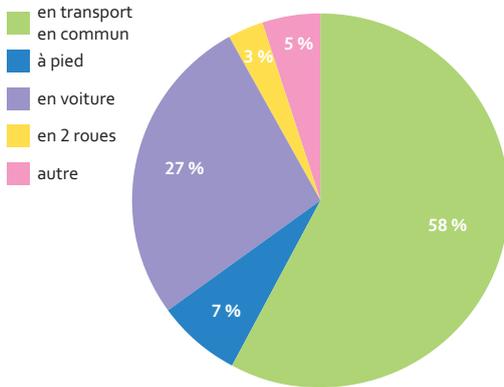
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Stade de France pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :  
Territoire : + 60 %  
Emplois : + 32 %



### 5.3. Une majorité d'actifs en transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail

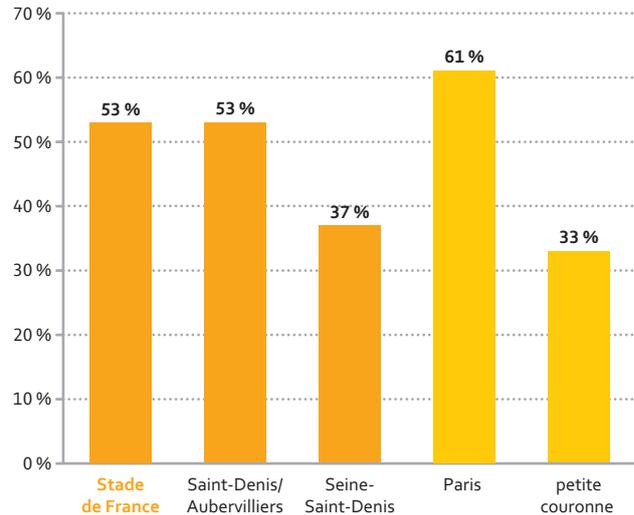
Dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, une grande majorité des actifs du quartier de gare de Stade de France (58 %) privilégient les transports en commun. Un peu plus d'un quart des actifs utilisent la voiture (27 %), alors que plus d'un ménage sur deux dans le quartier ne dispose pas de voiture (53 %), une proportion très importante se rapprochant plus du profil de Paris que de celui de la Seine-Saint-Denis ou de la petite couronne.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

### 5.4. L'accessibilité du quartier s'améliore en lien avec les projets urbains et de transports

L'accessibilité piétonne du quartier – autrement dit ici les parties du quartier atteignables via un parcours à pied suivant la trame viaire existante à partir de l'endroit de la future gare – apparaît relativement bonne, puisque la majeure partie du quartier se situe à une distance maximale à pied de 1 000 m, soit un quart d'heure de marche environ. Ce quartier est traversé par de grandes infrastructures, routières (A1/A86), ferroviaires (RER B) et fluviales (canal Saint-Denis). Ces dernières constituent une première limitation à l'amélioration de l'accessibilité piétonne du quartier, en raison des faibles franchissements existants par endroits. C'est le cas au nord-est du quartier par exemple, là où l'A1 n'est pas couverte, ou encore à l'est, malgré les trois franchissements piétons existants. Un enjeu important dans ce quartier et la qualité de sa connexion avec le centre de Saint-Denis, via la Porte de Paris. On notera de plus que les projets en cours au sud de la gare,

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



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

autour par exemple des ZAC Montjoie et Cristino Garcia et du Campus Condorcet, participent de l'amélioration de l'accessibilité piétonne du quartier, grâce à la création et la requalification progressive de la trame viaire.

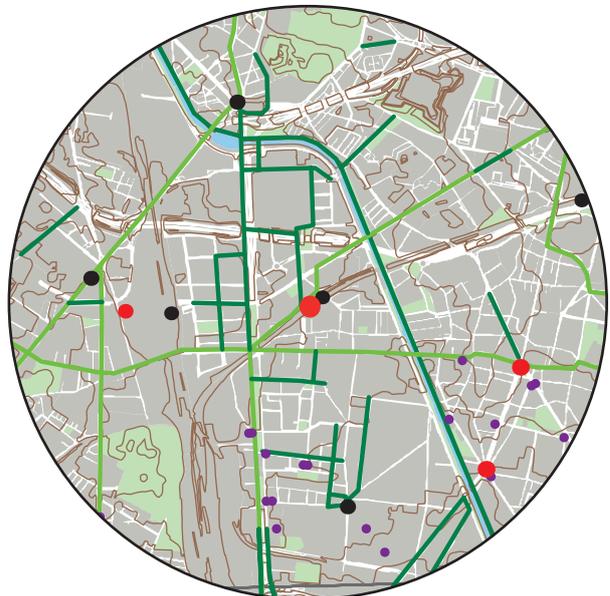
Dans les 2 km autour de la future gare, le réseau cyclable est encore partiellement développé. Les aménagements apparaissent se trouver principalement sur des axes nord-sud, comme l'avenue du Président Wilson ou l'avenue du Stade de France, à laquelle s'ajoute la voie cyclable longeant le canal Saint-Denis. Si ces aménagements participent à favoriser l'usage du vélo pour un rabattement vers la gare actuelle et celle future ou même un complément de parcours en intermodalité, les grands axes de desserte du quartier d'est en ouest sont aujourd'hui oubliés, à l'image de la rue du Landy ou de l'avenue Francis de Pressensé, artères pourtant capitales pour les habitants et actifs à l'est du quartier de gare, à Aubervilliers en particulier.

En matière de réseau de bus, le rayon de 2 km autour de la future gare présente un réseau concentré sur quelques axes majeurs, dont les fréquences de passage aux heures de pointe sont plutôt élevées et reliant ainsi plusieurs gares du réseau ferré, le RER B (Stade de France), le RER D (Stade de France – Saint-Denis), ainsi que la ligne 12 du métro (Front Populaire), la ligne 13 (Carrefour Pleyel et Saint-Denis – Porte de Paris). Quelques axes de desserte sont privilégiés, à savoir l'avenue du Stade de France, la rue du Landy, l'avenue du Président Wilson. L'arrivée des gares du Grand Paris Express dans ce rayon (Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Saint-Denis Pleyel) impliquera nécessairement une restructuration de la desserte est-ouest.

### 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



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 construction soutenu depuis plus de 10 ans

L'intensité des opérations de construction de logements et d'activité est forte dans le quartier de Stade de France depuis de nombreuses années. De 2000 à 2013, ce sont plus de 200 logements qui ont été autorisés chaque année dans le quartier de gare en moyenne. Ces statistiques reflètent le dynamisme des communes de rattachement de la gare, Saint-Denis et Aubervilliers. Le nombre moyen de logements autorisés chaque année dans le quartier de Stade de France tend à diminuer légèrement ces dernières années, avec une moyenne de 182 logements autorisés pour la période 2006-2013. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période ont été encore plus importantes (600 000 m<sup>2</sup> ont été autorisés de 2000 à 2013). Cela fait de Stade de France le 2<sup>e</sup> quartier où la construction de surfaces d'activités a été la plus forte au cours des 15 dernières années, après La Défense et devant Saint-Denis Pleyel. Plus de 80 % des surfaces autorisées correspondent à de nouveaux bureaux, viennent ensuite loin derrière les commerces (6 %), les locaux destinés à l'accueil de services publics (4 %) et les hôtels (3 %).

Construction (2000-2013)	Stade de France	Saint-Denis/Aubervilliers
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	218 967	1 161 752
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	205	1 203
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	182	1 300
Taux de construction	72 %	28 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	598 573	2 238 509

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

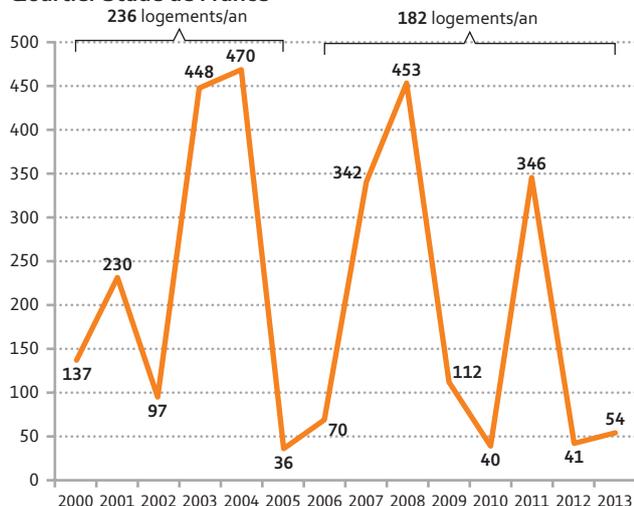
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Stade de France (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

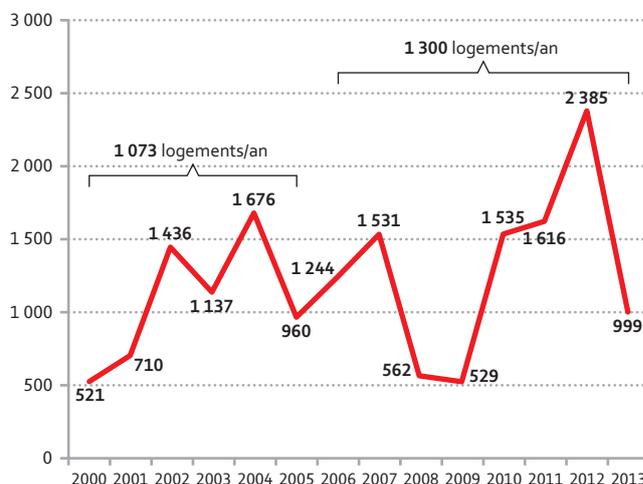
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier Stade de France



Source : DRIEA, SITADEL 2015

##### Communes de Saint-Denis/Aubervilliers



Source : DRIEA, SITADEL 2015

## 6.2. De grandes opérations de construction de logements dans la moitié sud du quartier

La carte représentant les permis autorisés de 2000 à 2013 pour le logement fait apparaître que le secteur s'est transformé sous l'effet d'opérations d'aménagement d'initiative publique, avec des permis portant sur des surfaces le plus souvent supérieures à 2 000 m<sup>2</sup> ou plus : la ZAC Cornillon Nord qui a permis de créer le secteur entre le Canal et le Stade de France au nord du quartier, mais aussi, dans la moitié sud du quartier entre la future gare et la rue du Landy, la ZAC Montjoie (à l'est de l'avenue du Président Wilson), et la ZAC du Landy. Les permis concernant la création de surfaces d'activités sont également liés à des opérations d'aménagement et se répartissent dans tout le quartier de gare.

### Logements autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

### m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2013

- 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 2015



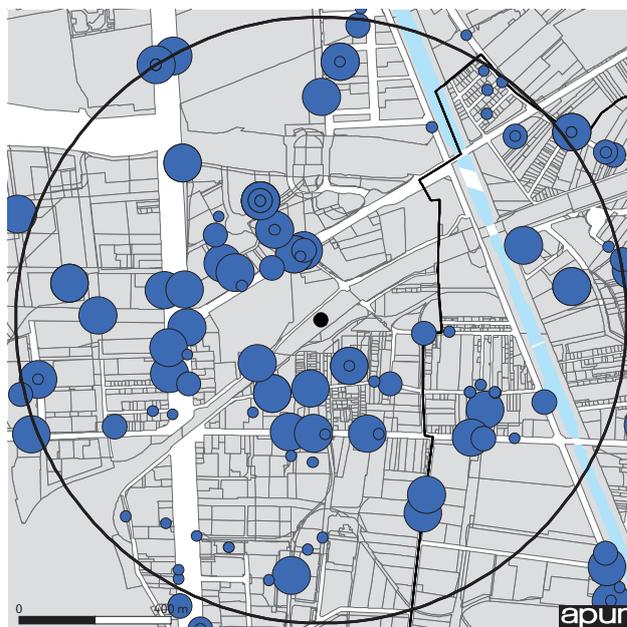
### Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

### m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

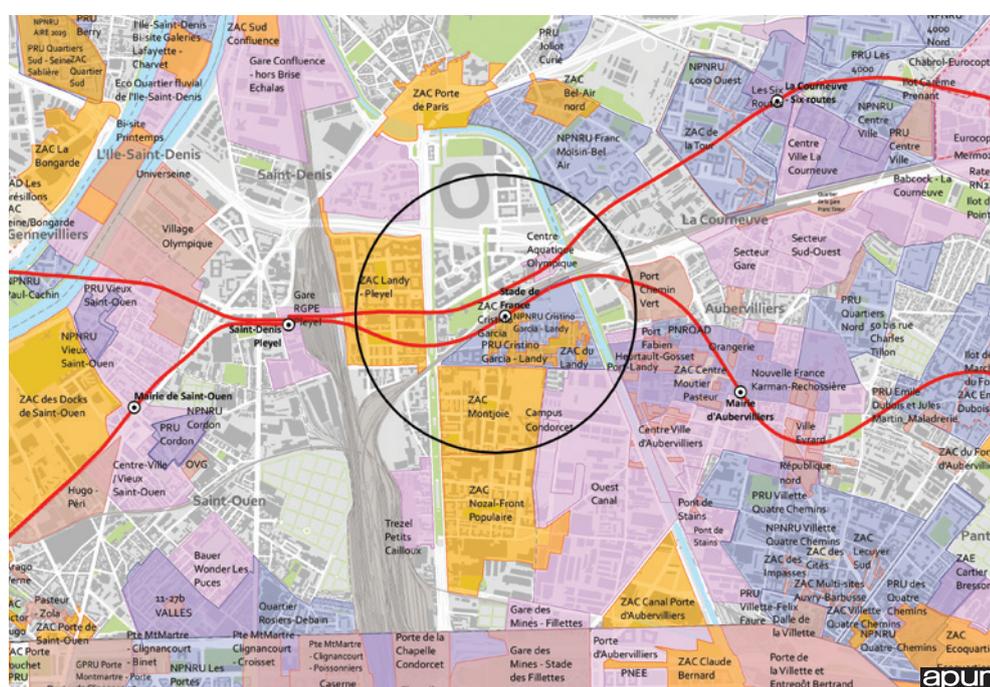
- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
- de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
- 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



## 6.3. Un quartier de gare en pleine mutation depuis les années 2000

Le quartier de gare de Stade de France connaît un renouveau urbain sans précédent depuis les années 1990, impulsé par la réalisation du Stade de France, en 1998. Les quartiers sud de Saint-Denis font l'objet, les uns après les autres, de grands projets d'aménagement, afin de faire de la Plaine désindustrialisée un quartier urbain mixte et dynamique économiquement. Depuis les années 2000, le prolongement des lignes 12 et 13 du métro et la création de deux gares RER ont permis de désenclaver le quartier de la Plaine. Le prolongement du Tram'Y jusqu'à la ligne 12 à Aubervilliers et l'arrivée du GPE pourraient améliorer la desserte du quartier. L'entrée principale de la future gare de la ligne 15, en interconnexion avec celle du RER B, s'effectuera dans un nouveau bâtiment construit au sud-est des voies, complété par un accès complémentaire à l'ouest. Au nord, la place des Droits de l'Homme, entièrement aménagée, accueillera un accès secondaire et un pôle bus. Coeur historique de La Plaine, le secteur Cristino Garcia fait l'objet d'une politique de renouvellement urbain conventionné par l'ANRU depuis 2007. Il inclut de multiples projets urbains mixtes, denses et continus, la plupart achevés ou en cours d'achèvement (ZAC Cristino Garcia et du Landy). À l'est et au sud du quartier de gare, les quartiers Landy-Pleyel et Montjoie constituent deux vastes ZAC dont les travaux engagés depuis le début des années 2000 redessinent entièrement le paysage dyo-



### 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

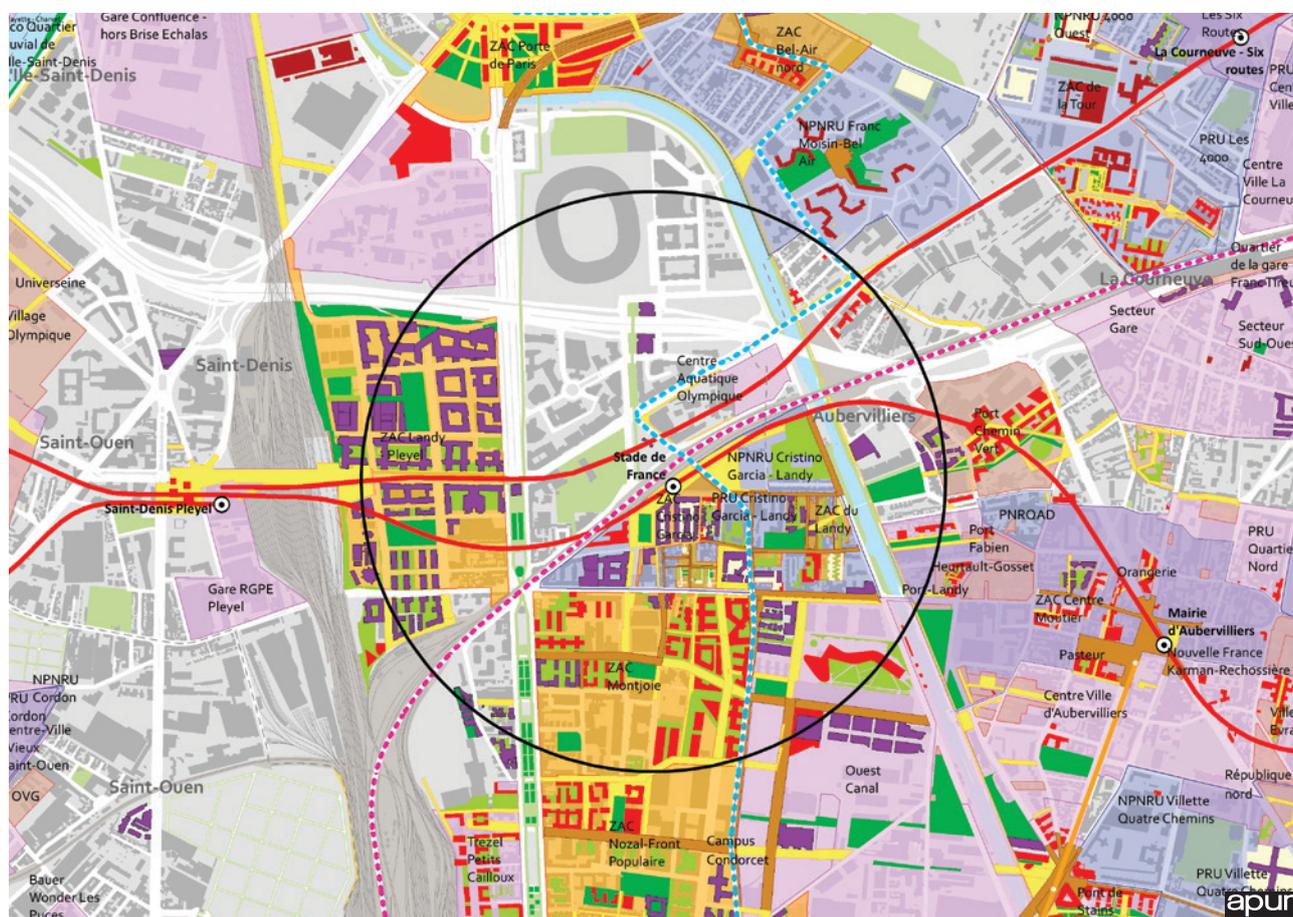
Source : Apur décembre 2015

### Éléments des opérations d'aménagement

	PRU Garcia-Landy	ZAC Landy Pleyel	ZAC Montjoie	Campus Condorcet Aubervilliers
Commune	Saint-Denis/Aubervilliers	Saint-Denis	Saint-Denis	Aubervilliers
Date d'achèvement (prévision)	2030	2016	2023	2019 (1 <sup>re</sup> phase)
Nombre de logements (estimation)	4 453	493	2 053	144
Logement (m <sup>2</sup> )	334 000	37 500	150 563	10 800
dont logements sociaux (m <sup>2</sup> )				
Bureaux (m <sup>2</sup> )	375 000	402 000	15 649	
Activités (m <sup>2</sup> )	113 000	50 000		
Équipements (m <sup>2</sup> )		38 000	67 255	147 200
Commerces (m <sup>2</sup> )		13 000	1 470	
Surface totale (m <sup>2</sup> )	822 000	540 500	234 937	160 000
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	Plaine Commune	Plaine Commune	Plaine Commune	EPCS
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	AUC	Reichen et Robert	Agence Bres et Mariolle	

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

nisien. La nouvelle trame viaire redécoupe les vastes emprises industrielles en îlots denses et mixtes afin de redonner un caractère plus urbain au territoire : au sud de l'avenue François Mitterrand, des îlots de logements collectifs, avec services et commerces de proximité, le square des Acrobates, et des équipements comme l'Académie Fratellini ; au nord de l'avenue, la création d'un pôle tertiaire et audiovisuel d'environ 177 000 m<sup>2</sup> est en cours de réalisation, regroupant de nombreuses entreprises, dont les Studios du Lendit, le campus SFR et SCNF et la Société du Grand Paris. Au sud de la rue du Landy, la ZAC du Montjoie, créée en 1988, recouvre une grande part de l'ancienne Plaine industrielle, progressivement remaillée, et tend à devenir un véritable quartier de ville. En 2010, Plaine Commune élargit le périmètre à 31 hectares et confie à Séquano l'aménagement de la ZAC, dont le programme mixte prévoit la construction du lycée de la Plaine comprenant un internat et un équipement sportif. À partir de 2007, Plaine Commune engage une réflexion quant au développement des secteurs limitrophes, notamment à Aubervilliers. La maison d'Église Saint-Paul-de-la-Plaine est inaugurée en 2013. À l'est de la rue des Fillettes, où circulera le Tram'y, l'ancienne usine Olivetti a été remplacée depuis 2013 par un quartier mixte. Le Campus Condorcet, constitué de deux pôles internationaux de recherche (l'un situé au sud-est de la ZAC et l'autre à Porte de la Chapelle) ouvrira ses portes en 2019. Une réflexion est également menée autour du secteur Ouest-Canal spécialisé dans le commerce de gros, l'objectif étant de conserver l'activité en la concentrant sur ce secteur. Dans le cadre de la candidature de Paris aux JO de 2024, le nord du quartier de gare fait l'objet de réflexions en intégrant les deux grands équipements que sont le grand stade et le futur centre aquatique olympique. De plus, le 5 novembre dernier, le comité de candidature a désigné le secteur Pleyel-Bords de Seine à Saint-Denis et Saint-Ouen comme futur site du Village Olympique.



### Projets d'aménagement et de transport



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



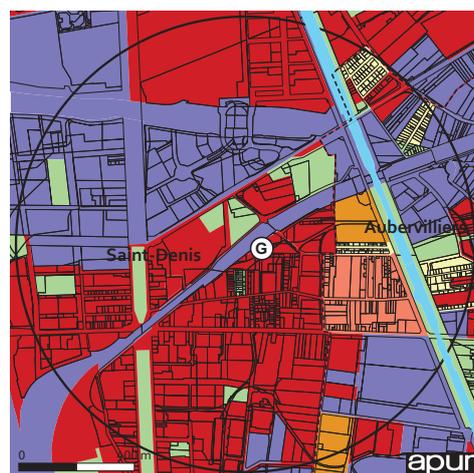
# Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

D'après le PLU de Saint-Denis approuvé le 10 décembre 2015 et le PLU d'Aubervilliers approuvé le 21 octobre 2010, la plus grande partie du quartier est classée en zone mixte dense, tandis que le reste du quartier est classé en zone d'activités. Aubervilliers a réglementé les emprises au sol, à l'inverse de Saint-Denis. Enfin, les contraintes liées à la hauteur des bâtiments sont réduites puisque les hauteurs maximales autorisées dépendent souvent de la hauteur des bâtiments voisins ou de la largeur des voies.

## 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	

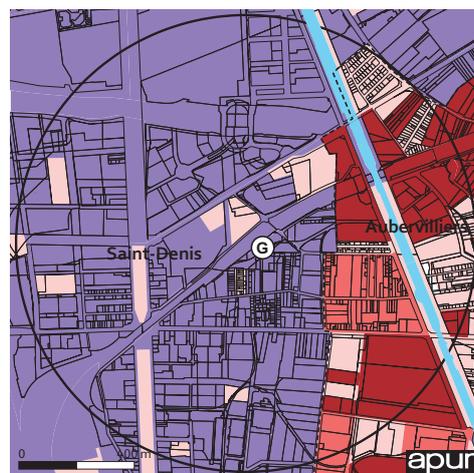
Sources : Apur mars 2016, d'après le PLU de Saint-Denis approuvé le 10 décembre 2015 et le PLU d'Aubervilliers approuvé le 21 octobre 2010.



## Récolement des emprises au sol des constructions des PLU

 jusqu'à 40 %
 50 %
 60 %
 entre 70 et 80 %
 entre 90 et 100 %
 zone naturelle
 emprise non réglementée
 secteur de plan masse
 secteur non couverts par le POS (ZAC)
 station du RGPE

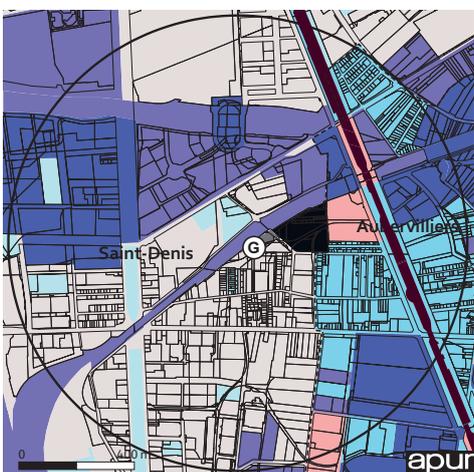
Sources : Apur mars 2016, d'après le PLU de Saint-Denis approuvé le 10 décembre 2015 et le PLU d'Aubervilliers approuvé le 21 octobre 2010.



## 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 mars 2016, d'après le PLU de Saint-Denis approuvé le 10 décembre 2015 et le PLU d'Aubervilliers approuvé le 21 octobre 2010.



	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 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2011, 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 2011
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2011
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 2011
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 <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 2011
<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 2011
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 2015
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

## Liste des Sigles

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





# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare de Stade de France — Ligne 15 est

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 14, 15 ouest, 15 sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune 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 15 est, dont Stade de France fait partie.