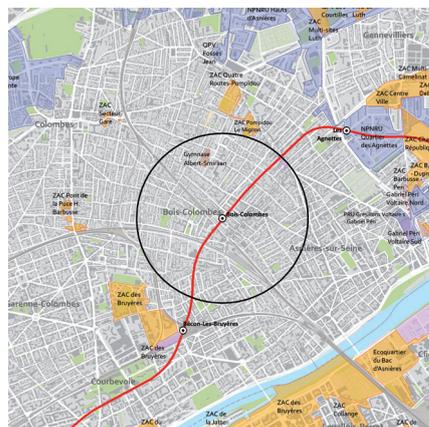
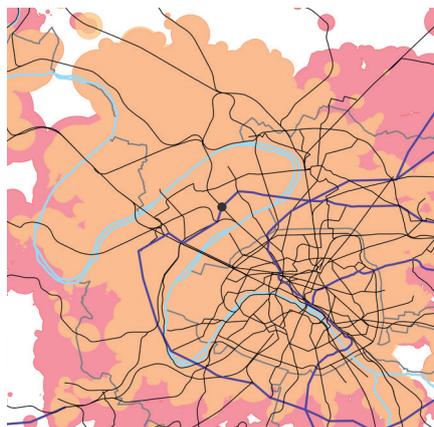
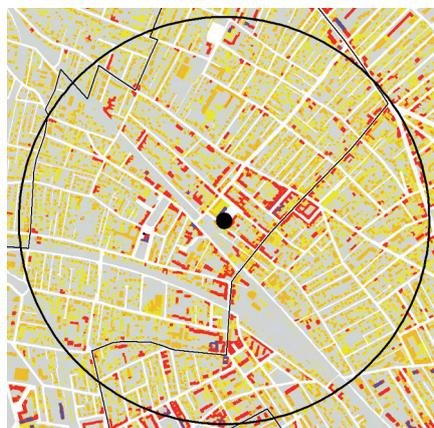
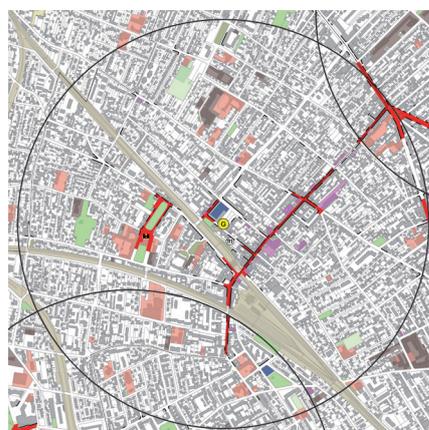
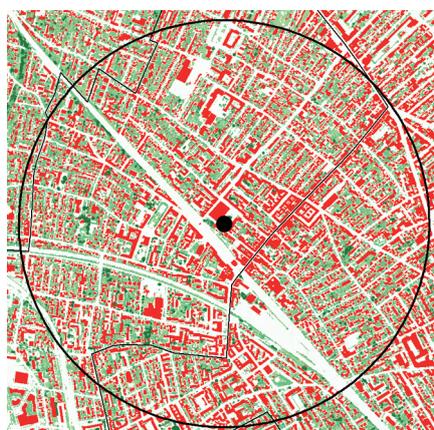


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Bois-Colombes Ligne 15 ouest



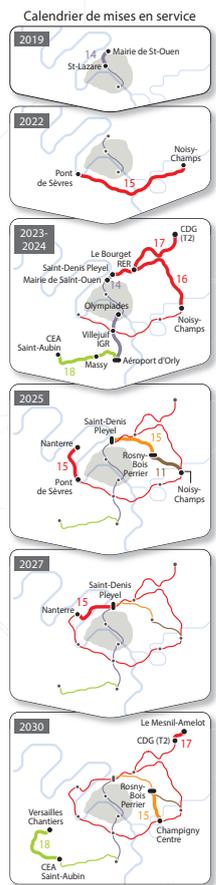
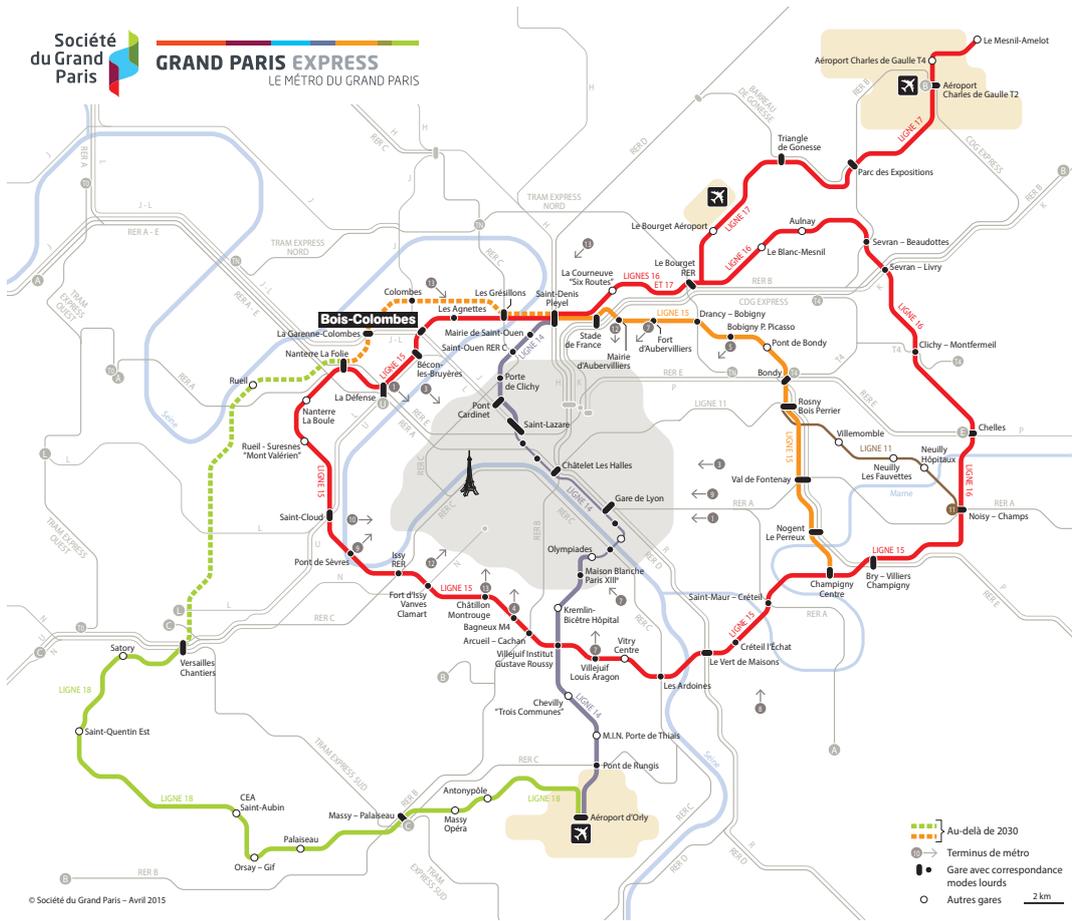
Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger, Lise Roger-Jaffé
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

2015V2.7.1.1

Sommaire

Introduction	1
1. Des densités de population élevées.....	3
2. Une centralité locale	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier résidentiel	5
3.2. Un bâti de hauteur faible, mais plus élevé autour de la gare	6
3.3. En dehors du centre-ville, des densités bâties faibles.....	6
3.4. Un tissu à dominante pavillonnaire	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Une urbanisation constante et régulière	8
3.7. Un cadre végétal dominé par les jardins privés	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier en croissance démographique et au profil socio-économique plutôt favorisé.....	12
4.2. Le revenu moyen des ménages du quartier est élevé et en progression	13
4.3. Un quart des emplois liés à l'administration publique, l'enseignement et la santé dans les deux communes de rattachement de la gare	14
4.4. Presque 20 % de maisons individuelles et 56 % des ménages propriétaires occupants.....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés sur l'ouest de la métropole	16
5.2. Une accessibilité à la métropole améliorée au sud et au nord-est.....	17
5.3. L'usage des transports en commun majoritaire pour les actifs du quartier	18
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité dans le quartier	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1. D'importantes opérations de construction de logements en 2012 et 2013	20
6.2. Beaucoup d'extensions de maisons individuelles.....	21
6.3. Un axe de projets nord-sud, entre l'arrivée du T1 et la nouvelle gare du GPE	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Bois-Colombes

Ligne 15 ouest, horizon 2027

Gare située dans la commune de Bois-Colombes

Connexion avec la ligne J du Transilien

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Bois-Colombes, Asnières-sur-Seine et Colombes (Hauts-de-Seine).

PLU de Bois-Colombes approuvé le 5 juin 2007 (modification n° 4 approuvée le 7 juillet 2015).

PLU d'Asnières-sur-Seine approuvé le 26 juin 2006 (modification n°4 le 12 décembre 2013, nouvelle modification en cours).

PLU de Colombes approuvé le 30 janvier 2013.

Territoire des CDT « Boucle Nord des Hauts-de-Seine » pour les communes de Bois-Colombes, Asnières-sur-Seine et Colombes.

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 Bois-Colombes, réalisée en liaison avec les services des villes de Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine.

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 :

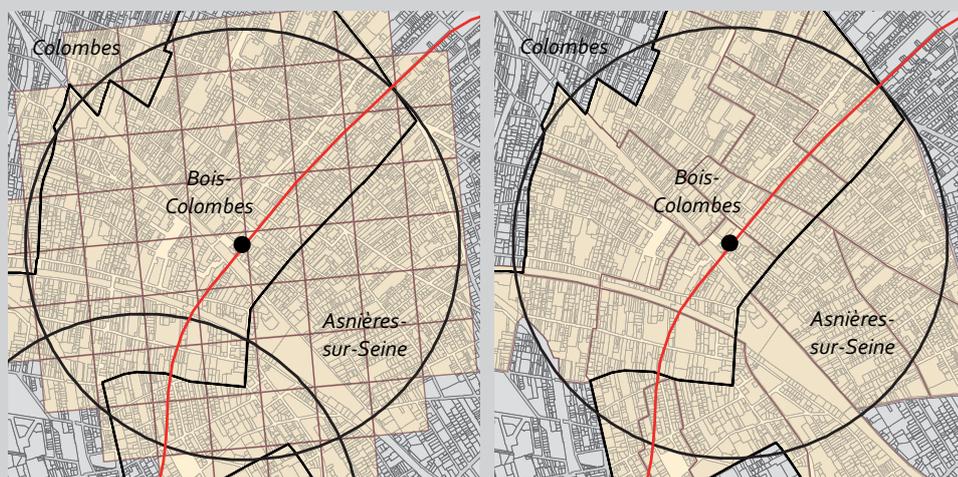
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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 trois communes (Bois-Colombes, Asnières-sur-Seine et Colombes), seules les communes de Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DE GARE RGPE DE BOIS-COLOMBES



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. Des densités de population élevées

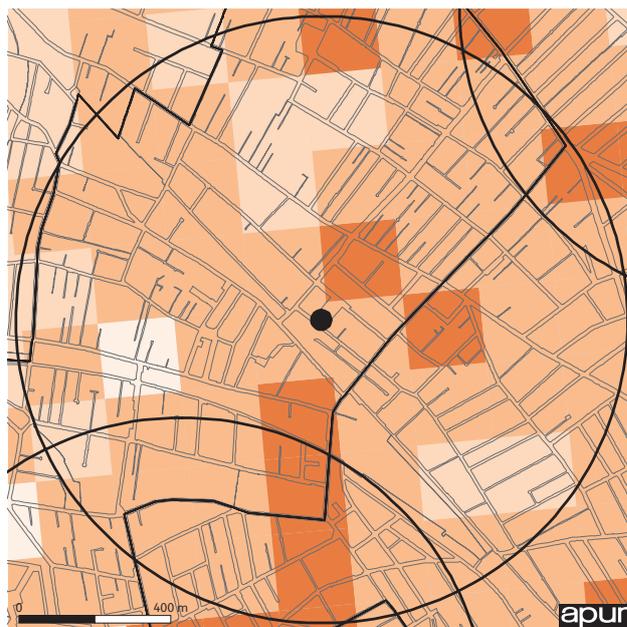
Le quartier de gare RGPE de Bois-Colombes compte plus de 34 600 habitants. Avec Bécon-les-Bruyères et Les Agnettes, c'est le quartier de gare de la ligne 15 ouest qui compte le plus grand nombre d'habitants. La densité de population y dépasse 170 habitants par hectare, soit une densité comparable à celle de Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine mais 2,5 fois plus élevée que celle de la petite couronne. Les densités de population les plus élevées correspondent aux ensembles d'habitat collectif, notamment ceux situés au sud de la gare, le long de l'avenue des Bourguignons. En revanche dans ce quartier le nombre d'emplois est assez peu élevé : la densité d'emplois y est légèrement inférieure à la moyenne de la petite couronne (26 emplois par hectare contre 31 en petite couronne). Le taux d'emploi de 0,28 reflète le caractère résidentiel d'une très grande partie du quartier.

Densité de population



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

Source : Fichier fiscal Insee 2010

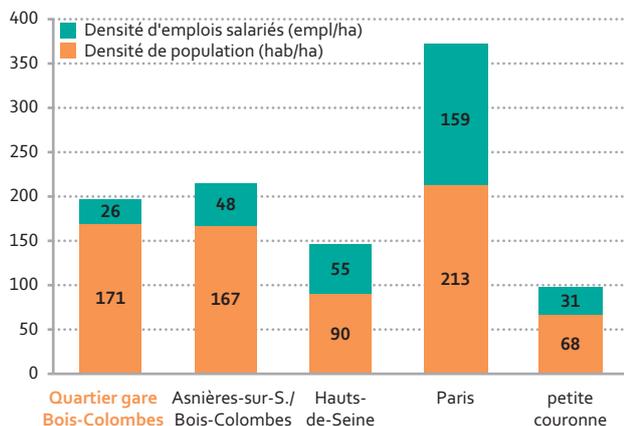


Population et emplois dans le quartier de gare de Bois-Colombes

Quartier de gare de Bois-Colombes	Population	Emplois
Quartier	34 612	6 319
2 km	214 398	100 661
4 km	632 655	569 409

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

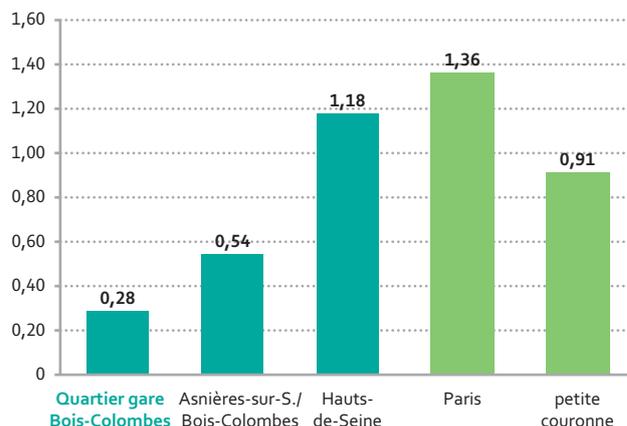
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

Taux d'emploi

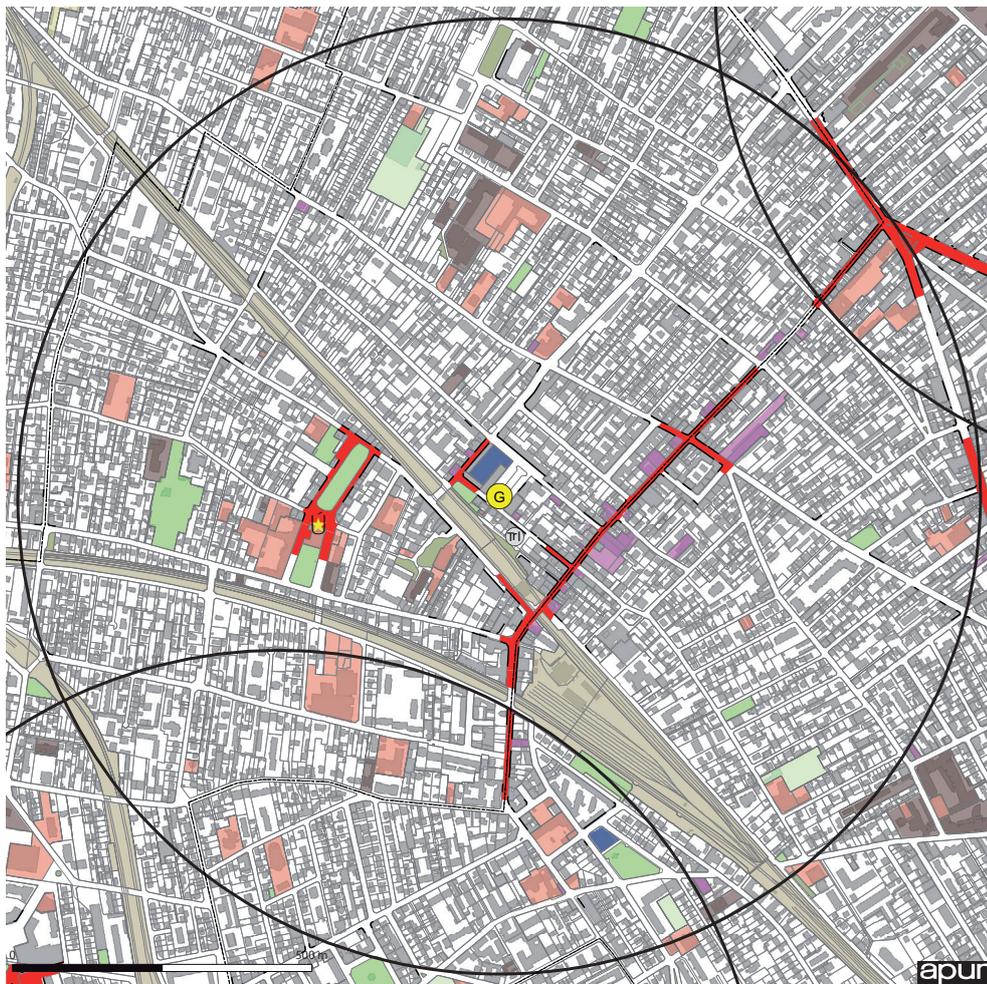
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

2. Une centralité locale

Le quartier de gare de Bois-Colombes est scindé en trois secteurs par la fourche ferroviaire formée par la ligne J du Transilien qui dessert ici le centre-ville de Bois-Colombes. La très commerçante rue des Bourguignons, perpendiculaire aux lignes de chemins de fer, constitue la principale centralité du quartier. Côté centre-ville, cette centralité locale s'étire vers la rue d'Estienne d'Orves qui borde le marché couvert municipal ainsi qu'autour de la mairie de Bois-Colombes, avec certaines discontinuités liées notamment à la traversée des voies ferrées. Au nord-est à la limite avec le quartier de gare des Agnettes, le carrefour Bourguignons est un lieu de concentration de commerces et le point vers lequel convergent l'avenue d'Argenteuil (RD909) et le boulevard Voltaire (RD15) qui forment tous deux de grands axes de connexions vers les communes limitrophes.



Source : Apur avril 2015



Rue des Bourguignons, Bois-Colombes/
Asnières-sur-Seine



Mairie de Bois-Colombes, place de la République,
Bois-Colombes

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier résidentiel

La nouvelle gare du métro du Grand Paris sera située sur la place de la Résistance, à proximité de l'actuelle gare Transilien, et desservira à la fois la ville de Bois-Colombes et d'Asnières-sur-Seine. Ce quartier de gare est essentiellement résidentiel, marqué par une dominante d'habitat pavillonnaire sur son pourtour. Autour de la gare, et le long de la rue des Bourguignons, principale artère commerçante du quartier, le tissu est plus dense et régulier. Les rues sont bordées d'un linéaire de logements collectifs dont les commerces occupent la plupart des rez-de-chaussée, voire la totalité de la parcelle. L'étendue du tissu pavillonnaire est ponctuellement interrompue par une opération d'habitat collectif continu ou discontinu, un équipement de quartier (scolaire, culturel, sportif ou médical) et de petits squares. Seuls les parcs situés à proximité de la place de la République proposent de plus vastes espaces verts.

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

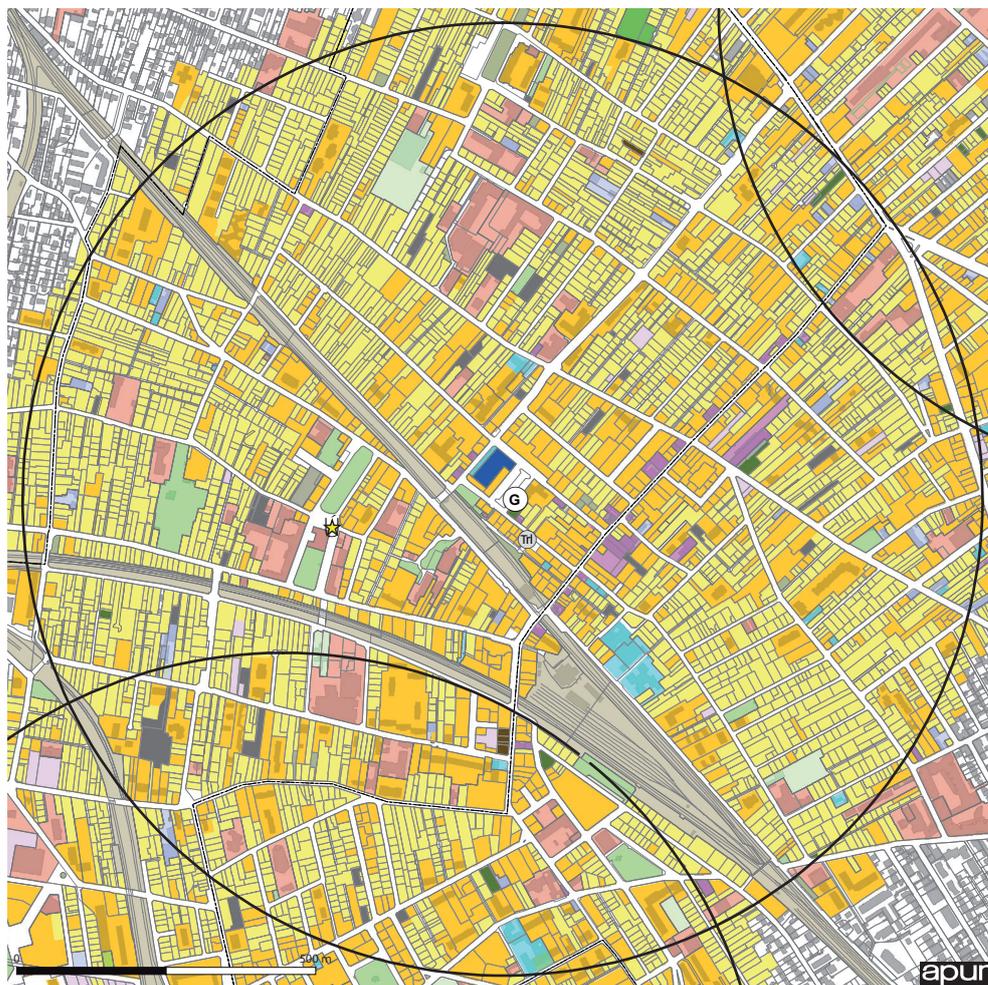
Emprise non bâtie

- 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 avril 2015



Marché de Bois-Colombes, rue d'Estiennes d'Orves, Bois-Colombes



Avenue du Bel-Air, Bois-Colombes

3.2. Un bâti de hauteur faible, mais plus élevé autour de la gare

Le quartier se caractérise par un tissu essentiellement pavillonnaire, dont 81 % des surfaces bâties ne dépassent pas 15 mètres de hauteur. Autour des centralités, le long de l'avenue Faidherbe, de la rue des Bourguignons jusqu'à l'avenue d'Argenteuil et à proximité des gares se concentre un bâti plus élevé. Ce tissu faubourien du centre-bourg représente 18 % des surfaces bâties du quartier de gare, composé d'immeubles de logement de plus de 15 mètres.

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 gare de Bois-Colombes



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

3.3. En dehors du centre-ville, des densités bâties faibles

Le quartier de Bois-Colombes est composé d'un tissu parcellaire très découpé, avec uniquement des parcelles de petite taille. Dans la majeure partie du quartier, les densités bâties sont assez faibles, souvent inférieures à 1, voire à 0,5 dans les rues de pavillonnaire. Le centre-ville de Bois-Colombes et les parcelles qui bordent la rue des Bourguignons sont plus densément bâties (plus de 3). Ces densités, le plus souvent basses, vont de pair avec une autre caractéristique du quartier: les espaces verts publics et les emprises non bâties sont très peu nombreux.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

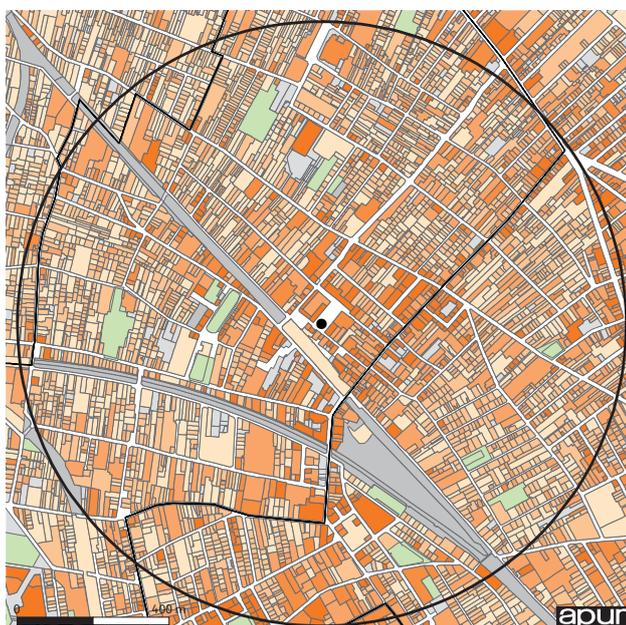
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 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. Un tissu à dominante pavillonnaire

Le quartier de Bois-Colombes présente un tissu en lanières, formant de petites parcelles occupées par un bâti de faible hauteur. Desservi par un important réseau d'impasses privées ou publiques, l'étendue pavillonnaire est ponctuellement interrompue par la présence de petits immeubles collectifs continus ou discontinus. L'arrivée du chemin de fer en 1850 découpe la trame viaire existante et favorise le développement d'un urbanisme de faubourg. Un tissu de logements collectifs et continus borde les tracés historiques (chemin des Bourguignons) et les rues du centre-bourg autour de la gare.



Villa Schutz et Daumain, Bois-Colombes



Gare de Bois-Colombes, vue sur rue Maertens, Bois-Colombes



Villa Sainte-Anne, Asnières-sur-Seine



Avenue Max de Nansouty, Asnières-sur-Seine

3.5. Structure de la propriété foncière

En lien avec la présence d'un tissu résidentiel et pavillonnaire, c'est le foncier privé qui prédomine dans le quartier de gare de Bois-Colombes. Les parcelles détenues par les collectivités publiques correspondent presque uniquement aux équipements scolaires et aux rares espaces verts du quartier. RFF, devenu depuis la réforme ferroviaire SNCF Réseau, possède les emprises ferroviaires qui scindent le quartier en 3 et occupent une place assez importante, notamment au niveau de l'embranchement et de l'ancienne gare Lisch. Enfin les bailleurs sociaux gèrent quelques parcelles d'habitat collectif assez peu nombreuses et réparties de manière homogène dans le quartier.

Propriété foncière

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

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



3.6. Une urbanisation constante et régulière

Loti au début du xx^e siècle, le quartier de Bois-Colombes connaît une urbanisation croissante et continue. Après-guerre, le quartier se dote de ses principaux équipements publics, tandis que les immeubles de faubourg et les pavillons détruits par les bombardements sont reconstruits. À partir des années 1960, afin de pallier le manque de logements, plusieurs opérations HLM voient le jour dont le groupe Jean-Mermoz et l'ensemble rue Armand Lépine. Plus récemment, dans les années 2000, le centre aquatique de Bois-Colombes ouvre ses portes et l'avenue Renée est créée, desservant de nouvelles opérations de logements et le gymnase Albert-Smirlian, en cours de réhabilitation.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

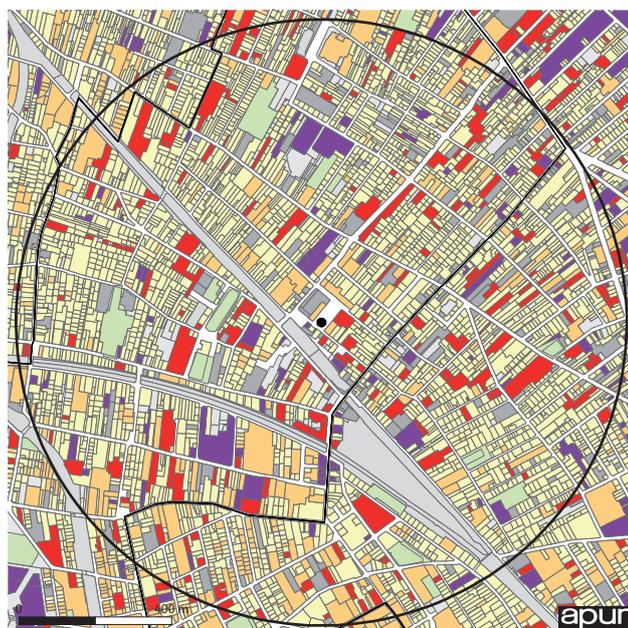
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

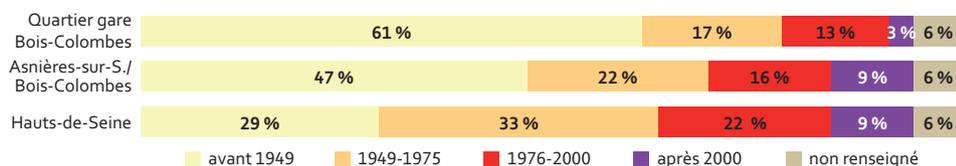
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

Source : DGFiP 01/01/2013
 Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFiP (au 01/01/2013)

3.7. Un cadre végétal dominé par les jardins privés

Le quartier de gare de Bois-Colombes se caractérise par un cadre végétal développé, composé principalement des jardins privés des nombreux pavillons présents dans le quartier. Le couvert végétalisé du quartier s'élève ainsi à 28 % de sa surface. Les espaces verts publics sont finalement assez peu nombreux, et l'on signalera en particulier les parcs publics situés à proximité de l'Hôtel de Ville de Bois-Colombes (les squares Franklin Roosevelt et Émile Tricon) et à Asnières, les squares Max de Nansouty et Flachat.

Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

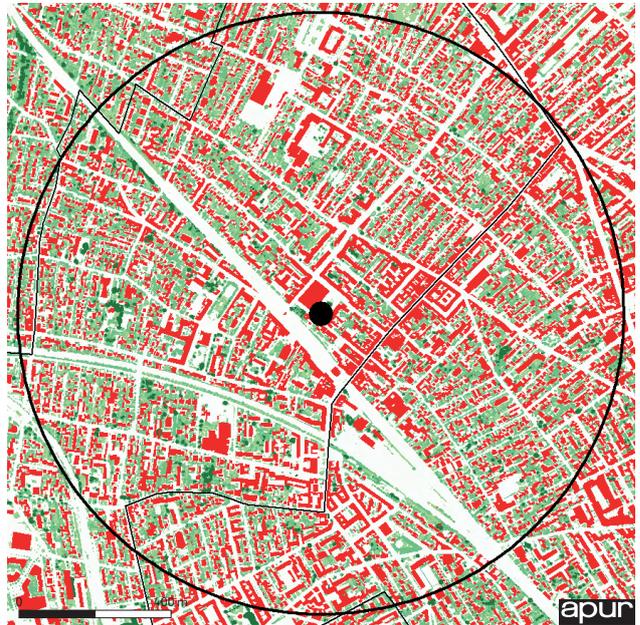
■ moins de 1 m

■ 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

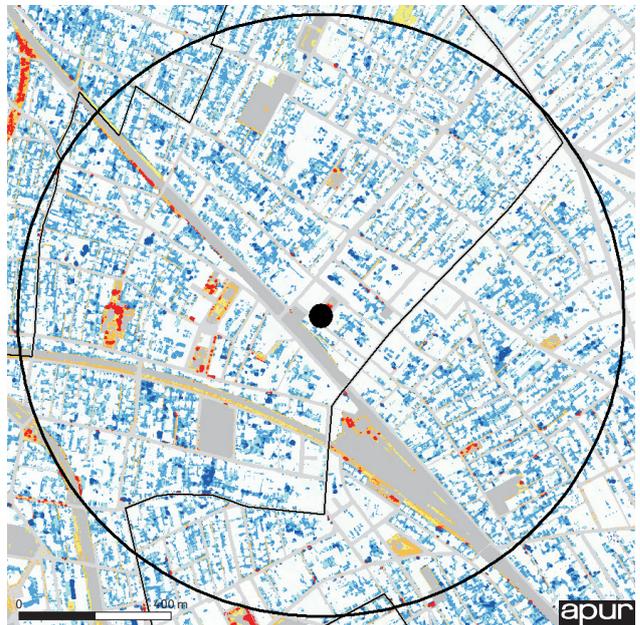
Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

■ 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

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur dans les secteurs plus minéraux du quartier de gare, en particulier la tranchée du faisceau ferroviaire traversant le quartier, au niveau de la Gare Lisch et autour de la gare de Bois-Colombes, mais aussi des équipements comme le centre aquatique de Bois-Colombes, le gymnase Smirlian ou encore le centre commercial Intermarché à l'est. Les jardins privés jouent dans la mesure du possible un rôle de régulateur thermique pour le quartier, mais il existe assez peu de grandes poches de « fraîcheur » dans le quartier, à l'exception du square Franklin Roosevelt à l'ouest. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés ou parfois des axes très fréquentés par la circulation automobile, à l'image ici de la rue des Bourguignons entre Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine ou le gymnase Smirlian.

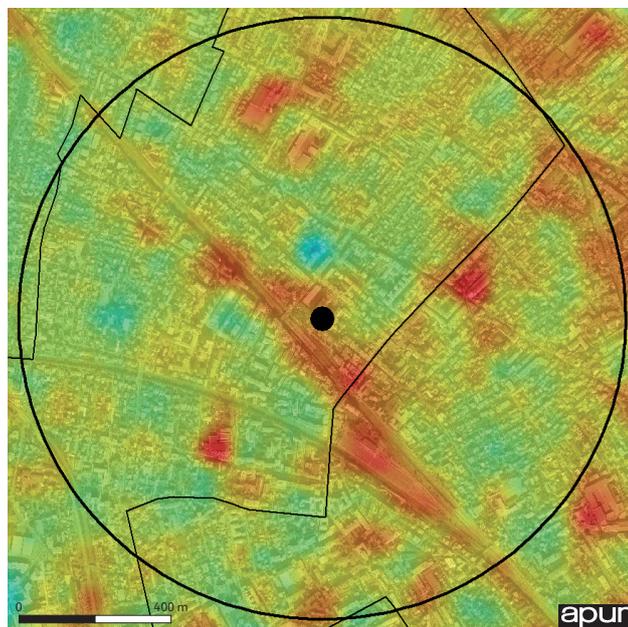
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que 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, tels que certains immeubles de logements collectifs aux abords de la gare, à proximité des rues d'Estienne d'Orves, des Bourguignons, Henri Say ou Philippe de Metz, ou encore des équipements comme le centre aquatique de Bois-Colombes,

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

38 °C 25 °C 15 °C

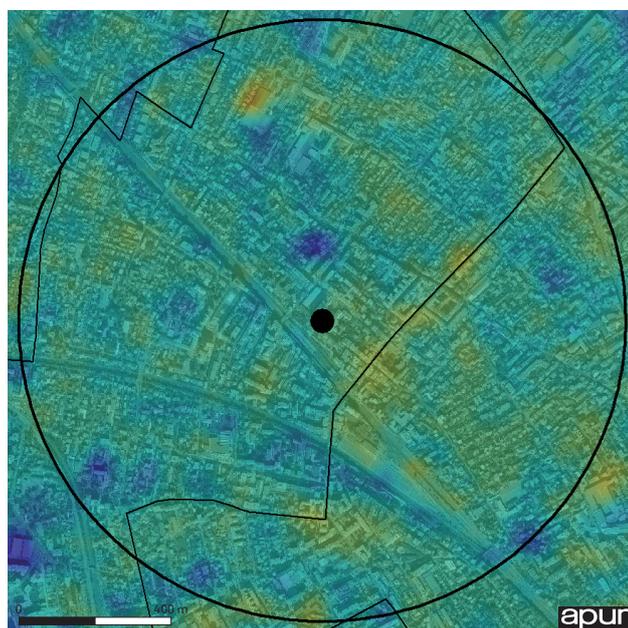
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANDSAT - 2012



présentent un potentiel non négligeable. Les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les pavillons, nombreux dans le quartier, peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition.

Aujourd'hui plusieurs projets de création de réseaux de chaleur par géothermie sur nappe de faible profondeur sont engagés à Bois-Colombes: ils concernent la ZAC Pompidou-le-Mignon (1 100 logements), le centre omnisports Smirlian et l'école Saint-Exupéry, l'école Pierre Joigneaux et la crèche « l'envolée ».

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 quasiment l'ensemble des parcelles accueillant des pavillons, grâce notamment à la taille de leur jardin.

Les logements collectifs du quartier parmi lesquels les résidence situées en parallèle de la rue d'Estienne d'Orves ou la résidence du Parc à Bois-Colombes ou la résidence ICF à Asnières, sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire (couverture de 50 % des besoins en eau chaude sanitaire). Le réseau d'eaux usées du SIAPP est présent en marge nord-est du quartier, à Asnières. Un potentiel de valorisation de chaleur a été identifié dans un rayon de 200 m autour de celui-ci (au-delà, la rentabilité du dispositif n'est plus assurée) et qui pourrait bénéficier aux bâtiments situés dans ce rayon (en jaune pâle), en alimentant leur système de chauffage central. Cela concerne les îlots au nord-ouest des rues Michelet, Guyot et de l'Abbé Jean Glatz.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



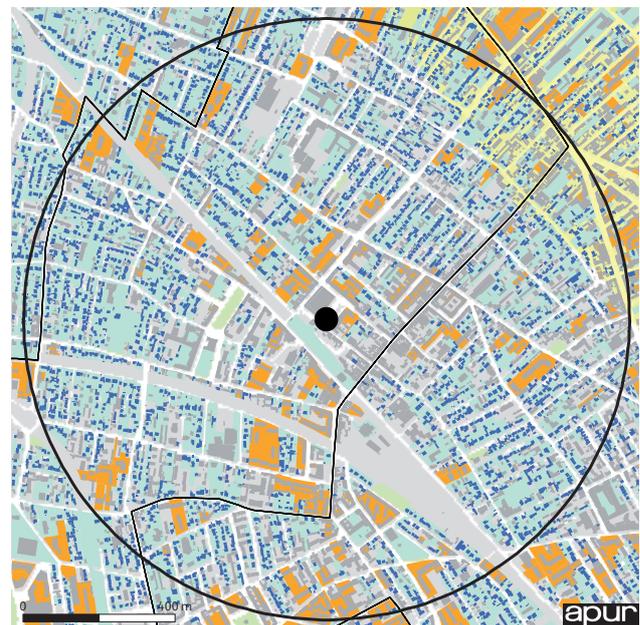
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

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

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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

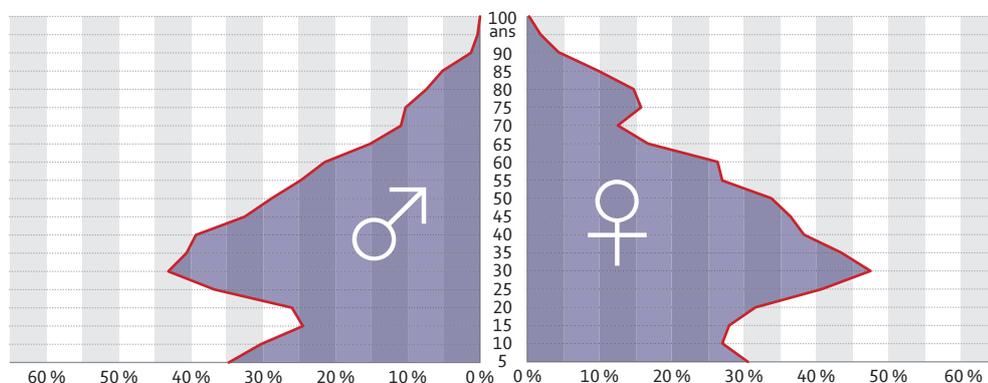
4.1. Un quartier en croissance démographique et au profil socio-économique plutôt favorisé

Le nombre d'habitants résidant dans le quartier de Bois-Colombes a progressé entre 1999 et 2011 pour atteindre un peu de plus 34 600 habitants. Cela représente une progression de 12 % au cours de ces 12 années, c'est-à-dire une progression de même niveau que celle constatée à l'échelle de la petite couronne. Avec un quart de jeunes âgés de moins de 18 ans et 12 % de personnes âgées de 65 ans ou plus, le profil des habitants du quartier est similaire à celui des communes de Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine, des Hauts-de-Seine ou de la petite couronne. Le profil des actifs (40 % de

	Quartier gare Bois-Colombes	Bois-Colombes/Asnières-sur-Seine	Hauts-de-Seine	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	34 612	115 504	1 554 385	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 11,7 %	+ 12,6 %	+ 10,7 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %
Part des moins de 18 ans (2010)	24,0 %	24,9 %	23,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	12,1 %	11,2 %	13,3 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2011)	6 319	32 270	971 655	1 679 557	2 028 148
Cadres (2011)	40,1 %	34,3 %	36,3 %	43,1 %	24,7 %
Employés et ouvriers (2011)	28,1 %	35,5 %	33,9 %	28,4 %	45,3 %
Taux d'emploi (2011)	0,28	0,54	1,18	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	12,7 %	16,3 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage (2011)	9,0 %	10,9 %	10,2 %	11,4 %	13,1 %

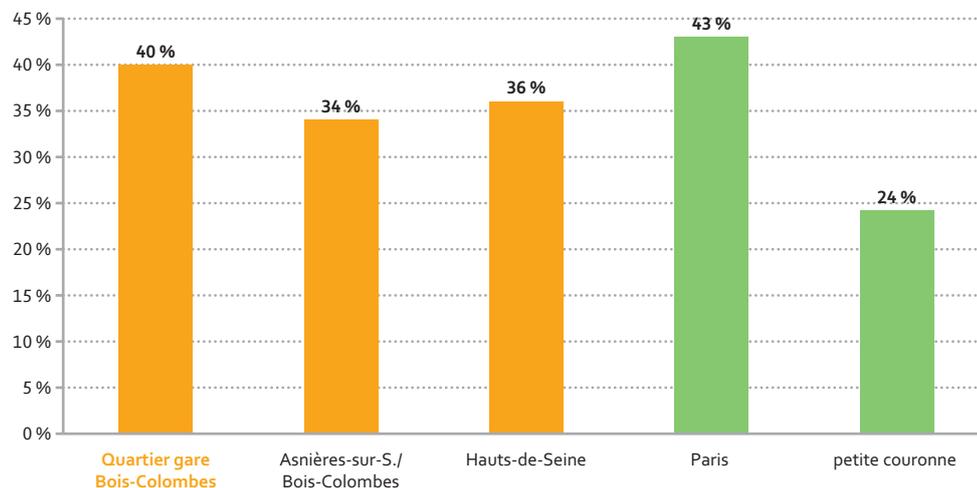
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare RGPE de Bois-Colombes (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

Part des cadres dans la population active



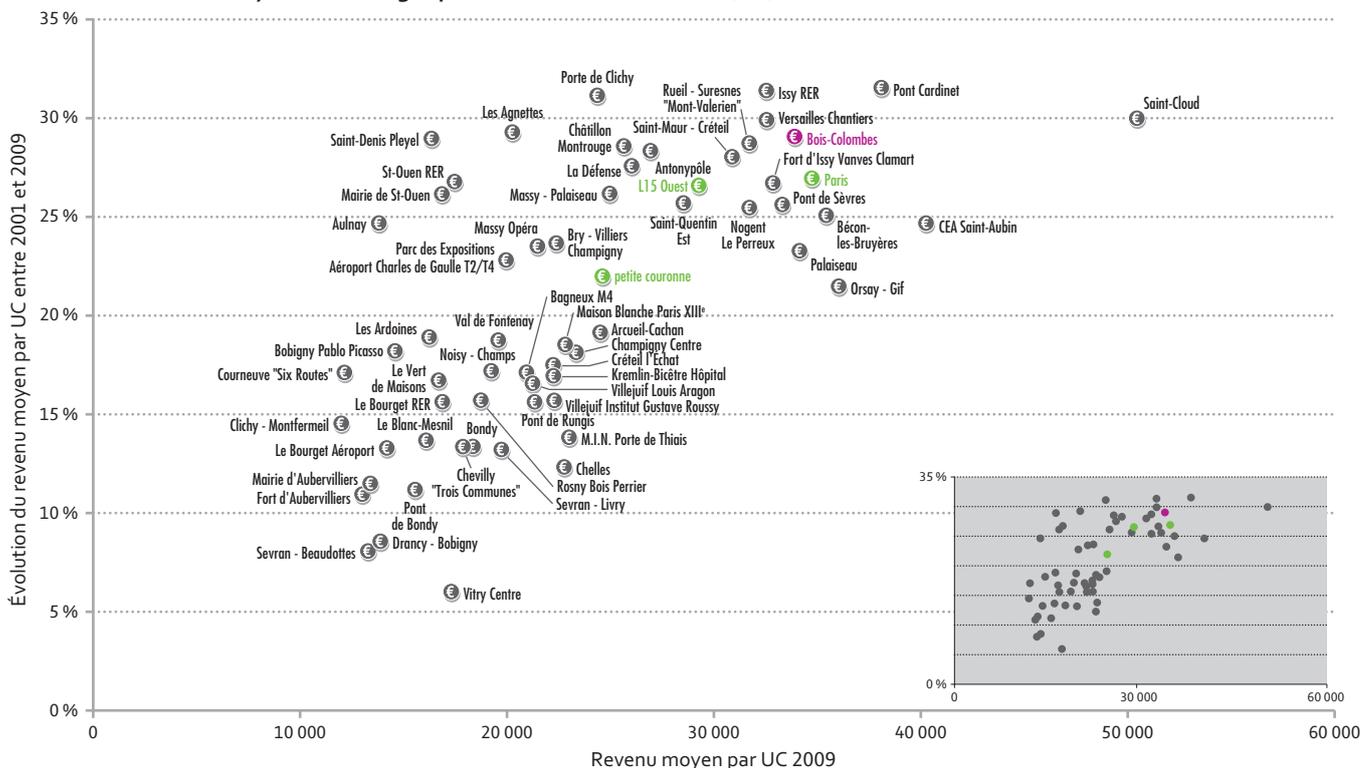
Source : Insee Recensement 2010

cadres) et le taux de chômage (9 %) font de Bois-Colombes un quartier au profil socio-économique plutôt favorisé, à l'image de ce que l'on observe dans les communes de rattachement de la gare.

4.2. Le revenu moyen des ménages du quartier est élevé et en progression

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de Bois-Colombes atteint presque 34 000 € par an et par unité de consommation en 2009, ce qui place Bois-Colombes parmi les quartiers de gare du métro du Grand Paris qui ont les revenus les plus élevés. C'est un niveau supérieur à celui de l'ensemble des ménages qui habitent la commune de Bois-Colombes (30 872 €) et Asnières (27 041 €) et que la moyenne des ménages de la petite couronne (24 688 €). Entre 2001 et 2009 le revenu des ménages du quartier, comme dans les communes de rattachement de la gare, a fortement progressé (+ 29 %). Les ménages à bas revenus ne représentent que 12,7 % des ménages du quartier, contre 16,3 % dans les communes de Bois-Colombes et Asnières et presque 20 % dans l'ensemble de la petite couronne.

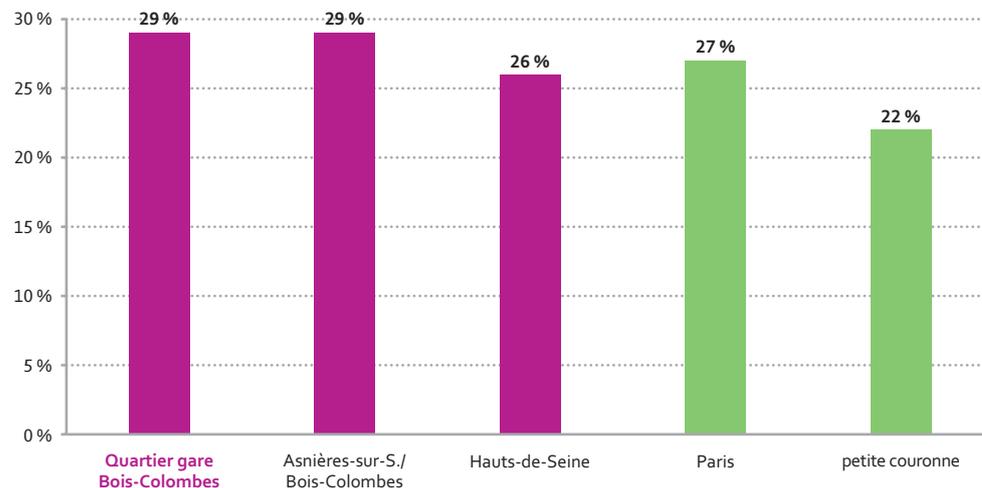
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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 2003, 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)

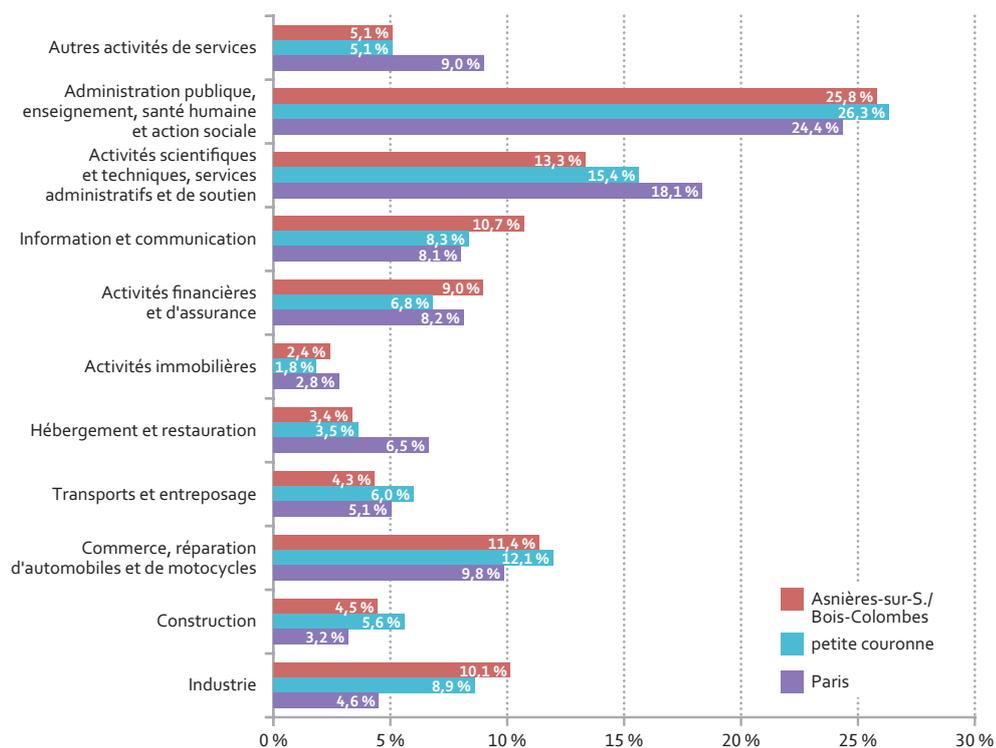


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Un quart des emplois liés à l'administration publique, l'enseignement et la santé dans les deux communes de rattachement de la gare

À Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine, la structure des emplois est comparable à celle observée à l'échelle de la petite couronne : un quart des emplois appartient à la catégorie de l'administration publique, l'enseignement et la santé (26 %), environ 1 emploi sur 10 dans les secteurs de l'information et communication, le commerce ou les activités financières et assurantielles. On constate néanmoins un secteur plus important qu'à l'échelle de la petite couronne : celui de l'industrie (10 % des emplois dans le quartier de gare contre 5 % en petite couronne). À l'échelle du quartier, essentiellement résidentiel, on trouve des emplois assez différents avec une part importante d'emplois liés soit à l'administration publique et l'enseignement, avec la présence de la mairie de Bois-Colombes et de ses services par exemple, ainsi que des établissements scolaires, soit au commerce, avec la centralité commerciale importante rue des Bourguignons.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de Asnières-sur-S./Bois-Colombes

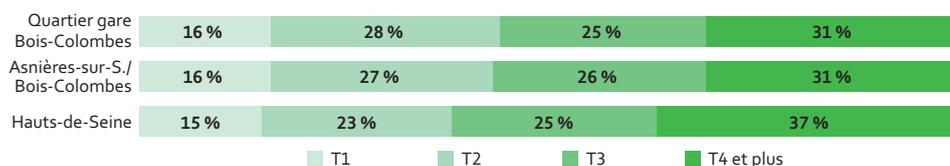


Source : Insee Recensement 2011

4.4. Presque 20 % de maisons individuelles et 56 % des ménages propriétaires occupants

Le parc de logements du quartier de gare RGPE de Bois-Colombes se distingue de celui des communes de Bois-Colombes et d'Asnières-sur-Seine par le poids des maisons individuelles (représentant 18 % des logements du quartier contre 11 % dans les communes de rattachement et le département). En lien avec cette spécificité la part des ménages qui sont propriétaires du logement qu'ils occupent est élevée : 56 % des ménages du quartier sont propriétaires et 44 % sont locataires, soit des proportions inverses à celles observées dans les Hauts-de-Seine par exemple. Le parc locatif social est moins développé dans le quartier (représentant environ 10 % des logements) que dans les communes de Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine (21 % de logements sociaux SRU à Bois-Colombes et 19 % à Asnières-sur-Seine). Les 17 400 logements que compte le quartier se répartissent entre 44 % petits logements (T1 + T2), un quart de T3 et 31 % de T4 et plus. Cela signifie que, comme dans les communes de rattachement de la gare, les petits logements sont un peu plus nombreux dans le quartier de gare que dans le reste du département.

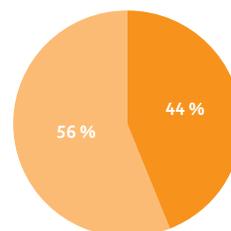
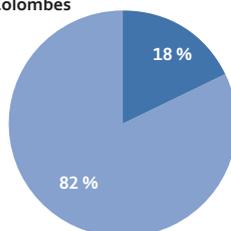
Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFIP (au 01/01/2013)

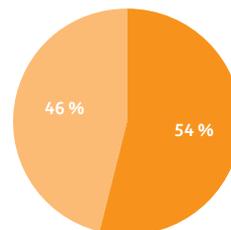
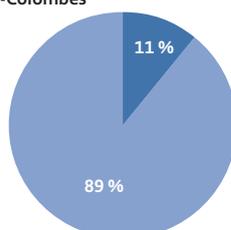
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

Quartier gare Bois-Colombes

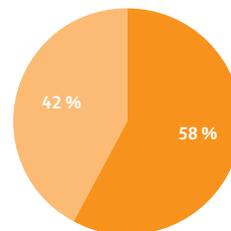
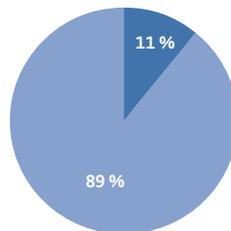


- logement collectif
- logement individuel
- propriétaires
- locataires

Asnières-sur-S./Bois-Colombes



Hauts-de-Seine

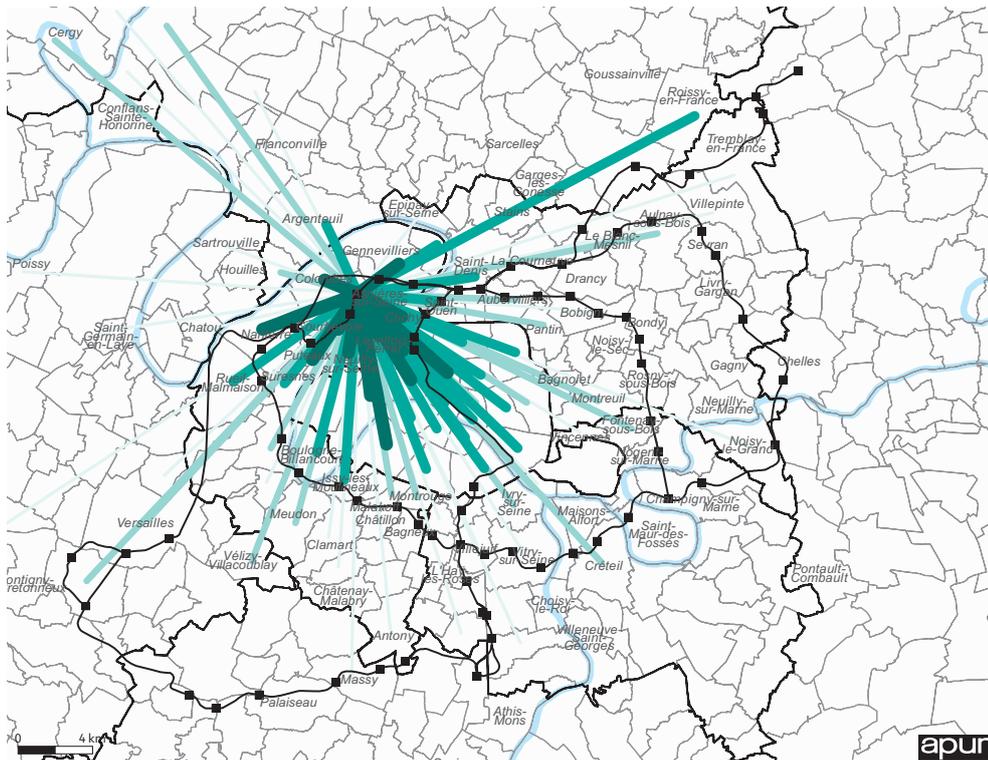


Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail concentrés sur l'ouest de la métropole

Sur l'ensemble des communes de rattachement de la gare de Bois-Colombes (Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine), les déplacements domicile-travail mettent en évidence leur caractère résidentiel : seulement 18 % des actifs résident et travaillent dans l'une de ces deux communes, et les oursins montrent que les communes regroupent moins d'emplois que d'actifs. Les actifs de ces communes qui travaillent dans une autre commune se rendent ainsi principalement à Paris ou dans des communes des Hauts-de-Seine liées au bassin d'emplois de la Défense ou au nord vers

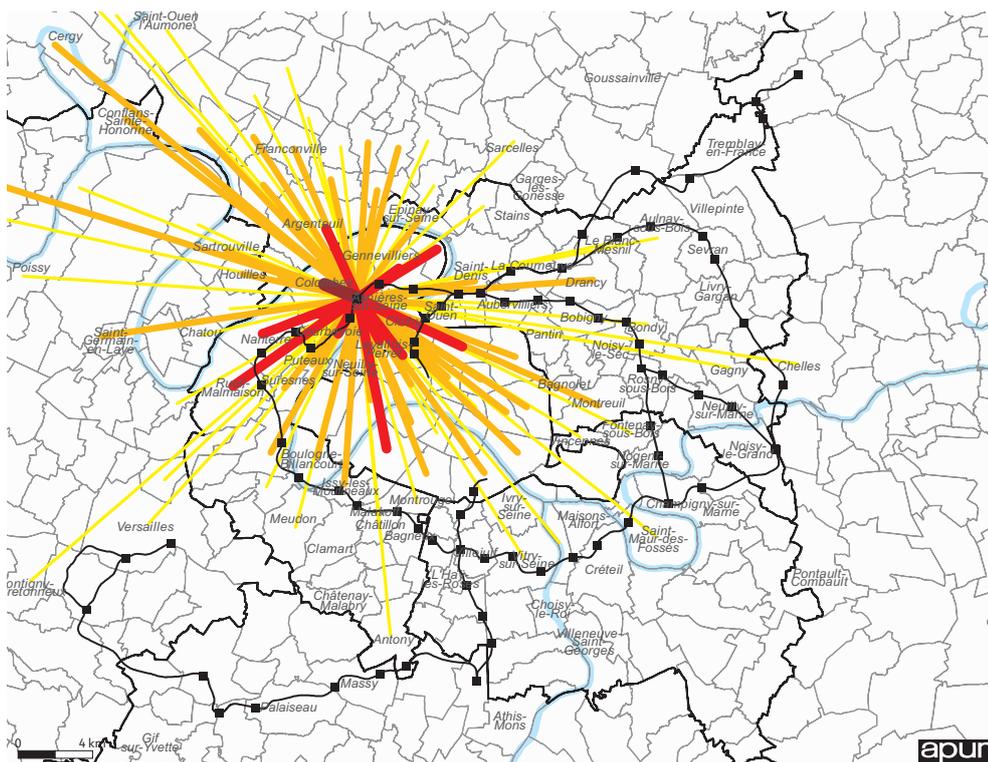


Où travaillent les actifs habitant à Asnières-sur-S. et Bois-Colombes

- 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 Asnières-sur-S. et Bois-Colombes

- 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

9 495 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine. Ils représentent **17,6 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

Gennevilliers. Les actifs non-résidant travaillant dans l'une de ces deux communes proviennent également surtout des Hauts-de-Seine ou d'arrondissements de l'ouest parisien, même si l'on retrouve aussi des actifs provenant des Yvelines ou du Val-d'Oise, correspondant à la desserte par le Transilien J.

5.2. Une accessibilité à la métropole améliorée au sud et au nord-est

La gare du RGPE de Bois-Colombes sera construite en interconnexion avec le Transilien J qui permet d'ores et déjà de relier Paris et le grand ouest de la métropole. Grâce à cette desserte par un transport lourd, une partie importante du territoire métropolitain est accessible via un trajet de 45 minutes en transports en commun, incluant des bassins d'emplois importants comme Paris, Saint-Denis ou Créteil. La réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express, à l'horizon 2030 permettra d'étendre les zones accessibles en 45 minutes dans la métropole (+69 %), comme par exemple les deux aéroports d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle, Noisy-Champs à l'est et plus généralement le nord-est de la métropole. L'interconnexion avec le RGPE devrait également améliorer le confort des trajets de rocade et offrir des alternatives de parcours aux usagers.

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

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

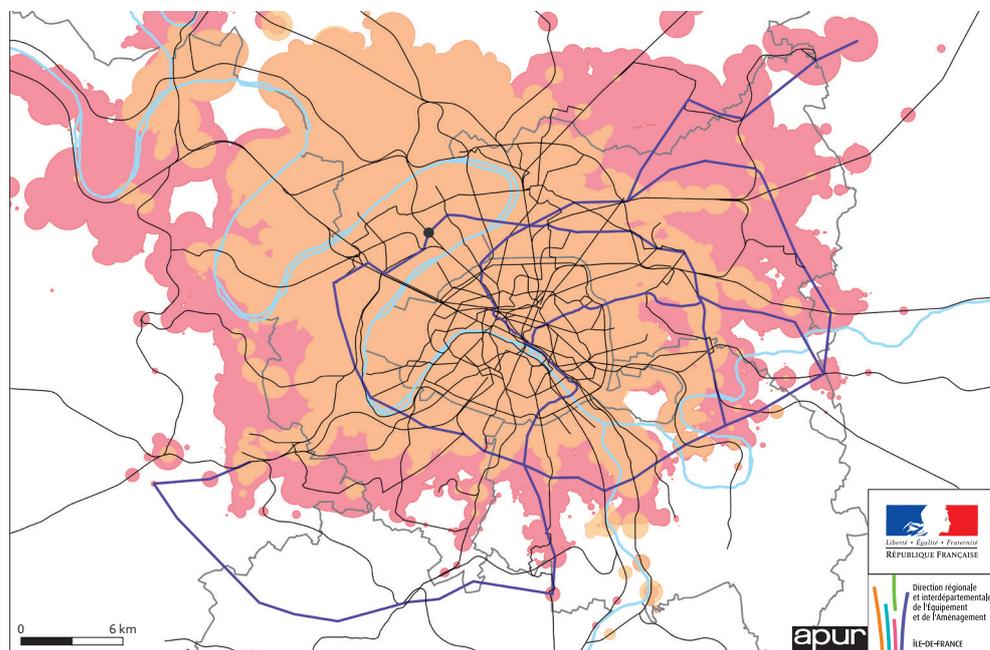
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

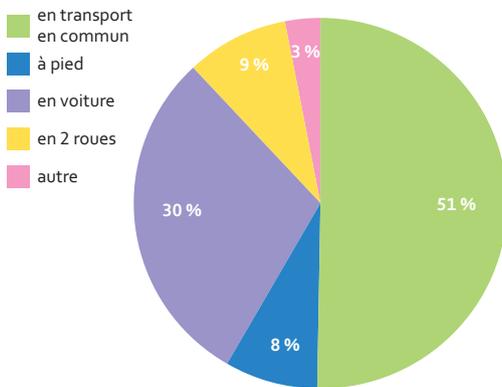
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Bois-Colombes pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 69 %
Emplois : + 24 %



5.3. L'usage des transports en commun majoritaire pour les actifs du quartier

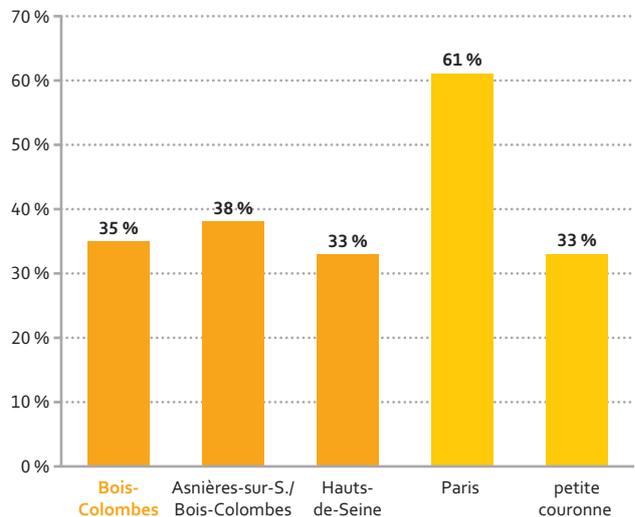
Pour leurs déplacements domicile-travail, les actifs du quartier de gare RGPE de Bois-Colombes privilégient l'usage des transports en commun (51 % des actifs). 3 actifs sur 10 préfèrent la voiture. Néanmoins, le taux de ménage sans voiture est assez élevé et plus d'un ménage sur trois ne possède pas de voiture personnelle, une proportion légèrement supérieure à celle observée en petite couronne ou dans les Hauts-de-Seine.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

5.4. Des atouts en termes d'accessibilité dans le quartier

Grâce aux voies ferrées en tranchées depuis les années 1930, les franchissements réguliers sur celles-ci et une trame viaire très développée et bien orientée depuis la gare, l'accessibilité piétonne du quartier apparaît très bonne depuis la gare de Bois-Colombes. Un parcours à pied de 1 000 m maximum permet d'accéder à l'ensemble de la moitié nord-est du quartier, tandis que dans l'autre moitié, l'accessibilité est néanmoins limitée par les nécessaires franchissements de la voie ferrée. La création d'une passerelle assure une continuité piétonne sur l'axe de la rue Félix Braquet à la villa du Bois, entre la Mairie de Bois-Colombes, la médiathèque et le Centre aquatique. À partir de là, la trame viaire est moins bien orientée pour favoriser l'accessibilité vers le sud du quartier.

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 2013



Note de lecture :

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

Accessibilité piétonne à 1 000 m :
Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10-15 minutes

Dans les 2 km autour de la future gare, le réseau cyclable apparaît très peu développé, en particulier dans une perspective de rabattement vers la gare du RGPE et de l'actuel Transilien. Les aménagements cyclables existant dans le périmètre concernent plutôt les gares des Agnettes ou de Bécon-les-Bruyères. Deux éléments peuvent favoriser l'usage du vélo dans le quartier : les nombreuses rues des secteurs pavillonnaires, moins fréquentées par les automobiles ou à des allures plus sécuritaires, et l'absence de contraintes majeures en termes de relief.

Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, le réseau de bus apparaît structuré pour permettre le rabattement bus vers la gare du Transilien J, en particulier depuis l'est du quartier et Asnières-sur-Seine avec des fréquences de passage en période pointe plus élevées sur l'axe de la rue des Bourguignons ou de la rue Estienne d'Orves, le Transilien assurant une desserte suivant un axe perpendiculaire. Les axes de desserte sont plutôt orientés nord-est/sud-ouest. Les secteurs pavillonnaires ne sont pas ou très faiblement desservis de part et d'autre de la voie ferrée Bois-Colombes/Colombes, jusqu'à l'avenue d'Argenteuil à l'est et l'avenue Henri Barbusse à l'ouest. L'arrivée du RGPE devrait entraîner une restructuration du réseau, via notamment une baisse possible des fréquences de passage sur la rue des Bourguignons par exemple, entre les gares des Agnettes et de Bois-Colombes.

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 92 2013



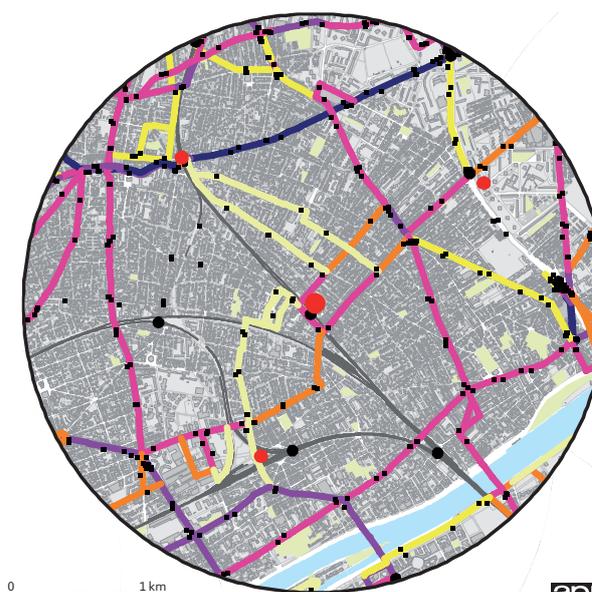
apur

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

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

Source : STIF 2012

Note de lecture : depuis 2012 le niveau de desserte de l'avenue des Bourguignons et l'avenue Charles de Gaulle a été renforcé (ligne 178).



apur

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

6.1. D'importantes opérations de construction de logements en 2012 et 2013

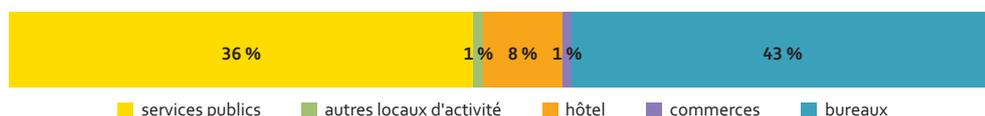
De 2000 à 2011, le rythme de la construction de logements dans le quartier de gare de Bois-Colombes a été modéré, avec en moyenne une cinquantaine de logements autorisés chaque année. En 2012 deux opérations autorisant la création de près de 250 logements sont à signaler près du Carrefour des Bourguignons au nord-est du quartier. Dans ce quartier, au cours de la même période, les surfaces d'activités autorisées à la construction sont un peu moins importantes que les surfaces de logement (un total de 101 000 m² de logement contre 87 000 m² de d'activités). Les bureaux représentent seulement 43 % des surfaces d'activités nouvelles, les locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics pèsent d'un poids importants dans ce quartier à dominante résidentielle (36 %) puis viennent loin derrière les hôtels (8 %) et les commerces (7 %).

Construction (2000-2013)	Quartier gare Bois-Colombes	Bois-Colombes/Asnières-sur-Seine
Surface de logements autorisés (m ²)	100 660	490 219
dont m ² logements sociaux (en %)	24 %	12 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	96	472
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	135	520
Taux de construction	9 %	14 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	87 203	522 470

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

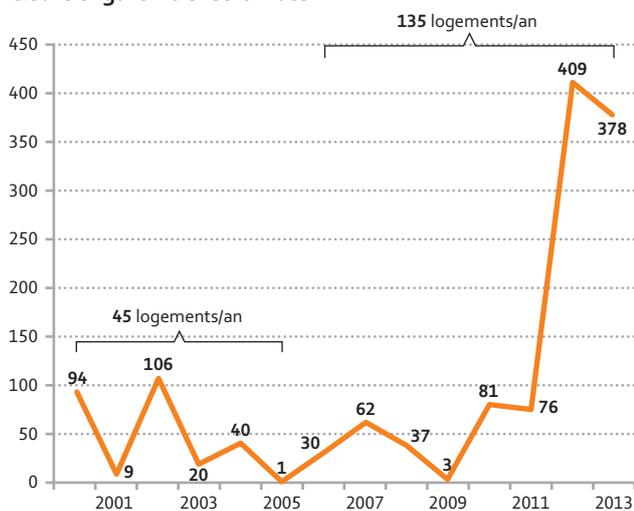
Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Bois-Colombes (2000-2013)



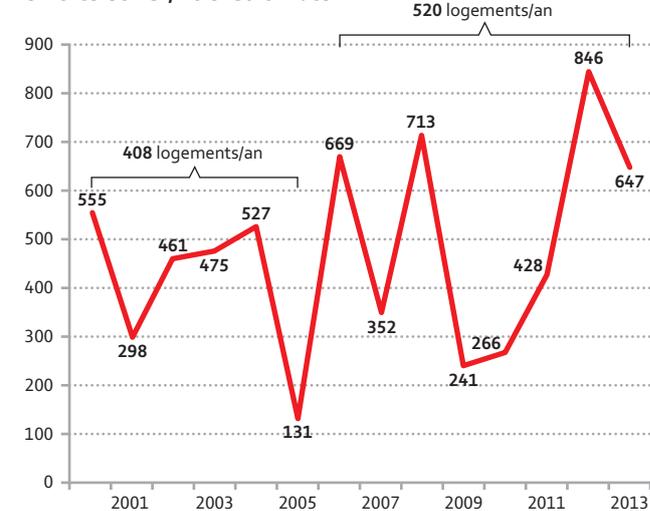
Source : DRIEA, SITADEL 2013

Évolution du nombre de logements autorisés Quartier gare Bois-Colombes



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Asnières-sur-S./Bois-Colombes



Source : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Beaucoup d'extensions de maisons individuelles

La carte représentant les permis concernant les nouvelles surfaces de logement autorisées de 2000 à 2013 montrent des opérations nombreuses et de petite taille. Elle témoigne du dynamisme du tissu pavillonnaire. La plupart des permis sont en effet situées dans les rues pavillonnaires et correspondent à des extensions de maisons individuelles, sans qu'il y ait toujours création de logement. La carte représentant les permis concernant les nouvelles surfaces d'activités de 2000 à 2013 montre quant à elle des opérations assez peu nombreuses. Plusieurs opérations sont concentrées dans la partie du quartier située à Asnières-sur-Seine, au sud-est, rue du Bac et aux alentours.

Logements autorisés (2000-2013)

● gare

○ périmètre 800m

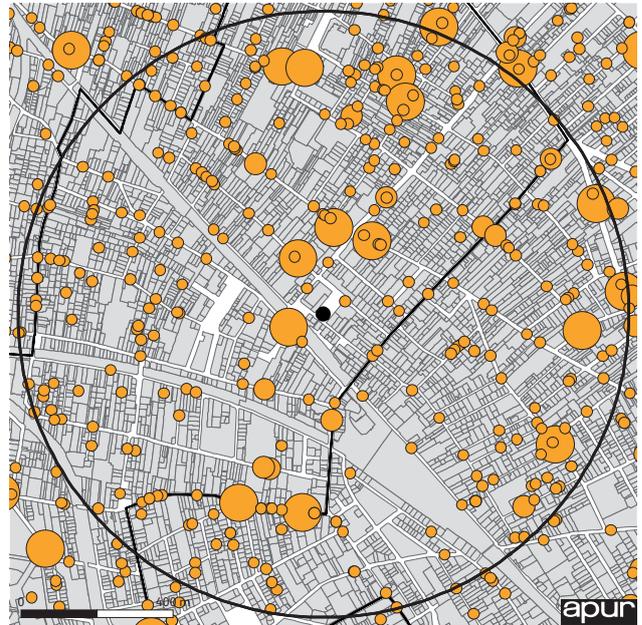
m² de logements autorisés de 2000 à 2013

● 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

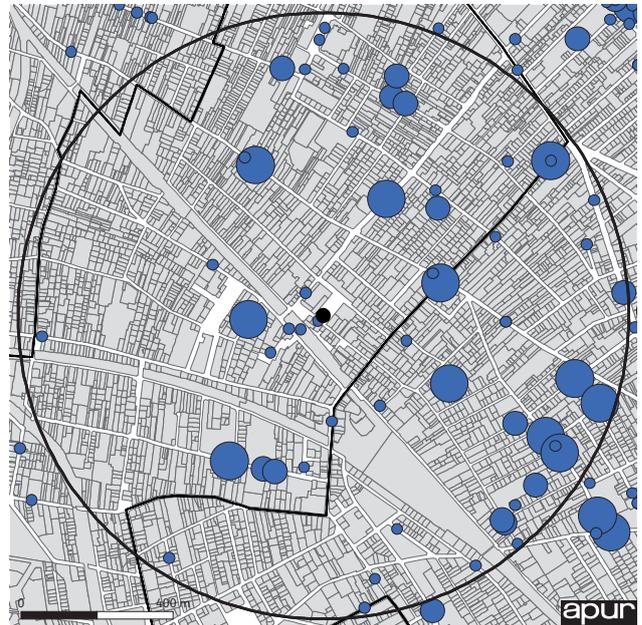
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

● de 1 à 500 m²

● de 500 à 2 000 m²

● 2 000 m² et plus

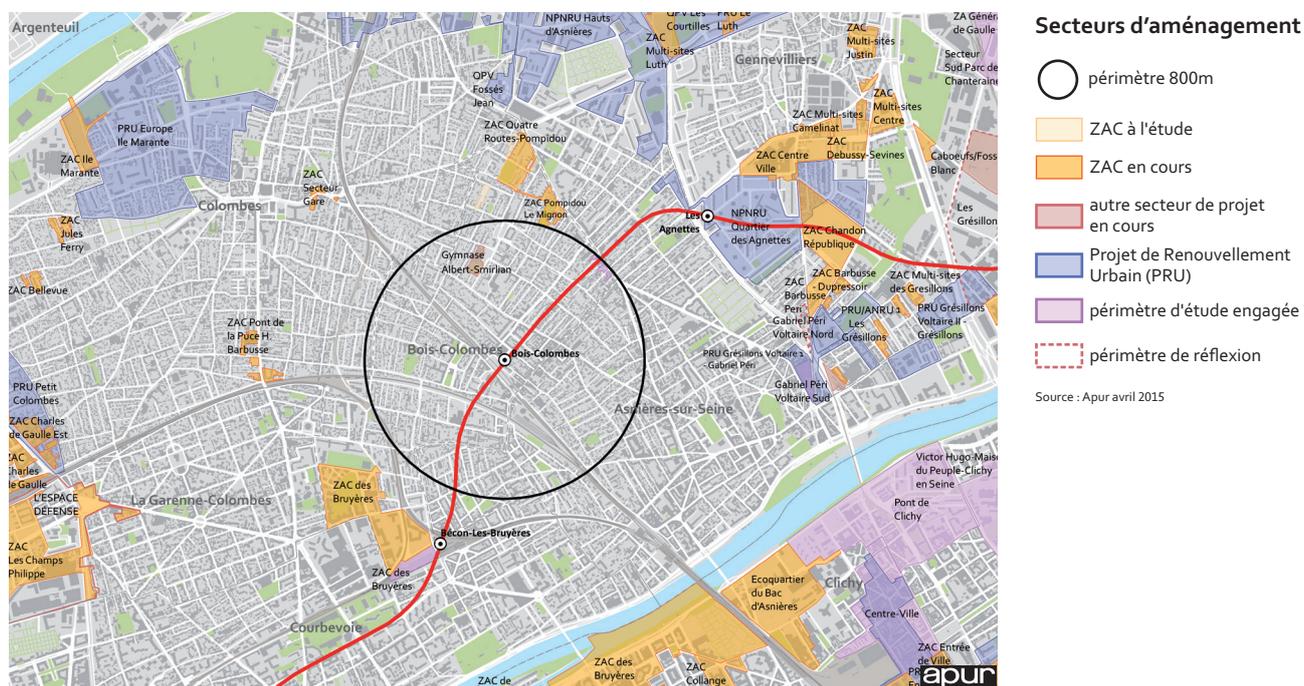
Sources : DRIEA, SITADEL 2015



6.3. Un axe de projets nord-sud, entre l'arrivée du T1 et la nouvelle gare du GPE

Dans le cadre du CDT de la « Boucle Nord des Hauts-de-Seine », la réalisation de la nouvelle gare du RGPE, en interconnexion avec la ligne J du Transilien, implique un réaménagement de l'espace public du centre-ville. Inscrite dans un contexte urbain dense et très constitué, autour de la place de la Résistance, le projet de « gare des piétons » s'associe à un renouvellement de l'offre commerciale et de services, ainsi qu'à une meilleure accessibilité en privilégiant les modes de transports doux. L'aménagement de la place Jean-Mermoz à Bois-Colombes au nord du quartier impulse à la fin des années 2000 une dynamique de projet, reliant selon un axe nord-sud le centre-ville aux Quatre Routes. Le projet « cœur de quartier » inclue également la construction du Commissariat, du nouveau collège, l'extension de l'école Gramme ainsi que la réalisation de plusieurs opérations de logements individuels et collectifs. La nouvelle avenue Renée desservira en 2017 le complexe sportif Albert-Smirlian reconstruit et modernisé, tandis que l'école Saint-Exupéry, rue Charles Chefson, sera rénovée et agrandie.

À l'échelle intercommunale, le CDT prévoit d'améliorer les liaisons entre les quartiers isolés selon un « axe Nord » en s'appuyant sur le tracé de T1 et son prolongement. La création d'un arrêt de



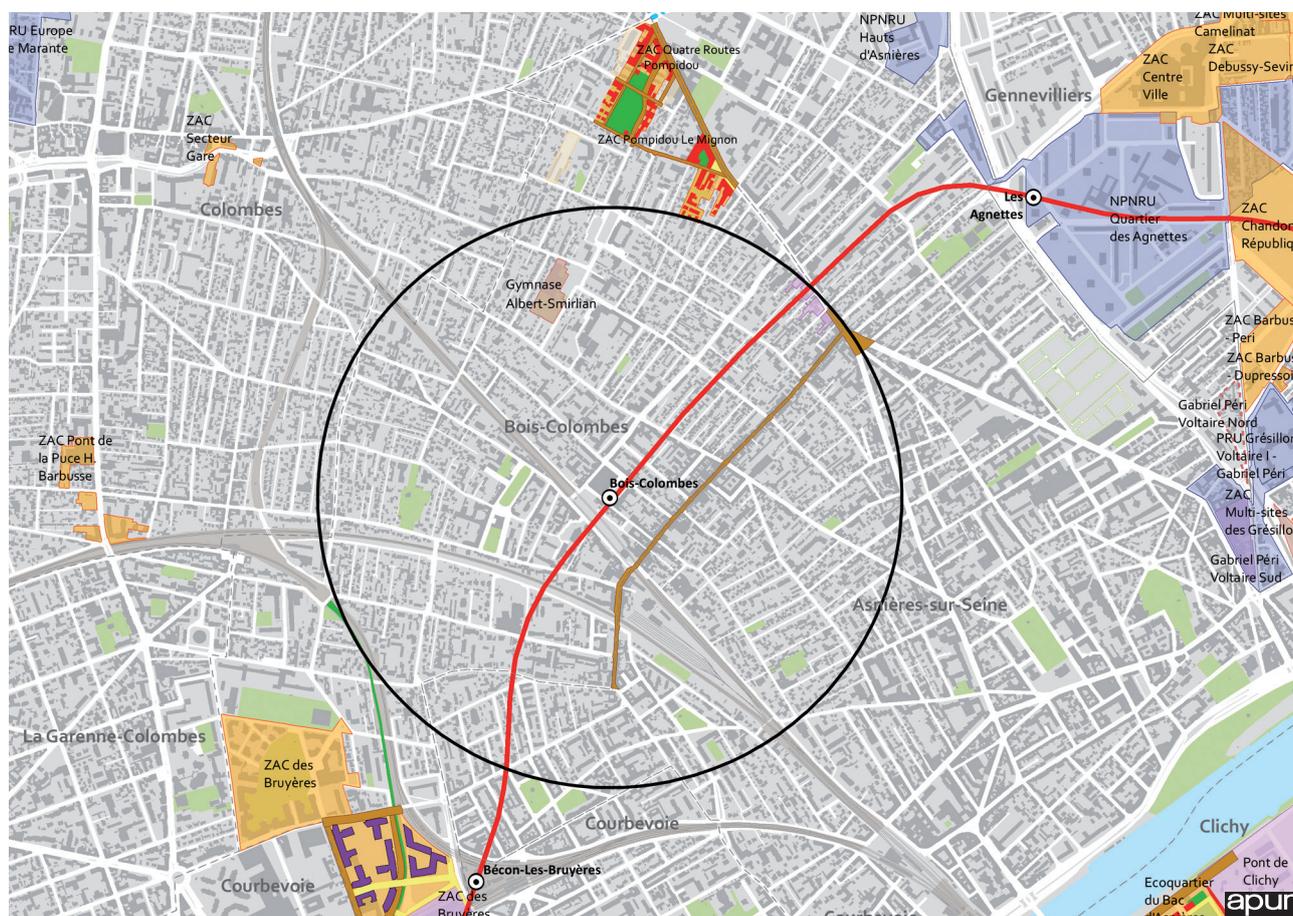
Éléments des opérations d'aménagement

ZAC Pominou-le-Mignon	
Commune	Bois-Colombes
Date d'achèvement (prévision)	2020
Nombre de logements (estimation)	1 100
Logement (m ²)	63 570
dont logements sociaux (m ²)	13 150
Bureaux (m ²)	
Activités (m ²)	5 900 dont bureaux et commerces
Équipements (m ²)	1 980
Commerces (m ²)	
Surface totale (m ²)	73 000
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	BOUGUES IMMOBILIER
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	

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

tramway au niveau du carrefour des Quatre Routes profitera directement au quartier Nord de Bois-Colombes, en cours de requalification depuis 2007.

La valorisation du quartier Nord se poursuit avec la création en 2008 de la ZAC Pompidou-le-Mignon, qui obtient en 2013 la mention « engagée dans la labellisation éco-quartier ». Le projet entend profiter de l'arrivée du T1, carrefour des Quatre Routes, et de la gare du GPE pour améliorer l'accès au quartier et fluidifier les déplacements en privilégiant les liaisons douces. Depuis 2012, le Conseil Général des Hauts-de-Seine entend la requalification de l'avenue d'Argenteuil, qui accueillera dans le cadre de la ZAC, de nouveaux immeubles de logement collectif, une crèche, des locaux dédiés à l'artisanat et des commerces. Le projet se structure autour du réaménagement et de l'extension du parc Pompidou de 1,2 hectare, bordé par le tracé d'une nouvelle voie nord-sud. Le prolongement de la rue Gramme, en zone 30, débouchera sur une placette au croisement de l'avenue d'Argenteuil autour de laquelle s'articuleront les opérations du Mignon (logements collectifs et individuels, deux nouveaux accueils de loisirs et des commerces de proximité). L'objectif de renouveler l'offre de logements du quartier nord repose sur la réalisation de 132 logements sociaux et 777 en accession, une diversité de typologies, une résidence étudiante, ainsi que la rénovation de l'ensemble HLM du 38 rue Lépine.



Projets d'aménagement et de transport



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

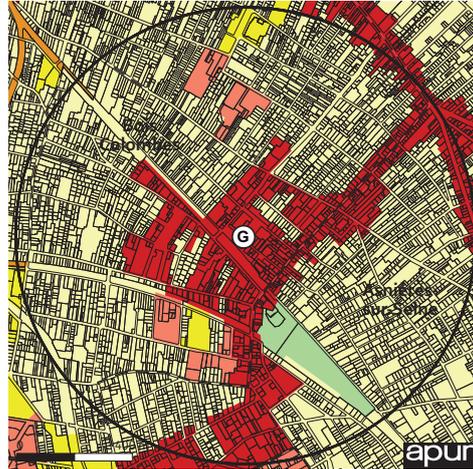
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de Bois-Colombes est réglementé par le PLU de Bois-Colombes (approuvé le 5 juin 2007 et modifié le 7 juillet 2015), celui d'Asnières-sur-Seine (approuvé le 26 juin 2006, modification n°4 le 12 décembre 2013, nouvelle modification en cours) et celui de Colombes, plus récent, approuvé le 30 janvier 2013. Dans la plus grande part du quartier le règlement en termes de zonages et de hauteur colle au tissu existant. Le zonage de type habitat à dominante pavillonnaire prédomine des hauteurs de construction limitées à 9 mètres. Le cœur du quartier, les abords de la future gare, correspondent en revanche à une zone de type mixte dense, avec des hauteurs autorisées plus importants.

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 avril 2015, d'après le PLU de Bois-Colombes approuvé le 5 juin 2007 et modifié le 7 juillet 2015, le PLU d'Asnières-sur-Seine approuvé le 26 juin 2006 (modification n°4 le 12 décembre 2013, nouvelle modification en cours) et le PLU de Colombes approuvé le 30 janvier 2013.



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 avril 2015, d'après le PLU de Bois-Colombes approuvé le 5 juin 2007 et modifié le 7 juillet 2015, le PLU d'Asnières-sur-Seine approuvé le 26 juin 2006 (modification n°4 le 12 décembre 2013, nouvelle modification en cours) et le PLU de Colombes approuvé le 30 janvier 2013.



	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 2013
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 2013
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 01/01/2013
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2013
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 2011, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2014
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2015

Liste des Sigles

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

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de Bois-Colombes — Ligne 15

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 sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces deux lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 15 ouest, dont Bois-Colombes fait partie.