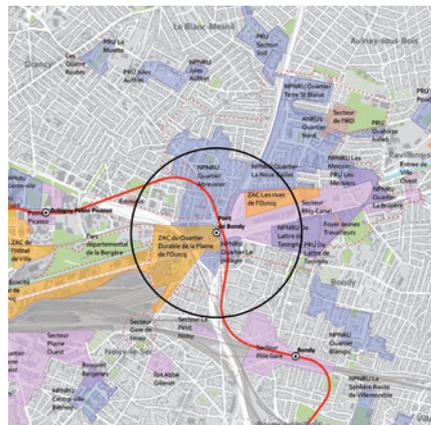


# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Pont de Bondy 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

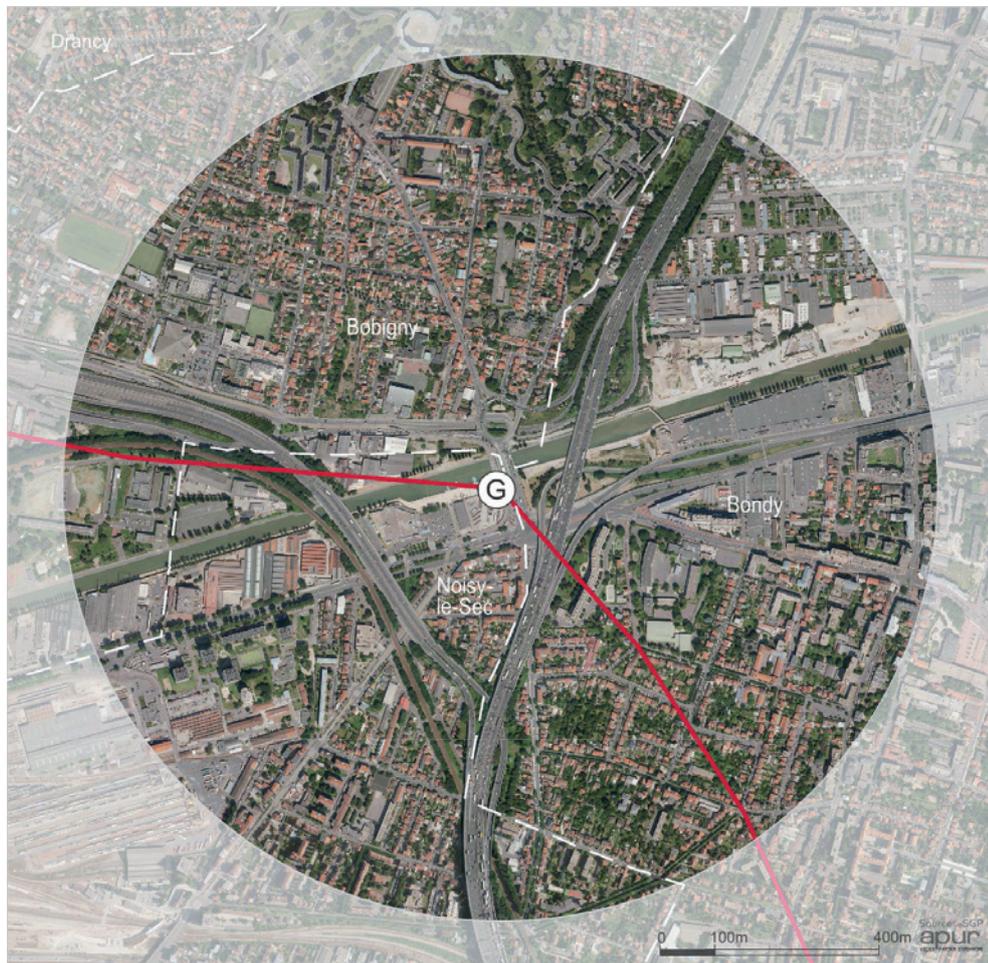
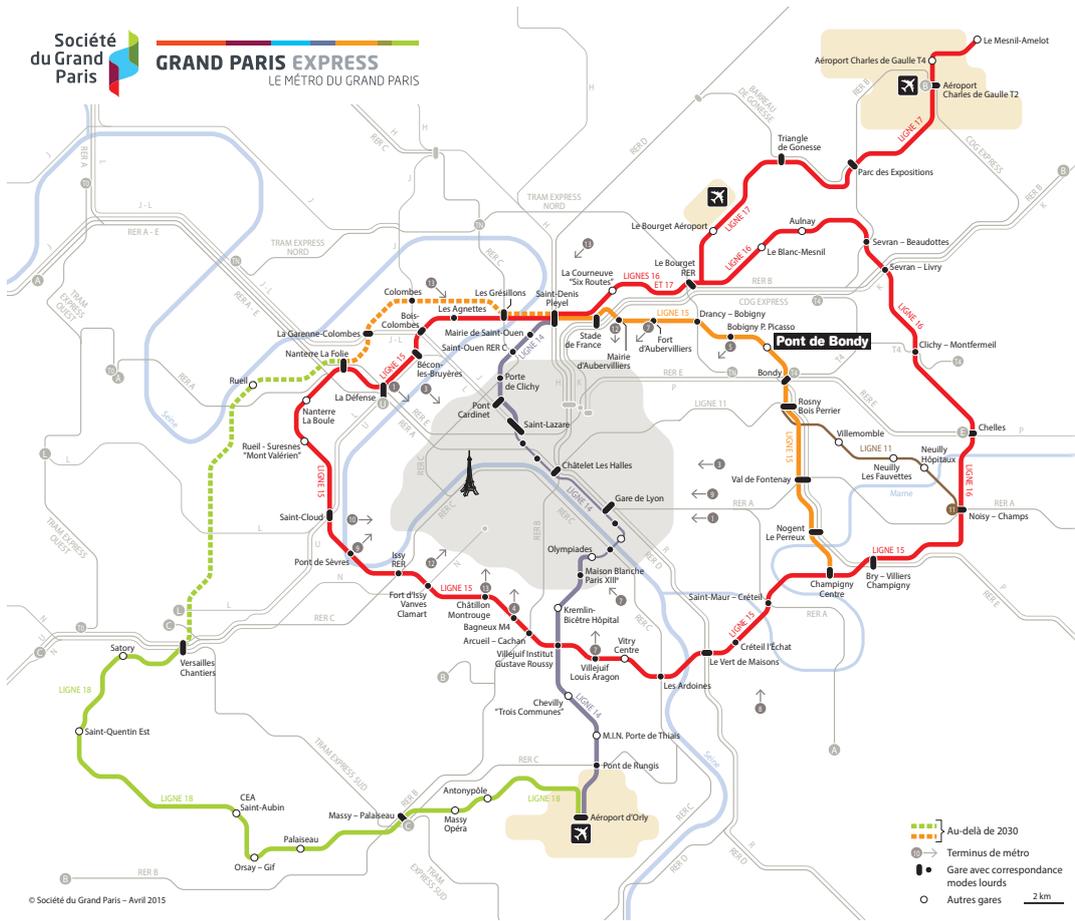
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2015V2.7.1.1

# Sommaire

Introduction .....	1
1. Un quartier mixte de densité moyenne .....	3
2. Une centralité commerciale le long du canal .....	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	5
3.1. Des activités concentrées le long du canal et des secteurs résidentiels au-delà ....	5
3.2. Un quartier de hauteurs plutôt faibles .....	6
3.3. Des densités bâties contrastées entre les secteurs d'habitat pavillonnaire et le centre-ville de Bondy .....	6
3.4. Un tissu urbain composite .....	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Une urbanisation marquée par deux grandes périodes : la Révolution Industrielle et la Reconstruction .....	8
3.7. Un cadre végétal à valoriser.....	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, populaire et en croissance sur le plan démographique .....	12
4.2. Des ménages aux revenus faibles, avec une progression deux fois moins rapide qu'en petite couronne .....	13
4.3. Des emplois majoritairement issus du secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement .....	14
4.4. De grands logements, une majorité de propriétaires occupants et un habitat pavillonnaire important.....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés sur la Seine-Saint-Denis et Paris.....	16
5.2. Une accessibilité métropolitaine améliorée au sud et à l'ouest.....	17
5.3. Une majorité d'actifs utilisent les transports en commun .....	18
5.4. Une accessibilité du quartier à améliorer en lien avec l'arrivée de la gare et des projets autour du canal de l'Ourcq .....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1. Un rythme de construction modéré tant pour les logements que pour l'activité .....	20
6.2. Peu d'opération de construction de grande taille .....	21
6.3. Le quartier de gare de Pont de Bondy, futur pôle structurant de la Plaine de l'Ourcq.....	22
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	25

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



**Gare : Pont de Bondy**

Ligne 15 est, horizon 2025.

Gare située dans la commune de Noisy-le-Sec.

En interconnexion avec le Tramway T1.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Noisy-le-Sec, Bondy et Bobigny (Seine-Saint-Denis). Noisy-le-Sec, Bondy et Bobigny appartiennent à l'Établissement Public Territorial d'Est Ensemble.

PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, modification en cours.

PLU de Bondy approuvé le 22 septembre 2011, révision du PLU engagée.

POS de Bobigny approuvé le 1<sup>er</sup> juin 1981, dernière modification en septembre 2011; PLU arrêté au 16/12/2015.

Territoire du CDT « Fabrique du Grand Paris ».

# 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 Pont de Bondy, réalisée en liaison avec les services de l'Établissement Public Territorial d'Est Ensemble et des villes de Bondy, Bobigny et Noisy-le-Sec.

## 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.

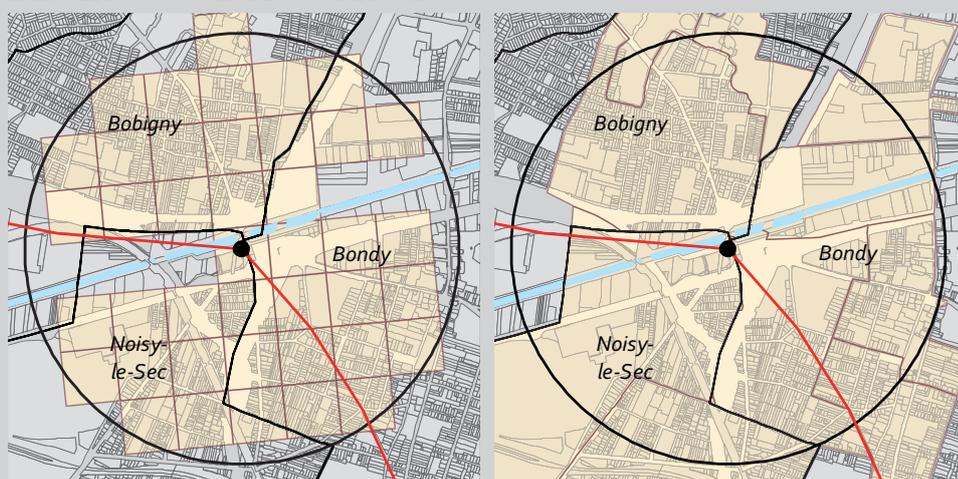
L'observatoire est ainsi :

- **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 PONT DE BONDY



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 mixte de densité moyenne

Situé en limite des trois communes de Noisy-le-Sec, Bobigny et Bondy, le quartier de gare RGPE du Pont de Bondy se caractérise par une densité de population de 86 habitants au km<sup>2</sup>, soit une densité de population assez proche de celle des trois communes dans leur ensemble et un peu supérieure à celle de la petite couronne. La densité d'emplois dans le quartier de gare est assez faible (27 emplois à l'hectare), les zones d'emplois étant pratiquement toutes situées le long du Canal. Le taux d'emploi s'en ressent : il ne dépasse pas 0,69 emploi par actif résidant dans le quartier de gare quand il est de 0,88 dans les trois communes de rattachement de la gare et de 0,91 en petite couronne. C'est à Bondy, dans le centre-ville et dans le secteur d'habitat collectif qui se trouve en limite nord-est du quartier de gare que les densités de populations sont les plus élevées.

## 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

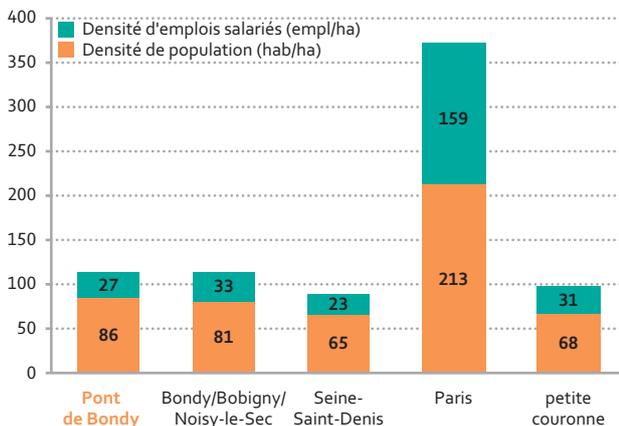


## Population et emplois dans le quartier de Pont de Bondy

Pont de Bondy	Population	Emplois
Quartier	15 066	7 287
2 km	119 898	61 905
4 km	395 121	127 644

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

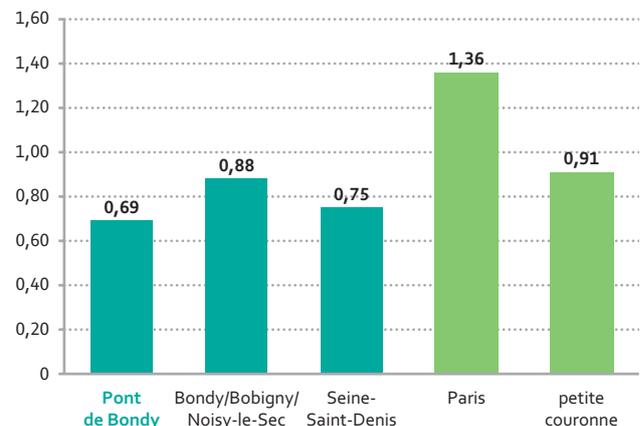
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

## Taux d'emploi

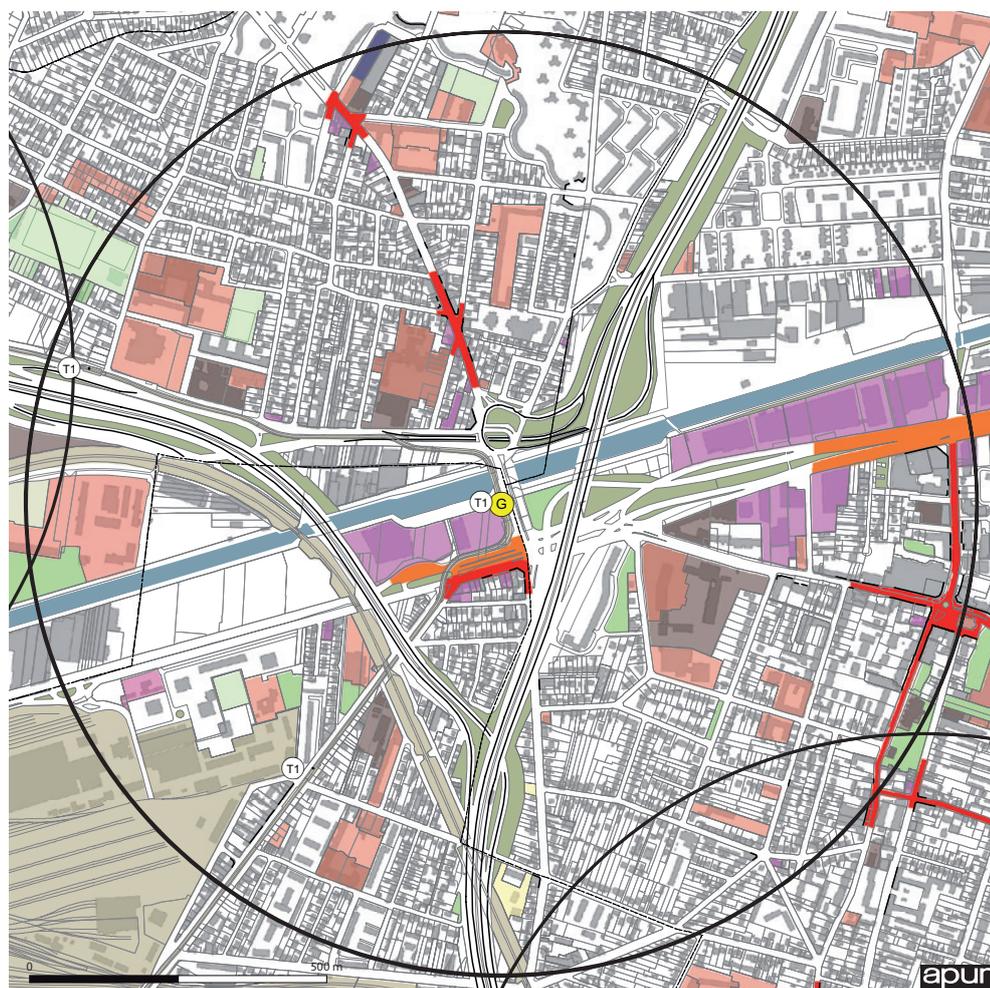
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

## 2. Une centralité commerciale le long du canal

Traversé d'est en ouest par l'ex RN3 et le canal de l'Ourcq, le quartier de gare, qui se situe aux confins de plusieurs communes, est marqué par un héritage industriel encore très présent. De grandes emprises d'activités, amenées en partie à évoluer, bordent le canal sur chacune de ses rives et de grandes infrastructures ferroviaires et autoroutières morcellent ce territoire. Le pont de Bondy, situé au cœur de l'échangeur A3-A86, est desservi par le tramway T1. À l'est de l'A86, le long de cet axe de transit qu'est l'ex RN3, plusieurs grandes enseignes se sont installées dos au canal (Décathlon, Darty, Conforama...) conférant à cette section de la RN3 une attractivité commerciale forte. À l'est, le centre-ville de Bondy, organisé autour de l'église et de l'Hôtel de Ville, forme une centralité importante au niveau local.



### Éléments de centralités

#### Centralités

- locale
- mixte
- globale

#### Équipement

- local
- global
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- Ⓜ nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

#### Commerce et animation

- linéaire commercial
- emprise commerciale
- marché

#### Grande emprise végétalisée

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

#### Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur janvier 2015



Avenue Gallieni, RN3, Bondy



Magasin Décathlon, Noisy-le-Sec

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

#### 3.1. Des activités concentrées le long du canal et des secteurs résidentiels au-delà

Cette zone urbaine très contrainte est organisée autour d'un système viaire complexe. La concentration d'activités entre le canal et l'ex-RN3 propose des entrées de ville monofonctionnelles, caractérisée par un tissu industriel en mutation, enclavées par des infrastructures autoroutières (A3, A86, autopont RN3). Dès lors que l'on s'éloigne des grands axes de circulation, on retrouve des quartiers à dominante pavillonnaire bien que mixés avec de l'habitat collectif discontinu, tels que la cité de l'Abreuvoir d'E. Aillaud à Bobigny. Le quartier Édouard Vaillant à Bobigny et le centre-ville de Bondy offrent un tissu plus composite avec une morphologie urbaine plus diverse constituée d'immeubles collectifs continus, de petits commerces, d'équipements publics de plus ou moins grandes proximités.

#### Fonctions dominantes

##### Logement

-  discontinu collectif
-  continu collectif
-  individuel
-  hôtel

##### Équipement

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

##### Emprise d'activité

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

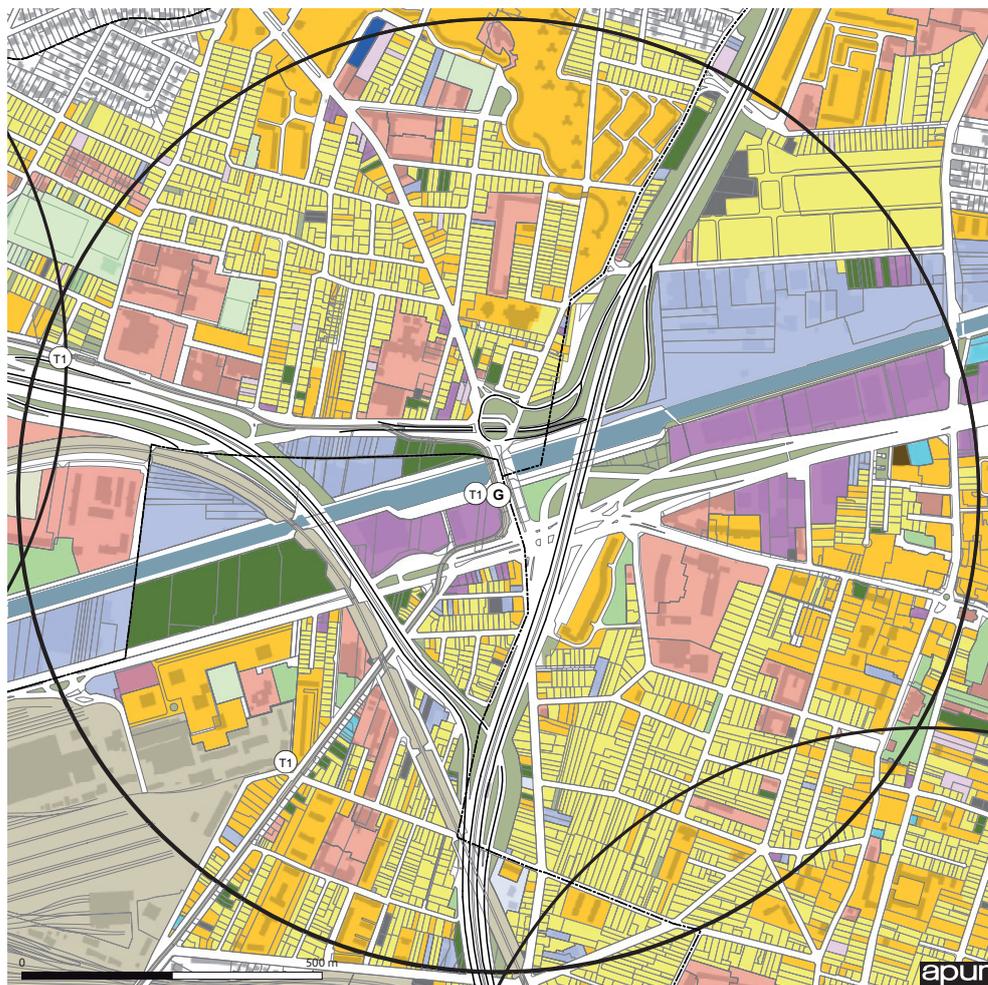
##### Emprise non bâtie

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

##### Emprise en travaux

-  chantier en cours

Source : Apur janvier 2015



Rue d'Odessa, Bobigny



Avenue Gallieni, Bondy

## 3.2. Un quartier de hauteurs plutôt faibles

Le quartier de Pont de Bondy est composé de différentes typologies bâties de faible hauteur (92 % des surfaces bâties inférieures à 15 m de hauteur). Les logements collectifs discontinus d'après-guerre ne dépassent que rarement 15 m de haut. Seules les tours du Petit Noisy, celles de la Cité de l'Abrevoir et les barres Le Potager et Jules Guesde atteignent des hauteurs comprises entre 25 et 37 m, voire supérieures (la Cité des Sablières). Le long de la rue Roger Salengro et de l'avenue Gallieni, des logements ouvriers du début du xx<sup>e</sup> siècle côtoient des opérations plus récentes de 15 à 25 m 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 Pont de Bondy



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

## 3.3. Des densités bâties contrastées entre les secteurs d'habitat pavillonnaire et le centre-ville de Bondy

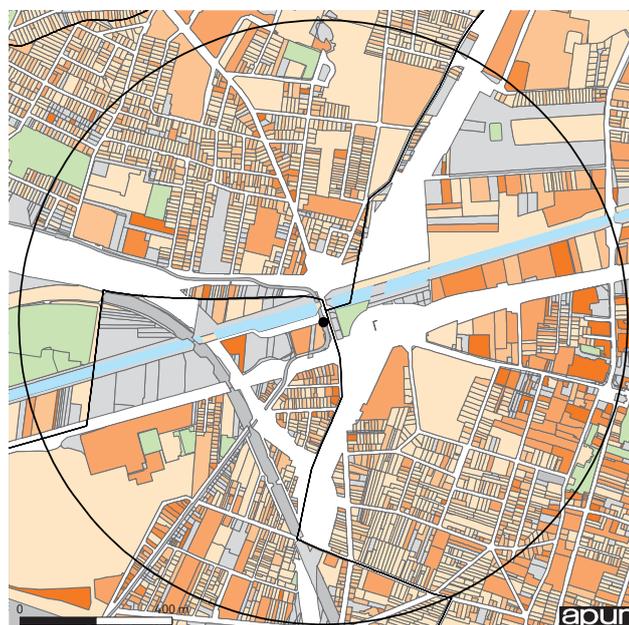
Les densités bâties sont assez faibles, inférieures à 1, dans les secteurs d'habitat pavillonnaire qui occupent une large partie du quartier de gare du Pont de Bondy. Le centre-ville de Bondy se distingue par des densités bâties plus élevées, souvent comprises entre 2 et 3, tout comme les fronts urbains des principaux axes, l'ex RN3 mais aussi l'avenue É. Vaillant au nord et l'avenue Gallieni au sud.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
  - périmètre 800m
- Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\***
- 0,5 et moins
  - de 0,5 à 1
  - de 1 à 2
  - de 2 à 3
  - plus de 3
  - espaces verts
  - non renseigné
  - emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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

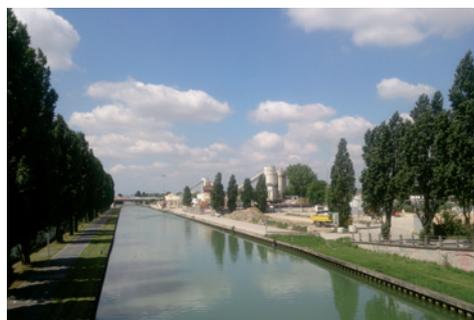


### 3.4. Un tissu urbain composite

Le quartier de gare est un véritable nœud d'échanges multimodal, où s'entrecroisent autour du pont de Bondy un réseau de transports en commun (T1, bus et future gare GPE), des axes routiers métropolitains et nationaux (RN3, N186, A86, A3) et, plus au sud, de vastes emprises ferroviaires (RER E). Ces coupures routières traversent le territoire plus qu'elles ne le desservent, créant des enclaves et délaissés urbains. Le tissu historique, à dominante pavillonnaire, s'est souvent développé, sous forme de lotissements privés, d'impasses et de grands ensembles résidentiels discontinus (Cité de l'Abreuvoir, la Sablière et Le Potager). Par ailleurs, les franges du canal de l'Ourcq, marquées par la présence d'un tissu d'activités commerciales important, sont très peu perméables.



Chemin de Bruxelles, Bobigny



Canal de l'Ourcq, Bondy



Avenue Burger, Noisy-le-Sec



Autoroutes et autoponts, Bondy

### 3.5. Structure de la propriété foncière

Une part importante du quartier de gare est occupée par du foncier public. Cela tient tout d'abord à la présence en son cœur de grandes infrastructures ferroviaires ou routières, mais aussi à la présence de plusieurs grandes parcelles d'habitat social. Les bords du Canal appartiennent quant à eux à la Ville de Paris. Le reste du quartier, la plus grande partie, appartient à une multitude de propriétaires privés, et notamment les petites parcelles pavillonnaires que l'on retrouve aussi bien à Noisy-le-Sec qu'à Bondy ou Bobigny.

#### 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. Une urbanisation marquée par deux grandes périodes : la Révolution Industrielle et la Reconstruction

Le quartier Pont de Bondy est situé sur d'anciennes terres maraîchères à l'ouest du domaine de la forêt de Bondy, ville de villégiature jusqu'à l'ouverture du canal de l'Ourcq en 1821. L'arrivée du chemin de fer de l'Est, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, remplace rapidement le trafic fluvial de marchandises et entraîne le développement économique et démographique de la ville. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, de nombreux lotissements pavillonnaires sont construits sur d'anciennes parcelles maraîchères au sud et à l'ouest du canal. Lors de la Seconde Révolution Industrielle, les premières industries s'installent à proximité du canal et des réseaux ferrés. Elles servent notamment à l'édification de cités ouvrières (scierie, centrale à béton). Les premières opérations, telle que Les Pavillons-sous-bois (1905), se composent essentiellement de pavillons en meulière. À partir des années 1920, les activités et les entrepôts se développent à proximité des emprises ferroviaires de la gare de triage de Noisy-le-Sec. La ville cheminote et le sud de Bondy s'urbanisent progressivement tandis qu'au Nord du canal persiste encore une activité maraîchère.

Après-Guerre, le Ministère de la Reconstruction engage la réalisation d'une cité d'expérience constituée de maisons prototypes en préfabriqué et de chantiers expérimentaux à Noisy-le-Sec. Lors des Trente Glorieuses, l'urbanisation du territoire s'accélère. L'activité industrielle se développe le long du canal de l'Ourcq, tandis que les derniers espaces agricoles laissent place à de grands ensembles H.L.M., tels que La Sablière à Noisy-le-Sec ou la Cité de l'Abreuvoir d'Émile Aillaud au nord de Bobigny. Plus d'un tiers du parc de logements du quartier de gare fut construit entre 1949 et 1975. Le développement des échangeurs routiers, de l'autoroute A86 dans les années 90, et du tramway T1 en 2003, ont considérablement transformé le territoire, voire enclavé des aires urbaines déjà constituées.

#### 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

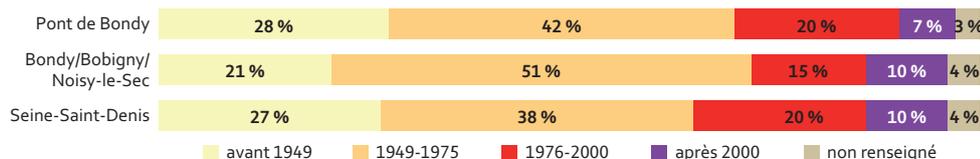
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

\* 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 à valoriser

Le couvert végétal du quartier de gare de Pont de Bondy représente un peu plus d'un quart de la surface du quartier (27 %), auquel s'ajoute la présence du canal de l'Ourcq, bien que ce dernier ne soit que peu végétalisé sur ses abords. L'importance du végétal dans le quartier est ainsi liée aux nombreux jardins privés en cœur d'îlots à Bobigny et Bondy par exemple ou dans la cité de l'Abreuvoir au nord, ainsi qu'aux délaissés et alignements autour des infrastructures routières (A3, A86, RN3) ou ferrées. Les parcs et espaces publics sont peu développés dans le quartier.

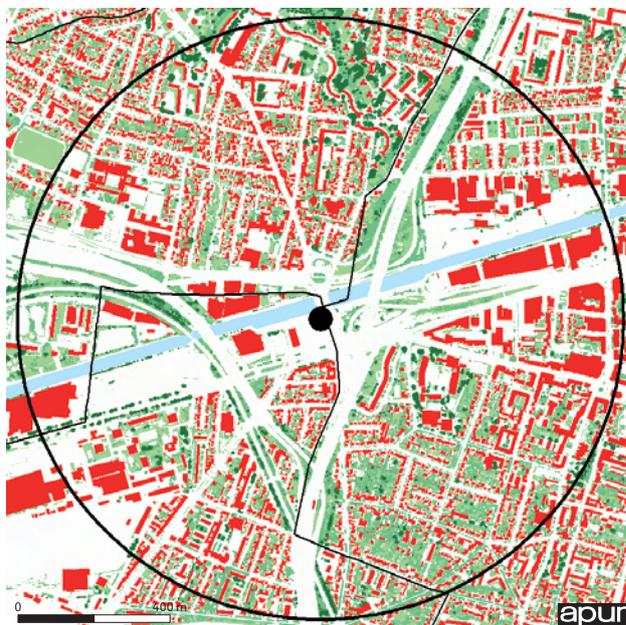
#### Les bâtiments et la végétation

- 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 sur la majeure partie du quartier, en particulier dans les secteurs d'activités et de commerces, très minéraux, autour du canal de l'Ourcq et de la RN 3 par exemple. À l'inverse, le canal, certains délaissés d'infrastructures, végétalisés ou les jardins en cœur d'îlots 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 commerciaux.

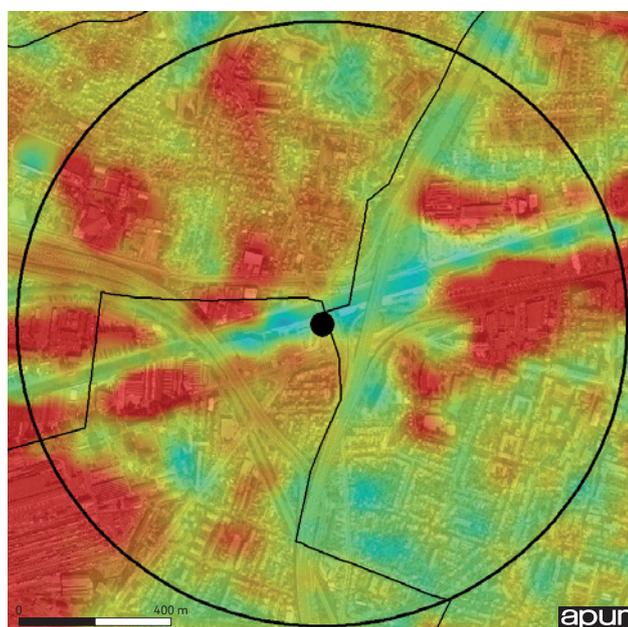
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que 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, à l'image du Décathlon ou du Conforama situés entre le canal de l'Ourcq et de la RN3, présentent un potentiel non négligeable, de même que les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les pavillons présents dans chacune

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



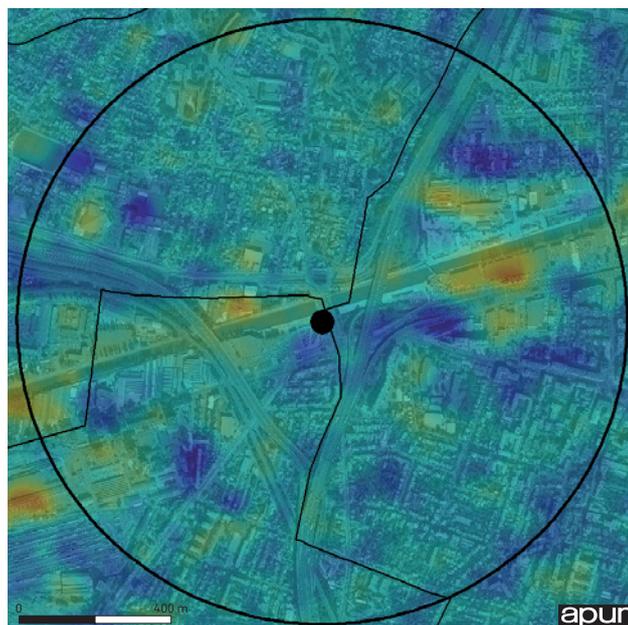
Source : LANDSAT - 2010



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



Source : LANDSAT - 2012



des trois communes, qui peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition et de leurs besoins.

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 sont nombreuses et concernent principalement les parcelles accueillant des pavillons, grâce notamment à la taille du jardin, mais également certaines parcelles occupées par des équipements publics ou des locaux d'activités, comme le lycée Marcel Pagnol à Bondy.

Des ensembles de logements collectifs du quartier parmi lesquels la cité de l'Abreuvoir à Bobigny, le Potager à Bondy ou encore la cité de La Sablière à Noisy-le-Sec, 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 %.

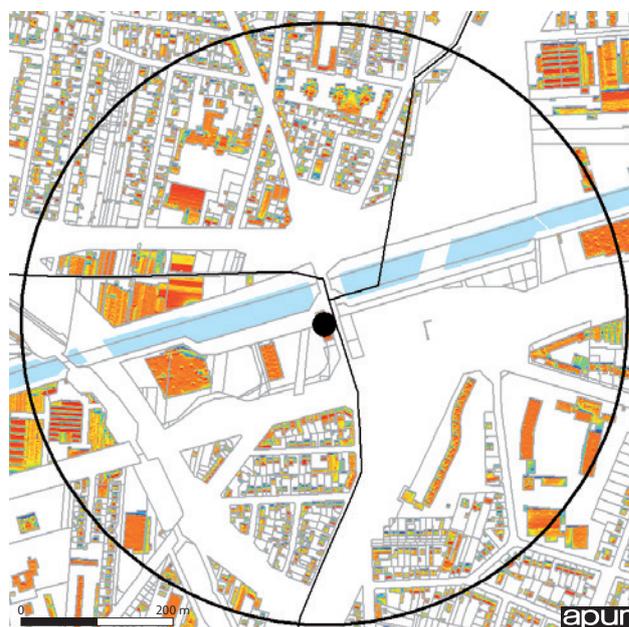
Est Ensemble et les collectivités concernées ont entamé une étude sur la mise en œuvre d'un réseau de chaleur sur la Plaine de l'Ourcq et en particulier à l'échelle RN3. Les villes de Bobigny et Drancy ont entamé quant à elles une étude de faisabilité pour un projet de chauffage urbain raccordé à la géothermie pour le quartier de l'Abreuvoir à Bobigny et sur le secteur sud-est de Drancy.

### Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an  
1 200 0



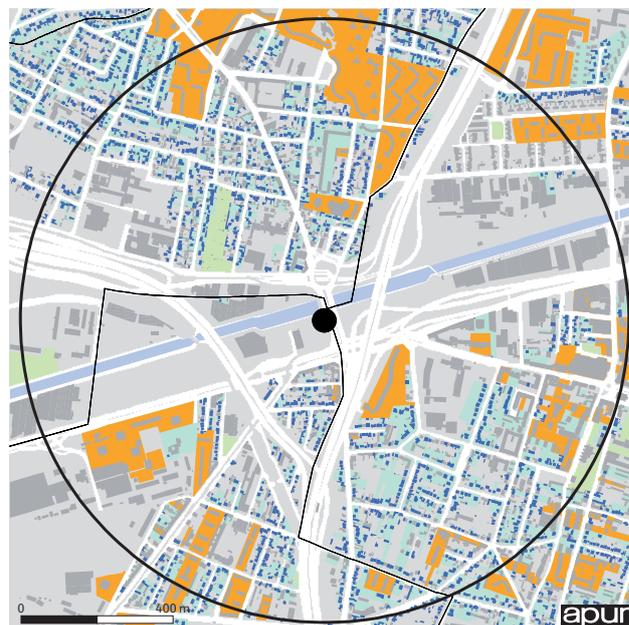
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



### 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

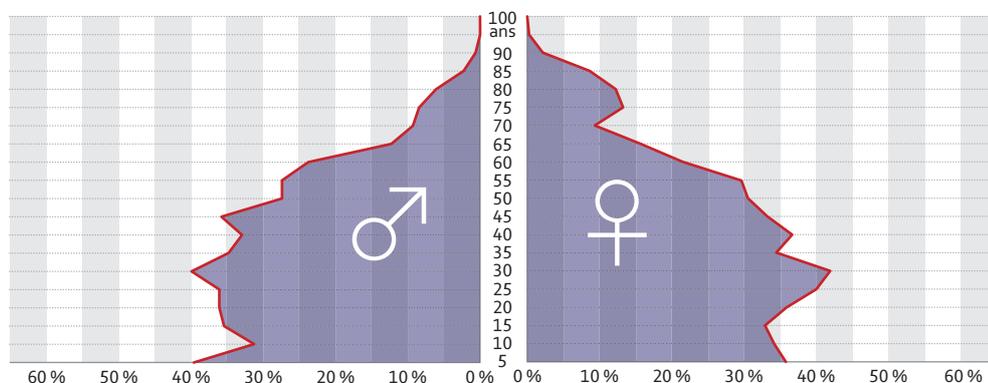
### 4.1. Un quartier jeune, populaire et en croissance sur le plan démographique

Pont de Bondy est un quartier de 15 500 habitants en croissance sur le plan démographique entre 1999 et 2010 (+ 12,3 % contre + 9,5 % dans les trois communes de rattachement et +10 % en petite couronne). Dans ce quartier de gare, comme dans ses communes de rattachement, la part des jeunes de moins de 18 ans est importante, plus encore que dans le département ou qu'en petite couronne. À l'inverse, les personnes âgées de 65 ans ou plus y sont moins nombreuses en proportion. Comme dans l'ensemble du département de la Seine-Saint-Denis ou les 3 communes

	Pont de Bondy	Bondy/Bobigny/ Noisy-le-Sec	Seine- Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants	15 066	145 921	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 12,3 %	+ 9,5 %	+ 10,1 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %
Part des moins de 18 ans	28,2 %	28,6 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	9,8 %	10,1 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	7 287	57 133	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres	10,6 %	9,6 %	13,0 %	43,1 %	24,7 %
Employés et ouvriers	62,9 %	64,4 %	58,5 %	28,4 %	45,3 %
Taux d'emploi	0,69	0,88	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	31,3 %	33,3 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	18,8 %	19,4 %	16,8 %	11,4 %	13,1 %

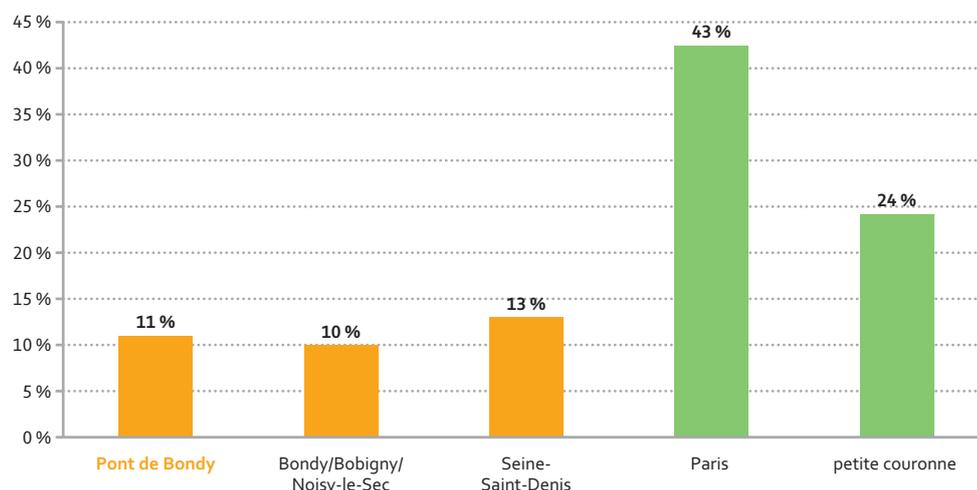
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

#### Pyramide des âges dans le quartier de Pont de Bondy (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

#### Part des cadres dans la population active



Source : Insee Recensement 2011

de Noisy-le-Sec, Bobigny et Bondy, la structure de la population active du quartier montre une nette surreprésentation des employés et ouvriers par rapport aux cadres. Le taux de chômage est particulièrement élevé (18,8 %) parmi les actifs du quartier.

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

Parmi l'ensemble des quartiers de gare du RGPE, les ménages qui résident dans le quartier de Pont de Bondy sont parmi ceux qui ont les revenus les plus bas. Le revenu moyen des ménages par an et par unité de consommation dépasse à peine 15 500 € et progresse peu par comparaison avec le département et plus encore l'ensemble de la petite couronne (+ 11,2 % seulement entre 2001 et 2009). Les ménages du quartier de gare RGPE ont un revenu plus faible qu'à Noisy-le-Sec (moyenne de 17 113 € par an et par UC, en progression de 14 %) ou Bondy (moyenne de 16 065 €, + 15,6 %) et légèrement plus élevés qu'à Bobigny (moyenne de 13 202 € + 14,1%).

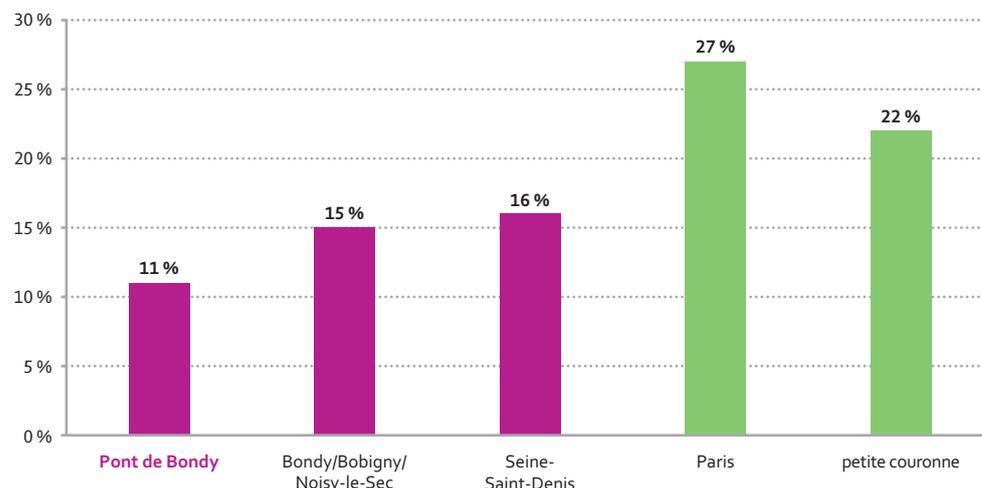
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

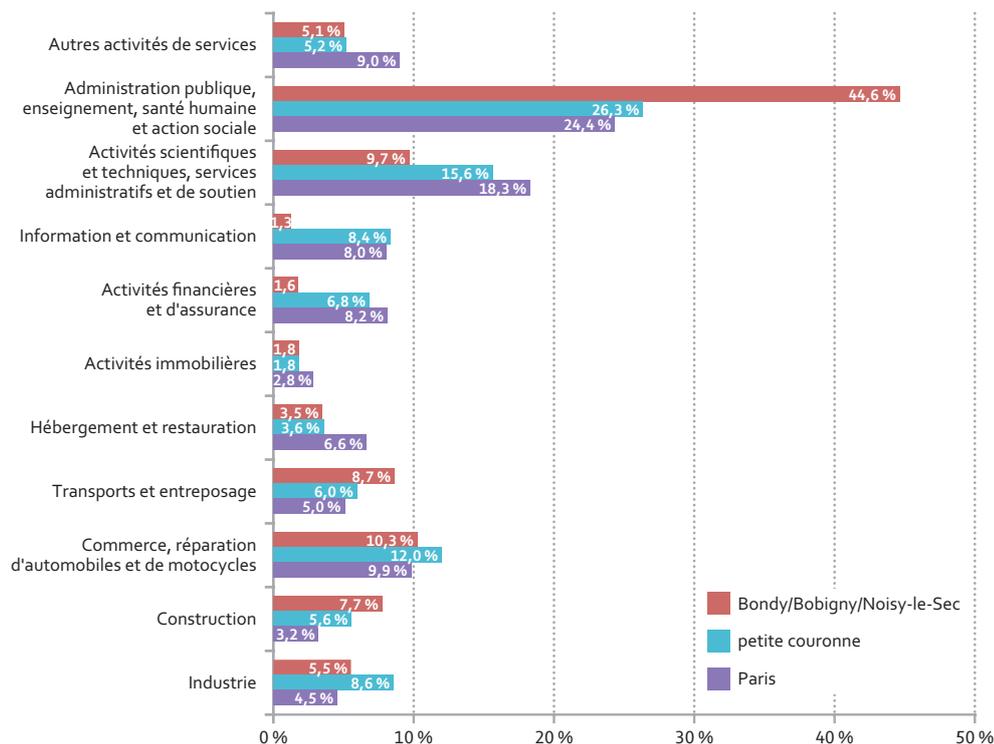


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

### 4.3. À Bondy, Bobigny et Noisy-le-Sec, des emplois majoritairement issus du secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement

Dans les trois communes de rattachement de la gare de Pont de Bondy (Bondy, Noisy-le-Sec et Bobigny), la majorité des emplois offerts appartient au secteur de l'administration publique, de l'enseignement et de la santé (45 %), ceci s'expliquant notamment par la présence des services liés à la Préfecture de Seine-Saint-Denis localisée à Bobigny. Les autres secteurs dominants sont ensuite les activités scientifiques et techniques et autres services administratifs ainsi que celui du commerce, comptant chacun pour 10 % des emplois. Dans le quartier de Pont de Bondy, on soulignera en particulier les emplois liés aux commerces autour de la RN3 et les activités industrielles ou logistiques le long de cette dernière et du canal de l'Ourcq, de même qu'un EHPAD et un centre de rééducation fonctionnelle important, situé à Bobigny, au nord-ouest du quartier de gare.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de Bondy, Bobigny et Noisy-le-S.

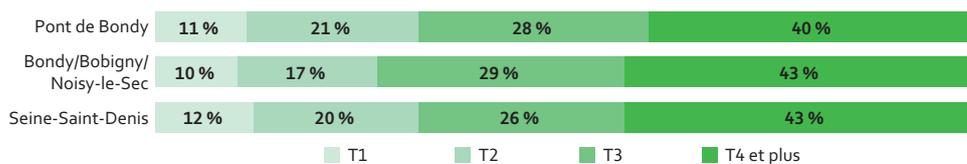


Source : Insee Recensement 2011

## 4.4. De grands logements, une majorité de propriétaires occupants et un habitat pavillonnaire important

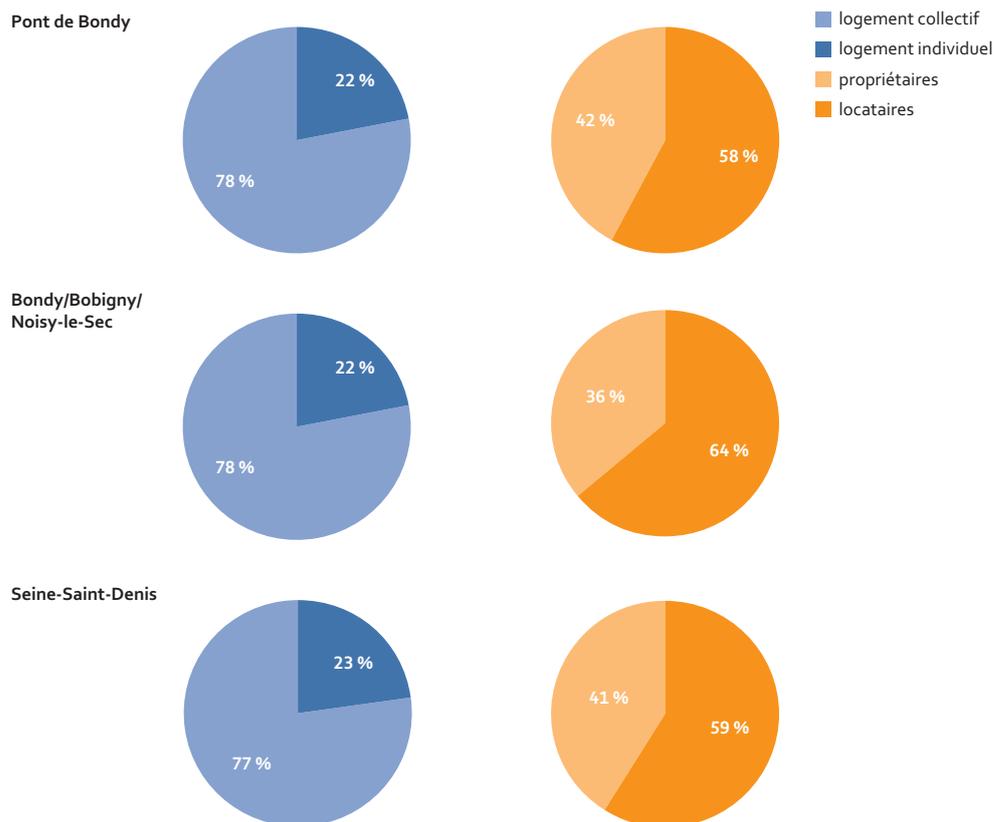
Le parc de logements du quartier de gare du Pont de Bondy présente les mêmes caractéristiques que celui des trois communes de rattachement de la gare et du département de Seine-Saint-Denis. Les grands logements de 4 pièces ou plus y sont les plus nombreux sans déséquilibrer le parc (plus de 40 % de grands logements mais aussi un tiers de petits logements de 1 ou 2 pièces). L'habitat individuel y est bien représenté (plus de 20 % des logements) et les ménages propriétaires prédominent (leur part atteignant presque 60 % des ménages). De la même façon, le parc social est d'ores et déjà important dans le quartier de gare puisque, d'après le recensement, environ un tiers des logements du quartier sont des logements locatifs sociaux. La part des logements sociaux est plus importante encore à Bondy avec 37 %, Noisy-le-Sec avec 44 % ou bien encore Bobigny avec 48 %.

### Répartition des types de logements



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

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

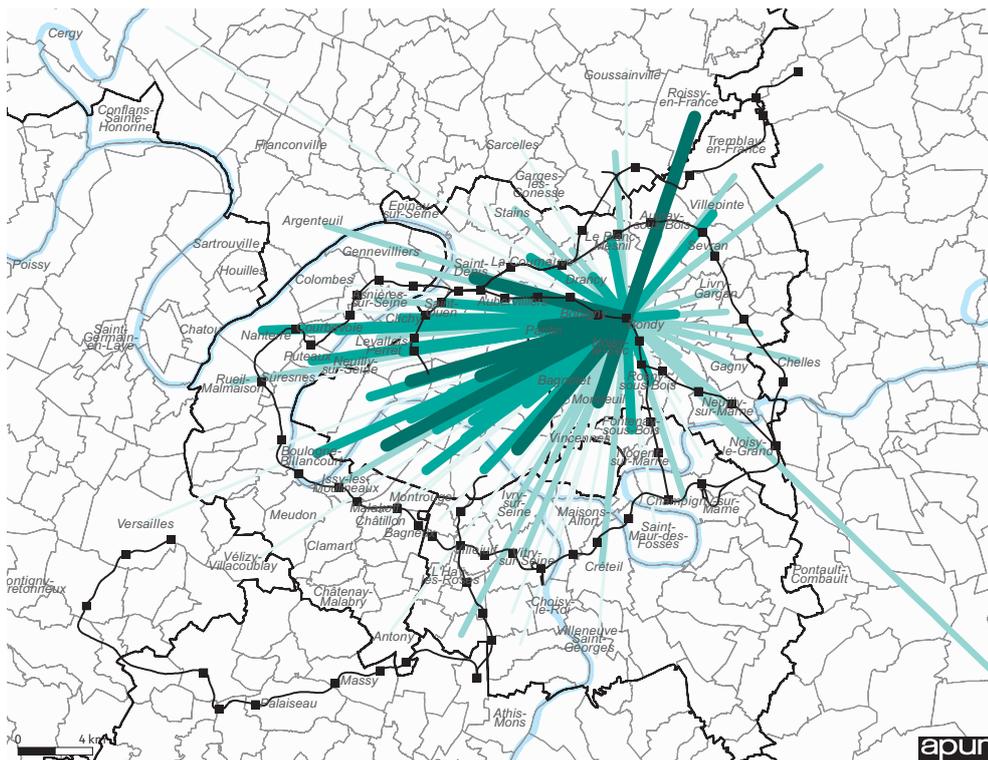


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

# 5. La mobilité et les espaces publics

## 5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés sur la Seine-Saint-Denis et Paris

Alors qu'environ un quart des actifs travaillent et résident dans l'une ou l'autre des trois communes de rattachement de la gare de Pont de Bondy (Bondy, Bobigny et Noisy-le-Sec), les autres se déplacent principalement vers Paris, Saint-Denis, Pantin ou Montreuil, ainsi que vers le pôle d'emploi de Roissy. Ces trois communes attirent également de nombreux actifs résidant en particulier en Seine-Saint-Denis, mais également à Paris, au nord du Val-de-Marne ou encore en Seine-et-Marne. La desserte de ces communes, soit par les transports en commun (ligne 5, RER E, T1 et T4) soit par l'autoroute (A3, A86), facilite les déplacements.

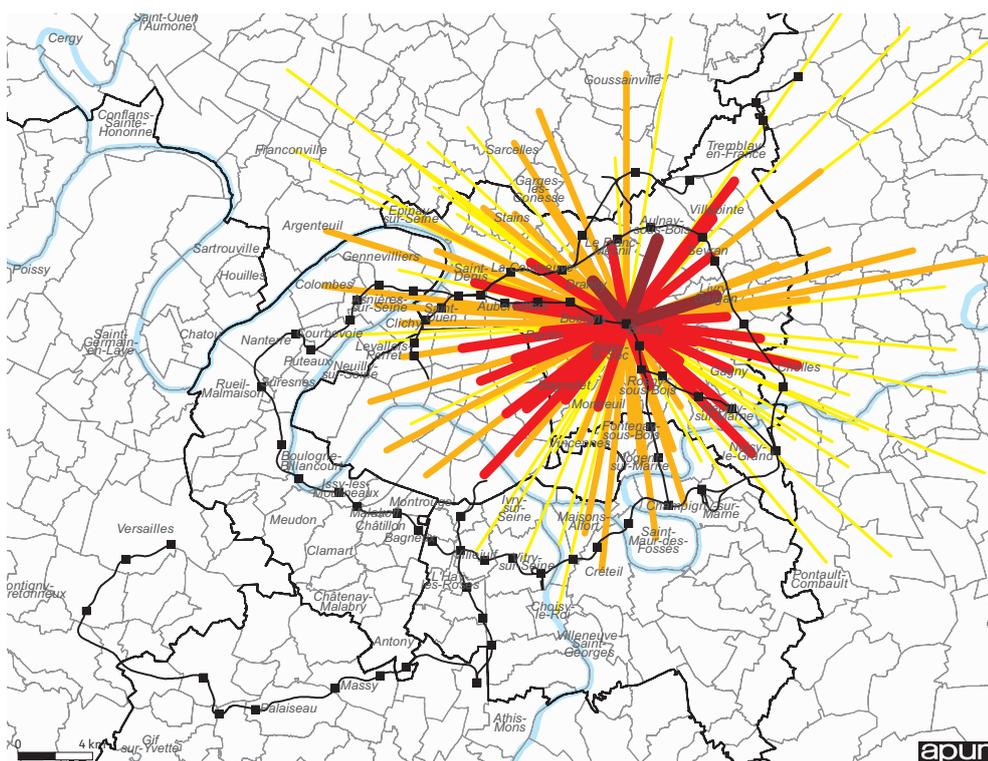


**Où travaillent les actifs habitant à Bondy, Bobigny et Noisy-le-Sec**

- 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 Bondy, Bobigny et Noisy-le-Sec**

- 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

**13 907 actifs** travaillent dans leur commune de résidence, à Bondy, Bobigny ou Noisy-le-Sec. Ils représentent **25,7 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

## 5.2. Une accessibilité métropolitaine améliorée au sud et à l'ouest

Le quartier de gare de Pont de Bondy est aujourd'hui desservi par le tramway T1 desservant à deux ou trois stations d'intervalle le terminus de la ligne 5 à Bobigny ou le RER E à Noisy-le-Sec. Ceci permet de rendre accessible une partie du territoire métropolitain (la Seine-Saint-Denis particulièrement) via un trajet de 45 minutes en transports en commun à partir de l'emplacement de la future gare RGPE de Pont de Bondy. À l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du RGPE sera en service et l'interconnexion entre le T1 et la 15 est sera effective, le territoire accessible depuis la gare de Pont de Bondy sera pratiquement doublé (+80 %), permettant par exemple d'atteindre la moitié ouest du Val-de-Marne et le bassin d'emplois de la Défense à l'ouest de la métropole. Il est également probable que le confort en termes de temps de trajet notamment sur certains parcours sera nettement amélioré. Les commerces et services du quartier deviendront également plus accessibles à l'échelle de la métropole.

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

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

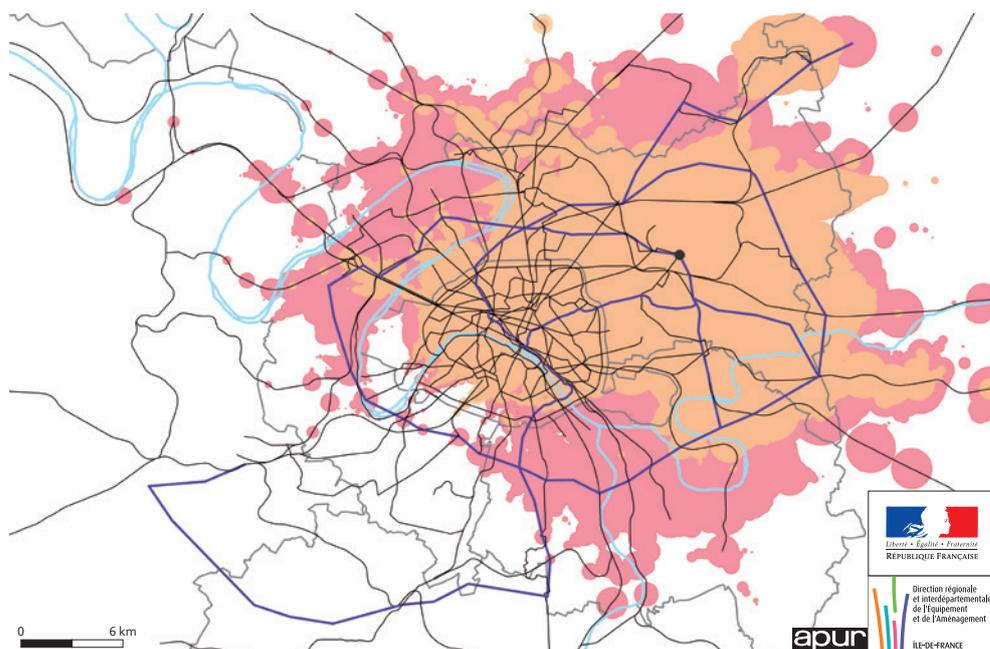
### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

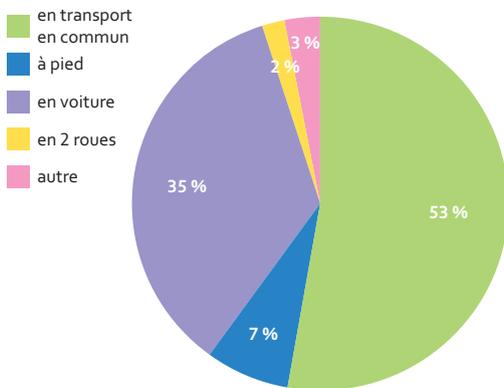
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Pont de Bondy pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :  
 Territoire : + 80 %  
 Emplois : + 37 %



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

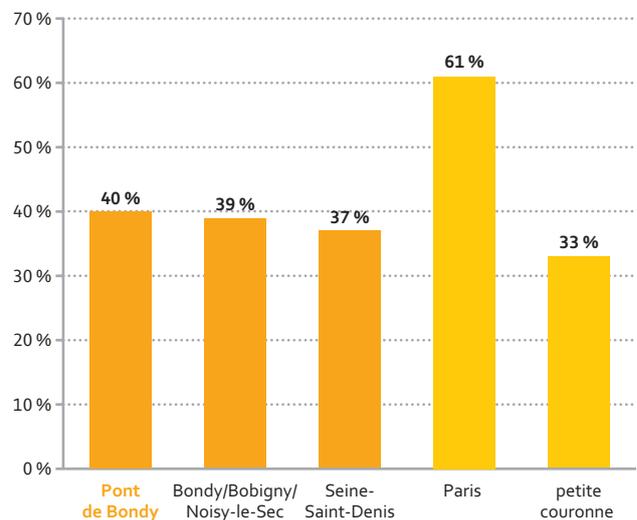
Dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, une majorité des actifs du quartier de gare de Pont de Bondy (53 %) privilégient les transports en commun (T1 et bus). Un peu plus d'un tiers des actifs utilisent la voiture, une proportion à mettre en regard avec celle des ménages sans voiture du quartier (40 %), comparable à celle observée dans l'ensemble des trois communes de rattachement de la gare, mais plus élevée qu'en petite couronne.

#### Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

#### Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

### 5.4. Une accessibilité du quartier à améliorer en lien avec l'arrivée de la gare et des projets autour du canal de l'Ourcq

L'accessibilité piétonne du quartier vers et au départ de la future gare de Pont de Bondy semble présenter à première vue des atouts intéressants, dans la mesure où la quasi-totalité du quartier est a priori accessible via un parcours à pied de 1 000 m maximum, et une partie importante l'est en marchant 500 m maximum. Ainsi, le canal de l'Ourcq par exemple ne semble pas constituer un obstacle en vue de l'accès à la gare, puisque celle-ci se situera au niveau du pont de Bondy. Néanmoins, cette approche mettant en évidence une trame viaire bien développée autour de la gare et dans le quartier ne révèle pas la réalité de ces parcours piétons, en termes de confort et de sécurité notamment : l'ambiance générale reste très routière, les trottoirs sont parfois discontinus, les traversées peu évidentes à cause des autoroutes, de l'échangeur et de l'autopont et les risques trop importants d'accident sur la RN3. La mutation des secteurs d'activités aujourd'hui fermés autour du canal permettra aussi d'améliorer la circulation piétonne du quartier, comme par exemple à l'est dans la ZAC des rives de l'Ourcq. De même le projet d'aménagement de la RN3

#### 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

pour le TZEN3 (prévu en 2021) devrait apporter des améliorations pour les piétons à l'endroit des nœuds d'infrastructures routières au sud, tandis qu'une éventuelle requalification de la place Saint-Just pourrait transformer l'accessibilité piétonne vers le nord du quartier.

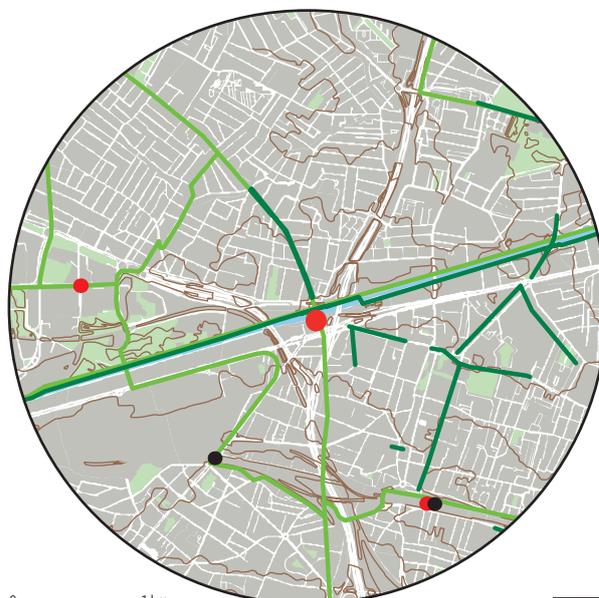
Dans les 2 km autour de la future gare, le réseau cyclable est encore partiellement développé. La piste cyclable du canal de l'Ourcq constitue le principal aménagement cyclable dans le quartier, avec les pistes situées dans la moitié est, à Bondy, sur les avenues Carnot et Pasteur par exemple et la rue Jules Guesde. Au départ de la future gare, côté Bobigny, on notera aussi les aménagements cyclables le long de l'avenue Édouard Vaillant. Comme pour l'accessibilité piétonne et dans une perspective de rabattement vélo vers la future gare, le secteur de la RN3 apparaît encore peu confortable et sûr pour les cyclistes, en particulier au niveau du carrefour entre l'avenue de Rosny (N186) et la RN3 ainsi qu'au niveau de la place Saint-Just, seule interconnexion avec la piste cyclable du canal.

En matière de réseau de bus, le rayon de 2 km autour de la future gare fait apparaître un maillage plutôt dense sur les axes majeurs (à l'exception de l'intérieur des secteurs résidentiels pavillonnaires par exemple), avec des fréquences de passage en heure de pointe assez élevées, entre 20 et 40 bus par heure et par sens par exemple sur des axes comme l'avenue Gallieni à Noisy-le-Sec, les avenues Paul Vaillant Couturier et Édouard Vaillant à Bobigny ou encore les avenues Carnot et Henri Barbusse et la rue Jules Guesde à Bondy. Le pôle bus est aujourd'hui éclaté entre le nord (place Saint-Just) et le sud (ex-RN3), mais également entre l'est (sous le viaduc autoroutier, à proximité du lycée et des collèges) et l'ouest (au niveau du tramway et comptoir général des fontes). L'arrivée de la ligne 15 est du métro à l'horizon 2025 amènera une restructuration du réseau de bus, en particulier sur les axes reliant Pont de Bondy à Bobigny Pablo Picasso et à la gare de Bondy.

### 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)

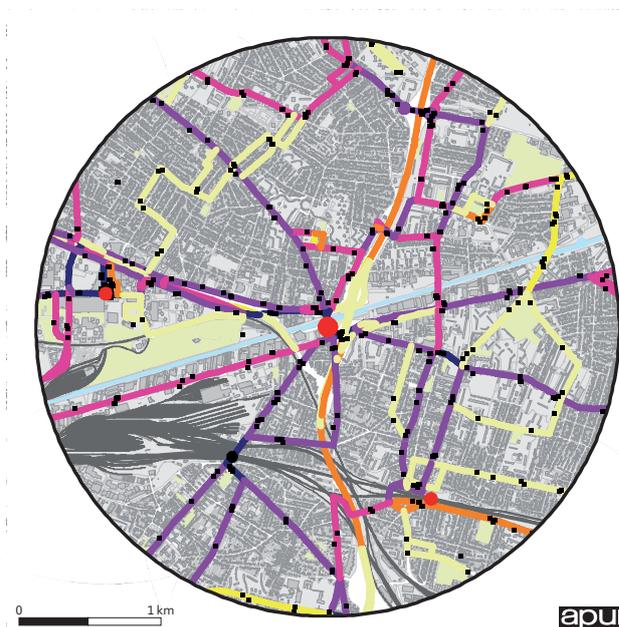
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013



### 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 modéré tant pour les logements que pour l'activité

De 2000 à 2013, 42 logements seulement ont été autorisés en moyenne chaque année dans le quartier de gare de Pont de Bondy. L'année 2000, tout comme l'année 2012, constituent des pics en termes de nombre de logements autorisés à la construction, avec plus d'une centaine d'autorisations. En 2000, c'est à Bondy que quelques opérations de plusieurs dizaines de logements chacune ont été autorisées et en 2012, c'est à Bobigny qu'ont été autorisées deux opérations conséquentes. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont elles aussi assez peu importantes (45 161 m<sup>2</sup>) et confortent le tissu économique existant avec l'accueil de nouveaux services publics qui prédominent, représentant 62 % des surfaces d'activités nouvelles. Puis viennent les commerces, avec en particulier les grandes surfaces commerciales qui bordent le canal sur sa rive sud (34 %).

Construction (2000-2013)	Pont de Bondy	Bondy/Bobigny/Noisy-le-Sec
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	48 441	616 791
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	42	588
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	34	740
Taux de construction	5 %	14 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	45 161	569 439

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.

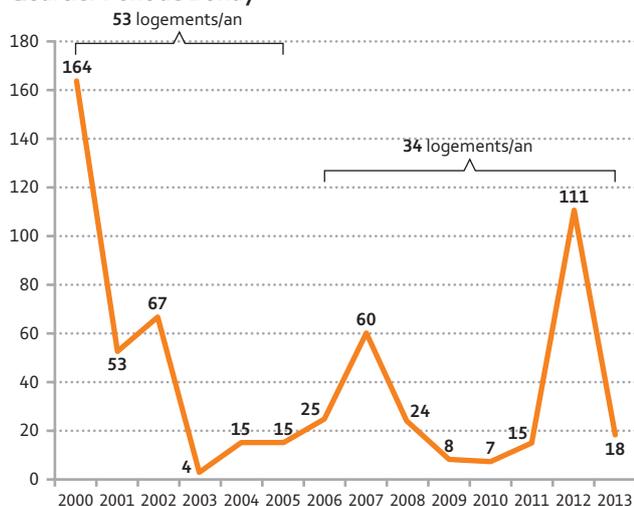
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Pont de Bondy (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

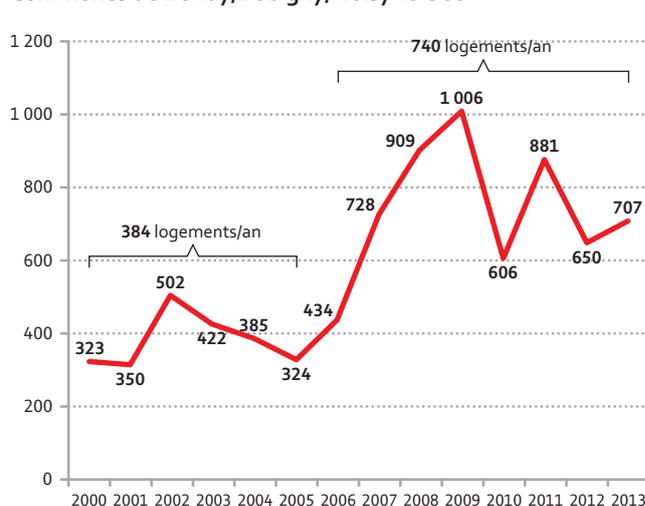
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier Pont de Bondy



Source : DRIEA, SITADEL 2015

##### Communes de Bondy/Bobigny/Noisy-le-Sec



Source : DRIEA, SITADEL 2015

## 6.2. Peu d'opérations de construction de grande taille

La carte représentant les permis autorisés de 2000 à 2013 pour le logement fait apparaître qu'il y a peu de grands programmes de construction de logements. Ceux-ci sont concentrés en limite est du quartier (avenue Maréchal de Lattre de Tassigny), en lien avec le projet de renouvellement urbain en cours. La plupart des autres permis sont localisés dans les quartiers pavillonnaires : le plus souvent ils autorisent l'extension de pavillons existants, sans créer de logements. Les surfaces nouvelles d'activités, peu nombreuses, ont été créées via des opérations d'aménagement à Bobigny (secteur Emmaüs et Odessa-Leningrad) ou la ZAC des Rives de l'Ourcq le long de la RN3 à Bondy.

### 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

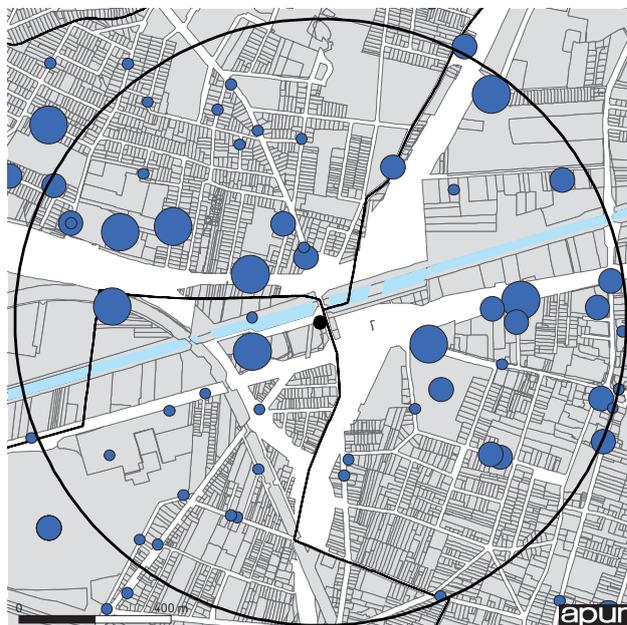
Sources : DRIEA, SITADEL 2015



### 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

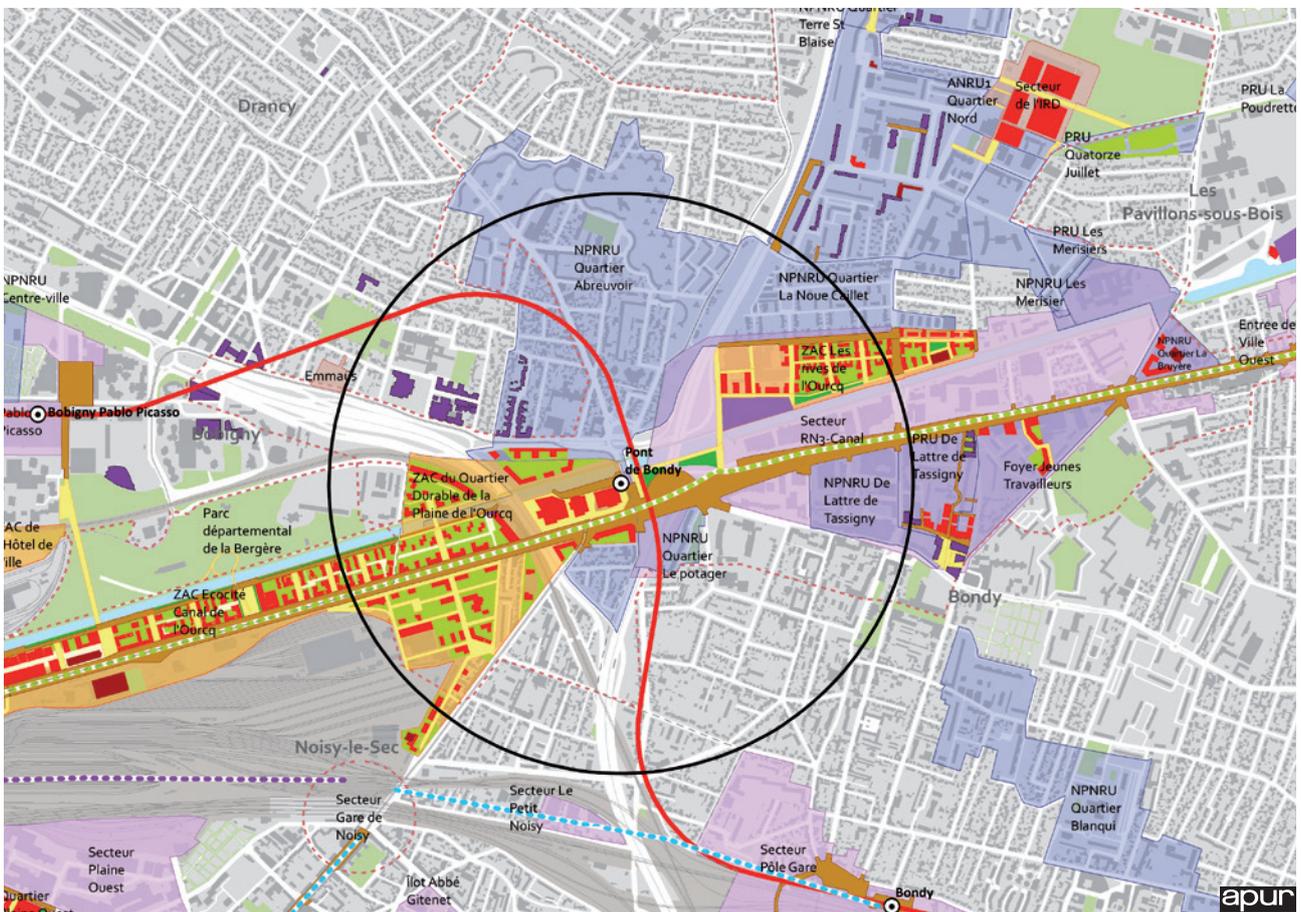




La passerelle piétonne (inaugurée en juillet 2014) relie le parc à une large place minérale, créant ainsi une percée visuelle depuis l'axe de la RN3. De part et d'autre, des îlots mixtes à dominante résidentielle (prévus pour 2019) articuleront les berges du canal à la rue de Paris, entièrement réaménagée et desservie par le futur TZen 3. Un groupe scolaire, des équipements de quartiers et près de 2 000 m<sup>2</sup> de commerces s'adresseront à ces nouveaux espaces publics.

Autour du Pont de Bondy, la ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq développera des programmes de constructions à l'ouest du pont et créera des perméabilités entre la RN3 et le canal. Une passerelle piétonne au-dessus du canal est prévue à l'horizon 2019. Un équipement nautique intercommunal est à l'étude aux abords du pont. Le réaménagement de la trame viaire, incluant des modes de liaisons douces, permettra d'articuler les différents secteurs en projet. À l'ouest, le secteur Engelhard et le réaménagement de la Cité de la Sablière dessineront la dernière séquence mixte, à dominante résidentielle, avant le franchissement de l'A86. Le triangle formé par le réseau d'infrastructures devra évoluer en lien avec l'arrivée du pôle de gare de Pont de Bondy, incluant la future gare du GPE, le Tzen 3, les gares de tramway et de bus existantes et l'aménagement d'espaces publics. Des réflexions sont en cours pour définir l'emplacement de la future gare par rapport aux tissus alentours (quartiers nord, grandes surfaces commerciales au sud du canal, projets d'aménagements).

Le long des berges nord, la ZAC des Rives de l'Ourcq prévoit la requalification du port, en conservant l'activité industrielle présente sur le site (les deux centrales à béton), ainsi que la construction d'un nouveau quartier résidentiel autour de la Halle des Salins, dont la programmation est à l'étude. Un autre franchissement piétonnier du canal (prévu à l'horizon de l'arrivée de la gare du RGPE) est encore à l'état de réflexion.



### Projets d'aménagement et de transport

○ périmètre 800m

— RGPE : étude

--- RER : étude

— Métro : chantier - étude

— Tramway : chantier - étude

— Tram Express Nord : chantier - étude

— TCSP, TZen : chantier - étude

— CDG Express

### Projets en cours

■ bâti en projet

■ bâti requalifié

■ bâti réalisé

■ création d'espace public

■ requalification de l'espace public

■ espace vert en projet

■ espace vert privé en projet

■ zone portuaire en projet

### Secteur d'aménagement

■ ZAC à l'étude

■ ZAC en cours

■ autre secteur de projet en cours

■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU)

■ périmètre d'étude

--- périmètre de réflexion

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



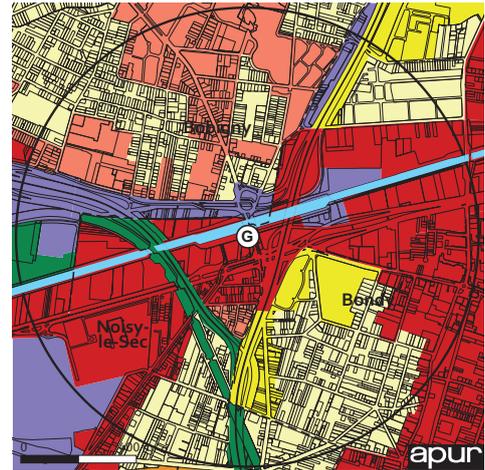
# Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de Pont de Bondy, à cheval sur 3 communes, dépend de trois PLU qui tout en étant différents sont d'ores et déjà cohérents et imposent les mêmes contraintes sur des espaces similaires. Par exemple les abords du Canal de l'Ourcq correspondent à une zone mixte dense à Noisy-le-Sec comme à Bondy. Les règlements de Bondy et Noisy-le-Sec avaient anticipé l'abandon du COS permis par la loi ALUR. Dans les trois communes la mutation des secteurs d'habitat pavillonnaire est encadrée notamment grâce à l'article sur les hauteurs maximales autorisées qui ne dépassent pas 9 mètres.

## Récolement des zonages des PLU/POS

	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		

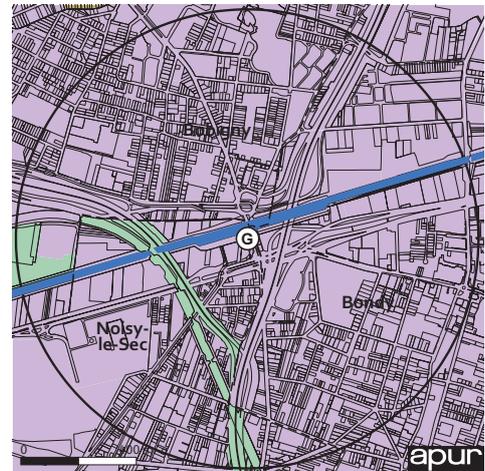
Sources : Apur février 2016, d'après le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, modification en cours, le PLU de Bondy approuvé le 22 septembre 2011, révision du PLU engagée et POS de Bobigny approuvé le 1<sup>er</sup> juin 1981, dernière modification en septembre 2011 ; PLU arrêté au 16/12/2015.



## Récolement des densités des PLU/POS

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

Sources : Apur février 2016, d'après le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, modification en cours, le PLU de Bondy approuvé le 22 septembre 2011, révision du PLU engagée et POS de Bobigny approuvé le 1<sup>er</sup> juin 1981, dernière modification en septembre 2011 ; PLU arrêté au 16/12/2015.



## Récolement des hauteurs maximales des PLU/POS

	< ou égal à 9 m		selon hauteur des bâtiments existants ou voisins
	hauteur de 10 à 15 m		hauteur définie selon plan masse
	hauteur de 16 à 24 m		hauteur non réglementée
	hauteur de 25 à 30 m		zone naturelle
	hauteur plafond : 31 à 36 m		secteur non couverts par le POS (ZAC)
	hauteur plafond : 37 m et +		station du RGPE

Sources : Apur février 2016, d'après le PLU de Noisy-le-Sec approuvé le 15 novembre 2012, modification en cours, le PLU de Bondy approuvé le 22 septembre 2011, révision du PLU engagée et POS de Bobigny approuvé le 1<sup>er</sup> juin 1981, dernière modification en septembre 2011 ; PLU arrêté au 16/12/2015.



	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
CD	Conseil Départemental
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
EPFIF	Établissement Public Foncier d'Ile-de-France
EPT	Établissement Public Territorial
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
NPNRU	Nouveau Programme National de Renouveau Urbain
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 Pont de Bondy — 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 Pont de Bondy fait partie.