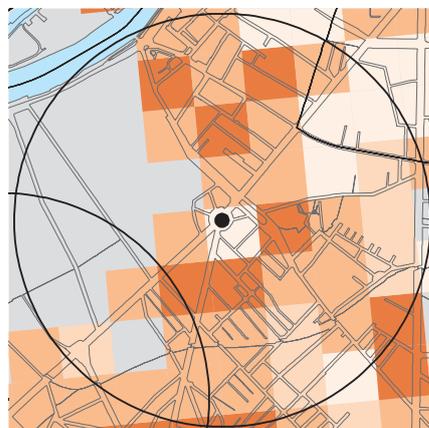
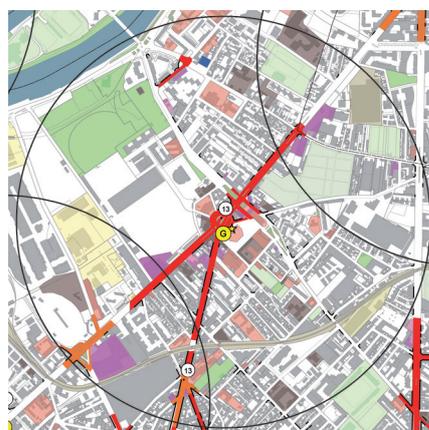
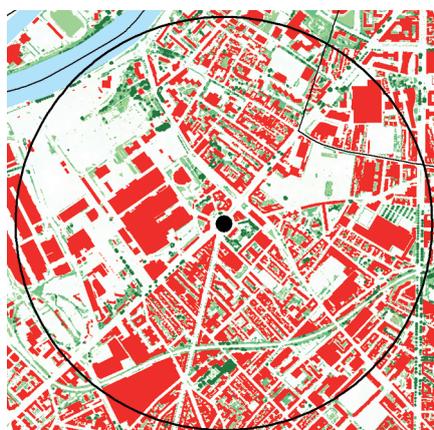


Monographie du quartier de gare Mairie de St-Ouen Ligne 14

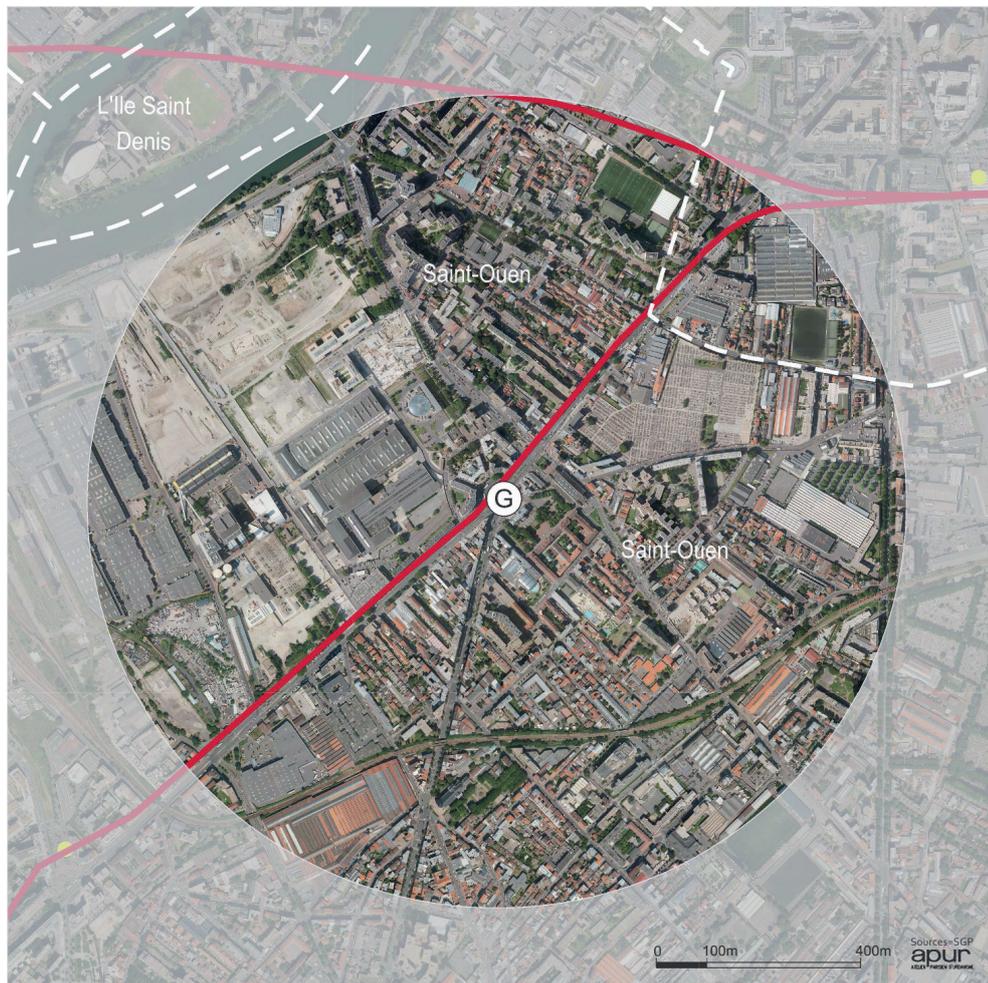
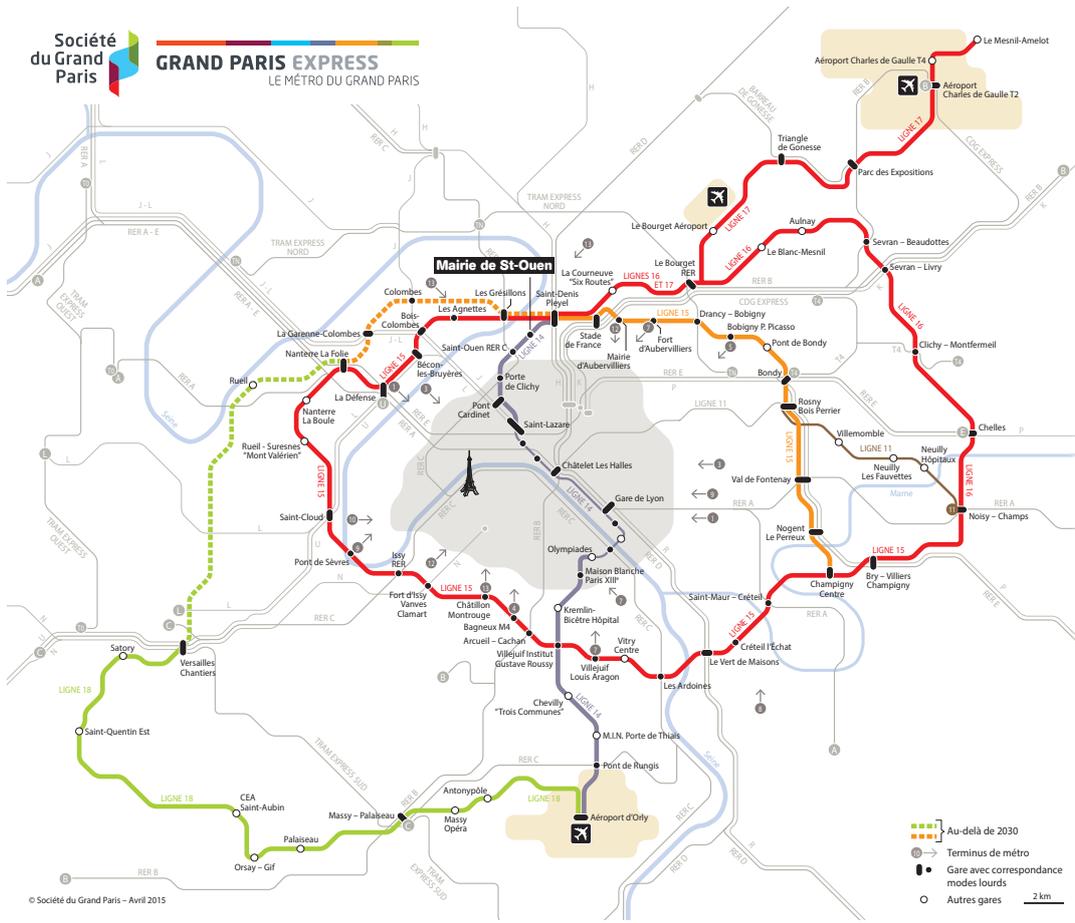


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier mixte regroupant plus de 32 000 personnes	3
2. Des axes de centralités forts de la Mairie vers Paris	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un territoire en mutation	5
3.2. Des hauteurs moyennes dans le quartier	6
3.3. Des densités bâties contrastée	6
3.4. Un tissu faubourien typique.....	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. La mutation du centre historique de Saint-Ouen	8
3.7. Un cadre végétal amélioré grâce au Grand Parc des Docks	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. Une dynamique démographique forte dans un quartier populaire.....	12
4.2. Des revenus en progression mais peu élevés	13
4.3. De nombreux emplois techniques, industriels et commerciaux à Saint-Ouen.....	14
4.4. Une moitié de petits logements et un quart de propriétaires occupant seulement.....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des actifs provenant de toute la métropole pour travailler à Saint-Ouen	16
5.2. Une accessibilité métropolitaine améliorée.....	17
5.3. Une majorité de déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun.....	18
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité dans le quartier de gare.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Depuis 2003 une dynamique de construction forte dans le quartier.....	20
6.2. Des constructions dans la ZAC des Docks et dans le tissu existant	21
6.3. La gare desservira le grand projet urbain des Docks de Saint-Ouen	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Mairie de St-Ouen

Ligne 14, horizon 2019.

Gare située dans la commune de Saint-Ouen.

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

PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010.

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

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

Introduction

Le contexte

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

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

Les objectifs

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

Les partenaires

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

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

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

La méthode

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

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

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

Le présent document est la monographie du quartier de gare de Mairie de St-Ouen, réalisée en liaison avec les services de la ville de Saint-Ouen.

Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

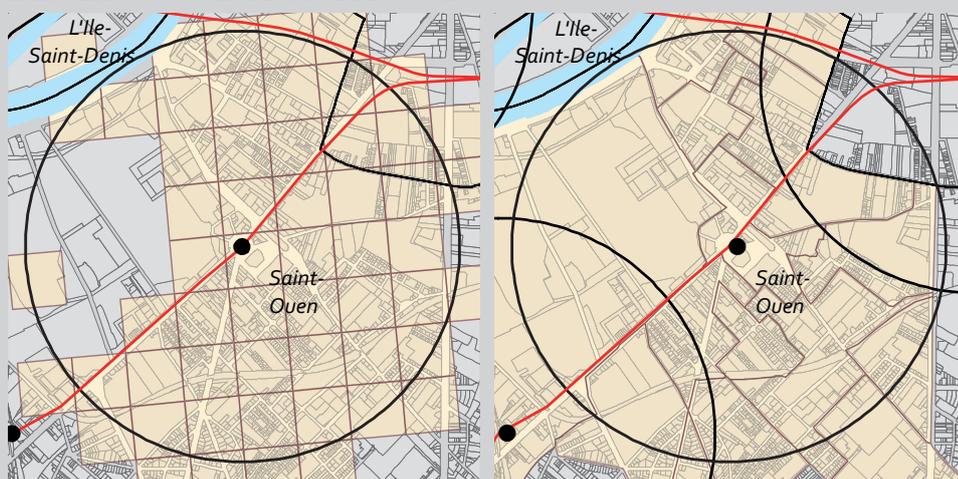
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

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

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

EXEMPLE DU QUARTIER DE MAIRIE DE ST-OUEN



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 regroupant plus de 32 000 personnes

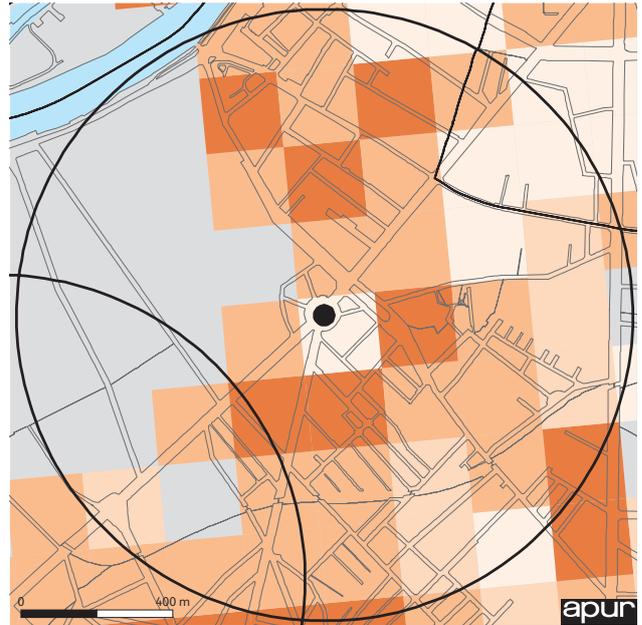
Environ 32 000 personnes résident dans le quartier de gare de Mairie de St-Ouen, soit une densité de population de 110 habitants à l'hectare. C'est une densité de population comparable à celle de la commune de Saint-Ouen, mais très supérieure à la densité moyenne observée en petite couronne (67 habitants à l'ha). De même les emplois y sont nombreux aussi avec une densité de 77 emplois à l'hectare, soit le double de la densité d'emplois de la petite couronne. Cela se traduit par un taux d'emplois favorable (1,31 contre 0,91 en petite couronne). Les densités de populations les plus fortes s'observent au nord de la gare, ainsi qu'à ses abords immédiats au niveau des ensembles d'habitat collectif situés au sud et à l'est de la Mairie de Saint-Ouen.

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

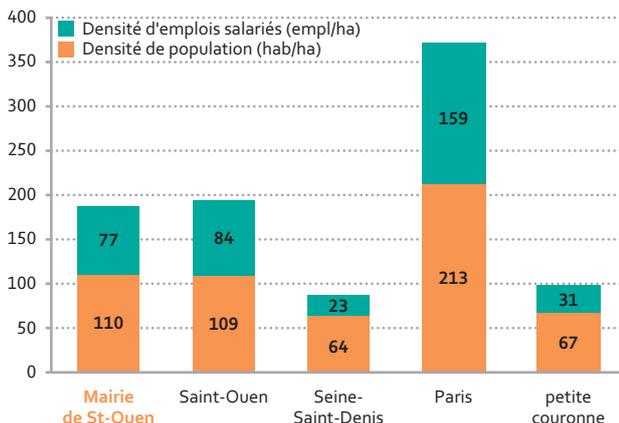


Population et emplois dans le quartier de Mairie de St-Ouen

Mairie de St-Ouen	Population	Emplois
Quartier	32 710	25 584
2 km	153 740	173 524
4 km	879 248	544 549

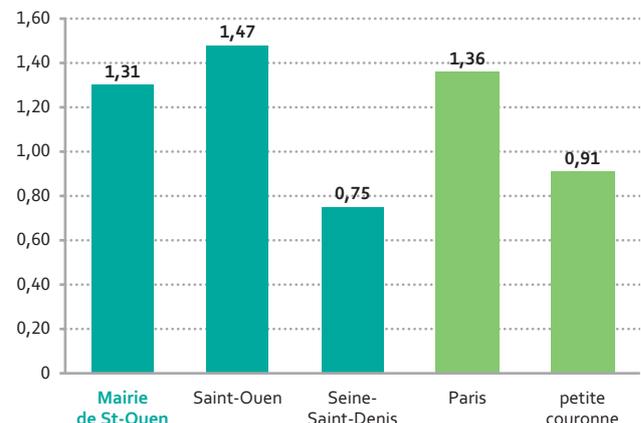
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

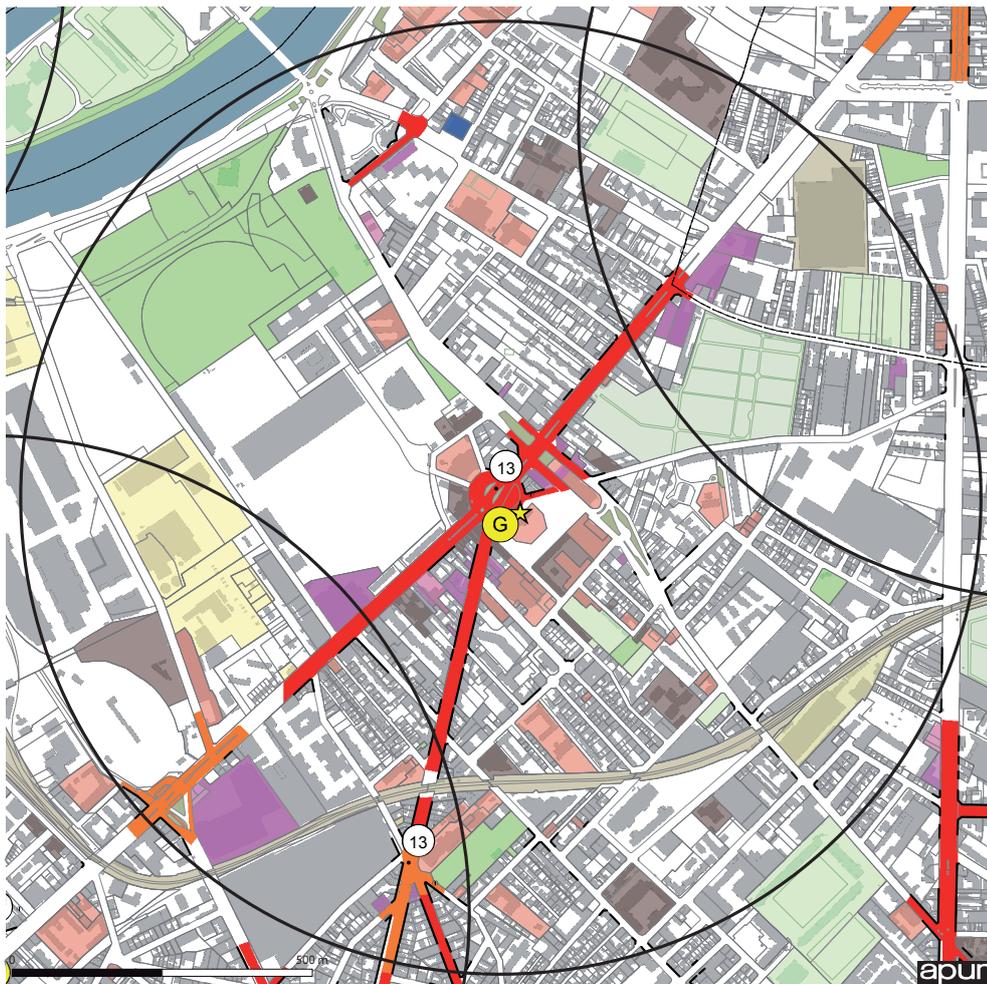
Taux d'emploi (nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Des axes de centralités forts de la Mairie vers Paris

Le quartier de la future gare de la ligne 14, Mairie de St-Ouen, est situé au cœur du centre-ville de Saint-Ouen, symbolisé par la place de la République autour de laquelle les grands équipements administratifs et culturels sont implantés (dont la Mairie). Le boulevard Victor Hugo au sud-ouest de cette place et le boulevard Jean Jaurès au nord-est, constituent de véritables centralités locales. En témoignent les nombreux équipements et commerces qui y sont implantés. Il en va de même pour l'avenue Gabriel Péri qui relie la Mairie à la porte de Saint-Ouen via la station Garibaldi de la ligne 13 du métro.



Éléments de centralités

Centralités

- locale
- mixte
- globale

Équipement

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

Commerce et animation

- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

Grande emprise végétalisée

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

Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur janvier 2015



Rue Gabriel Péri, Saint-Ouen



Place de la République, Saint-Ouen

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un territoire en mutation

À l'instar de nombreux centre-ville de la petite couronne, celui de Saint-Ouen est dense : il est surtout composé d'immeubles de logements collectifs continus, de bureaux et d'équipements publics. Mais ce qui distingue Saint-Ouen, c'est la proximité du centre avec des zones d'activité importantes, telles que celle tournée vers Pleyel au nord ou encore celle des Docks. Aujourd'hui, l'ensemble des Docks fait l'objet d'une vaste opération d'aménagement, à l'exception des emprises des grands services urbains (centre de chauffage urbain et le centre de valorisation des déchets ménagers).

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

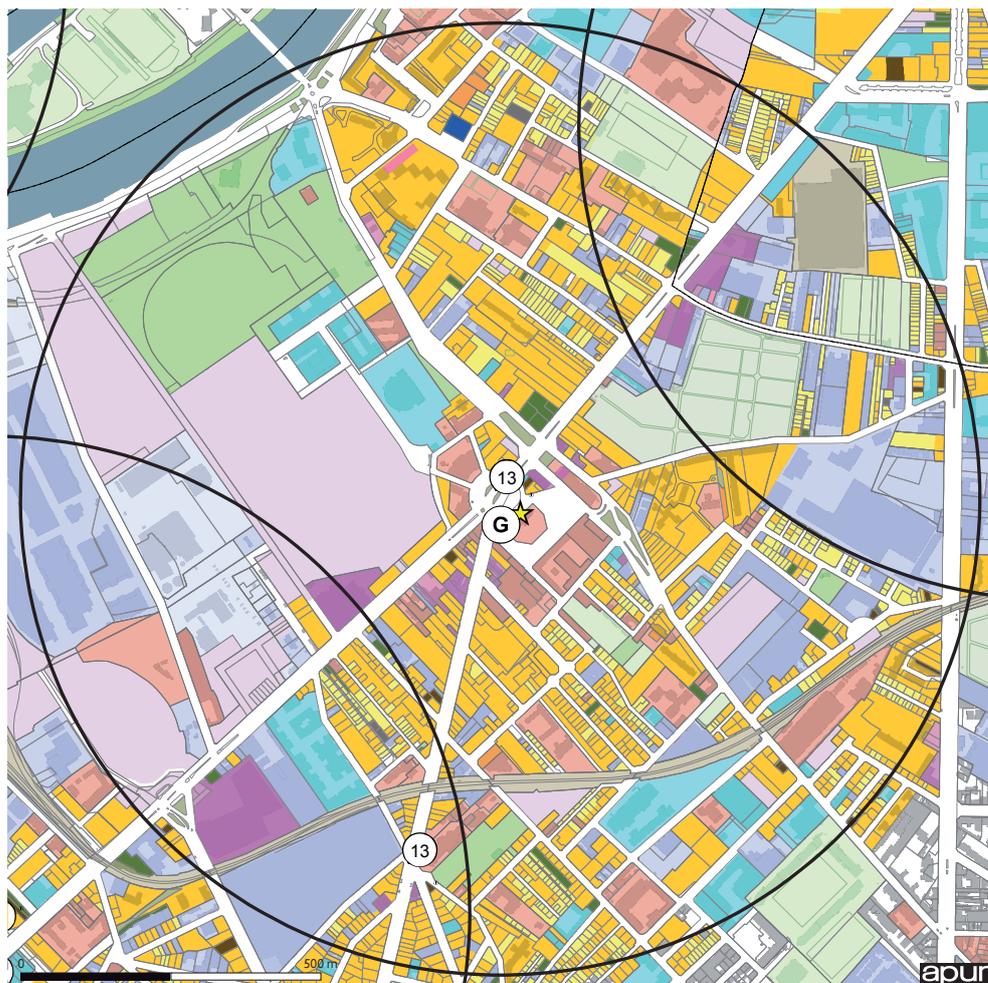
Emprise non bâtie

- 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



Avenue Michelet, Saint-Ouen



Rue de Saint-Denis, Saint-Ouen

3.2. Des hauteurs moyennes dans le quartier

Les calculs de hauteurs du bâti dans le quartier de gare de Mairie de St-Ouen ont été réalisés à partir d'une photo aérienne prenant en compte des bâtiments aujourd'hui démolis. Néanmoins, le quartier présente des hauteurs moyennes et surtout comprises entre 7 et 15 m. Il existe quelques bâtiments de plus de 37 m comme la tour de la cité des Marronniers rue Coudron ou les immeubles des ensembles Soubise.

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 Mairie de St-Ouen



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

3.3. Des densités bâties contrastée

Les densités bâties dans le quartier de Mairie de St-Ouen sont contrastées : la zone d'activités des docks tout comme les nombreux bâtiments industriels présents dans le quartier et les parcelles d'équipement se caractérisent par des densités bâties limitées (1), alors que les petites parcelles d'habitat collectif continu sont plus densément occupées. Les surfaces bâties rapportées à la surface de la parcelle dépassent le plus souvent 3.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

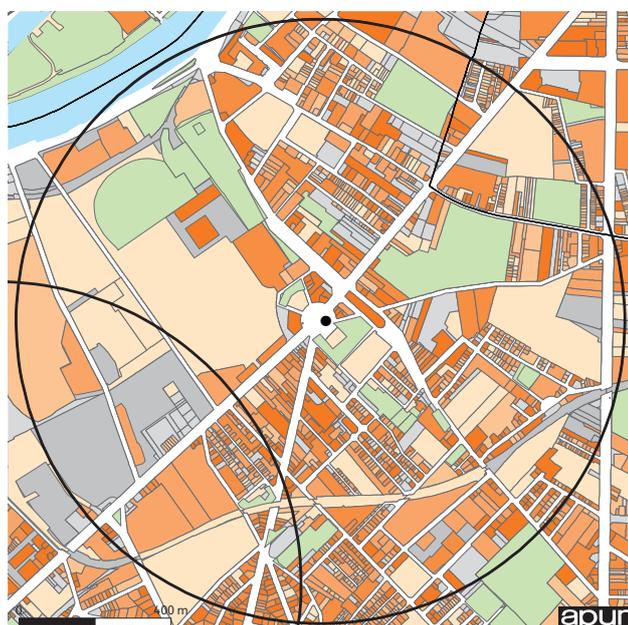
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

- espaces verts
- 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 faubourien typique

Le tissu urbain du quartier de gare de Mairie de St-Ouen s'organise autour d'axes structurants et historiques tels que les boulevards Victor Hugo et Jean Jaurès, tracé de l'ancienne « Route de la Révolte ». À partir de ceux-ci, on retrouve un tissu de type faubourien, de petits collectifs à l'alignement et des pavillons, dans lequel s'insère encore des emprises d'activités au bâti de plus grande échelle. Le secteur des Docks était une emprise autrefois fermée et aujourd'hui en complète transformation.



Rue des Bateliers, Saint-Ouen



Rue Cage, Saint-Ouen



Rue Blanqui, Saint-Ouen



Rue Albert Dhalenne, Saint-Ouen

3.5. Structure de la propriété foncière

Le foncier public dans le quartier de gare de Mairie de St-Ouen est lié à la présence des docks en bord de Seine mais aussi à la présence de nombreux équipements (cimetière, mairie, équipements scolaires et sportifs, château de Saint-Ouen...). Les bailleurs sociaux détiennent de grandes parcelles où ont été construits de grands ensembles d'habitat collectif discontinus tels que ceux situés de part et d'autre de la rue de Saint-Denis, rue Salvador Allende, en face du cimetière communal rue Emile Cordon. Mais la majorité des parcelles du quartier de gare sont détenues par des propriétaires privés.

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. La mutation du centre historique de Saint-Ouen

Le quartier de gare de Mairie de St-Ouen est un quartier à l'urbanisation ancienne (avant 1949), de laquelle subsistent encore de nombreux bâtiments : pavillons, équipements publics (la Mairie, le collège Jean Jaurès, la gare « Godillot », ancienne gare de la petite ceinture). La vocation industrielle de l'actuel secteur des Docks de Saint-Ouen est ancienne elle-aussi et le site s'est développé dans ce sens tout au long du xx^e siècle. Pendant la 2^e moitié du xx^e siècle, des ensembles de logements collectifs seront insérés dans le quartier, comme les ensembles Soubise et Albert Dhalenne. Depuis 2000, et hormis la ZAC des Docks de Saint-Ouen, quelques opérations participent de manière diffuse à la mutation du tissu.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

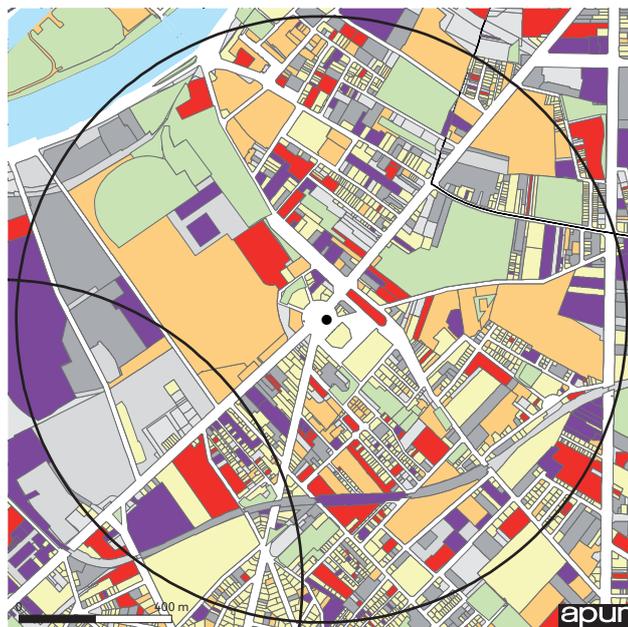
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

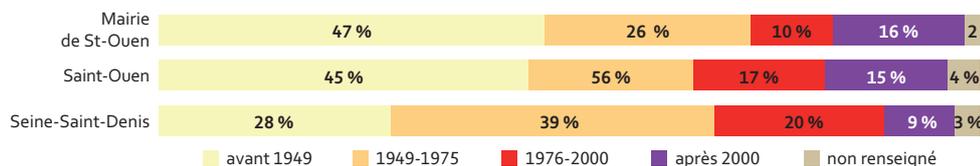
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

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

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



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



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

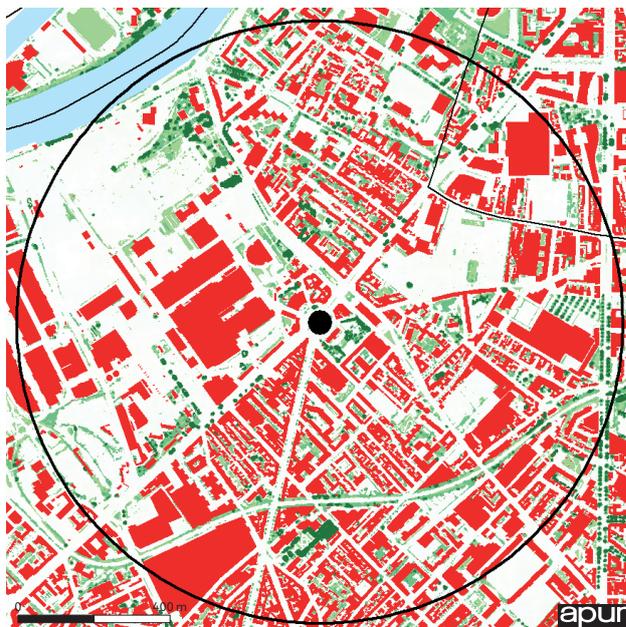
3.7. Un cadre végétal amélioré grâce au Grand Parc des Docks

Ces cartes de la végétation dans le quartier de Mairie de St-Ouen ne prennent pas en compte l'achèvement du Grand Parc des Docks de Saint-Ouen. Avant celui-ci, il n'existait que peu d'espaces verts publics, à l'exception du Square Marmottan et le couvert végétalisé du quartier ne s'élevait qu'à 14 % de sa surface. Le Grand Parc d'une surface de 12 ha vient apporter un espace vert public de qualité pour le quartier, ouvert de surcroît sur la Seine.

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

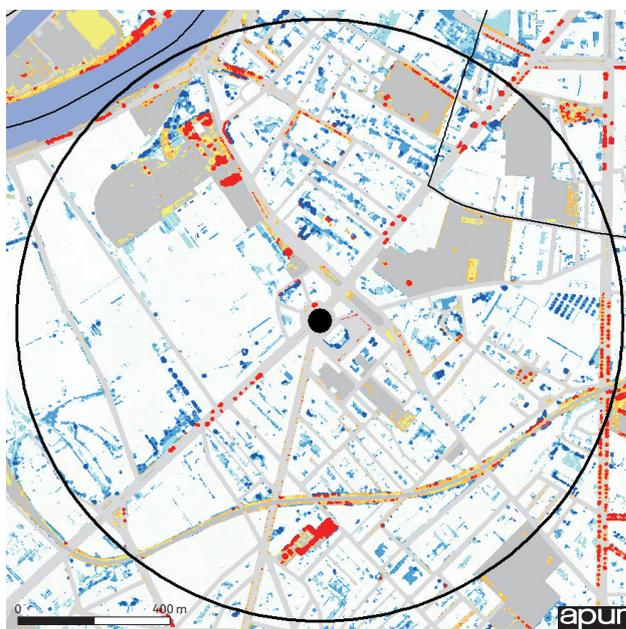
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



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

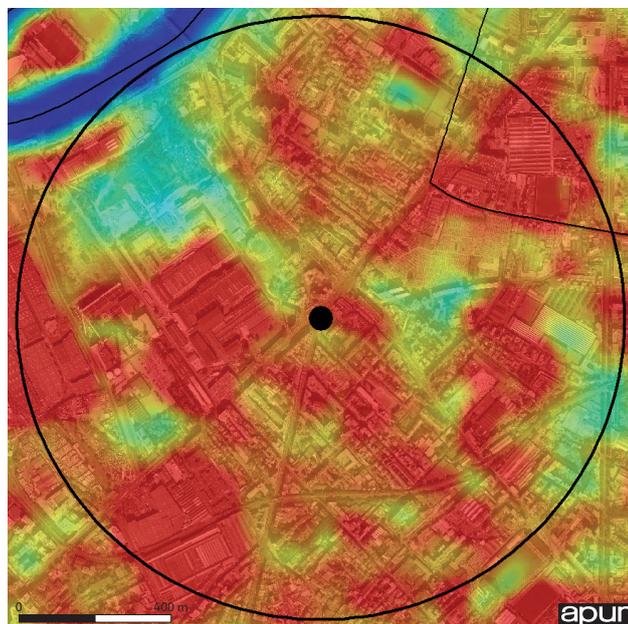
Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur au niveau par exemple des entrepôts en cours de démolition dans la ZAC des Docks de Saint-Ouen, les entrepôts PSA rue Farcot, ou bien encore ceux de la RATP au nord du quartier. À l'inverse, les espaces végétalisés comme le grand parc des Docks de Saint-Ouen jouent un rôle de régulateur thermique à l'échelle du quartier. Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés comme par exemple sur le secteur Ardoins Nord dans la ZAC des Docks de Saint-Ouen ou le Conforama du boulevard Victor Hugo et les entrepôts le jouxtant. 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 les entrepôts ou les grands immeubles logements présentent un potentiel non négligeable, de même que les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les pavillons, peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition. À noter que les entrepôts à l'ouest sur la carte sont désormais démolis

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

38 °C 25 °C 15 °C

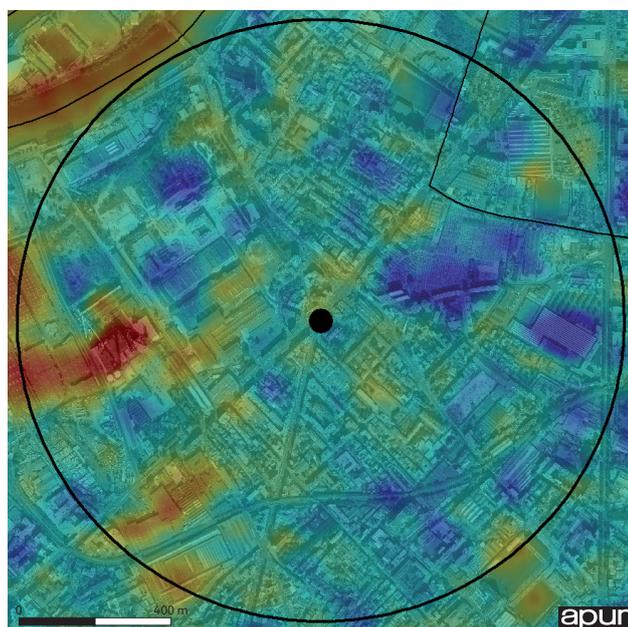
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANDSAT - 2012



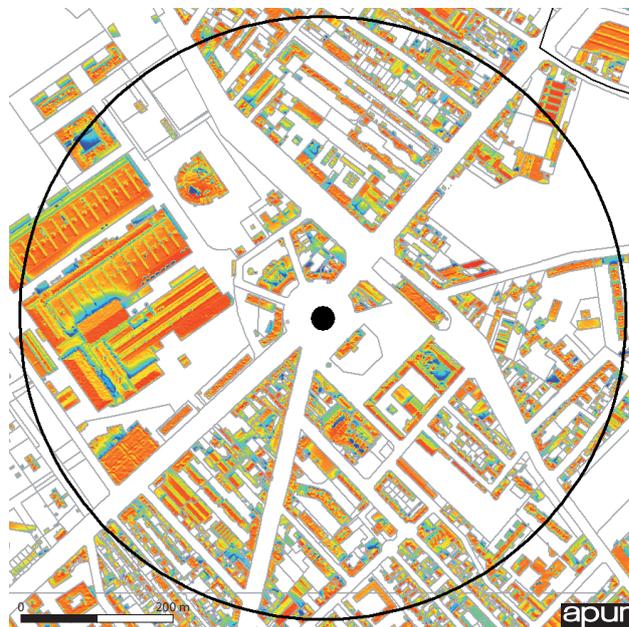
ou en passe de l'être, dans le cadre des opérations de la ZAC des Docks de Saint-Ouen. Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour des parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le quartier, sont identifiées quelques parcelles, notamment d'équipements publics comme la Mairie ou le centre administratif, les entrepôts de la RATP au nord ou bien encore les immeubles de bureaux en bord de Seine. Le réseau de chaleur de la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) remonte le boulevard Victor Hugo et traverse le secteur de la ZAC des Docks de Saint-Ouen, les logements collectifs des rues Dhalenne, Soubise et Moutier. Il pourrait être étendu aux bâtiments non encore desservis situés à moins de 200 m de celui-ci (parmi les bâtiments indiqués en rouge). Quelques ensembles de logements collectifs du quartier (les ensembles de logements collectifs Dhalenne, Soubise, Moutier, Cordon) sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %. Le réseau d'eaux usées du SIAPP court sur les rues du Docteur Bauer, Albert Dhalenne, de même que sur les quais de Seine. 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. À noter que l'écoquartier gère les eaux pluviales à ciel ouvert grâce à un système de noues et bassins filtrants qui alimentent le parc en eau.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0



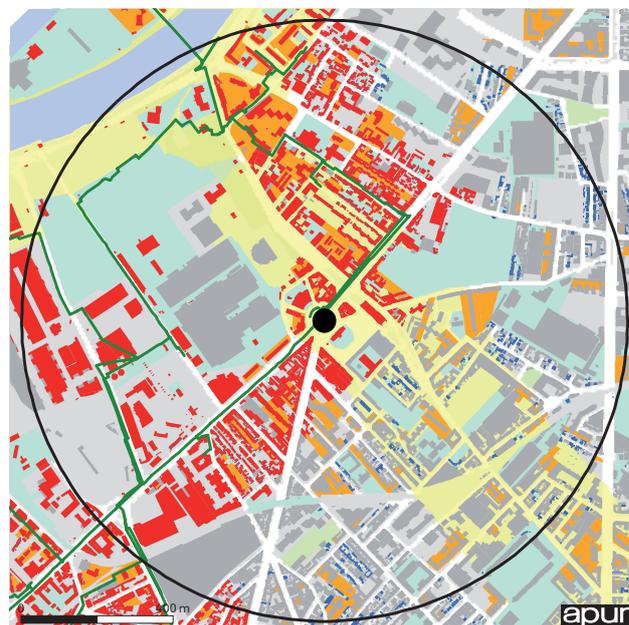
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

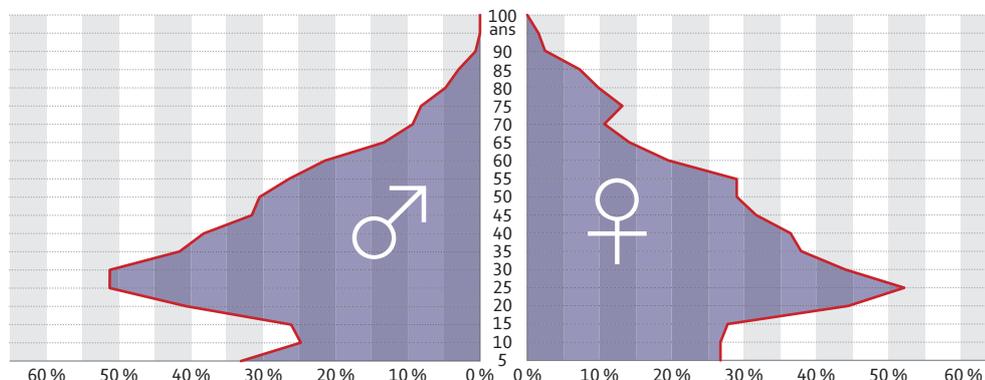
4.1. Une dynamique démographique forte dans un quartier populaire

Le quartier de Mairie de St-Ouen a progressé de plus de 20 % entre 1999 et 2010 (+ 9,5 % en petite couronne) pour dépasser 32 000 habitants au total. Avec un quart de jeunes de moins de 18 ans et 11 % de personnes âgées de 65 ans ou plus, le profil des habitants du quartier est similaire à celui de la commune de Saint-Ouen ou du département. Le profil des actifs (près de 55 % d'ouvriers et d'employés et 16 % de cadres seulement) et le taux de chômage (17 %) font de Mairie de St-Ouen un quartier populaire où la population est en prise à des difficultés économiques importantes. Le taux de chômage dans le quartier est supérieur de 4 points à celui observé en petite couronne.

	Mairie de St-Ouen	Saint-Ouen	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	32 710	46 525	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 21,9 %	+ 18,8 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	24,9 %	25,4 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	10,5 %	10,2 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	25 584	36 384	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	15,8 %	14,9 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	54,9 %	55,9 %	34,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	1,31	1,47	1,19	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	30,7 %	31,6 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	16,6 %	17,5 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

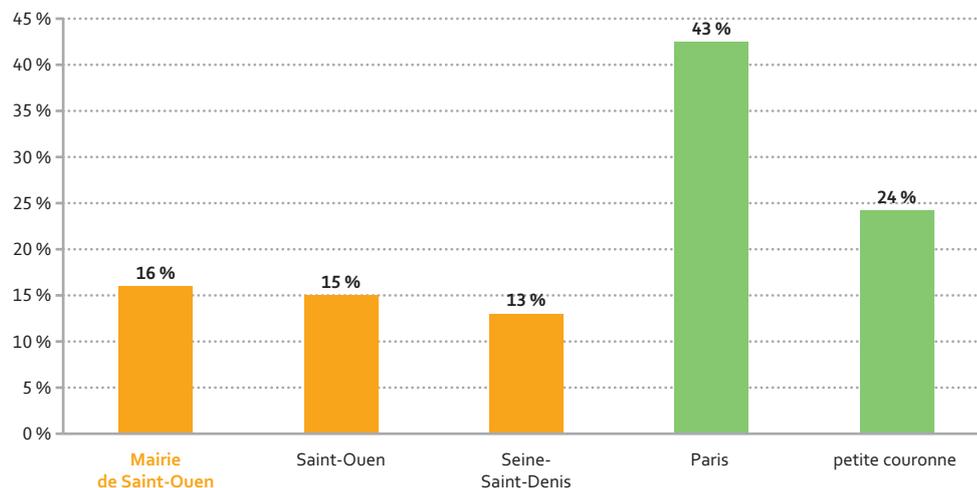
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare de Mairie de Saint-Ouen (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

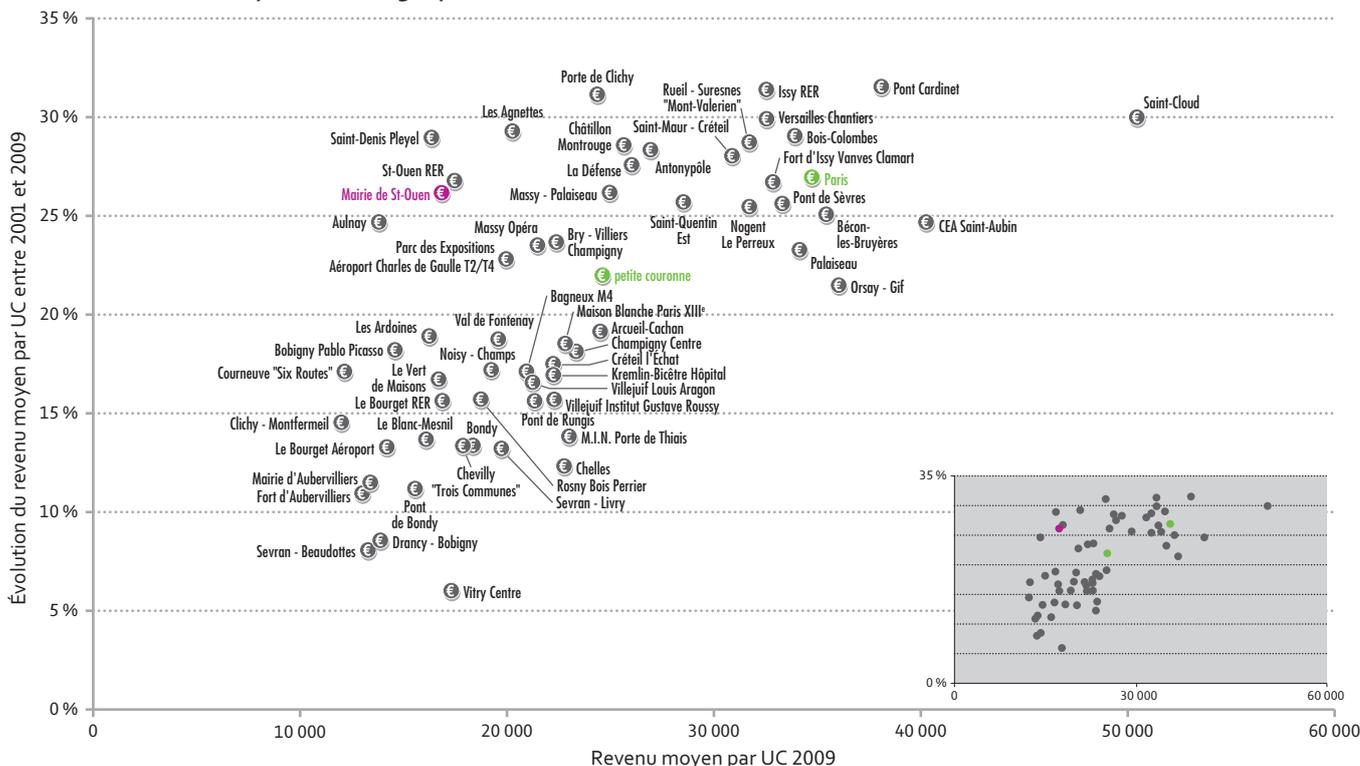


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des revenus en progression mais peu élevés

Le revenu moyen des ménages qui résident dans le quartier de Mairie de St-Ouen est légèrement inférieur à 17 000,00 € par an et par unité de consommation. C'est un niveau proche de celui de l'ensemble des ménages qui habitent la commune de Saint-Ouen mais très inférieur au revenu moyen des ménages de la petite couronne (24 688 €). Entre 2001 et 2009 le revenu des ménages du quartier et de la commune de Saint-Ouen a fortement progressé (+26 %). Presque un tiers des ménages ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est dix points de plus qu'en petite couronne.

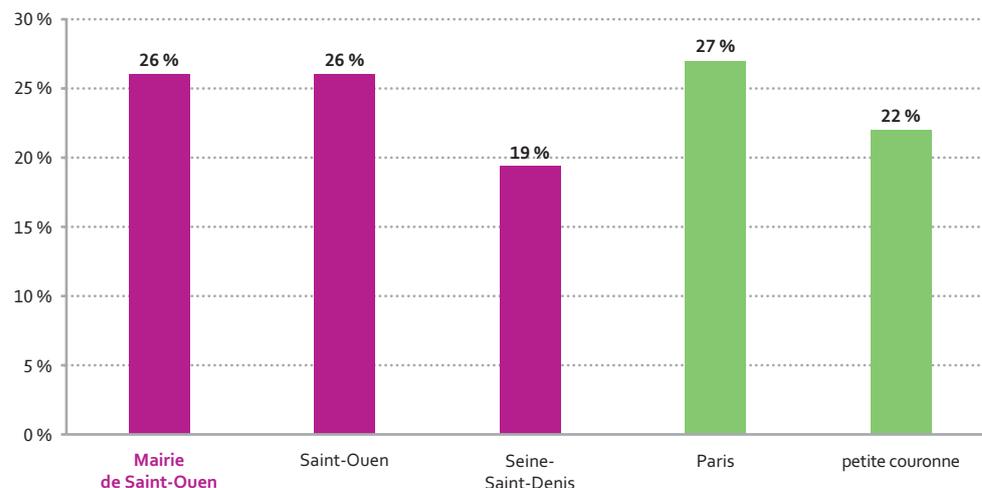
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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. 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)

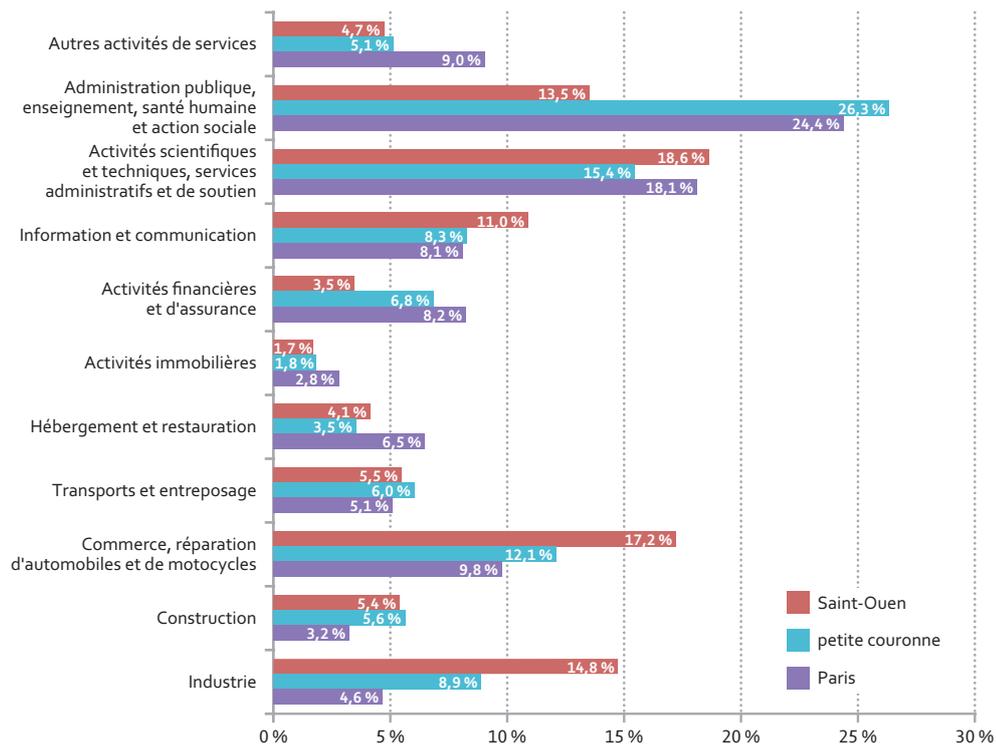


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. De nombreux emplois techniques, industriels et commerciaux à Saint-Ouen

La commune de Saint-Ouen présente un profil singulier en termes d'emplois comparé à d'autres communes de rattachement des quartiers de gare de la ligne 14. En effet, les principaux secteurs d'activités sont les activités scientifiques et techniques (19 %), le commerce (17 %) et l'industrie (15 %), alors que l'administration, l'enseignement et la santé ne comptent que pour 13 % des emplois. Même si le secteur des Docks de Saint-Ouen est en cours de mutation, on retrouve dans le quartier de gare de Mairie de St-Ouen l'importance de l'industrie qui peut également être encore insérée dans le tissu, bien que de nombreux emplois administratifs soient aussi présents avec la Mairie, le centre administratif qui lui fait face ou le centre des Finances Publiques.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de Mairie de St-Ouen

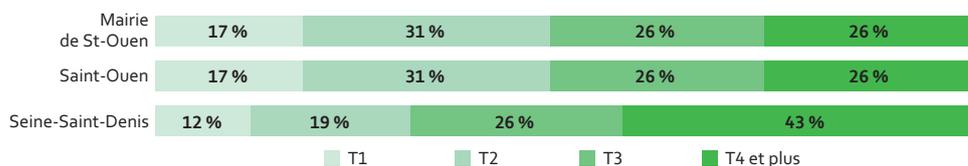


Source : Insee Recensement 2010

4.4. Une moitié de petits logements et un quart de propriétaires occupant seulement

Le quartier de gare compte environ 13 000 logements qui se répartissent entre une petite moitié de petits logements (48 % de T1+T2), un quart de T3 et un dernier quart de T4 et plus. À l'image du parc de logements de la commune de Saint-Ouen, dans le quartier 9,5 logements sur 10 sont dans des ensembles collectifs. Le quart des ménages seulement sont propriétaires du logement qu'ils occupent, contre le double en Seine-Saint-Denis en moyenne. Et plus d'un tiers des ménages du quartier sont locataires d'un logement social.

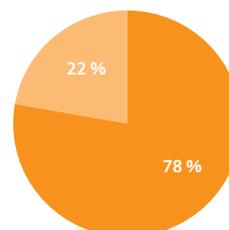
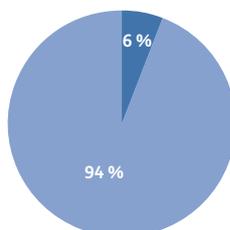
Répartition des types de logements



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

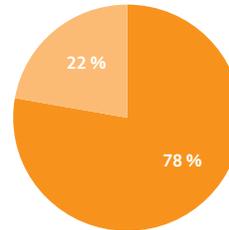
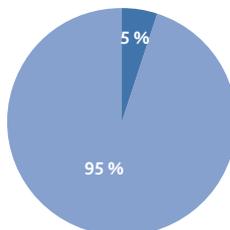
Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

Mairie de St-Ouen

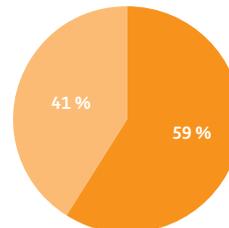
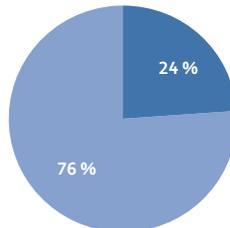


- logement collectif
- logement individuel
- propriétaires
- locataires

Saint-Ouen



Seine-Saint-Denis

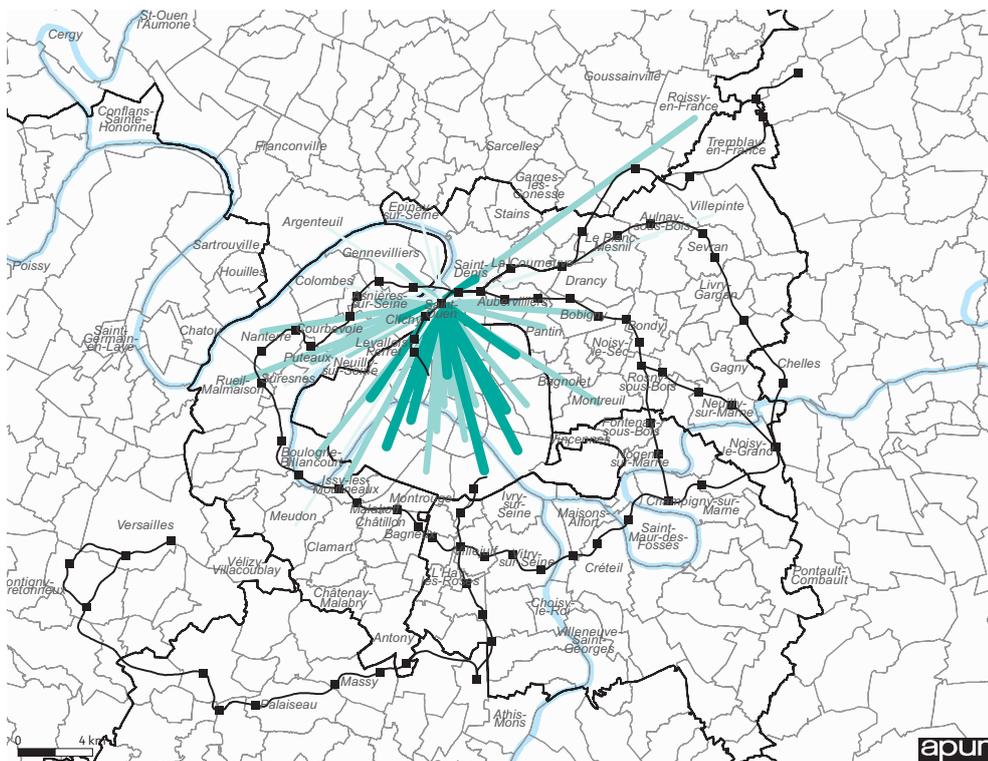


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des actifs provenant de toute la métropole pour travailler à Saint-Ouen

Aujourd'hui, un peu plus d'un quart des actifs habitant à Saint-Ouen y travaillent également. Ceux qui ont un emploi dans une autre commune se rendent principalement à Paris ou dans les pôles d'emplois de la Défense. Saint-Ouen attire sinon des actifs de toute la métropole, Paris en tête, mais aussi de nombreux actifs résidant dans l'est de la Seine-Saint-Denis par exemple.

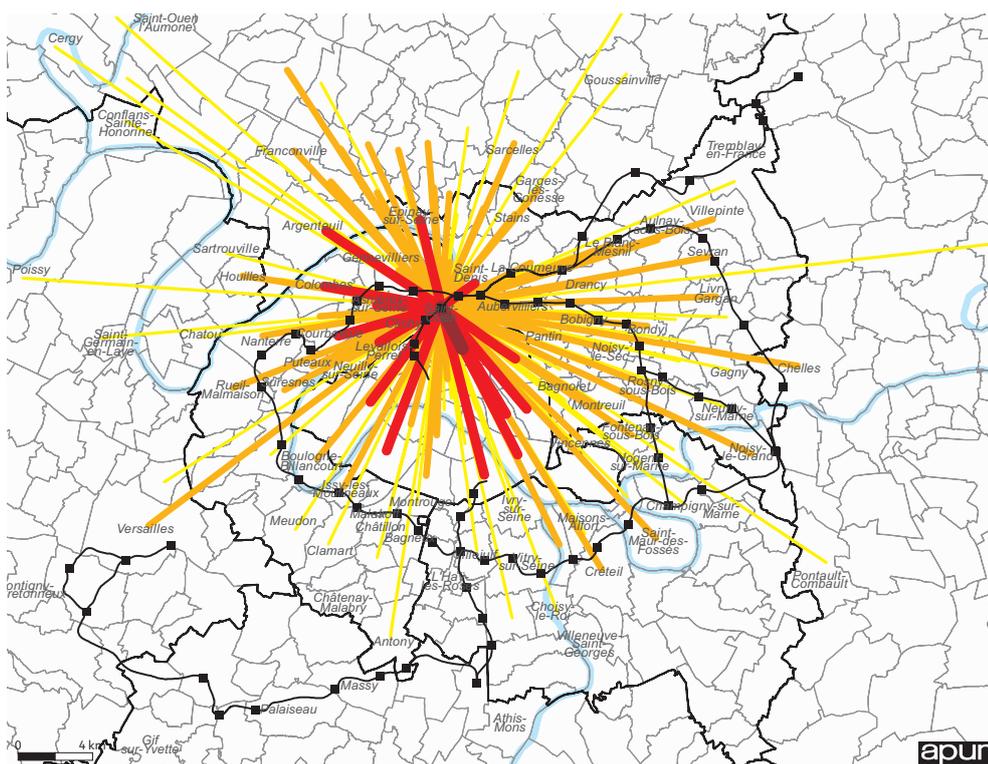


Où travaillent les actifs habitant à Saint-Ouen

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

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

Source : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant à Saint-Ouen

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

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

Source : Insee Recensement 2010

5 537 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Saint-Ouen. Ils représentent **26,5 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité métropolitaine améliorée

Le quartier de gare de Mairie de St-Ouen, aujourd'hui desservi par la ligne 13 du métro, dispose d'une accessibilité au territoire métropolitain vaste, si l'on considère un trajet en transports en commun de 45 minutes au départ de l'actuelle station. À l'horizon 2030, lorsque le RGPE sera achevé, une même durée de trajet permettra d'atteindre l'est de la métropole, l'aéroport d'Orly au sud ou un territoire étendu à l'ouest, soit près de 80 % de territoire en plus et un bassin d'emplois 30 % plus important. Il devrait également en résulter des gains de temps et de confort liés à la décongestion de la ligne 13.

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

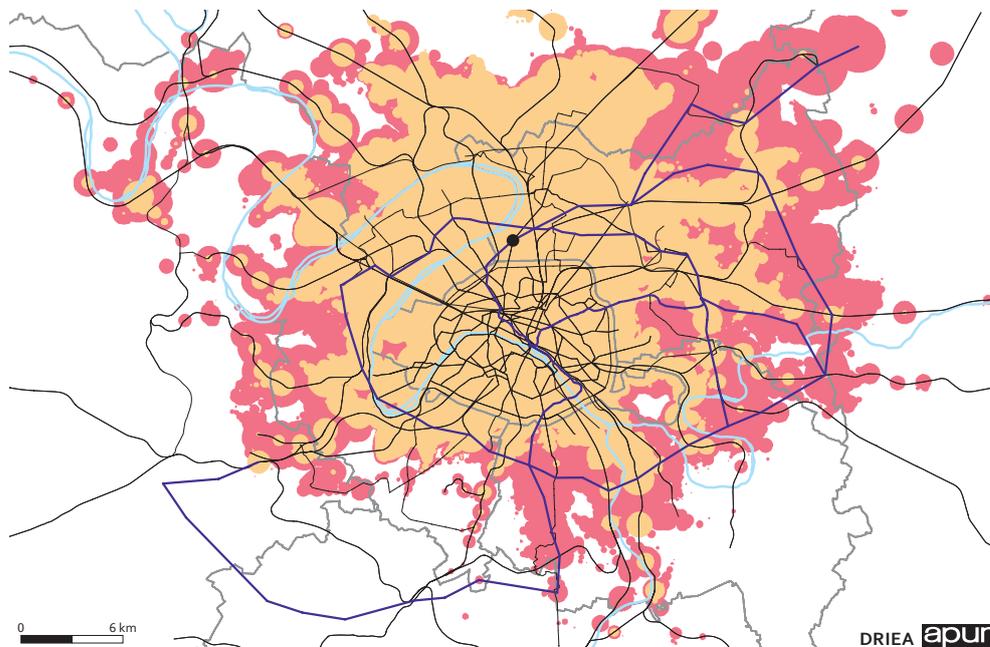
- 2013
- horizon 2030

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 Mairie de St-Ouen pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

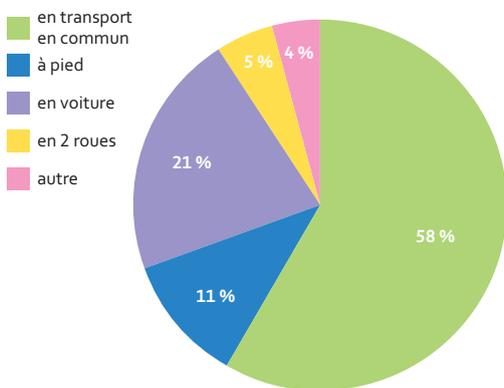
Territoire : + 78 %
Emplois : + 29 %



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

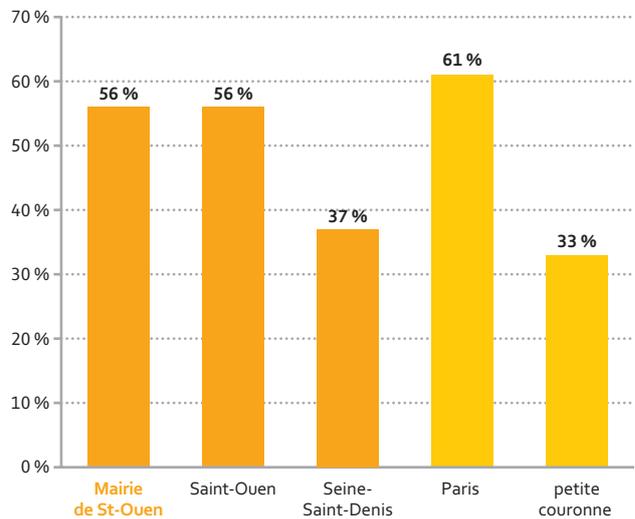
Le quartier est desservi par la ligne 13 du métro et explique la proportion importante de déplacement domicile-travail réalisés en transports en commun par les actifs du quartier (56 %). 1 actif sur 5 environ utilise la voiture pour se rendre sur son lieu de travail alors que près de 60 % des ménages du quartier ne disposent pas de voiture.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

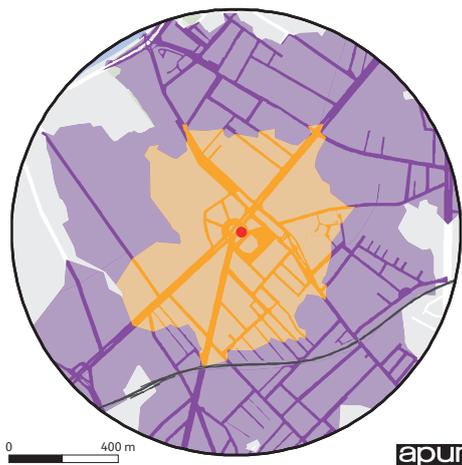
5.4. Des atouts en termes d'accessibilité dans le quartier de gare

L'accessibilité piétonne du quartier de gare de Mairie de St-Ouen est très bonne. La quasi-totalité du quartier est accessible via un parcours à pied de 1 000 m maximum en suivant la trame viaire existante, soit 10 à 15 minutes de marche. L'accessibilité à 500 m est elle aussi de bonne qualité. Le secteur de la ZAC des Docks de Saint-Ouen est aujourd'hui partiellement accessible, mais à terme, avec la création de nouvelles voiries, elle devrait facilement permettre le rabattement à la gare.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 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

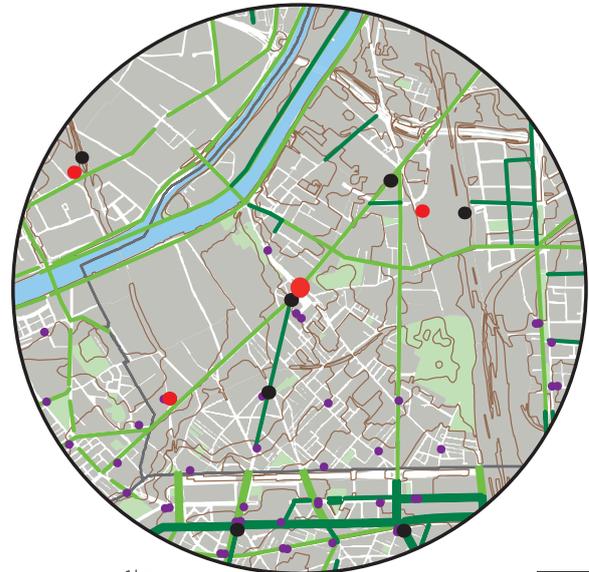
Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, le réseau cyclable est en revanche peu développé. Un seul axe de rabattement vers la future gare, l'avenue Gabriel Péri, possède un aménagement cyclable. Il existe néanmoins des bornes Vélib' au niveau de la place de la République et rue Albert Dhalenne.

Dans un rayon de 2 km, le réseau de bus apparaît dense et converge vers la gare, à l'endroit de l'actuelle station de la ligne 13 du métro. Les fréquences de passage à l'heure de pointe sont élevées sur les axes croisant la gare dont les boulevards Victor Hugo, et Jean Jaurès, les rues du Docteur Bauer et Albert Dhalenne et l'avenue Gabriel Péri. À noter qu'il existera à terme une offre de Auto-lib' de dix stations sur le territoire de Saint-Ouen, lorsque l'écoquartier des Docks sera terminé.

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)

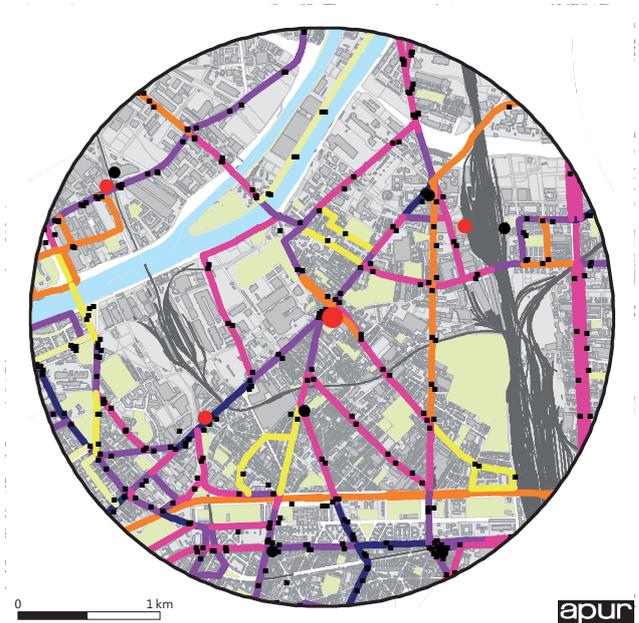
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013



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. Depuis 2003 une dynamique de construction forte dans le quartier

Dans le quartier de gare de Mairie de St-Ouen ce sont en moyenne 315 logements qui ont été autorisés chaque année. La mise en œuvre de la ZAC des Docks s'est traduite par un nombre de logements autorisés en 2012 exceptionnel. La 1^{ère} phase de livraison des Docks de Saint-Ouen offre près de 40 % de logements sociaux. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont un peu moins importantes que les surfaces de logement (171 000 m²). Les bureaux prédominent représentant 70 % des surfaces d'activités nouvelles, les locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics (16 %) puis viennent les commerces (8 %) et les hôtels (6 %).

Construction (2000-2012)	Mairie de St-Ouen	Paris 17 ^e
Surface de logements autorisés (m ²)	283 713	424 210
dont m ² logements sociaux (en %)	17 %	15 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	315	468
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	415	532
Taux de construction	30 %	32 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	171 105	317 716

Sources : DRIEA, SITADEL 2013

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

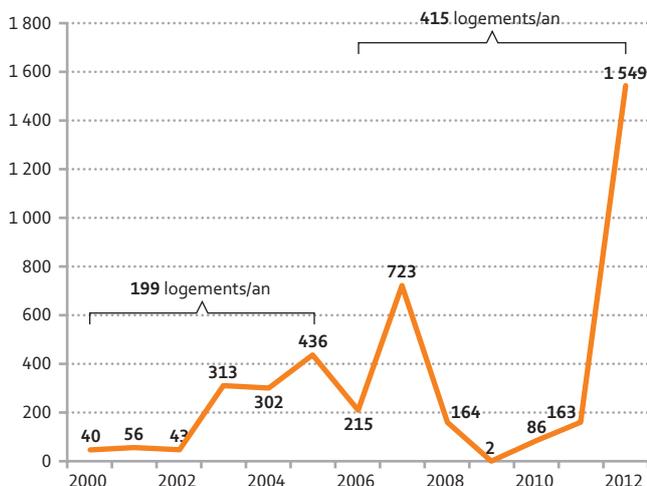
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Mairie de St-Ouen (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

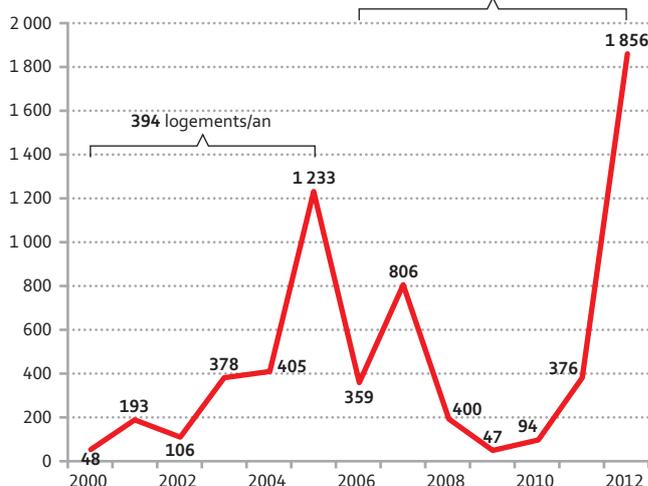
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Mairie de St-Ouen



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune de Saint-Ouen



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des constructions dans la ZAC des Docks et dans le tissu existant

Les cartes représentant les permis autorisés de 2000 à 2012 font apparaître le poids de la ZAC des Docks au nord mais aussi l'importance des mutations dans le tissu existant dans la moitié sud du quartier. En dehors de la ZAC des Docks, les surfaces de logements les plus importantes ont été autorisées en limite est du quartier, à l'angle de la rue du Landy et du boulevard Ornano, ou bien encore au sud des voies ferrées rue du Docteur Bauer par exemple. En dehors de l'opération des Docks, qui devrait à terme compter autant de m² de logement que d'activités, les surfaces nouvelles d'activités se concentrent principalement le long des grands axes tels que l'avenue Michelet à l'est, l'avenue Gabriel Péri au sud et le boulevard Victor Hugo au sud-ouest.

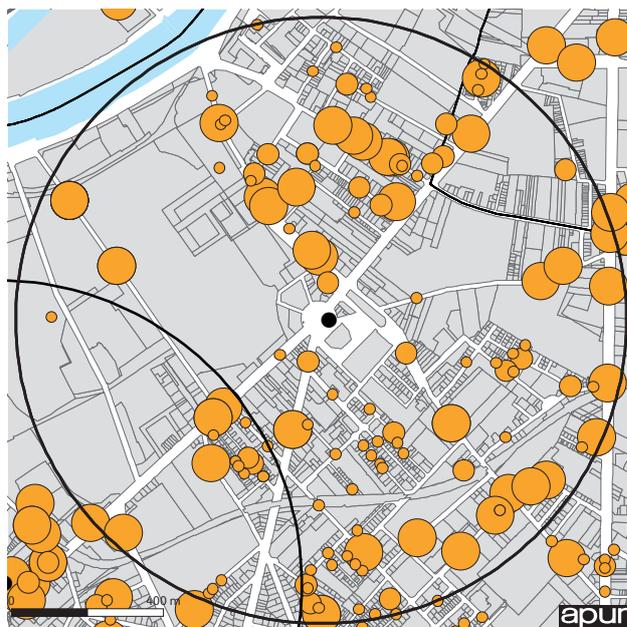
Logements autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de logements autorisés de 2000 à 2012

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

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



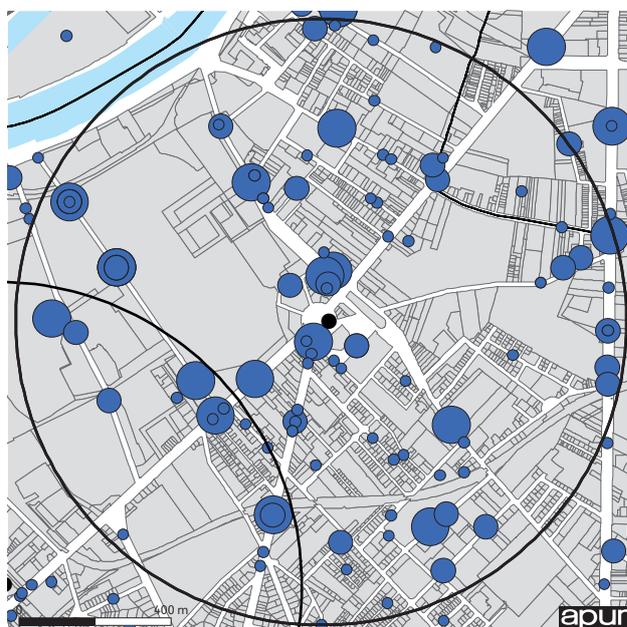
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

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

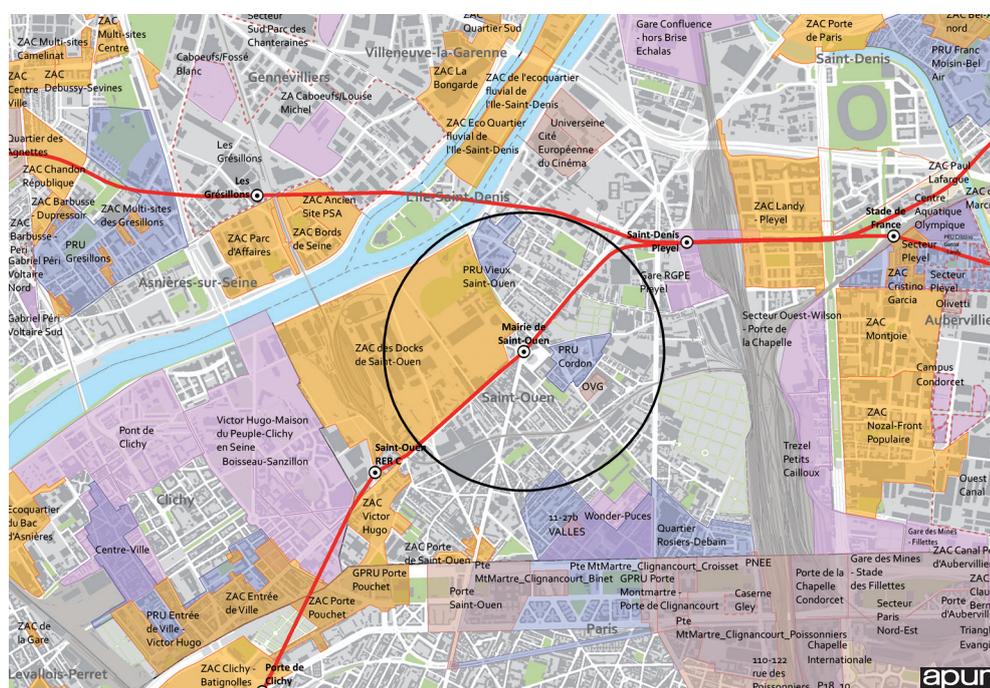
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. La gare desservira le grand projet urbain des Docks de Saint-Ouen

La ligne 14 s'arrêtera ici à la gare de Mairie de St-Ouen, aujourd'hui station de la ligne 13 du métro. La gare est située actuellement place de la République autour de laquelle sont implantés les services administratifs de la commune, le tribunal d'instance et d'autres équipements culturels et administratifs. La nouvelle ligne de métro va renforcer d'autant plus l'actuelle centralité, impliquant des études pour une éventuelle requalification des places de la République et de Jean Jaurès. À l'ouest de la gare et de la place de la République, le vaste secteur de projet des Docks de Saint-Ouen est en cours, couvrant un grand quart de la surface du quartier. L'objet de l'opération est de reconquérir près de 100 hectares d'emprises industrielles qui occupaient une part importante de la ville et la coupaient de la Seine. Les travaux ont déjà commencé et une partie des opérations sont livrées. Sur l'ensemble du site, un objectif de mixité fonctionnelle et sociale est poursuivi, avec des critères de performance environnementale ciblant toutes les problématiques (eau, énergie, matériaux, déchets, etc.). Les opérations s'étaleront sur 18 ans pour s'achever en 2025.

Ainsi, le programme global des Docks de Saint-Ouen envisage la création de 430 000 m² de logements, soit près de 5 000 logements, plus de 311 000 m² de bureaux, 30 000 m² de commerces (principalement en rez-de-chaussée), 71 200 m² d'équipements publics (crèches, écoles,



Secteurs d'aménagement

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

Source : Apur avril 2015

Éléments des opérations d'aménagement

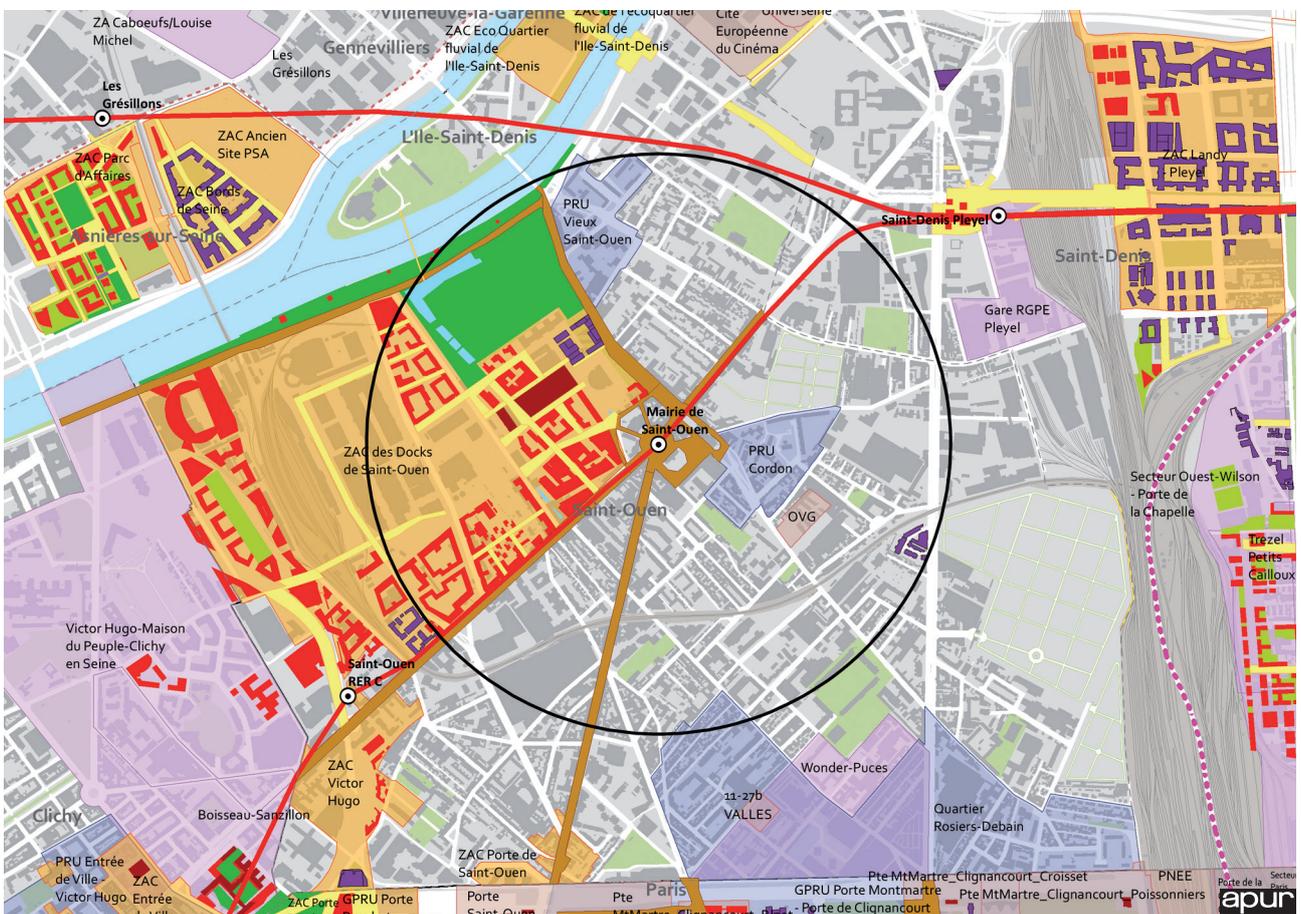
	ZAC des Docks de Saint-Ouen
Commune	Saint-Ouen
Date d'achèvement (prévision)	2025
Nombre de logements (estimation)	5 000
Logement (m ²)	430 000
dont logements sociaux (m ²)	40 %
Bureaux (m ²)	311 000 (dont 71 200 m ² d'équipements)
Activités (m ²)	66 000 (dont commerces)
Équipements (m ²)	
Commerces (m ²)	
Surface totale (m ²)	807 000
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	SEQUANO Aménagement
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	1 ^{ère} phase : Makan Rafatdjou, H. Saudecerre et J.-M. Viguier Cons 2 ^e phase : Bécard et Palay et DGM Architectes

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

parkings, etc.) ainsi qu'un grand parc de 12 hectares situé en bord de Seine. La ZAC des Docks de Saint-Ouen s'étend le long du boulevard Victor Hugo, entre la gare du RGPE et du RER C de St-Ouen RER et la Mairie de St-Ouen, place de la République. Il est délimité par la Seine au nord-ouest, la rue Albert Dhalenne au nord-est et les rues Pierre et de Clichy au sud-ouest. Pour ce qui concerne la première phase de l'écoquartier, trois îlots concernent particulièrement le quartier de gare de Mairie de St-Ouen :

- Le secteur Parc comprenant le grand parc réalisé par l'Agence TER, des immeubles de bureaux (réalisés) et des immeubles de logements (réalisés) ;
- Le secteur Bateliers nord, presque terminé, comprenant des immeubles de logements principalement, avec commerces en rez-de-chaussée, un gymnase, une crèche et des bureaux au sud de l'îlot, ainsi qu'un parking de 1 250 places à terme ;
- Dans le secteur Dhalenne, qui correspond à une partie de la ZAC des Docks déjà livrée depuis 2013, se trouvent des logements, un immeuble de bureaux et un groupe scolaire de 17 classes, qui comprend aussi un centre de loisirs.

La deuxième phase de la ZAC, reprise par les architectes Bécard et Palay, est aujourd'hui à l'étude. Trois quartiers vont bénéficier de l'ANRU 2, deux sites sont d'intérêt national et un site d'intérêt régional (Rosiers Debain).



Projets d'aménagement et de transport

<p>○ périmètre 800m</p> <p>--- TCSP, TZen : chantier - étude</p> <p>--- Tramway : chantier - étude</p> <p>--- Métro : chantier - étude</p> <p>--- RER : étude</p> <p>--- RGPE : étude</p>	<p>Projets en cours</p> <p>■ bâti en projet</p> <p>■ bâti requalifié</p> <p>■ bâti réalisé</p> <p>■ création de l'espace public requalification de l'espace public</p> <p>■ espace vert en projet</p> <p>■ espace vert privé en projet</p>	<p>Secteur d'aménagement</p> <p>■ ZAC à l'étude</p> <p>■ ZAC en cours</p> <p>■ autre secteur de projet en cours</p> <p>■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU)</p> <p>■ périmètre d'étude</p> <p>--- périmètre de réflexion</p>
---	---	--

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

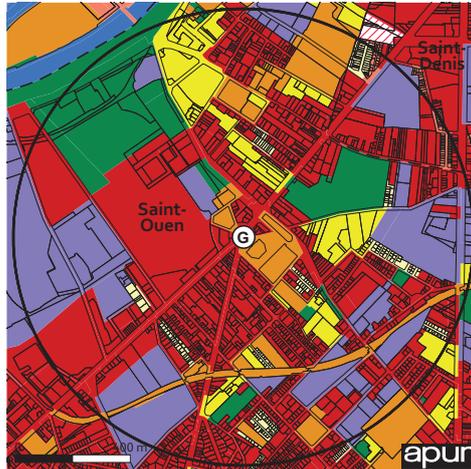
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de Mairie de St-Ouen est pour l'essentiel réglementé par le PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010. La plus grande part du quartier est qualifiée de zone mixte dense, même si de grands secteurs d'activités se distinguent : les docks, le site PSA et la zone d'activités à l'est accueillant notamment l'entreprise Bosch et le dépôt RATP de Saint-Denis. D'une manière générale, les règles de hauteurs des bâtiments permettent une plus forte densité bâties le long des principaux axes de manière à créer un front bâti continu et est moins « généreux » en cœur d'îlot et dans les petites rues.

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		

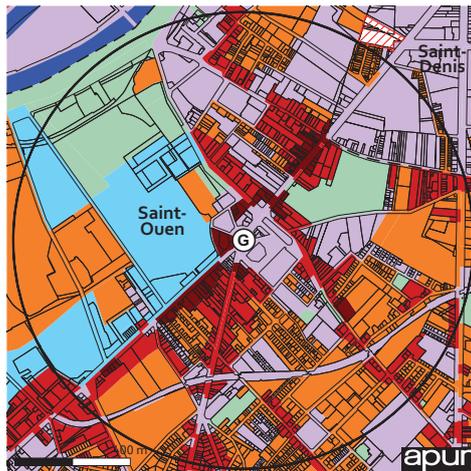
Sources : Apur janvier 2015, d'après le PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010 et le POS de Saint-Denis approuvé en mai 1979, dernière modification le 30 janvier 2014.



Récolement des densités des PLU

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

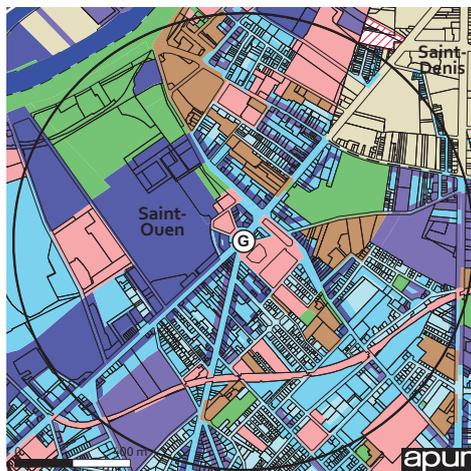
Sources : Apur janvier 2015, d'après le PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010 et le POS de Saint-Denis approuvé en mai 1979, dernière modification le 30 janvier 2014.



Récolement des hauteurs maximales des PLU

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

Sources : Apur janvier 2015, d'après le PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010 et le POS de Saint-Denis approuvé en mai 1979, dernière modification le 30 janvier 2014.



	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2010
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2010
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2000-2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

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

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de Mairie de St-Ouen — Ligne 14

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

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

L'observation est conduite à deux échelles :

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

Les monographies des quartiers de gare des lignes 15 sud et 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 14, dont Mairie de St-Ouen fait partie.