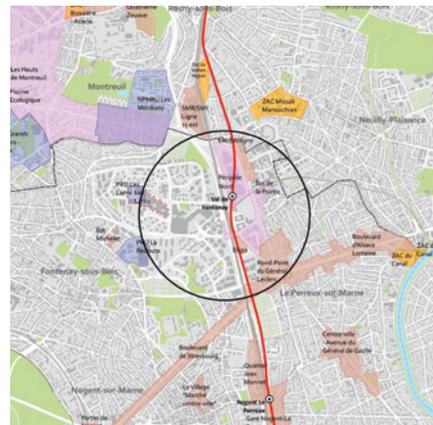
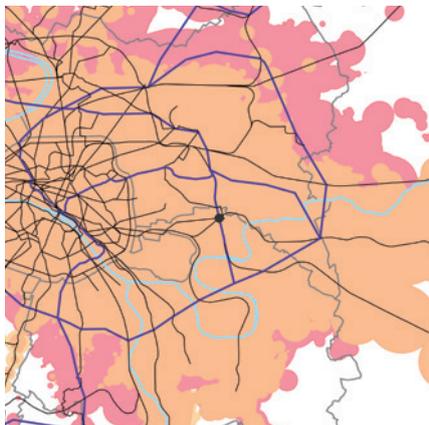
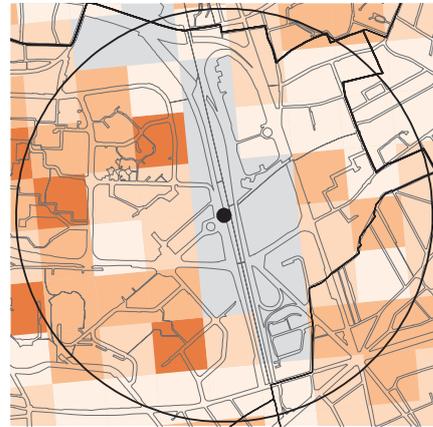


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Val de Fontenay 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

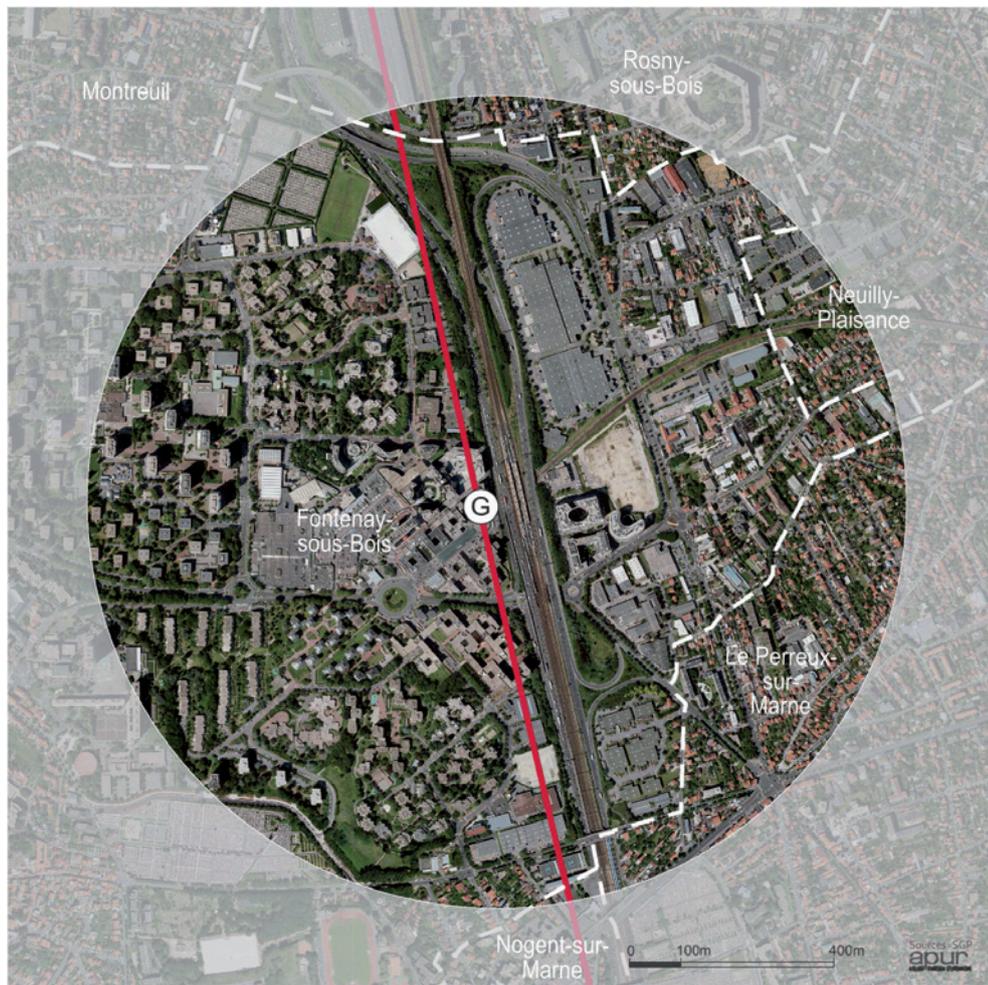
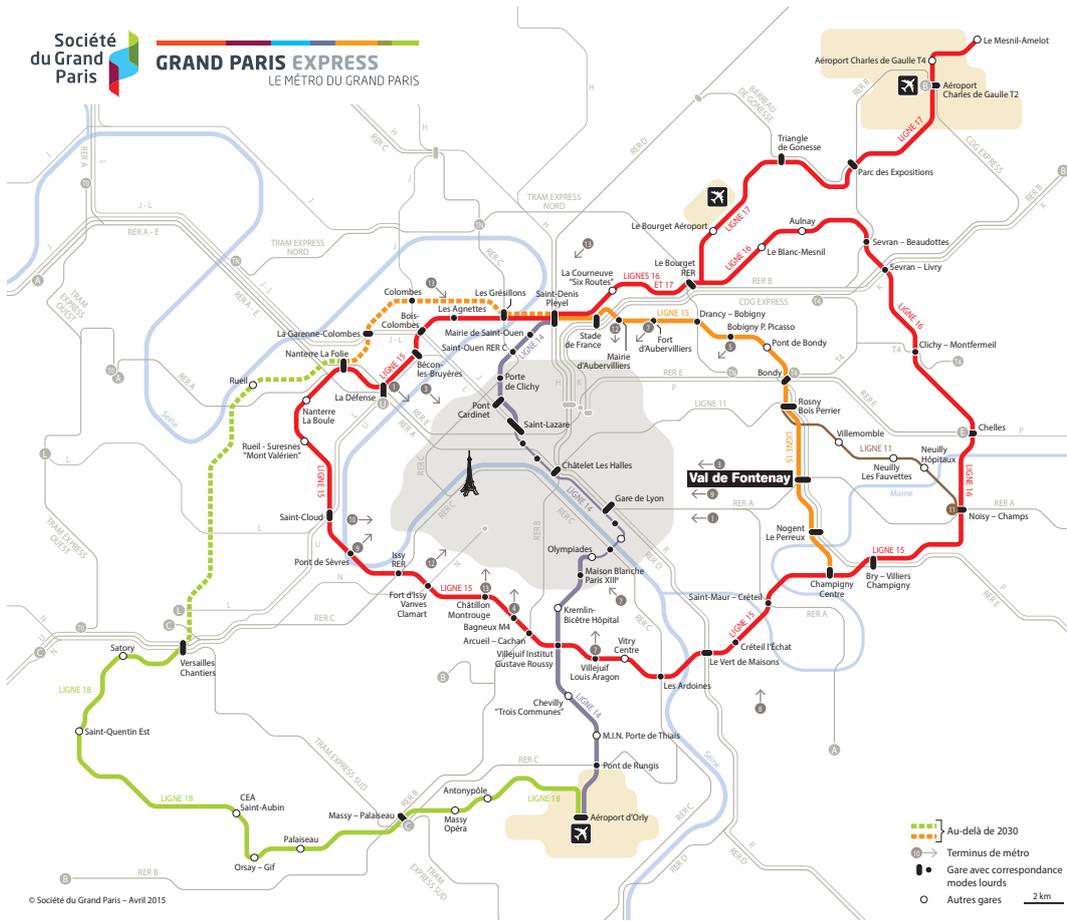
www.apur.org

2015V2.7.1.1

Sommaire

Introduction	1
1. Autant d'habitants que d'emplois dans le quartier de gare	3
2. Une centralité à l'échelle de l'est de la métropole	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier d'affaires en pleine expansion	5
3.2. Des hauteurs bâties contrastées	6
3.3. Des parcelles densément bâties dans la moitié ouest du quartier de gare	6
3.4. Des tissus urbains contrastés de part et d'autre des faisceaux du RER E	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier de gare qui s'est développé à partir des Trente Glorieuses	8
3.7. Un cadre végétal riche et présent dans l'ensemble du quartier.....	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 stable sur le plan démographique	12
4.2. Les ménages du quartier de gare ont des revenus plus modestes que dans le reste de la commune	13
4.3. Le poids important des activités financières et assurantielles dans la structure des emplois de Fontenay-sous-Bois	14
4.4. Un parc majoritairement locatif, à dominante sociale	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail orientés Paris et l'est de la métropole	16
5.2. De grands bassins d'emplois métropolitains mieux accessibles grâce au RGPE ..	17
5.3. Une majorité d'actifs utilisent les transports en commun	18
5.4. Une meilleure accessibilité dans la moitié ouest du quartier	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de construction de logements très modéré mais d'importantes créations de surfaces d'activités	20
6.2. De nombreuses opérations de construction de surfaces d'activités	21
6.3. La création d'un futur pôle d'échange multimodal impulse une dynamique de projets urbains	22
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	25

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Val de Fontenay

Ligne 15 est, horizon 2025.

Gare située dans la commune de Fontenay-sous-Bois.

En interconnexion avec le RER A et E.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne (Val-de-Marne), Neuilly-Plaisance et Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis). Le Perreux-sur-Marne appartient à la Communauté d'agglomération de la Vallée de la Marne.

PLU de Fontenay-sous-Bois approuvé le 17 décembre 2015.

POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, dernière modification le 25 mars 2010, PLU projet arrêté le 22 octobre 2015.

PLU de Rosny-sous-Bois approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision.

POS de Neuilly-Plaisance approuvé le 3 février 1986, dernière modification le 28 janvier 2008.

Territoire du CDT « Paris Est entre Marne et Bois »

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 Val de Fontenay, réalisée en liaison avec les services de la ville de Fontenay-sous-Bois.

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 :

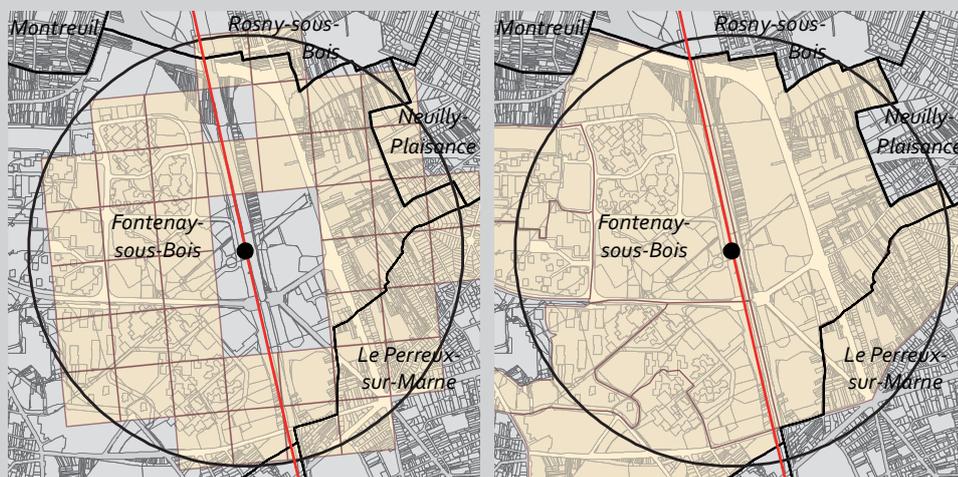
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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 quatre communes (Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Rosny-sous-Bois), seule la commune de Fontenay-sous-Bois 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 VAL DE FONTENAY



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

1. Autant d'habitants que d'emplois dans le quartier de gare

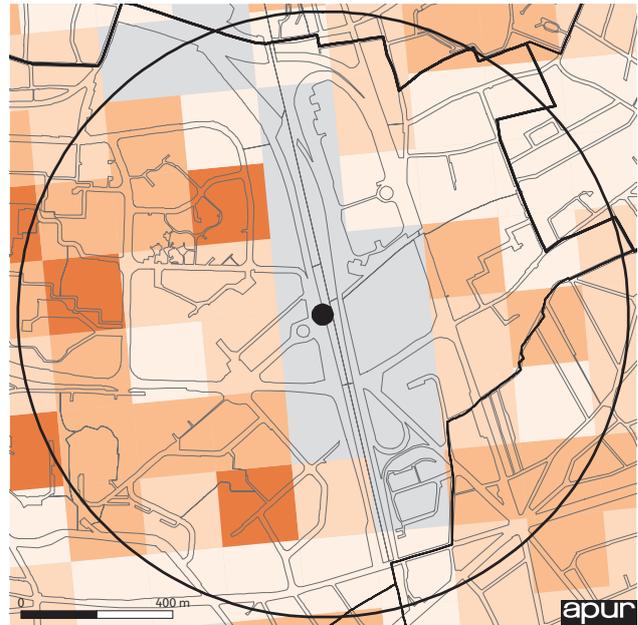
Le quartier de gare de Val de Fontenay sur la ligne 15 est du métro du Grand Paris compte moins de 15 000 habitants. Cela représente une densité de 76 habitants à l'hectare, légèrement supérieure à la densité moyenne de la petite couronne mais inférieure à celle de la commune de Fontenay-sous-Bois. Val de Fontenay est un quartier particulièrement mixte, il regroupe autant d'emplois que d'habitants. Cela se traduit par une densité de 69 emplois à l'hectare et un taux d'emploi élevé de 1,8. La moitié ouest du quartier est plus dense en habitants que la moitié est, où s'étendent plusieurs zones d'activités et des secteurs pavillonnaires peu denses.

Densité de population

- gare
 - périmètre 800 m
- Nombre d'habitants à l'hectare**
- plus de 500
 - de 250 à 500
 - de 100 à 250
 - de 50 à 100
 - moins de 50

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

Source : Fichier fiscal Insee 2010

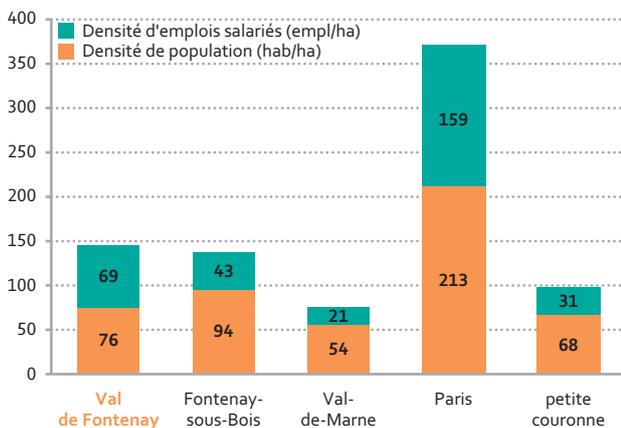


Population et emplois dans le quartier de gare Val de Fontenay

Val de Fontenay	Population	Emplois
Quartier	14 906	16 853
2 km	121 143	44 971
4 km	399 018	138 942

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

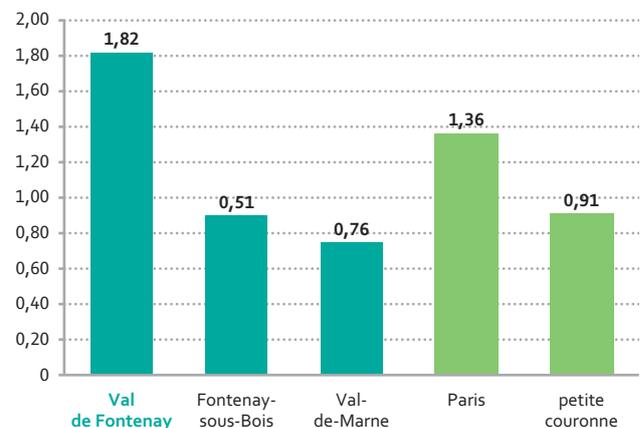
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

Taux d'emploi

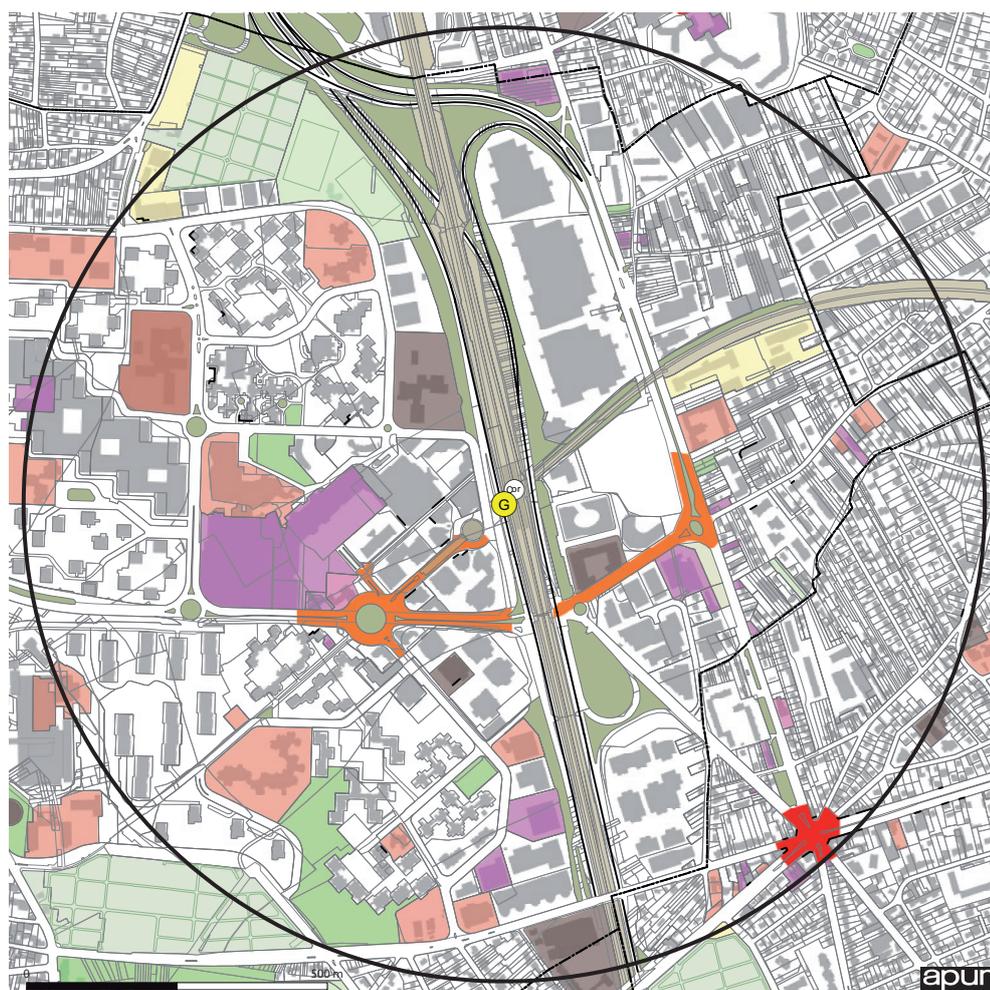
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

2. Une centralité à l'échelle de l'est de la métropole

Le quartier de gare de Val de Fontenay constitue un véritable pôle multimodal de transports, desservi par l'autoroute A86, les lignes A et E du RER et de nombreuses lignes de bus. La gare est d'ores et déjà une des plus importantes de l'est francilien en termes de nombres de passagers transportés chaque jour, desservant ainsi un pôle d'emplois métropolitain, aujourd'hui en plein développement dans le cadre des politiques de rééquilibrage des emplois vers l'est. Le centre commercial Val Fontenay, sa proximité avec les grands ensembles, le pôle d'emplois et la gare font de Val de Fontenay une centralité dont le rayonnement dépasse largement les limites 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 novembre 2015



Centre Commercial Val de Fontenay, Fontenay-sous-Bois



Place du Général de Gaulle, Fontenay-sous-Bois

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier d'affaires en pleine expansion

Le quartier de Val de Fontenay, situé aux confins des communes de Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance et du Perreux-sur-Marne, accueille d'ores et déjà le premier pôle tertiaire de l'est parisien, hébergeant notamment de nombreuses entreprises des secteurs financiers et assurantiels. Sa moitié ouest se caractérise par la concentration de grands ensembles d'habitations collectives dotés d'équipements de proximité et d'un pôle tertiaire et commercial. La moitié est quant à elle accueille un tissu d'activités industrielles et artisanales et des secteurs pavillonnaires. La bonne desserte par les transports en commun et la vocation économique de ce quartier autour de la gare ont également permis l'implantation de quelques hôtels.

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

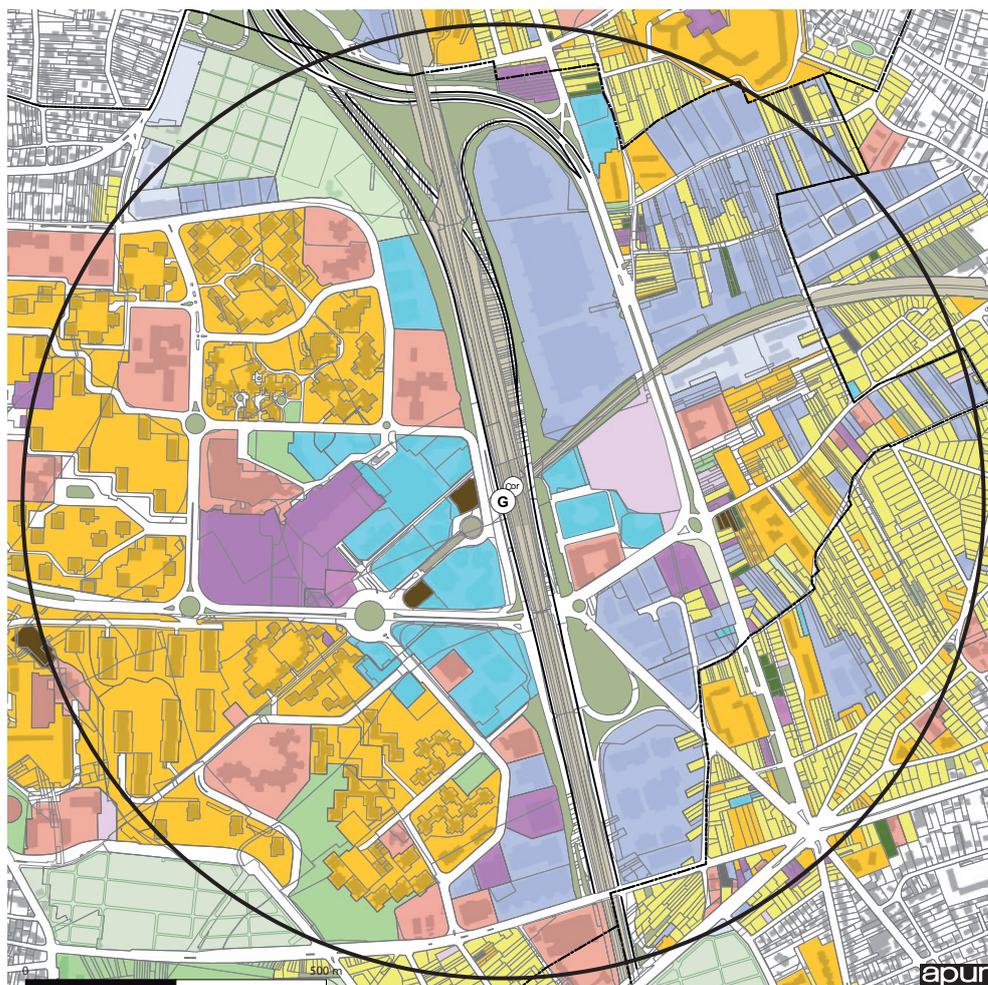
Emprise non bâtie

- 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 novembre 2015



Allée Maxime Gorki, Fontenay-sous-Bois



Rue du Bois Galon, Fontenay-sous-Bois

3.2. Des hauteurs bâties contrastées

Le quartier de gare du Val de Fontenay présente des hauteurs bâties majoritairement faibles, dont 85 % des surfaces bâties ne dépassent pas les 15 m de haut. Ceci s'explique par la présence d'un tissu pavillonnaire concentré au nord du Perreux, et d'un tissu d'activité commerciale et industrielle, qui s'étend notamment à l'est des faisceaux du RER E. À l'ouest, les tours et les barres des grands ensembles de logements et les immeubles de bureaux présentent des hauteurs bâties très variées, comprises entre 7 et 37 mètres de haut.

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 Val de Fontenay



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

3.3. Des parcelles densément bâties dans la moitié ouest du quartier de gare

À l'exception des immeubles du pôle tertiaire en développement, la moitié est du quartier se caractérise par des densités bâties à la parcelle assez faibles tant dans les secteurs pavillonnaires que dans les zones d'activités. Par comparaison de nombreuses parcelles de la moitié ouest du quartier de gare apparaissent densément bâties (avec des densités supérieures à 2) mais associées à vastes emprises non bâties au sol.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

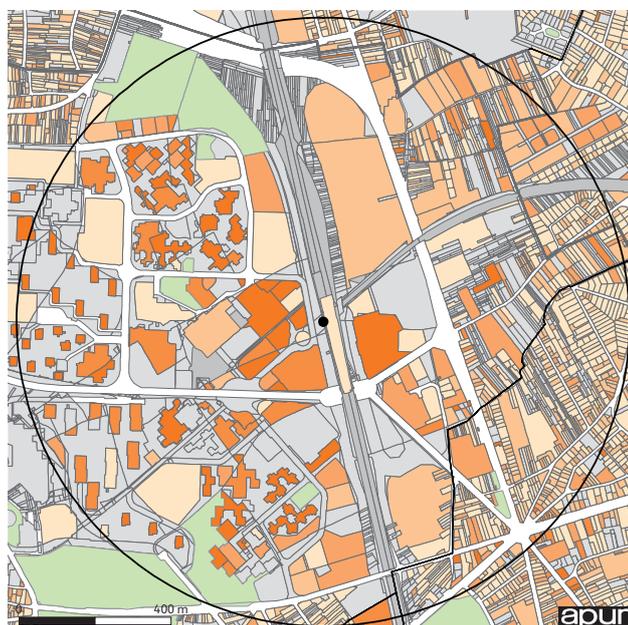
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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. Des tissus urbains contrastés de part et d'autre des faisceaux du RER E

À l'ouest, de larges parcelles découpent le quartier de gare, traversé et desservi par un réseau d'axes routiers. Les barres et de tours des grands ensembles des années 1970, d'immeubles de bureaux et de locaux d'activités forment une vaste aire urbaine discontinuée. L'A86 construite le long des voies ferrées constitue une importante coupure urbaine. De grandes emprises d'activités occupent de larges parcelles à l'ouest de la N186, tandis qu'à l'est, elles occupent un parcellaire découpé en lanières et s'insèrent au sein d'un tissu pavillonnaire, notamment au nord de la commune du Perreux.



Avenue Charles Garcia, Fontenay-sous-Bois



Rue des Marais, Fontenay-sous-Bois



Rue Carnot, Fontenay-sous-Bois



Rue Maximilien Robespierre, Fontenay-sous-Bois

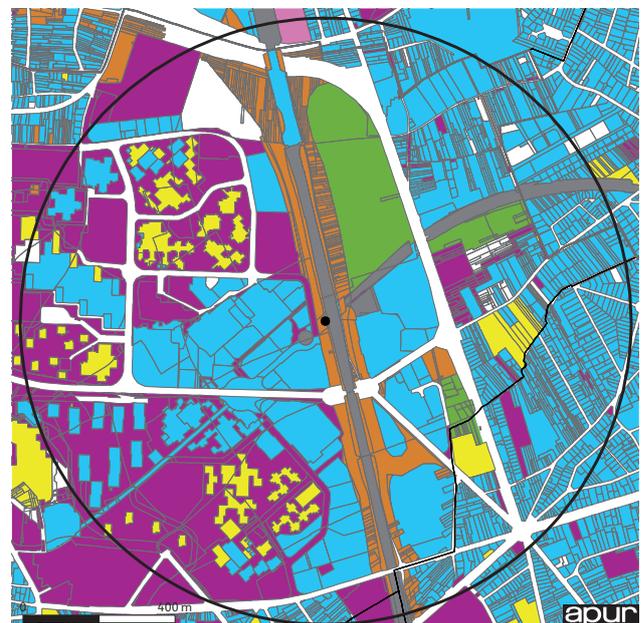
3.5. Structure de la propriété foncière

Du point de vue foncier, le quartier de Val de Fontenay est coupé en deux. À l'ouest, les bailleurs sociaux et les collectivités locales détiennent la majeure partie de propriétés. À l'est, ce sont les propriétaires privés qui prédominent avec les personnes morales pour ce qui est des surfaces d'activités et une multitude de petits propriétaires (personne physique) pour ce qui est des pavillons. L'État et SNCF réseau détiennent une large emprise qui traverse le quartier en son centre selon l'axe nord-sud dessiné par les voies ferrées et l'A86.

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, SEQUANO
- Veille foncière
- 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 quartier de gare qui s'est développé à partir des Trente Glorieuses

Le quartier de gare de Val de Fontenay, situé en périphérie du centre-bourg historique de Fontenay-sous-Bois, au nord-est du Fort de Nogent, connaît une urbanisation tardive, dont 80 % du parc de logements fut construit durant la seconde moitié du ^{xx}e siècle. De part et d'autre de la ligne de chemin de fer de l'est, s'étendent jusque dans les années 1960 des terres cultivées et des jardins ouvriers. Les constructions les plus anciennes se situent au nord de la commune du Perreux-sur-Marne qui s'urbanise progressivement au début du ^{xx}e siècle ; formant un tissu de petites parcelles en lanières issues des découpages agricoles. À l'ouest des voies ferrées, afin de répondre à pression démographique, dans les années 1960 une ZUP est créée pour construire un vaste grand ensemble, composé de multiples opérations de logements collectifs discontinus, d'équipements et de commerces de proximité. Le quartier du Val de Fontenay s'urbanise rapidement jusque dans les années 1980 et comprend les quartiers Jean Zay, Les Larris, Bois-Cadet, Montesquieu et du Terroir. Des zones d'activité commerciale, industrielle, puis tertiaire se développent au cours des décennies 1980 et 1990, le long des voies ferrées et des grands axes structurants, profitant de la zone de chalandise créée par la densification du réseau routier, notamment entre l'A86 et la N186. Depuis les années 2000, de nouvelles constructions renforce le pôle tertiaire autour la gare du RER, notamment à l'est côté Périgare. En septembre 2016, de nouveaux bureaux de la Société Générale, les Dunes (plus de 90 000 m²), ouvriront leurs portes.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

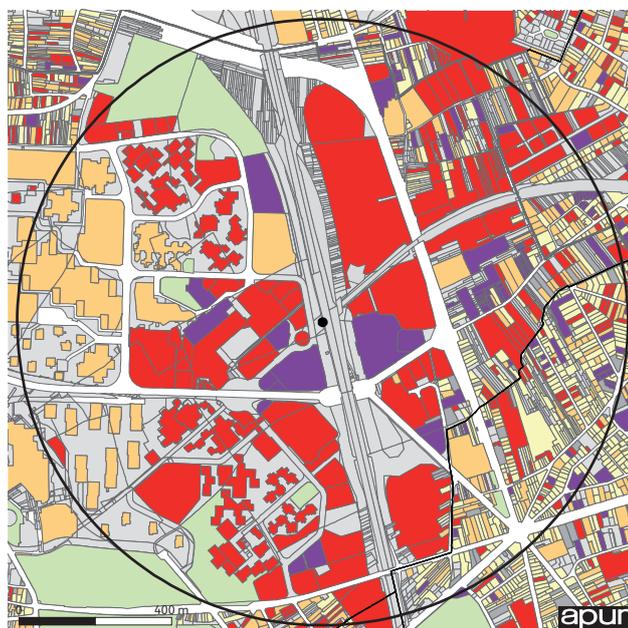
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

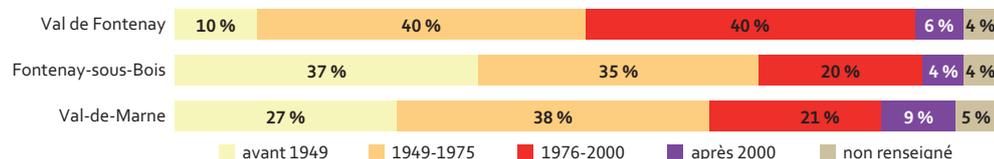
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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 riche et présent dans l'ensemble du quartier

Le quartier de gare RGPE de Val de Fontenay présente un couvert végétal important, concernant plus d'un tiers de sa surface (35 %). Il se manifeste par exemple à l'ouest avec la végétalisation des espaces libres des grands ensembles de logements collectifs qui sont publics (les Jardins, le Buisson de la Bergère, le Bois Cadet ou encore le Terroir à Fontenay-sous-Bois), ainsi que par des alignements d'arbres sur de grandes avenues (avenue du Maréchal Joffre par exemple) et des parcs publics (parc des Olympiades, talus des Grands Chemins). À l'est en revanche, ce sont les jardins privés des pavillons qui prédominent, à l'image des Joncs Marins à Nogent-sur-Marne. En plus de ces espaces végétalisés, les délaissés d'infrastructures autour des voies ferrées et de l'A86 et de ses diffuseurs comptent également pour une part non négligeable du cadre végétal 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 mettent en évidence des îlots de chaleur dans les secteurs du quartier accueillant des locaux d'activités et de commerce, dont les vastes toitures, parfois métalliques, et les emprises imperméabilisées accentuent les effets de chaleur dans le quartier (Centre commercial Val Fontenay, le Péripôle Nord, le Technipôle, zones industrielles de la Pointe et du Marais, Salengro). À l'inverse, les espaces végétalisés à l'intérieur des secteurs de grands ensembles par exemple 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 certains locaux de commerces et d'activités (Val Fontenay, Péripôle Nord, Salengro).

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.

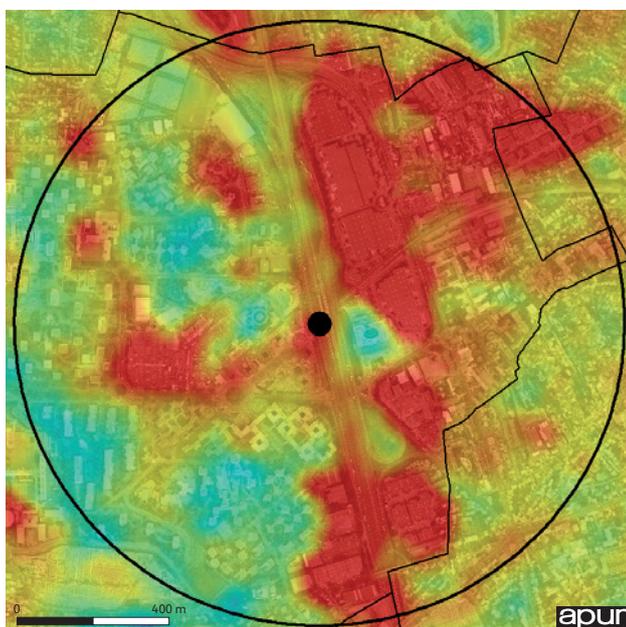
Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les bâtiments possédant une vaste toiture plate ou bien orientée, comme le centre commercial Val Fontenay, les bâtiments du Péripôle Nord, de la Z.I. de la Pointe ou les bureaux de Val de Fontenay, présentent un potentiel non négligeable, de même que les toitures des constructions de plus petite échelle,

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

38 °C 25 °C 15 °C



Source : LANDSAT - 2010

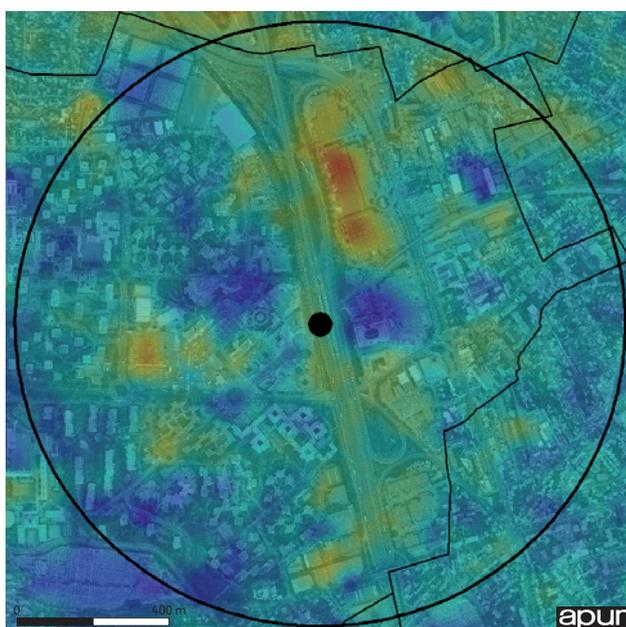


Thermographie d'hiver
(température au sol,
le 14/01/12 à 10h00)

9 °C 2 °C -5 °C



Source : LANDSAT - 2012



comme les pavillons présents à l'est du quartier (les Joncs Marins à Nogent-sur-Marne par exemple), qui peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition et de leurs besoins.

Le quartier de gare RGPE de Val de Fontenay possède d'ores et déjà un réseau de chaleur géré par la Régie du Chauffage Urbain de Fontenay-sous-Bois et alimentant la partie ouest du quartier, comprenant le secteur de bureau de Val de Fontenay, le centre commercial Val Fontenay, ainsi que les grands ensembles comme Jean Zay, Olympiades, Jardins, Terroir, Bois Cadet ou les Larris. La chaufferie urbaine se situe en limite nord du quartier, avenue Jean Moulin et à l'est le Péripôle Nord. Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour des 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, les parcelles identifiées concernent en particulier les pavillons situés à l'est, notamment à Nogent-sur-Marne, dans le quartier des Joncs Marins.

De nombreux ensembles de logements collectifs du quartier parmi lesquels le Buisson de la Bergère, les Olympiades, les Jardins, le Bois Cadet ou le Terroir, 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 %.

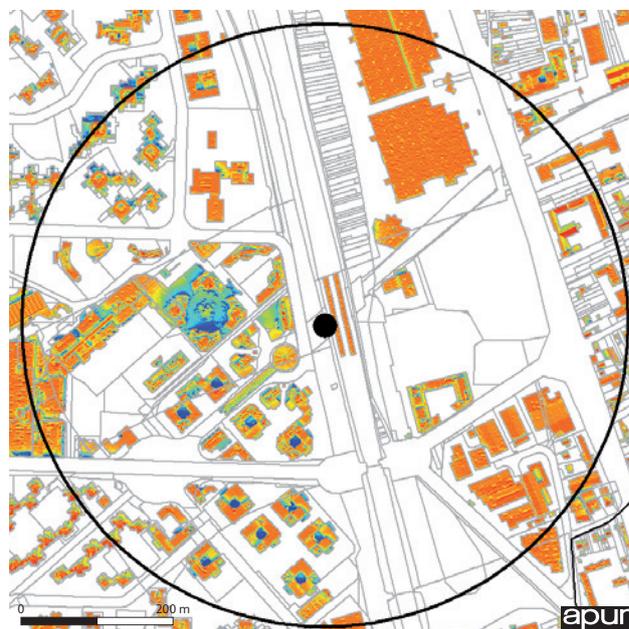
Enfin, il conviendrait également d'étudier la mise en place de dispositifs de valorisation de la chaleur générée le centre commercial Val Fontenay.

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

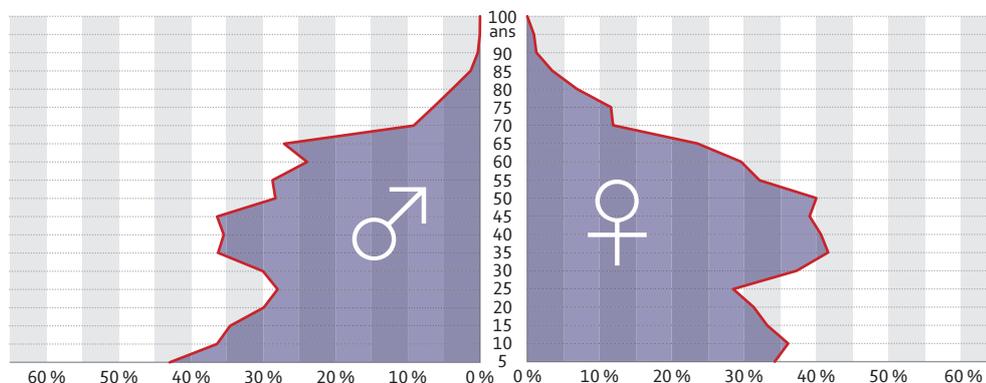
4.1. Un quartier stable sur le plan démographique

Le quartier de Val de Fontenay, contrairement aux quartiers du nord de la ligne 15, est stable d'un point de vue plan démographique: + 1,3 % entre 1999 et 2011 (contre + 8,7 % dans le département et + 10,1 % en petite couronne). Il regroupe actuellement un peu moins de 15 000 habitants. Dans ce quartier de gare, comme à Fontenay-sous-Bois ou dans l'ensemble du Val-de-Marne, la part des jeunes de moins de 18 ans est importante, représentant plus du quart des habitants. La part des employés et des ouvriers parmi les actifs résidant dans le quartier dépasse 55 %, soit près de 13 points de plus que la commune de rattachement de la gare et 10 points de plus que dans le reste

	Val de Fontenay	Fontenay-sous-Bois	Val-de-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants	14 906	54 598	1 324 988	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 1,3 %	+ 3,6 %	+ 8,7 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans	26,0 %	24,7 %	24,2 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	10,3 %	12,4 %	12,8 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	16 853	24 156	510 358	1 679 557	2 028 148
Cadres	15,1 %	26,5 %	23,2 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers	55,7 %	42,0 %	43,1 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi	1,82	0,90	0,76	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	19,5 %	16,0 %	17,5 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	13,7 %	12,3 %	11,9 %	11,0 %	12,5 %

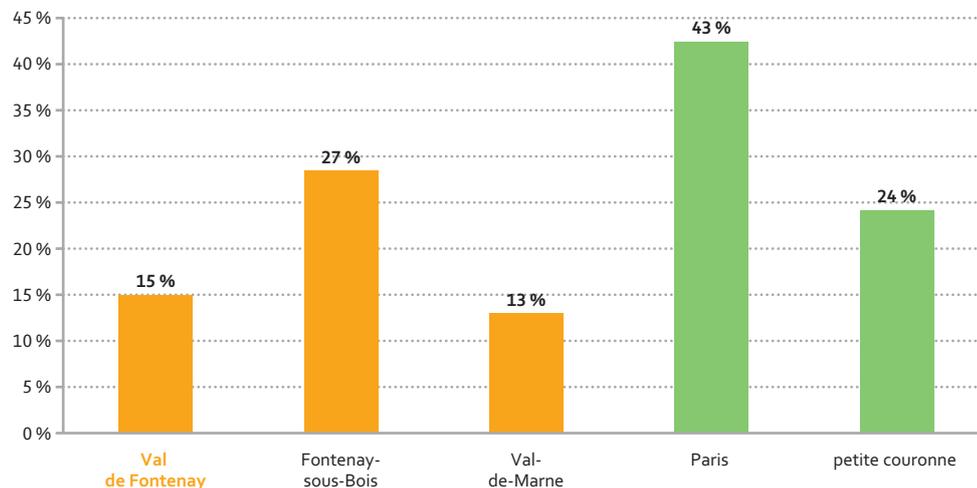
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Val de Fontenay (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

Part des cadres dans la population active



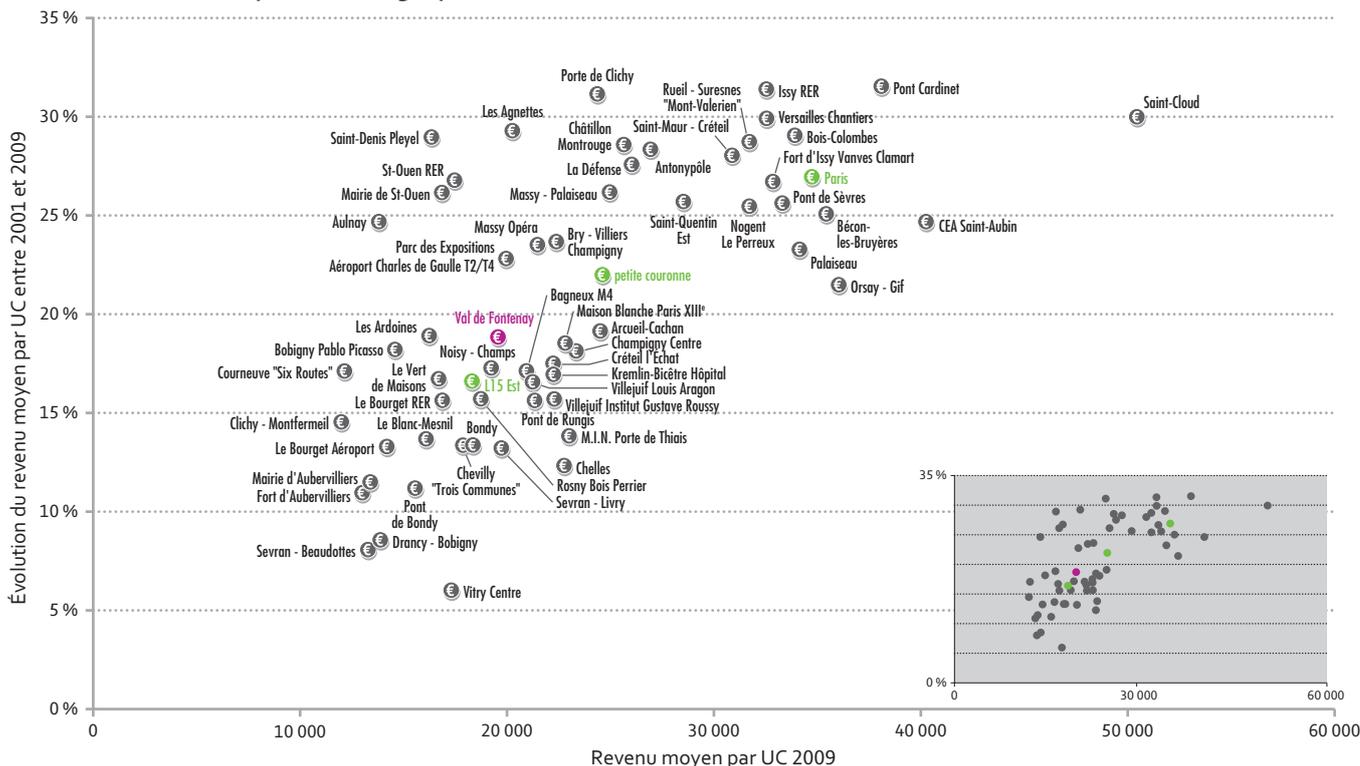
Source : Insee Recensement 2011

de la petite couronne. Le taux de chômage dans le quartier est de 13,7 %, soit le niveau moyen observé dans l'ensemble de la petite couronne.

4.2. Les ménages du quartier de gare ont des revenus plus modestes que dans le reste de la commune

Le revenu moyen des ménages du quartier de Val de Fontenay est moins élevé et progresse moins que le revenu moyen observé dans la commune de Fontenay-sous-Bois. À Val de Fontenay le revenu moyen est de 19 600 € par an et par unité de consommation, quand il est de 26 000 € à Fontenay-sous-Bois et 25 000 € en moyenne en petite couronne. Dans le périmètre du quartier de gare, moins de 1 habitant sur 5 a de bas revenus, soit une proportion un peu plus élevée que dans le reste de la commune de Fontenay mais semblable à celle de la petite couronne.

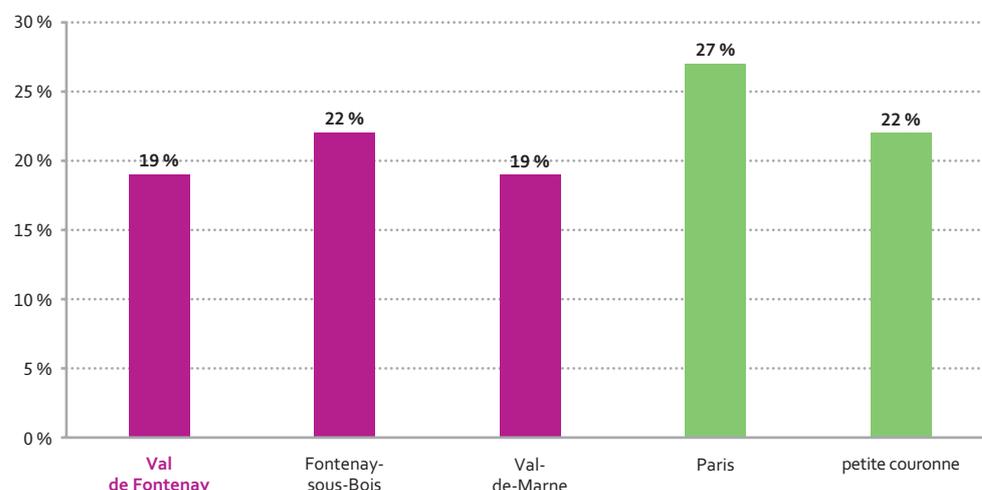
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

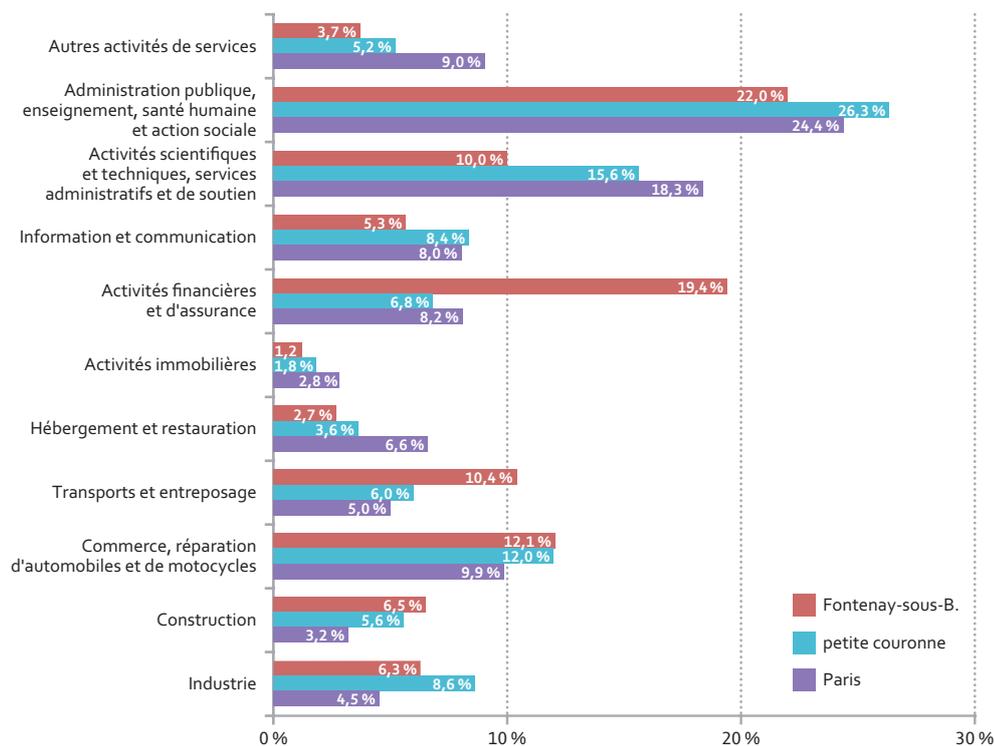


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Le poids important des activités financières et assurantielles dans la structure des emplois de Fontenay-sous-Bois

À Fontenay-sous-Bois, le secteur d'activité le plus représenté dans la structure des emplois est celui de l'administration, de l'enseignement et de la santé, comptant pour 22 % des emplois. Une part comparable à celle observée dans bon nombre de communes et à l'échelle de la petite couronne, bien que légèrement inférieure (26 %). Toutefois, c'est la part des emplois liés aux activités financières et assurantielles qui est particulièrement remarquable pour la commune, avec 17 % des emplois dans ce secteur alors que la petite couronne dans son ensemble n'en compte que 7 %. Ces emplois sont d'ailleurs fortement liés au quartier de gare RGPE de Val de Fontenay, avec les ensembles tertiaires à l'ouest de la gare (Société Générale ou BNP Paribas par exemple) et à l'est avec le Périgare, où se construit également le nouveau campus de la Société Générale. Enfin, on notera qu'un emploi sur 10 appartient à la catégorie du transport et de l'entreposage.

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

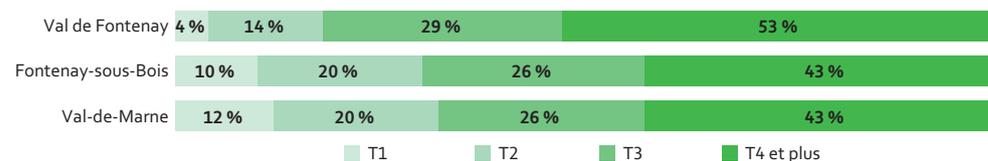


Source : Insee Recensement 2011

4.4. Un parc majoritairement locatif, à dominante sociale

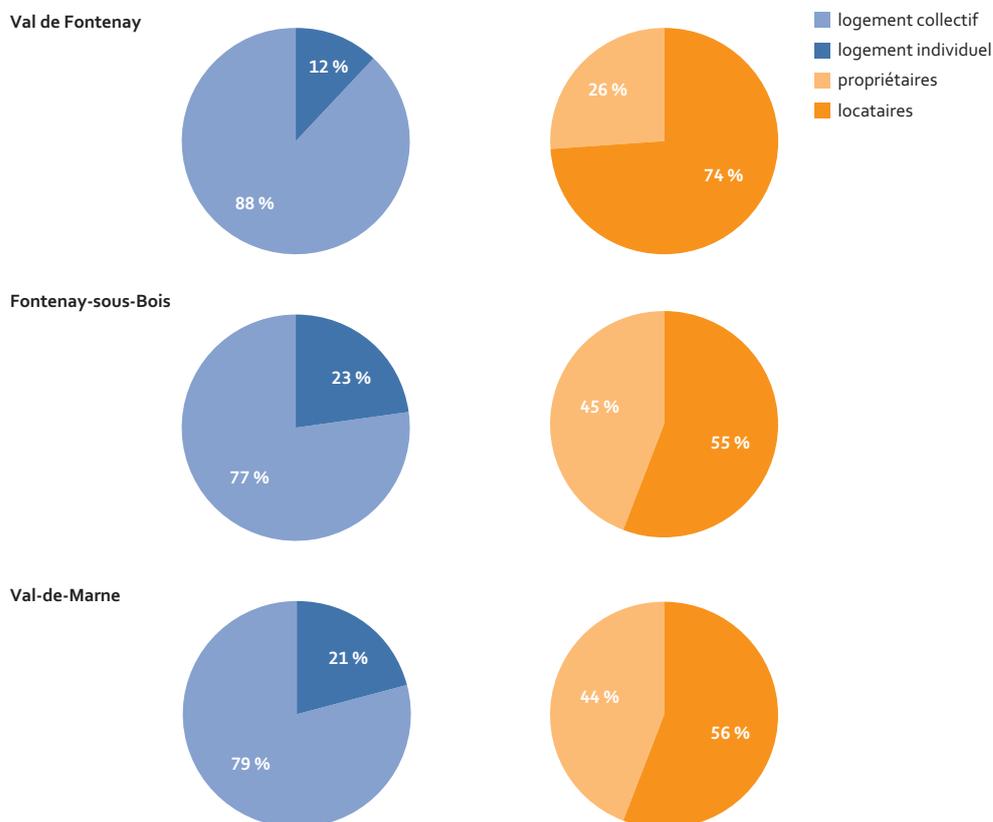
Les 6 100 logements, qui se trouvent dans le périmètre du quartier de gare de Val de Fontenay, sont majoritairement des ensembles d'habitat collectif (88 % contre 12 % d'habitat individuel). Ce sont aussi pour 60 % d'entre eux des logements locatifs sociaux. La part des logements occupés par leur propriétaire est faible : 26 % contre 45 % dans l'ensemble de la commune de Fontenay-sous-Bois ou dans le Val-de-Marne. Le parc de logements de Val de Fontenay se distingue de celui des communes qui l'entourent par la prédominance de grands logements de 4 pièces ou plus et une part limitée de petits logements de 1 ou 2 pièces (18 % contre presque un tiers à Fontenay-sous-Bois).

Répartition des types de logements



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

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

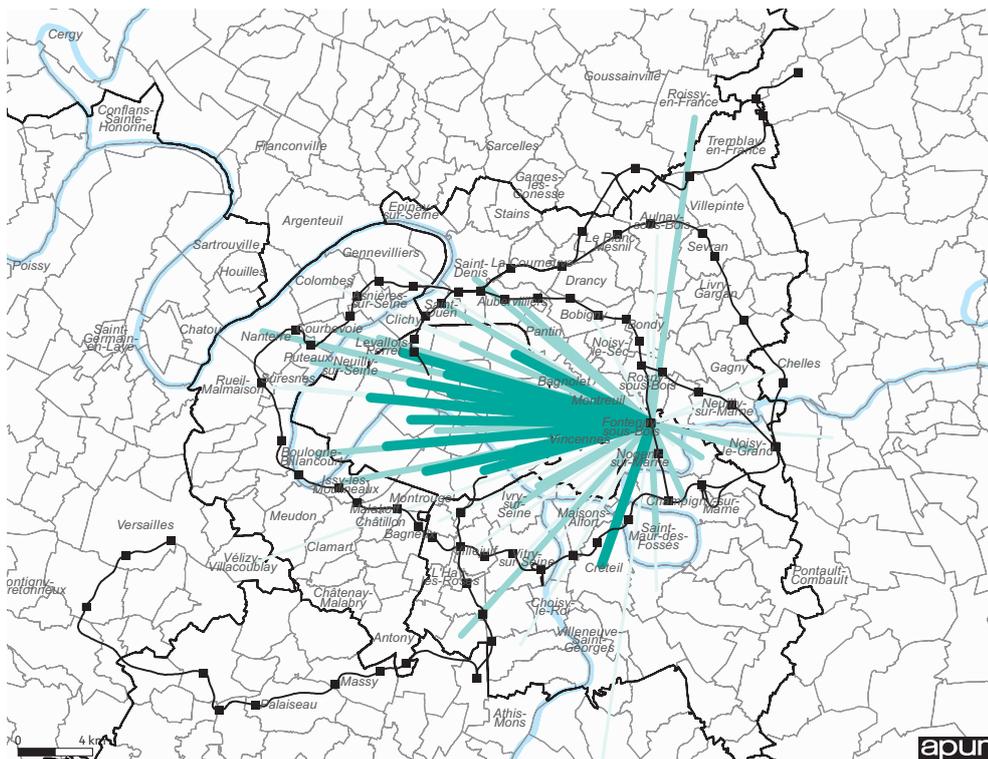


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail orientés Paris et l'est de la métropole

Un peu plus d'un actif sur 5 réside et travaille à Fontenay-sous-Bois. Les actifs travaillant dans une autre commune se rendent pour la majeure partie d'entre eux à Paris, voire Créteil. La présence d'une connexion directe en RER (A et E) explique probablement les stratégies résidentielles et professionnelles de ces actifs. Fontenay-sous-Bois, en tant que bassin d'emplois, attire en revanche beaucoup moins d'actifs résidant à Paris, à l'exception plus notable des 12^e et 20^e arrondissements et montre une attractivité et un rayonnement plutôt circonscrit à l'est de la métropole. Les actifs y

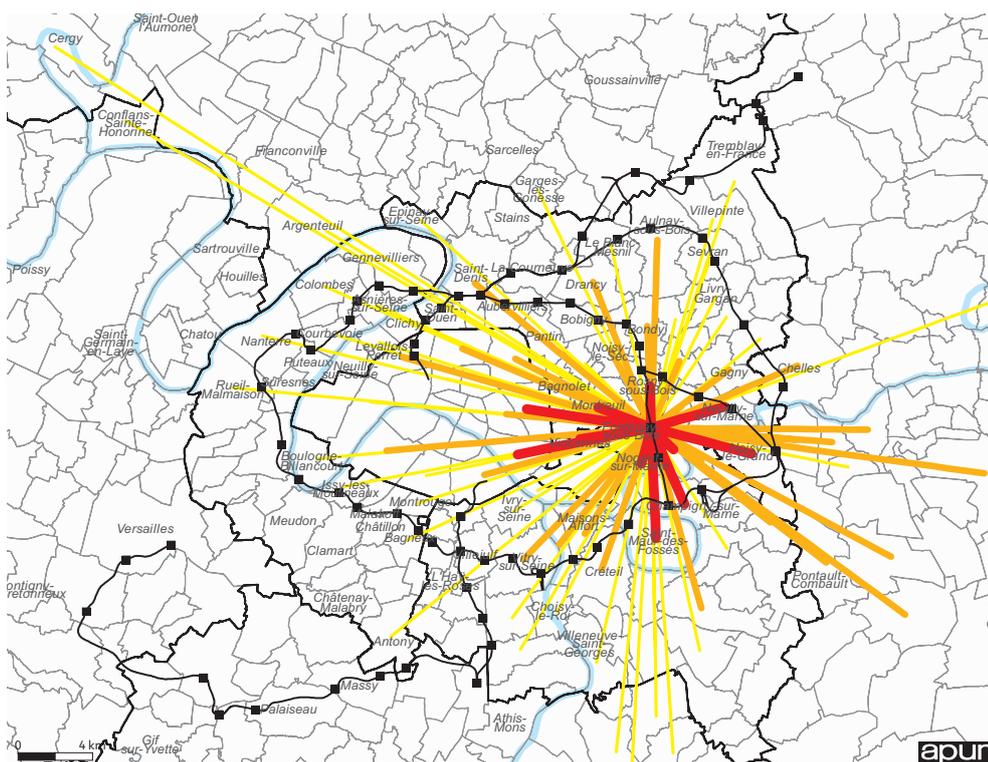


Où travaillent les actifs habitant à Fontenay-sous-Bois

- 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 2011



Où habitent les actifs travaillant à Fontenay-sous-Bois

- 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 2011

5 214 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Fontenay-sous-Bois. Ils représentent 21,8 % de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

travaillant proviennent ainsi pour la plupart de communes limitrophes ou relativement proches, comme Rosny-sous-Bois, Montreuil, Nogent-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, de même que des actifs de Seine-et-Marne. L'influence de la desserte en RER et de l'autoroute facilite ces déplacements.

5.2. De grands bassins d'emplois métropolitains mieux accessibles grâce au RGPE

En raison de la desserte du quartier de gare RGPE de Val de Fontenay par le RER A et E, le territoire accessible depuis la future gare via un parcours de 45 minutes en transports en commun s'étend d'ores et déjà sur une grande partie de la métropole et au-delà à l'est. Cela inclut notamment l'ensemble de Paris, le bassin d'emplois de la Défense, ainsi qu'une grande partie du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis. Toutefois, à l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du réseau du Grand Paris sera construit, l'accessibilité en termes de territoire sera améliorée (+ 25 %) pour permettre d'atteindre plus facilement notamment les bassins d'emplois et les aéroports de Roissy Charles de Gaulle et Orly. De même, de nouvelles alternatives de parcours seront possibles et permettront de raccourcir les temps de trajet et améliorer le confort des voyageurs.

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

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

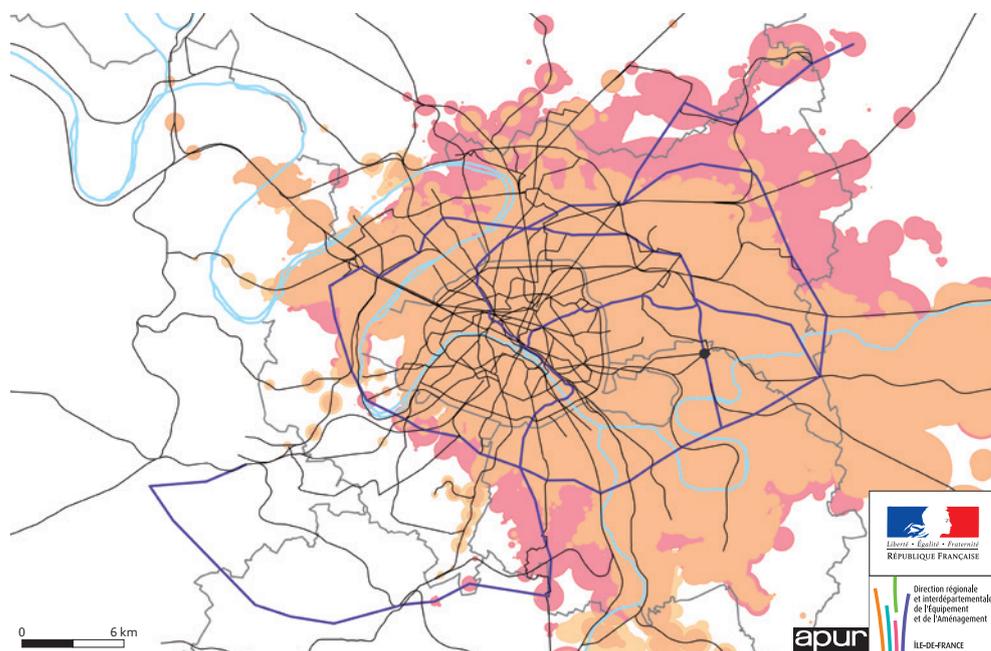
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

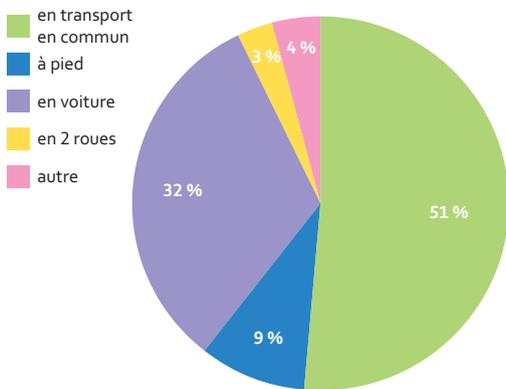
Évolution de l'accessibilité depuis la gare Val de Fontenay pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
 Territoire : + 26 %
 Emplois : + 14 %



5.3. Une majorité d'actifs utilisent les transports en commun

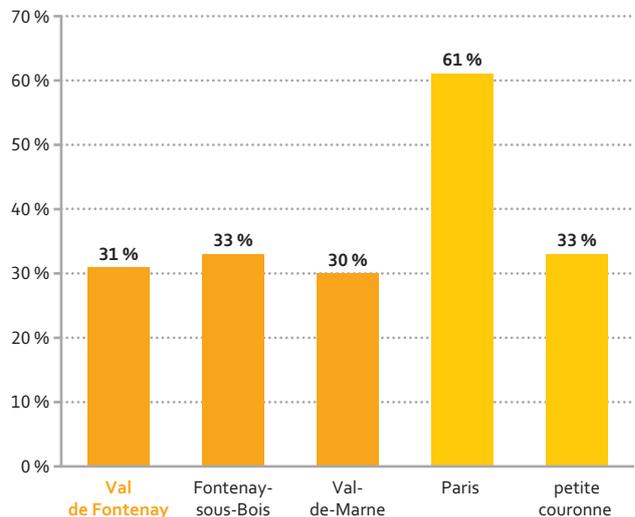
Dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, environ un actif habitant dans le quartier de gare sur 2 utilise les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail, la présence des RER A et E facilitant notamment cette pratique. Toutefois, un tiers des actifs utilisent leur voiture personnelle pour leurs déplacements domicile-travail. La part des ménages sans voiture (31 %) est comparable à celle observé dans la commune de Fontenay ou dans la petite couronne (33 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

5.4. Une meilleure accessibilité dans la moitié ouest du quartier

La moitié ouest du quartier de gare RGPE de Val de Fontenay présente actuellement de meilleurs atouts en termes d'accessibilité que la moitié est, ceci en dépit notamment de la pente qui s'élève. La voie ferrée, doublée de l'autoroute A86 partiellement couverte, constitue en effet une coupure urbaine importante pour le quartier et permet de distinguer des situations différentes de part et d'autre. Du point de vue de l'accessibilité piétonne d'abord, la position de l'actuelle gare RER à laquelle sera rattachée la future gare RGPE, à l'ouest des voies, montre une orientation plus monoface de la gare, bien qu'en réalité il soit possible d'y accéder à pied depuis l'est, par un chemin depuis l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Le bâtiment gare devrait se situer à l'est, néanmoins, en l'état actuel de la trame viaire, il apparaît que la moitié ouest du quartier est accessible via un parcours à pied de 1 000 m maximum en suivant la trame viaire existante (sachant qu'il est parfois possible dans les faits de couper à travers certains espaces verts au sein des grands ensembles). En revanche, l'obligation de rejoindre l'avenue du Maréchal de Lattre de

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

Tassigny avant de pouvoir se rendre ailleurs dans la moitié est limite considérablement les secteurs accessibles à pied en moins de 15 minutes environ (soit 1 000 m à pied). Cela inclut par exemple la partie du quartier appartenant au Perreux-sur-Marne. L'accessibilité piétonne depuis la gare présente donc un double enjeu, de double accès est-ouest d'une part et de développement de la trame viaire piétonne depuis l'accès est d'autre part.

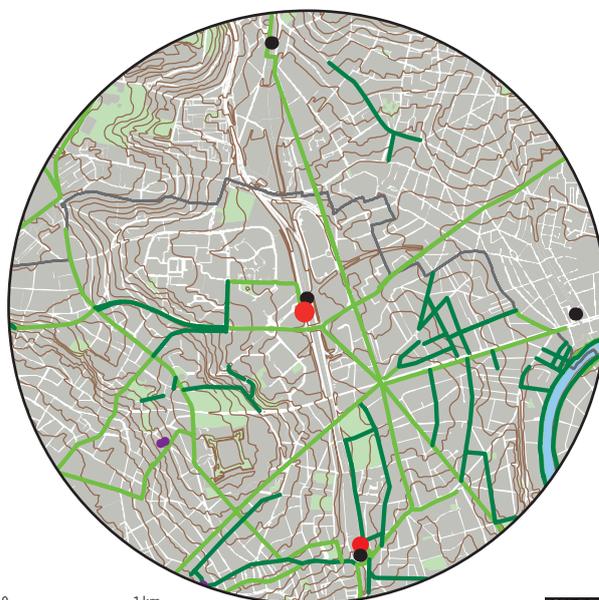
Dans un rayon de 2 km autour de la future gare et dans une perspective de rabattement à vélo, le réseau cyclable apparaît actuellement que très partiellement développé. Côté ouest, le relief est peu propice pour la pratique du vélo, malgré la présence d'aménagements cyclables sur les avenues du Maréchal Joffre et Rabelais, ainsi que sur la rue Gabriel Lacassagne. À l'est, l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny n'est pas aménagée pour le vélo, malgré sa position d'axe de desserte nord-sud, et les secteurs pavillonnaires, plus pacifiés pour la pratique du vélo, ne sont pas équipés, à l'exception du secteur des Joncs-Marins au Perreux-sur-Marne disposant de plusieurs pistes cyclables.

Le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare montre également une structuration du réseau permettant le rabattement depuis l'ouest de la gare, côté Fontenay, avec de fortes fréquences de passage aux heures de pointe sur les avenues du Maréchal Joffre (depuis l'ouest), des Olympiades, Charles Garcia et Jean Moulin (depuis le nord-ouest). À l'est, le réseau de bus n'est pas structuré dans le même sens et vers la gare de Val de Fontenay, mais plutôt vers celle de Neuilly-Plaisance, et avec des fréquences de passage de moindre importance.

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)

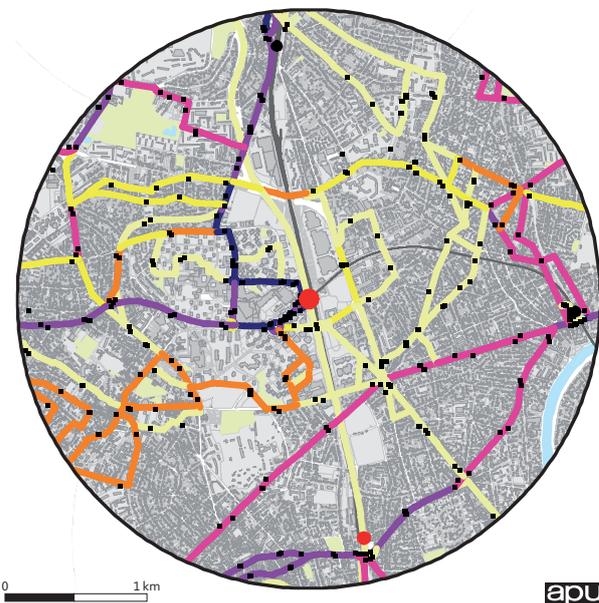
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013



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

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

Source : STIF 2012



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

6.1. Un rythme de construction de logements très modéré mais d'importantes créations de surfaces d'activités

De 2000 à 2013, dans le quartier de Val de Fontenay les opérations de construction de logement ont été peu nombreuses. Cela se reflète dans le nombre moyen de logements autorisés au cours de cette période, inférieur à 20 logements par an. À l'inverse les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont importantes, près de 290 000 m². Près des deux tiers des surfaces correspondent à de nouveaux immeubles de bureaux qui viennent renforcer le pôle tertiaire existant et près de 30 % à de nouveaux hôtels.

Construction (2000-2013)	Val de Fontenay	Fontenay-sous-Bois
Surface de logements autorisés (m ²)	23 456	88 542
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	19	61
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	13	55
Taux de construction	5 %	4 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	285 844	258 627

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.

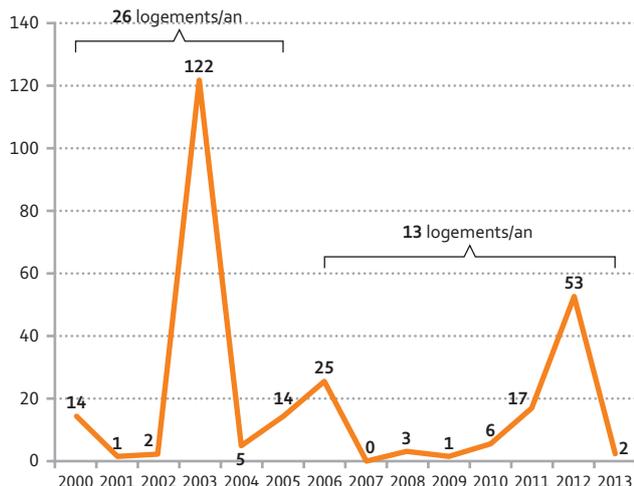
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Val de Fontenay (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

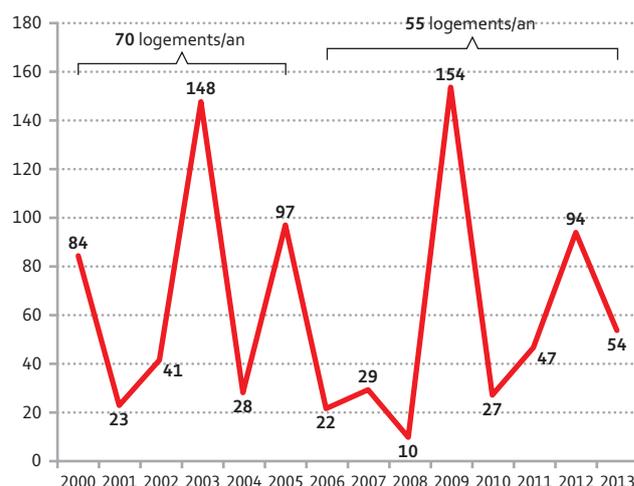
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de Val de Fontenay



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Commune de Fontenay-sous-Bois



Source : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. De nombreuses opérations de construction de surfaces d'activités

La plupart des permis autorisant la création de nouvelles surfaces de logement se trouvent dans la partie du quartier de gare situé dans la commune du Perreux-sur-Marne. Il n'y a pratiquement pas d'opérations de plus de 2 000 m², en dehors de quelques exceptions comme celle située au Perreux à proximité de la clinique de l'Orangerie ou celle mise en œuvre dans le cadre de la petite ZAC Pierre Demont à Fontenay. La carte des permis autorisant la création de surfaces d'activités montre une concentration des programmes au cœur du quartier de gare en renforcement du pôle tertiaire existant. La plupart des opérations sont concentrées le long de la rue Carnot. Actuellement plusieurs très grands ensembles de bureaux (campus Société Générale notamment) sont en chantier avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny le long des voies du RER.

Logements autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2013

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



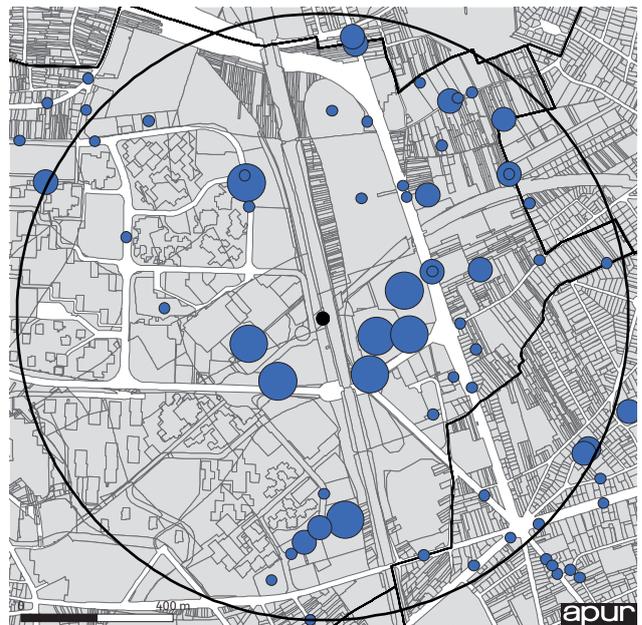
Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

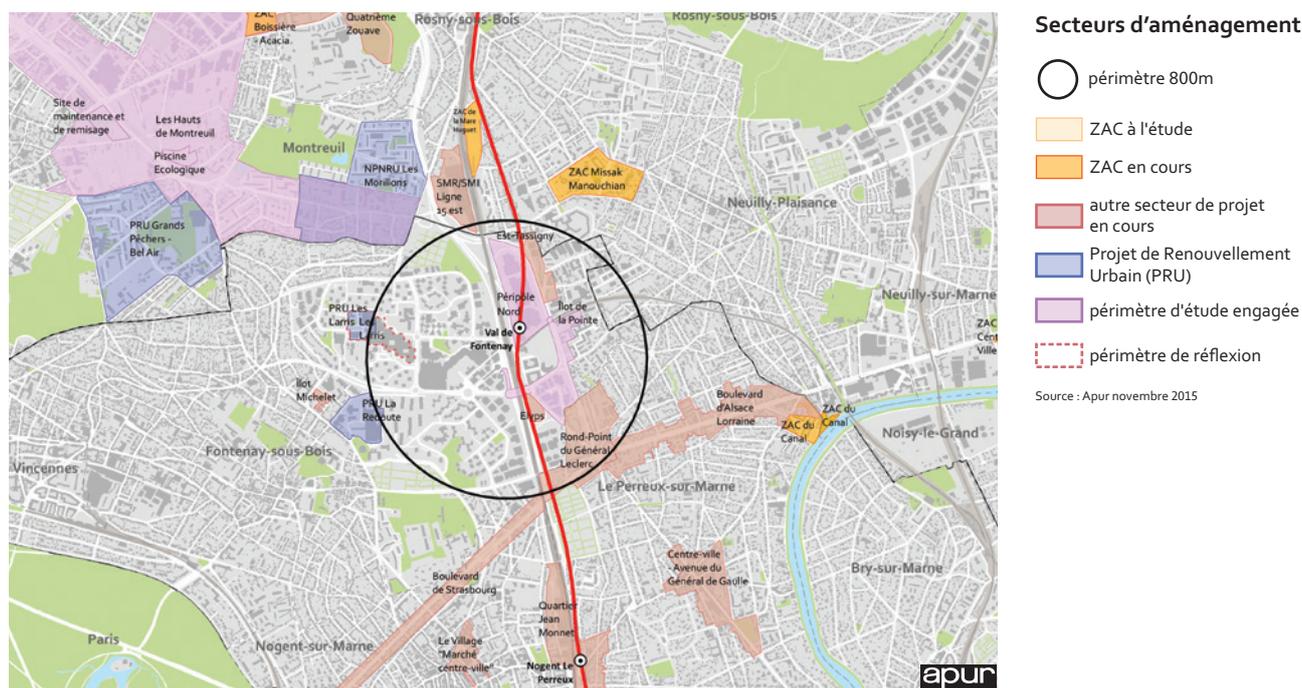
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



6.3. La création d'un futur pôle d'échange multimodal impulse une dynamique de projets urbains

La ville de Fontenay-sous-Bois et la Communauté d'agglomération de la Vallée de la Marne ont défini au travers du CDT Paris Est Entre Marne et Bois et du PLU, révisé en octobre dernier, des stratégies de développement économique et de renouvellement urbain, notamment autour du futur pôle de transport multimodal. Les futures gares du GPE et du T1 (prolongé depuis Noisy-Le-Sec d'ici à 2019) se situeront à l'est de l'A86, au sud du secteur Péripôle Nord qui fait actuellement l'objet d'une étude urbaine. Le nouveau bâtiment permettra un accès direct aux stations du RER E et A, et de la ligne 1 du métro, dont la mise en service est prévue d'ici à 2025. La nouvelle ligne de tramway redessinera l'actuelle RD86 (avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny) en un boulevard urbain qui desservira, au sud, le Campus de la Société Générale en cours de construction, et l'Îlot de la Pointe. Ce dernier secteur tend à devenir un quartier mixte, dont la programmation prévoit la création d'environ 150 logements à dominante sociale, d'un second groupe scolaire et des locaux d'activité tertiaire. De plus, au sud, le projet Elyps de la BNP (32 500 m² de bureaux)



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 novembre 2015

Éléments des opérations d'aménagement

	Campus Société Générale	Péripôle Nord	Est-Tassigny	Îlot de la Pointe	PRU Larris-Redoute Îlot Michelet	??
Commune	Fontenay-sous-B.	Fontenay-sous-B.	Fontenay-sous-B.	Fontenay-sous-B.	Fontenay-sous-B.	Fontenay-sous-B.
Date d'achèvement (prévision)	2016					
Nombre de logements (estimation)		350	650	150		
Logement (m ²)						
dont logements sociaux (m ²)						
Bureaux (m ²)	90 000	210 000				32 500
Activités (m ²)						
Équipements (m ²)		12 000	6 800			
Commerces (m ²)		2 000	4 500			
Surface totale (m ²)	90 000			20 000		
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	Sogecampus					
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Architecture Anne Demians					

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

s'implantera sur les délaissés de voirie de la bretelle de sortie de l'A86. Au nord, l'OPA du secteur Alouettes confirme les stratégies de développement dégagées par SEURA, lors d'une étude autour de l'axe A86-RD186-RER E. Le secteur Péripôle Nord constituera à la fois un pôle tertiaire renforcé et diversifié autour du nœud d'échanges multimodal, ainsi qu'un quartier d'habitation dense et mixte, comprenant la création de 350 logements, des commerces de proximité et 1 200 m² d'équipements publics et plus de 20 000 m² d'espaces verts. À l'Est, un programme de 600 à 700 logements, associés à la création de locaux commerciaux et d'équipements de proximité redessineront le front du boulevard Tassigny. Achevée en 2009, la ZAC Pierre Demont amorce le renouveau urbain du quartier des Alouettes avec la création d'un parc de 256 logements diversifiés, d'équipements et de commerces de proximité autour du nouveau jardin public de plus de 3 500 m².

À l'ouest, les OPA menées autour des secteurs Grand Ensemble et Rabelais entendent requalifier et restructurer le parc de logements collectifs discontinus, dont une partie fait l'objet d'une politique de renouvellement urbain (Les Larris). Le projet entend également renforcer la polarité commerciale et diversifier l'offre de services publics et privés, adaptés au futur pôle d'échange du Val de Fontenay.



Projets d'aménagement et de transport



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

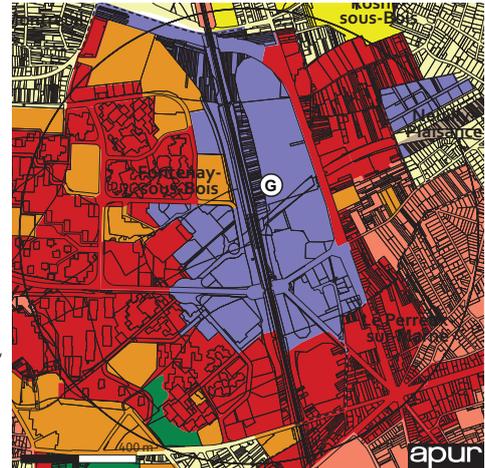
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de Val de Fontenay est à cheval sur 4 communes, toutes dotées d'un document réglementaire de type POS ou PLU. Le quartier se décompose en trois grands zonages qui se succèdent d'ouest en est : une zone d'habitat collectif, une zone d'activités et une zone d'équipements collectifs. La hauteur des bâtiments est limitée à 15 mètres dans les zonages d'habitat et d'équipements et est plus généreuse dans la zone d'activité, surtout aux abords immédiats de la gare.

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		

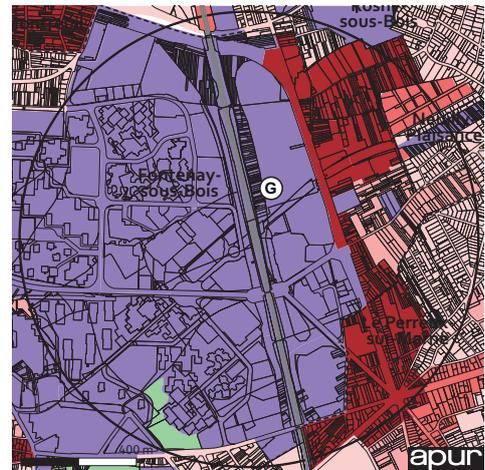
Sources : Apur mars 2016, d'après le PLU de Fontenay-sous-Bois approuvé le 17 décembre 2015, POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, dernière modification le 25 mars 2010, PLU projet arrêté le 22 octobre 2015, le PLU de Rosny-sous-Bois approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision et le POS de Neuilly-Plaisance approuvé le 3 février 1986, dernière modification le 28 janvier 2008.



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 Fontenay-sous-Bois approuvé le 17 décembre 2015, POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, dernière modification le 25 mars 2010, PLU projet arrêté le 22 octobre 2015, le PLU de Rosny-sous-Bois approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision et le POS de Neuilly-Plaisance approuvé le 3 février 1986, dernière modification le 28 janvier 2008.



Récolement des hauteurs maximales des PLU

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

Sources : Apur mars 2016, d'après le PLU de Fontenay-sous-Bois approuvé le 17 décembre 2015, POS du Perreux-sur-Marne approuvé le 6 juin 1996, dernière modification le 25 mars 2010, PLU projet arrêté le 22 octobre 2015, le PLU de Rosny-sous-Bois approuvé le 24 septembre 2009, en cours de révision et le POS de Neuilly-Plaisance approuvé le 3 février 1986, dernière modification le 28 janvier 2008.



	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
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 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 ^{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 2011
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 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
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² 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 Val de Fontenay — 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 Val de Fontenay fait partie.