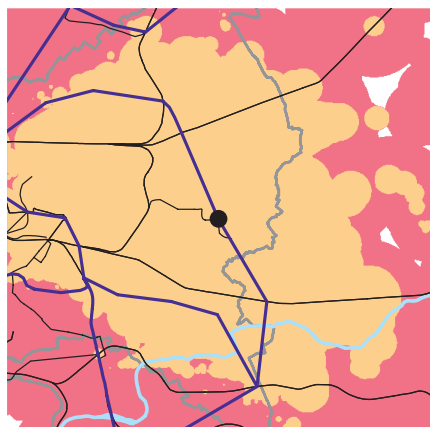


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Clichy - Montfermeil Ligne 16

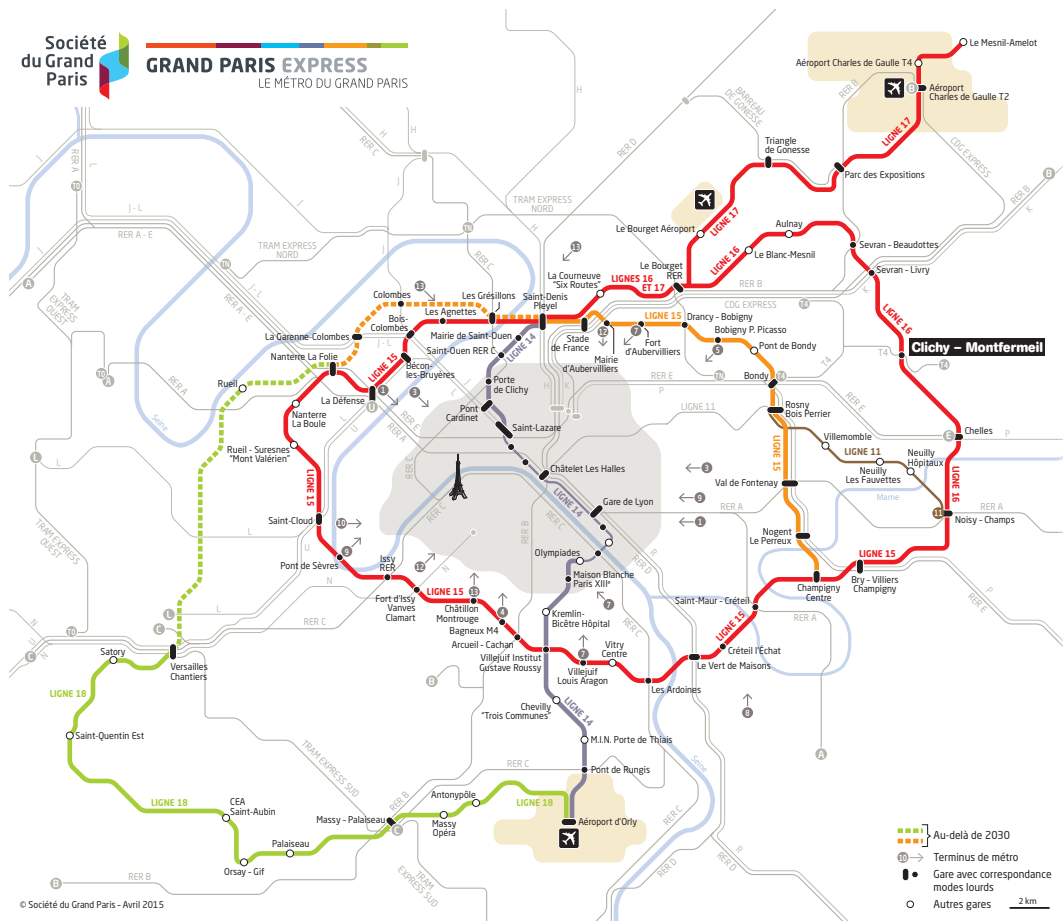


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

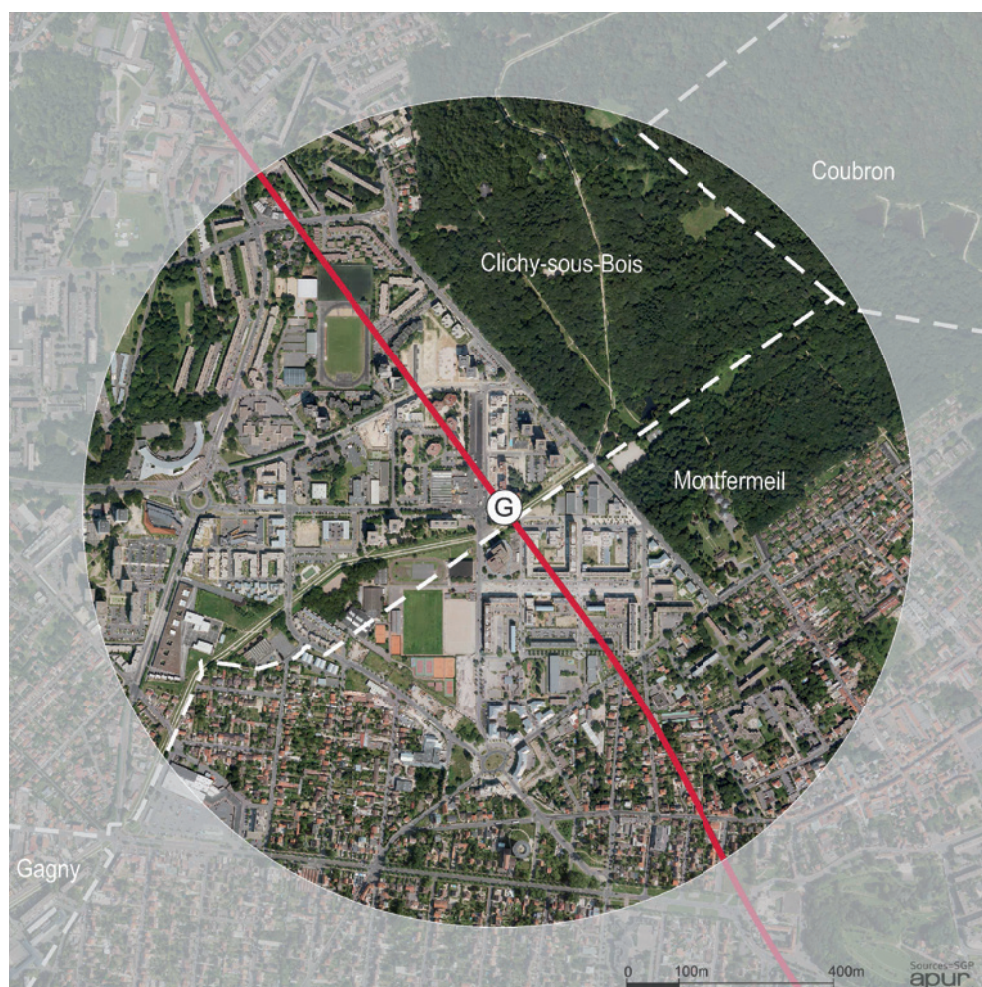
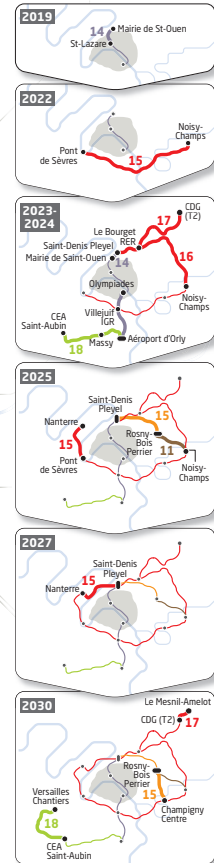
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier résidentiel de 20 000 habitants	3
2. Une centralité d'échelle locale	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Une dominante d'habitat collectif très fragmenté	5
3.2. De grandes tours d'habitat social tout autour de la future gare.....	6
3.3. De nombreux espaces non bâtis et des densités bâties assez faibles	6
3.4. Un tissu urbain de grands ensembles.....	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Un quartier qui s'est développé à partir des Trente Glorieuses.....	8
3.7. Un cadre végétal étendu et remarquable	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 population jeune et fortement précarisée	12
4.2. La moitié des ménages du quartier sont sous le seuil de bas revenus.....	13
4.3. De grands logements et un parc social important	14
4.4. À Clichy-sous-Bois et Montfermeil, 4 emplois sur 10 liés à l'administration publique, l'enseignement et la santé	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris, Roissy et Chelles.....	16
5.2. À l'horizon 2030, une accessibilité démultipliée à la métropole.....	17
5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés autant en voiture qu'en transports en commun	18
5.4. Une accessibilité du quartier à restructurer avec l'arrivée des transports lourds	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Un rythme de la construction qui s'est accéléré à partir de 2006.....	20
6.2. Des opérations de constructions de logements de grande taille.....	21
6.3. Un quartier en rénovation	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	24

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



Gare : Clichy - Montfermeil

Ligne 16, horizon 2023.

Gare située dans la commune de Clichy-sous-Bois, en limite de Montfermeil.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Clichy-sous-Bois, Montfermeil et Coubron (Seine-Saint-Denis). Clichy-sous-Bois et Montfermeil appartiennent à la Communauté d'agglomérations de Clichy-sous-Bois Montfermeil.

PLU de Clichy-sous-Bois approuvé le 10 juillet 2012.

PLU de Montfermeil approuvé le 17 novembre 2004.

PLU de Coubron approuvé le 11 juillet 2007.

Territoire du CDT « Est Seine-Saint-Denis » (Clichy-sous-Bois et Montfermeil, Aulnay-sous-Bois, Livry-Gargan et Sevran).

PRU à Clichy-sous-Bois et Montfermeil (65 ha) : convention signée le 17 décembre 2004 et avenant de clôture signé le 17 décembre 2014.

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 Clichy - Montfermeil**, réalisée en liaison avec les services des villes de **Clichy-sous-Bois, Montfermeil et de la Communauté d'Agglomération Clichy-sous-Bois/Montfermeil**. Les monographies des quartiers de gare de la ligne 16 (de Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs) seront établies au cours du premier semestre 2014 puis en fonction du calendrier de mise en service du réseau.

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 :

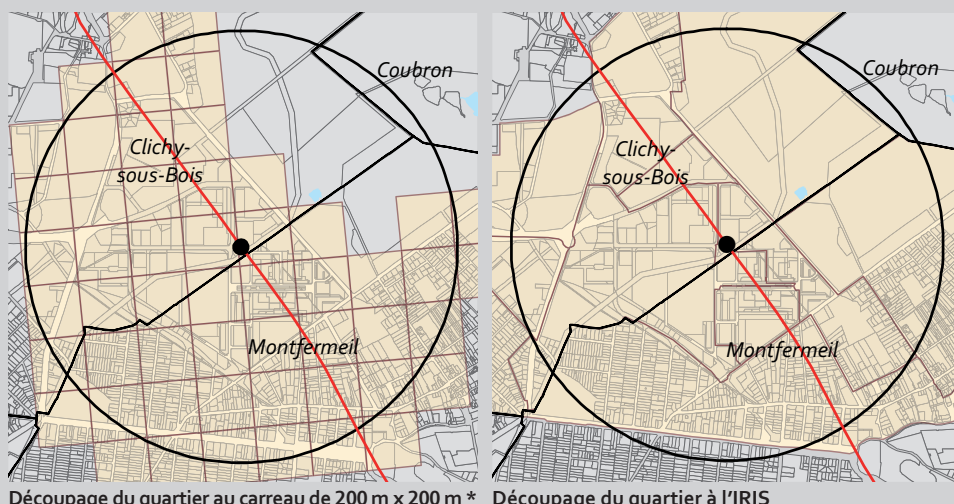
- Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.
- Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.

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 (Clichy-sous-Bois, Montfermeil et Coubron), seules les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil ont été retenues 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 GARE DE CLICHY - MONTFERMEIL



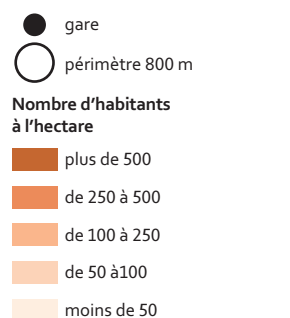
* — À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 m.

1. Un quartier résidentiel de 20 000 habitants

Le quartier de gare de Clichy - Montfermeil est très peu mixte : il regroupe un peu plus de 20 000 habitants, soit 75 habitants à l'hectare, ce qui est légèrement supérieur à la densité de population des communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil considérées ensemble (59 habitants à l'hectare) et qu'en petite couronne (67 hab. à l'hectare). En revanche, la densité d'emploi dans le quartier de gare est particulièrement basse (moins de 10 emplois à l'hectare) à l'image de ce que l'on observe dans les communes de référence. Cela se traduit par un taux d'emplois dans le quartier qui ne dépasse pas 0,3.

Les plus fortes concentrations de population se trouvent dans les grands ensembles d'habitat collectifs qui bordent la future gare (résidence Le Bois de la Couronne et ensemble le long de l'allée de l'Aqueduc à Clichy et les bâtiments qui bordent l'avenue Paul Cézanne à Montfermeil).

Densité de population



Source : Fichier fiscal Insee 2010

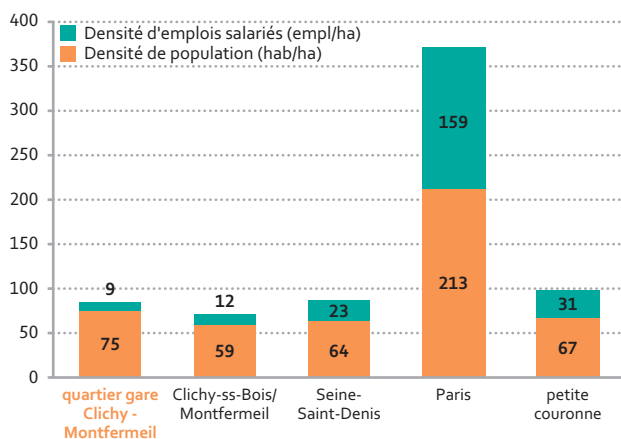


Population et emplois dans le quartier de gare de Clichy - Montfermeil

Clichy - Montfermeil	Population	Emplois
Quartier	20 111	3 393
2 km	70 514	13 580
4 km	247 233	44 441

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

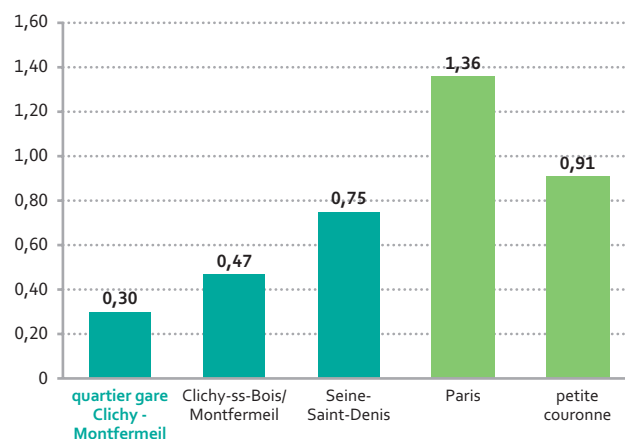
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

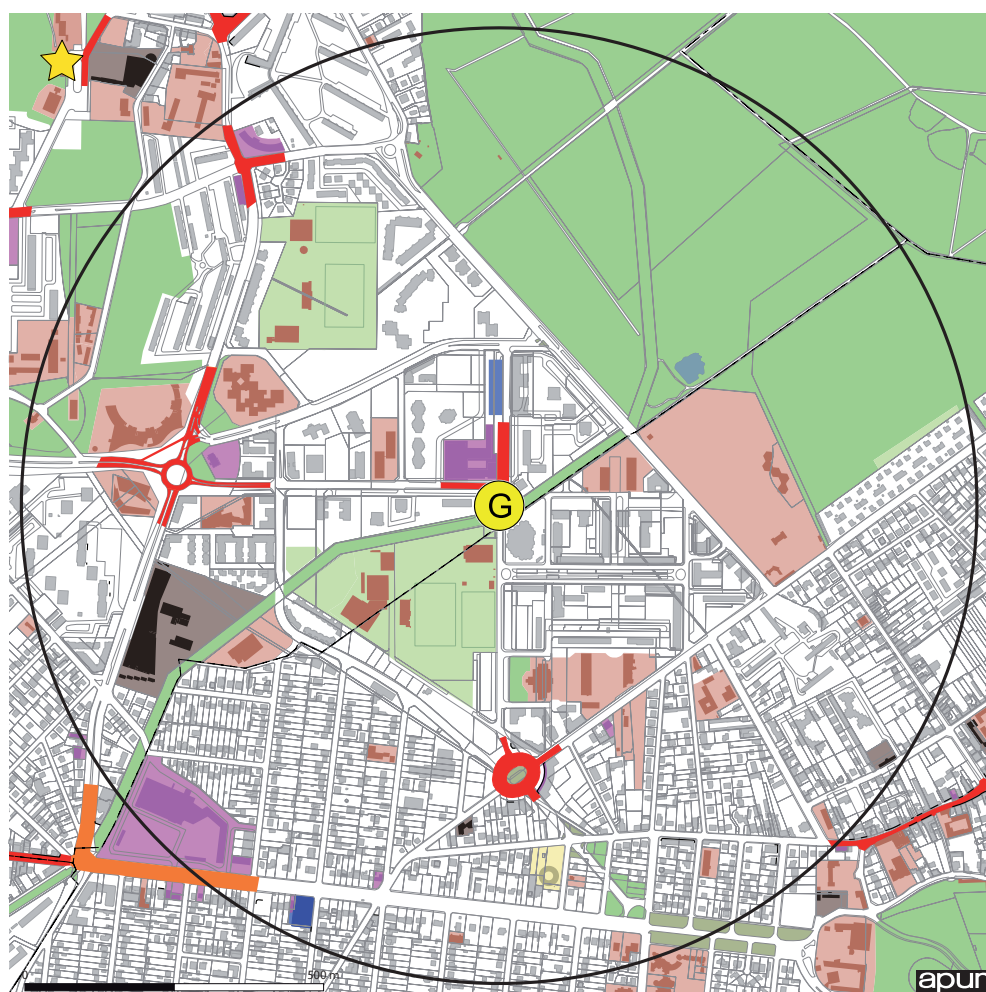
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Une centralité d'échelle locale

Résultant de la situation d'enclavement de ces deux communes, mal desservies à l'échelle départementale tant par la route que par les transports en commun, les centralités en présence ne sont que très locales et plutôt modestes. À Clichy-sous-Bois, le carrefour des Libertés, bordé d'équipements de proximité, marque l'entrée de ce quartier de grands ensembles en rénovation, dans le cadre du PRU, en témoignent l'allée Romain Rolland et le boulevard Émile Zola desservant un tissu en cours de transformation. À l'est, s'étend la forêt de Bondy qui se prolonge via le cheminement paysager aménagé au-dessus de l'Aqueduc de la Dhuy. La future gare devrait prendre place sur l'axe formé par l'aqueduc, à la limite entre les deux communes, à proximité de l'actuel centre commercial peu valorisé dont la restructuration est prévue dans le cadre du PRU et de la place du marché. À Montfermeil, la place Notre-Dame des Anges est une nouvelle centralité du quartier avec des commerces et des équipements en pied d'immeubles.



Source : Apur novembre 2014



Place Notre-Dame des Anges, Montfermeil



Place du marché, allée Anatole France, Clichy-sous-Bois

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Une dominante d'habitat collectif très fragmenté

Le quartier de la future gare du Grand Paris se caractérise par un tissu urbain qui a fait l'objet d'une restructuration en vue d'une densification dans le cadre du PRU depuis 2004. Au nord, à Clichy-sous-Bois, les nombreux ensembles d'habitat social, les quelques copropriétés privées dégradées non démolies (La Forestière sera démolie en 2015), les équipements essentiellement scolaires et les petits centres commerciaux composent, à deux pas du centre-ville, un tissu à la fois dense et assez éclaté par la présence de plusieurs grandes emprises sportives. Au sud, côté Montfermeil, les immeubles bordant l'avenue Paul Cézanne ont bénéficié de récents aménagements. À noter, entre les deux, aux abords de la place Notre-Dame des Anges, la présence de nombreuses friches (emprises des anciennes copropriétés privées démolies) et terrains d'activités dont l'objectif est de muter à l'avenir, en lien avec la mise en service du tramway et du métro.

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

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

Emprise d'activité

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

Emprise non bâtie

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

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur novembre 2014



Le Bois du Temple et le commissariat, allée de Gagny, Clichy-sous-Bois



La résidence des Bosquets, avenue Paul Cézanne, Montfermeil

3.2. De grandes tours d'habitat social tout autour de la future gare

Considéré dans son ensemble le quartier de gare de Clichy - Montfermeil est dominé par des bâtiments de faible hauteur : 86 % des surfaces bâties correspondent à des constructions de moins de 15 m. Cela tient notamment à la présence d'un tissu pavillonnaire au sud dans la partie du quartier situé à Montfermeil. Mais plusieurs tours dépassant 37 m encadreront à terme la future gare. D'une manière générale, les bâtiments hauts du quartier sont concentrés aux abords immédiats de la gare.

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

Note de lecture : les démolitions qui sont intervenues après 2012 ne sont pas prises en compte sur la carte.



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Clichy - Montfermeil



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

3.3. De nombreux espaces non bâtis et des densités bâties assez faibles

Une large partie du quartier de gare correspond à des espaces non bâtis : il s'agit soit d'espaces verts (forêt de Bondy, pelouse de la résidence La Lorette notamment), terrains de sport et vastes espaces libres entre les grands ensembles construits dans les années 1960 selon un plan libre. Les densités des parcelles bâties sont assez faibles, le plus souvent inférieures à 1. C'est en particulier le cas dans le tissu pavillonnaire qui couvre le sud du quartier de gare.

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 urbain issu des grands ensembles

Le quartier de gare de Clichy - Montfermeil est marqué par un fort héritage de l'urbanisation des grands ensembles des années 1960, caractérisé par des bâtiments de grande échelle, disposés en plan libre. Dans le cadre du programme de rénovation urbaine, ce tissu se structure de plus en plus via une densification du bâti et de la trame viaire et la résidentialisation des espaces habités. Les interventions récentes ont permis de créer un front bâti sur les voies nouvelles ou requalifiées. Au sud-ouest du quartier à Montfermeil, des pavillons sont organisés en lotissements découpés en parcelles régulières et autour d'une trame viaire orthogonale autour de l'avenue Jean Jaurès, tandis qu'au sud-ouest le tissu est plus caractéristique d'une urbanisation ancienne.



Rue Picasso, Montfermeil



Allée des Œillets, Montfermeil



Allée du Chêne Pointu, Clichy-sous-Bois



Boulevard Émile Zola, Clichy-sous-Bois

3.5. Structure de la propriété foncière

Le quartier de gare est divisé entre trois principaux propriétaires: les vastes parcelles non bâties des collectivités locales, une multitude de parcelles privées, le plus souvent de petites parcelles en lanière portant l'habitat individuel et les parcelles des bailleurs sociaux. Les parcelles qui bordent la future gare sont de grande dimension et de formes variables et sont sous maîtrise publique.

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
- ville et collectivité locale
- organisme HLM et 1%
- propriété privée
- non renseigné

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

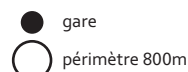


3.6. Un quartier qui s'est développé à partir des Trente Glorieuses

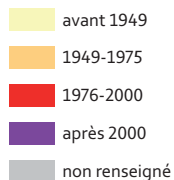
Le quartier de gare de Clichy - Montfermeil est marqué par la construction de résidences de logements collectifs tout au long du siècle dernier, avant le grand programme de rénovation urbaine entamé dans les années 2000 et toujours en cours aujourd'hui. Parmi les grands ensembles de logements remarquables présents dans le quartier, on notera par exemple la Lorette au nord-ouest du quartier (1956), les Bosquets à Montfermeil, le long de l'avenue Paul Cézanne (1962), le Bois de la Couronne au centre du quartier (1968), le Bois du Temple au sud-ouest (1972) ou encore l'Aqueduc (1980) et plus récemment les immeubles autour de l'allée des cinq continents. Malgré les démolitions-reconstructions récentes, le parc de logements date encore pour moitié de la période 1949-1975.

Époque de construction des bâtiments

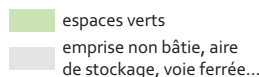
Représentée à la parcelle



Période majoritaire*

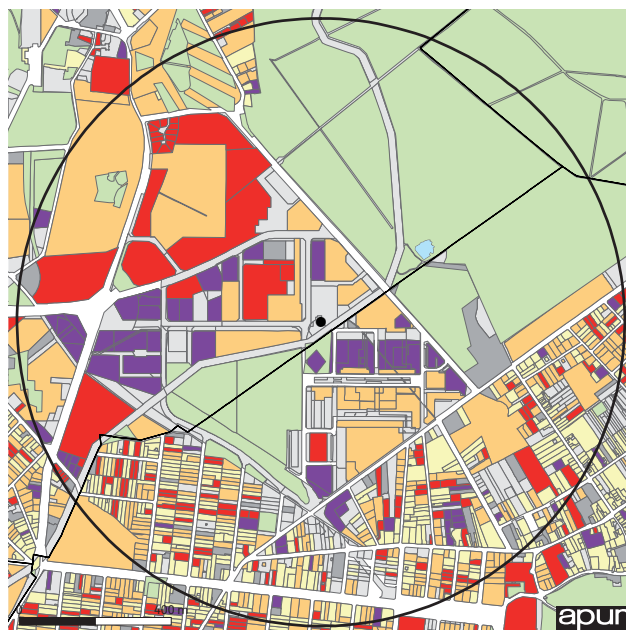


Principaux équipements

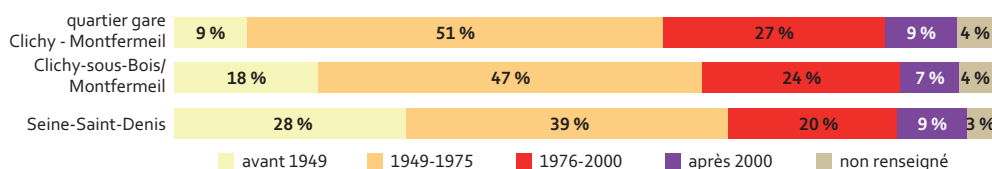


* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

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 étendu et remarquable

Le quartier de gare de Clichy - Montfermeil possède un couvert végétal exceptionnel (52 %, plus de la moitié de sa surface) et fait de lui le mieux doté sur l'ensemble de la ligne 16 avec Noisy-Champs. La forêt de Bondy au nord-est occupe en effet une grande partie du quartier, à laquelle s'ajoutent la coulée verte de l'aqueduc de la Dhuis et plusieurs terrains de sport et de loisirs autour d'elle, ou encore la pelouse de la résidence la Lorette au nord-ouest. Ce cadre végétal est d'autant plus remarquable que ces espaces verts sont en grande partie accessibles au public.

Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

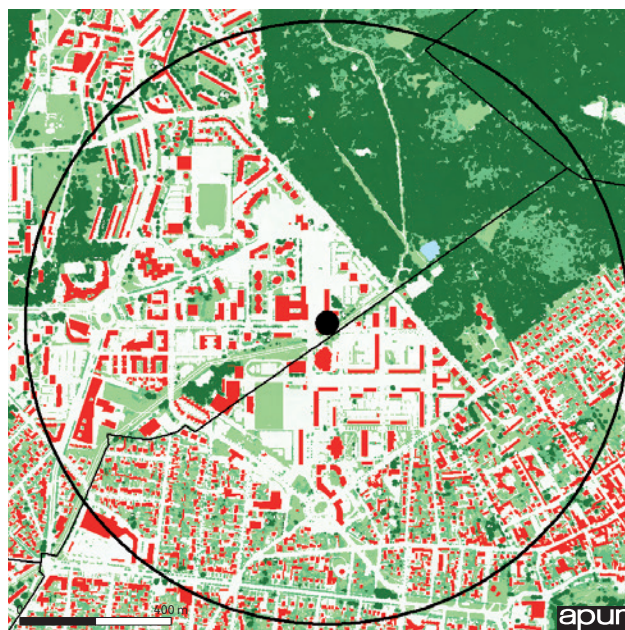
moins de 1 m

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

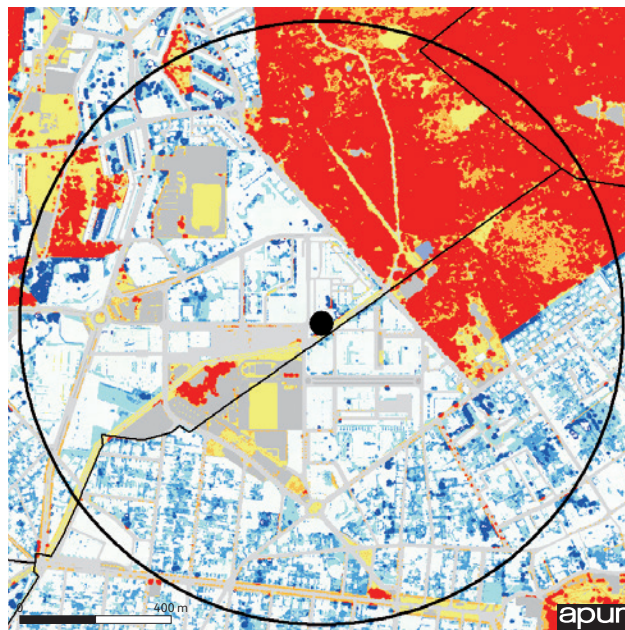
Hauteurs de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air publics :

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

La thermographie d'été met en évidence quelques îlots de chaleur significatifs dans le quartier correspondant à des zones très minérales ou des bâtiments dont l'enveloppe emmagasinerait beaucoup de chaleur. On citera notamment la zone autour du groupe scolaire Victor Hugo, le centre commercial au centre du quartier ou le nord du complexe sportif Henri Barbusse. À l'inverse, la forêt de Bondy ou les espaces verts de la Lorette contribuent fortement à réguler thermiquement le quartier. Des relevés thermographiques d'hiver donnent notamment à voir les déperditions de chaleur de certains bâtiments. Dans le quartier, ils sont peu nombreux à présenter de déperditions significatives, mais l'on soulignera néanmoins les bâtiments liés au stade Henri Vidal et aux terrains de tennis du club de Montfermeil 93 ou encore le secteur du bois du Temple.

Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'élaborer des stratégies participant à la transition énergétique du quartier.

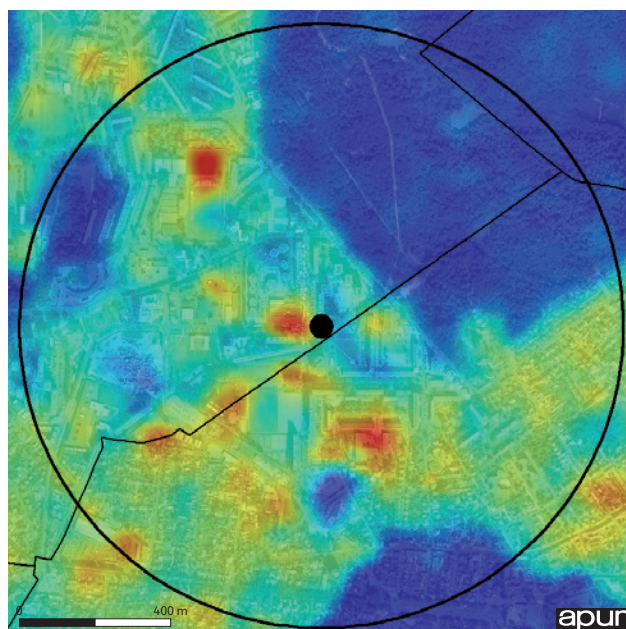
Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques et solaires thermiques.

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

38 °C 25 °C 15 °C



Source : LANSAT - 2010

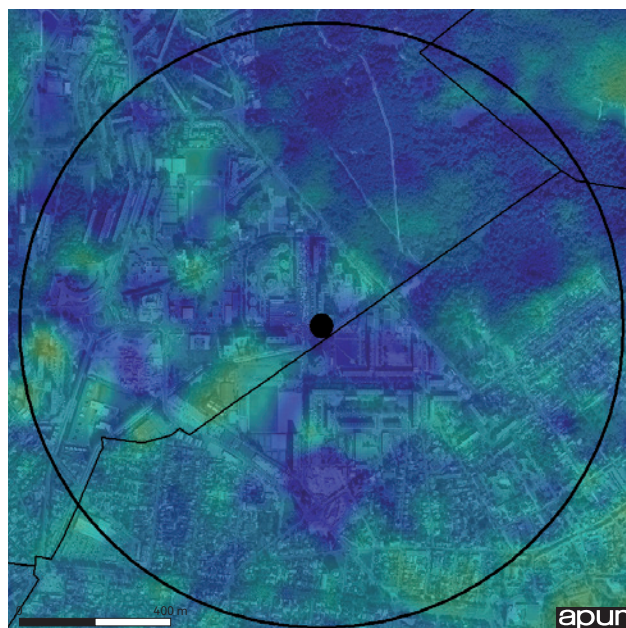


Thermographie d'hiver
(température au sol,
le 14/01/12 à 10h00)

9 °C 2 °C - 5 °C



Source : LANSAT - 2012



Les vastes toitures plates de certains équipements ou immeubles d'habitation disposent parfois d'une exposition intéressante en termes d'ensoleillement et donc d'un potentiel solaire et thermique significatif.

Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable dans les secteurs du quartier où prédomine l'habitat individuel ainsi que pour d'autres parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins et le système permettrait un rafraîchissement en été. Les secteurs pavillonnaires situés au sud du quartier à Montfermeil sont ici ciblés, ainsi que certaines parcelles d'équipements publics tels que le complexe sportif Henri Barbusse ou le Stade Henri Vidal.

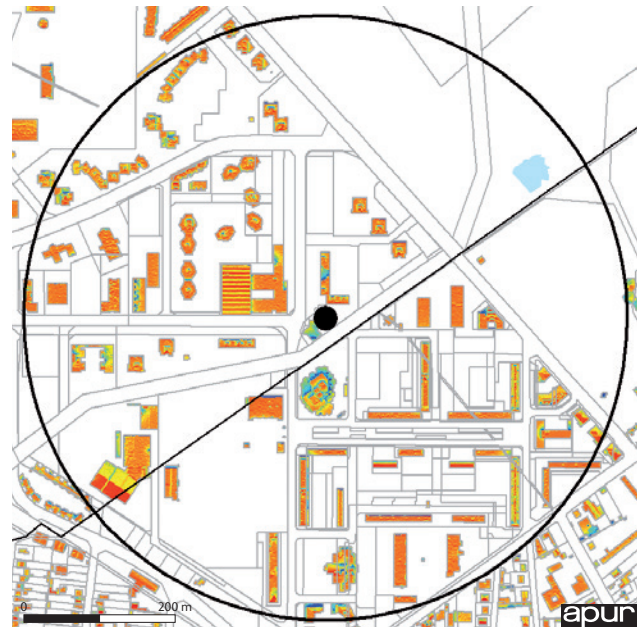
Plusieurs secteurs de logements collectifs (Résidence de la Lorette au nord-ouest) ou des lotissements comme celui le long du boulevard Brague, au sud de la forêt de Bondy, à Montfermeil, sont identifiés comme viables pour accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %.

Enfin, il convient d'étudier la mise en place de dispositifs qui permettraient de valoriser localement la chaleur générée par le centre commercial Simply Market au carrefour de l'avenue Jean Jaurès et de l'allée de Gagny à Montfermeil.

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
- parcels potentiellement éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcels 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

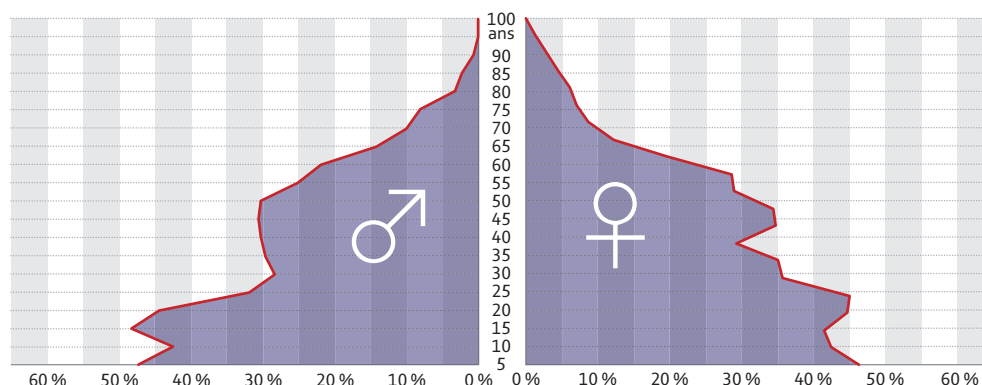
4.1. Une population jeune et fortement précarisée

Le quartier de gare de Clichy - Montfermeil connaît une faible dynamique démographique : le nombre d'habitants a progressé de 3,4 % entre 1999 et 2010. Mais il s'agit d'un quartier jeune : les moins de 18 ans représentent plus du tiers des habitants. Autres caractéristiques fortes de la population du quartier : plus de 75 % des actifs appartiennent à la catégorie des employés et ouvriers contre 35 % en Seine-Saint-Denis et 45 % en petite couronne. Ces actifs sont fortement touchés par le chômage. Presque un quart des actifs étaient au chômage en 2010, c'est 5 points de plus que dans les communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, 8 points de plus que dans le département et le double du taux de chômage moyen observé en petite couronne.

	quartier gare Clichy - Montfermeil	Clichy-sous-Bois/ Montfermeil	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	20 111	54 346	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 3,4 %	+ 5,1 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	33,1 %	31,4 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	8,3 %	9,5 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	3 393	10 922	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	4,7 %	7,2 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	75,2 %	67,4 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,31	0,48	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	49,6 %	35,4 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	24,7 %	19,6 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

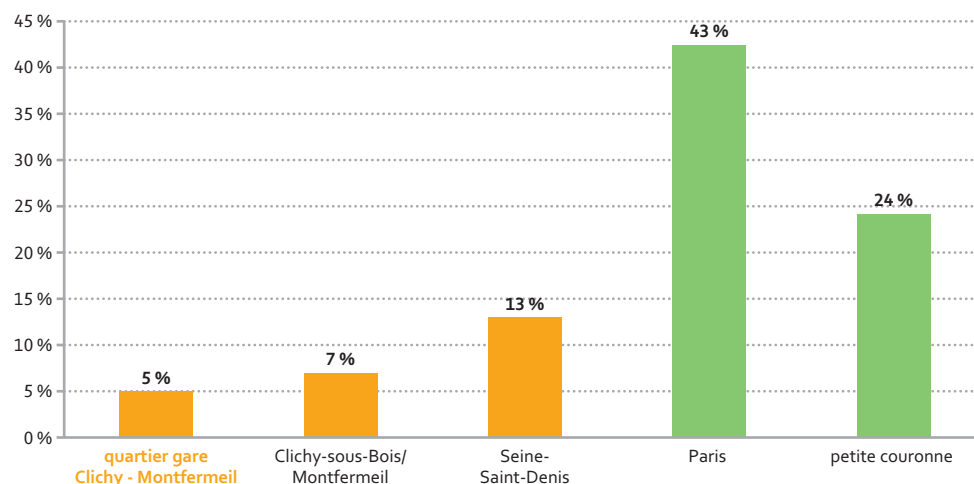
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Clichy - Montfermeil (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active



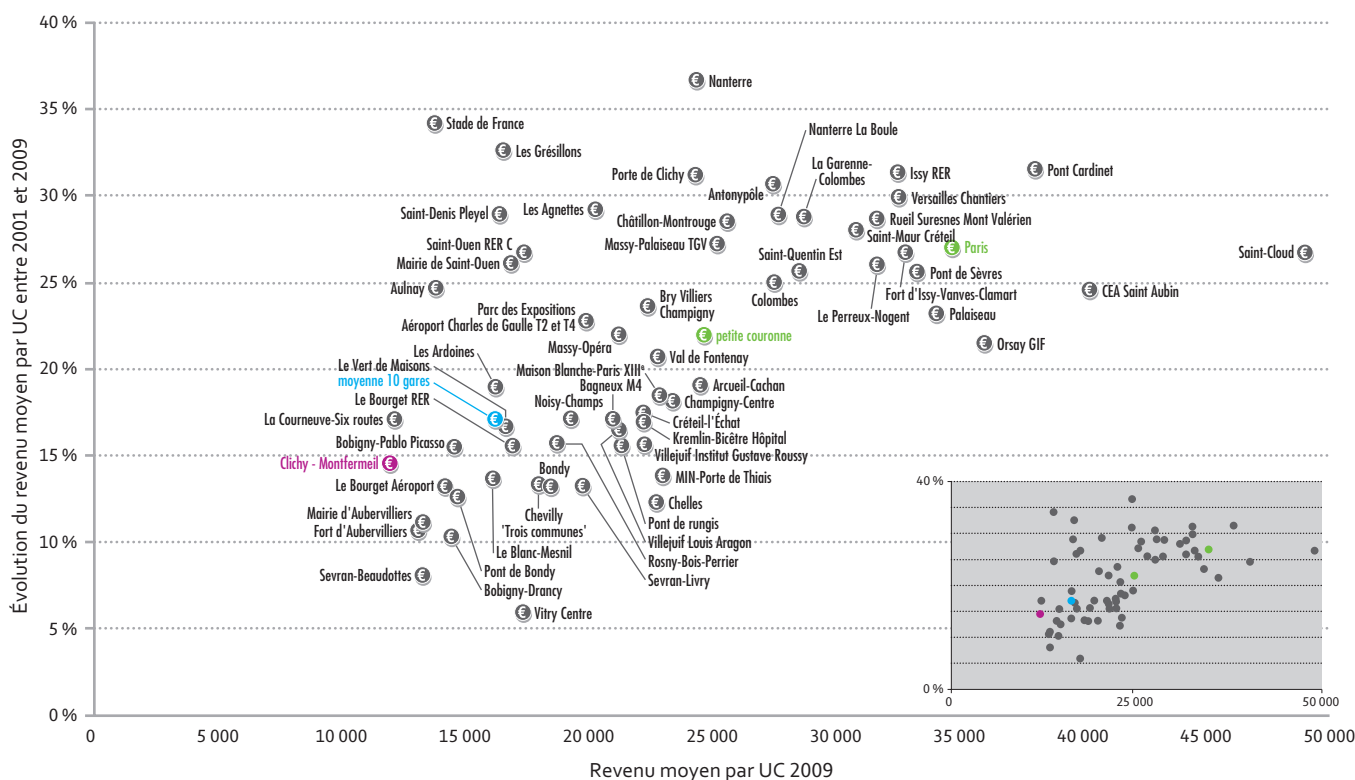
Source : Insee Recensement 2010

4.2. La moitié des ménages du quartier sont sous le seuil de bas revenus

La moitié des ménages du quartier de gare ont des revenus faibles qui les placent sous le seuil de bas revenus, c'est-à-dire qu'ils gagnent moins de 940 € par unité de consommation et par mois. Le revenu moyen des ménages résidant dans le quartier s'élève 11 985 € par unité de consommation et par mois, c'est pratiquement le niveau de revenus moyen observé dans la commune de Clichy-sous-Bois et sensiblement plus faible que celui de la commune de Montfermeil qui atteint 18 826 €. De tous les quartiers de gare du Grand Paris, Clichy - Montfermeil est celui où le revenu moyen des ménages est le plus faible.

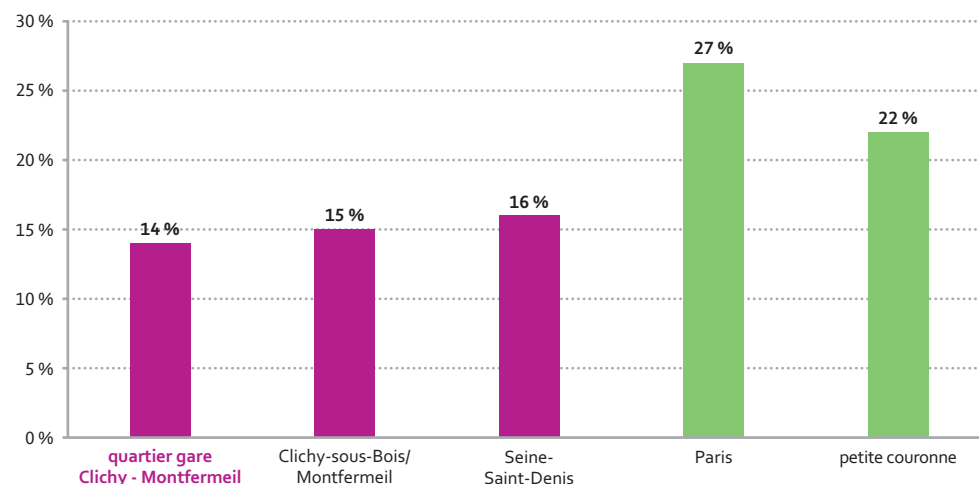
En revanche, le niveau de revenu des ménages a progressé de 15 % entre 2001 et 2009 comme dans les communes de Clichy et Montfermeil et dans le département de Seine-Saint-Denis.

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



Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Le Mesnil Amelot et Triangle de Gonesse.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

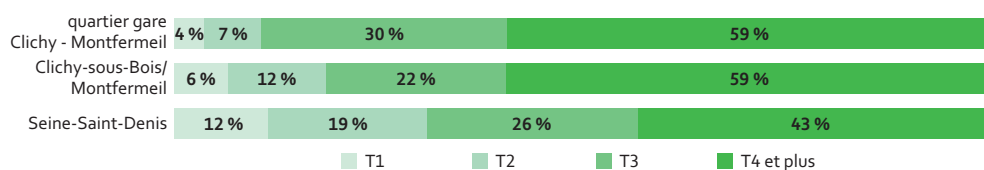


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. De grands logements et un parc social important

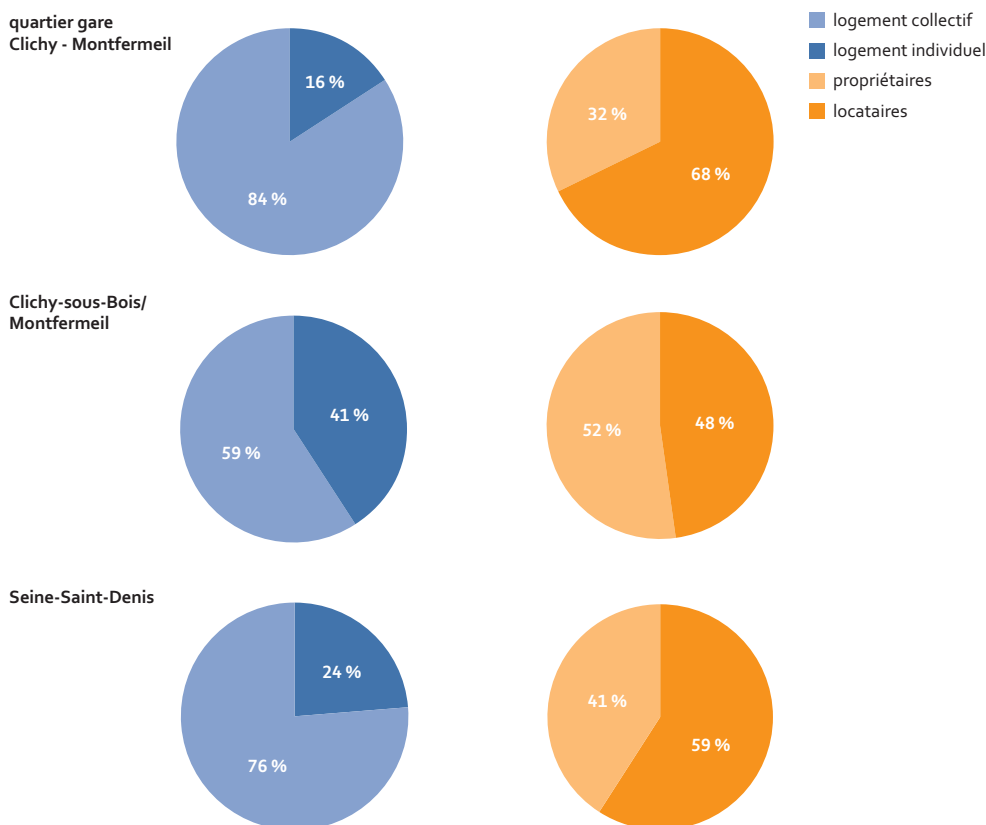
Le quartier de gare compte environ 5 800 logements dont une majorité de grands logements (59 % de T4 et plus). La part des petits logements de 1 ou 2 pièces y est limitée (atteignant 11 % des logements). Dans le quartier, un tiers seulement des logements sont occupés par leurs propriétaires, ce qui revient à souligner le poids des locataires (68 % de locataires), notamment de ceux logés dans le parc social. Ils représentent 46 % des ménages et des logements du quartier, en partie en raison de la démolition des copropriétés dégradées et le relogement des ménages dans le logement social. On retrouve dans les communes de rattachement de la gare cette prédominance de grands logements mais la répartition entre propriétaires occupants et locataires est plus équilibrée (52 % de propriétaires et 48 % de locataires), de même le poids du parc social y est moins marqué : les logements sociaux représentent environ 30 % des logements de Clichy-sous-Bois et un peu plus de 20 % à Montfermeil.

Répartition des types de logements



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

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

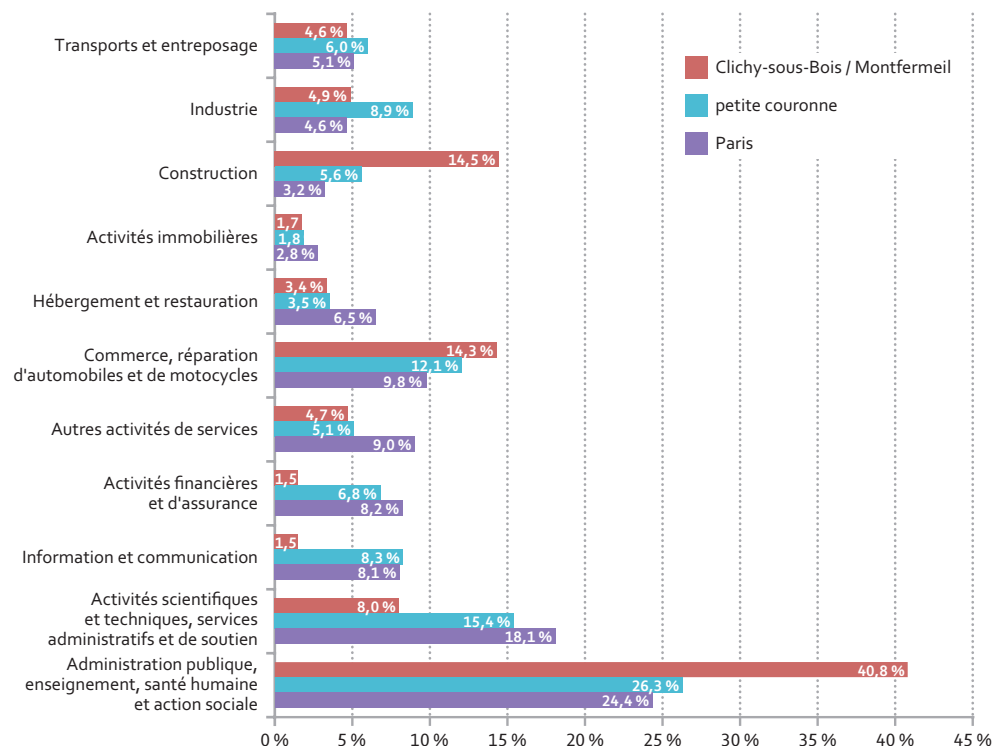


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

4.4. À Clichy-sous-Bois et Montfermeil, 4 emplois sur 10 liés à l'administration publique, l'enseignement et la santé

À Clichy-sous-Bois et Montfermeil, une majorité des emplois appartiennent au secteur de l'administration publique, de l'enseignement et de la santé. Deux secteurs d'activité suivent, le commerce et la construction, représentant chacun 14 % des emplois. Le secteur de la construction apparaît surreprésenté par rapport aux proportions observées pour celui-ci en petite couronne (6 %). Dans le quartier de gare de Clichy - Montfermeil, la présence de quelques équipements scolaires notamment et d'un centre commercial illustre les secteurs d'activité dominants à l'échelle de la commune.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de Clichy-Montfermeil

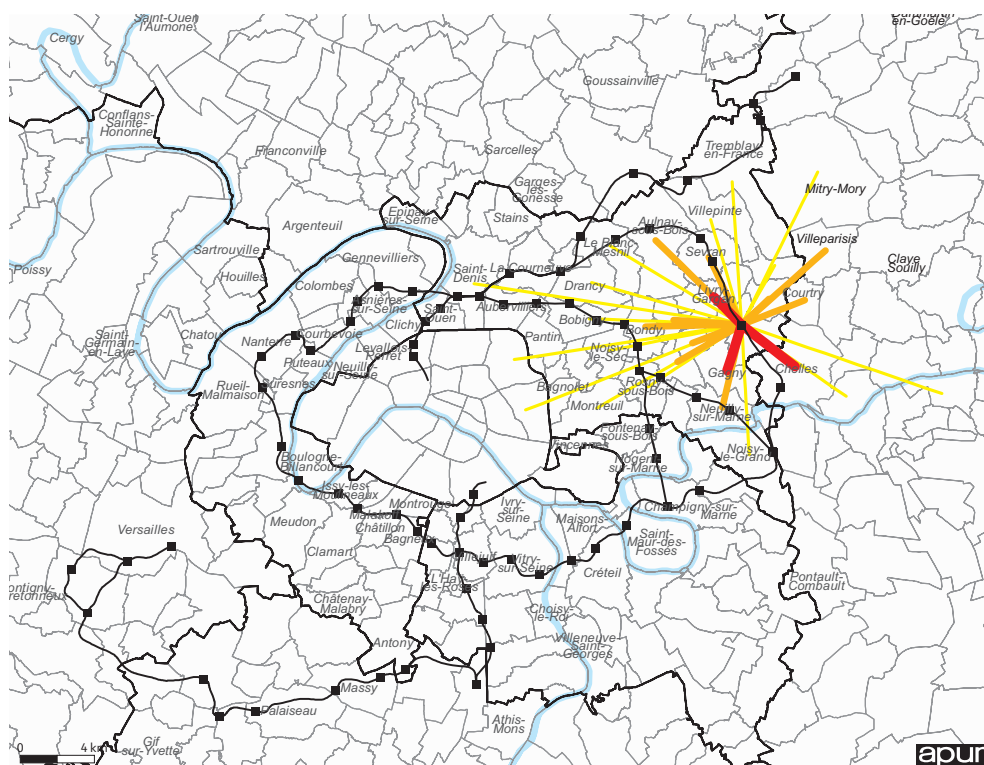
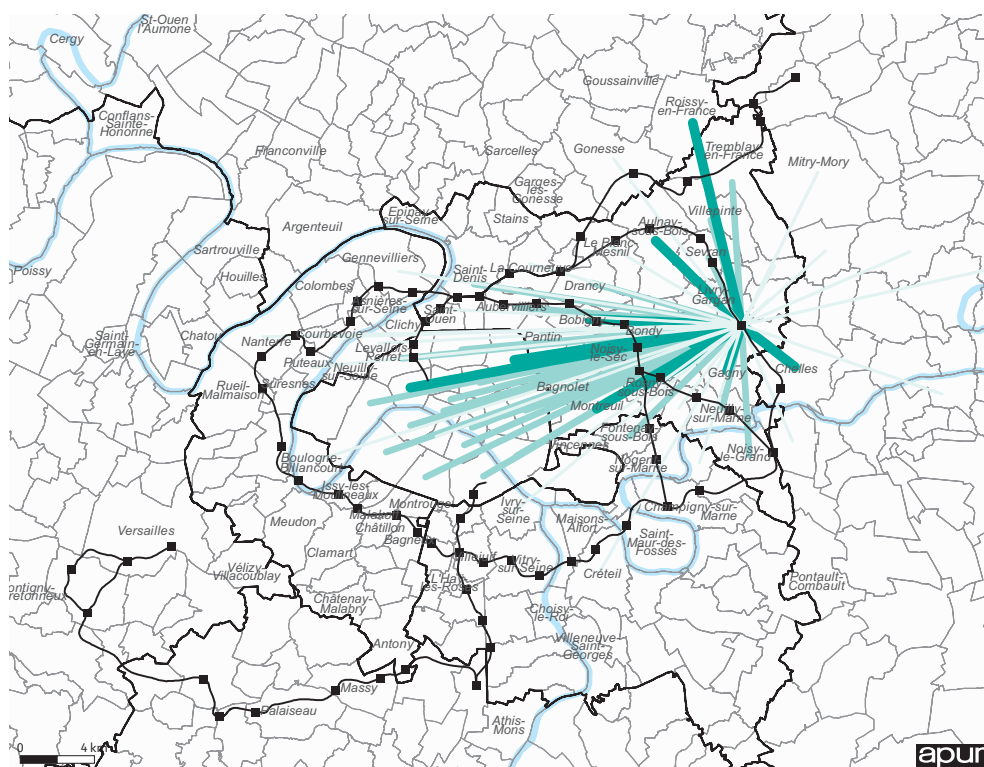


Source : Insee Recensement 2010

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail orientés vers Paris, Roissy et Chelles

Si 27 % des actifs de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil y résident et y travaillent, les oursins montrent une faible attraction des deux communes en termes d'emplois offerts, confirmant le faible taux d'emploi (0,3). Les communes limitrophes de Gagny, Chelles et Livry-Gargan sont les principales communes de provenance des actifs travaillant à Clichy-sous-Bois ou Montfermeil. À l'inverse, les actifs travaillant dans d'autres communes travaillent principalement dans les pôles d'emploi de Paris, Roissy, Aulnay-sous-Bois, Montreuil ou Chelles.



5 102 actifs travaillent dans leur commune de résidence, Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Ils représentent **26,8 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. À l'horizon 2030, une accessibilité démultipliée à la métropole

Le quartier de Clichy-Montfermeil présente actuellement une très faible accessibilité au territoire métropolitain via un trajet de 45 minutes de transports en commun, due notamment à l'éloignement du quartier aux réseaux de transports lourds. Aussi, l'arrivée du RGPE et de l'ensemble du réseau à l'horizon 2030 devrait permettre une amélioration significative de l'accessibilité à la métropole depuis le quartier. Le gain en termes de territoire est ainsi estimé à +328 % et ce sont 11 fois plus d'emplois qui seront potentiellement accessibles en 45 minutes de transports en commun, correspondant notamment à l'ensemble de l'est de la métropole (et une partie du nord et du sud de celle-ci).

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

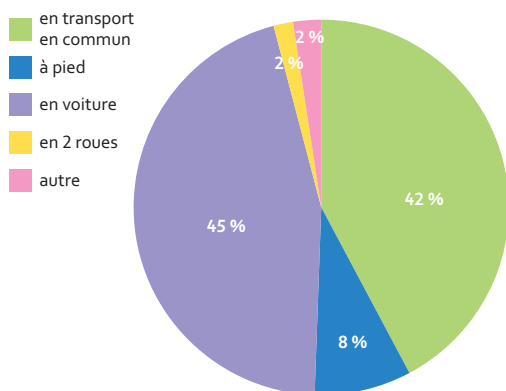
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Clichy - Montfermeil pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 328 %
Emplois : + 996 %



5.3. Des déplacements domicile-travail réalisés autant en voiture qu'en transports en commun

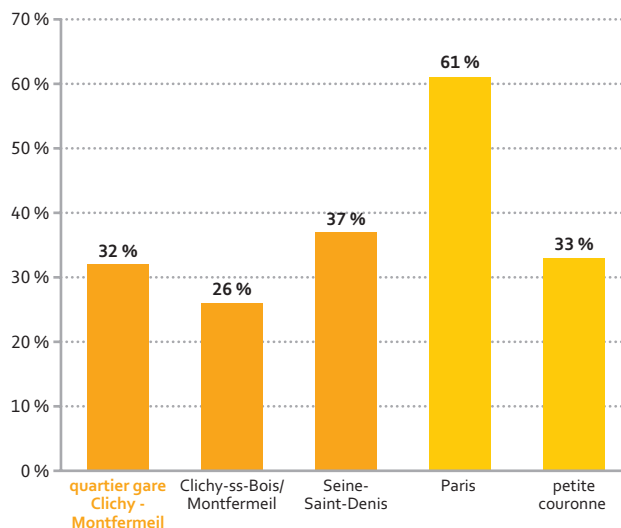
Dans le quartier de gare de Clichy - Montfermeil, la plupart des déplacements domicile-travail sont réalisés presque autant en voiture (45 %) qu'en transports en commun (42 %). L'usage de la voiture personnelle est donc important dans le quartier, alors même que près d'1/3 des ménages ne dispose d'aucun véhicule (32 %), une proportion comparable à celle observée pour les ménages de la petite couronne (33 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture

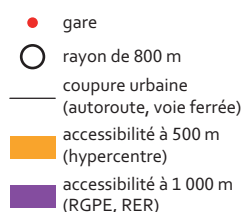


Source : Insee Recensement 2010

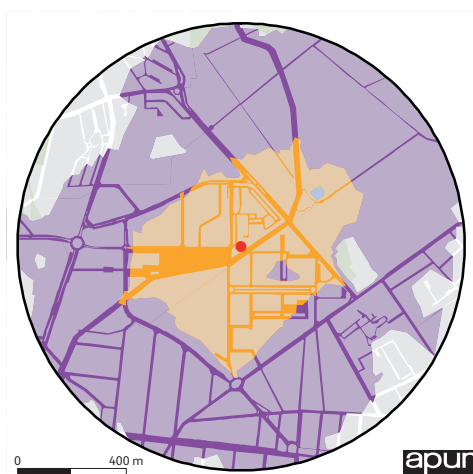
5.4. Une accessibilité du quartier à restructurer avec l'arrivée des transports lourds

La trame viaire du quartier de gare de Clichy - Montfermeil permet des déplacements piétons relativement aisés sur l'ensemble du quartier, seules les extrémités nord-ouest et sud-est du quartier n'étant pas accessibles sans effectuer un parcours d'au moins 1 000 m. Vers le nord-ouest en particulier, l'accessibilité du secteur de la résidence La Lorette depuis la future gare du RGPE est limitée par l'emprise du complexe sportif Henri Barbusse.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



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 15 minutes

En matière de réseau cyclable, le quartier de gare de Clichy - Montfermeil, considéré dans un rayon de 2 km autour de la future gare du RGPE, dispose d'un nombre très faible de pistes cyclables. Celle du boulevard Bargue, au sud de la forêt de Bondy, est l'un des seuls aménagements cyclables actuellement à proximité du quartier et permettant d'ores et déjà d'envisager le rabattement vers la gare. À noter que la coulée verte de l'aqueduc de la Dhuis peut être également considérée comme un parcours cyclable protégé.

En l'absence de transports lourds dans le quartier de gare de Clichy - Montfermeil, le réseau de bus joue un rôle important pour l'accessibilité du quartier au reste de la métropole et notamment en direction des gares du RER et du tramway (RER B au nord, RER E au sud et T4 à l'ouest). Ainsi, le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare apparaît plutôt dense dans le quartier, avec des fréquences de passage s'élevant à plus de 40 bus par heure en période de pointe sur les avenues de Clichy et Jean Moulin, le long de la forêt de Bondy. Les fréquences de passage restent élevées en direction des centres-villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil mais la densité du réseau diminue assez rapidement dès que l'on s'éloigne de ces centres-villes.

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



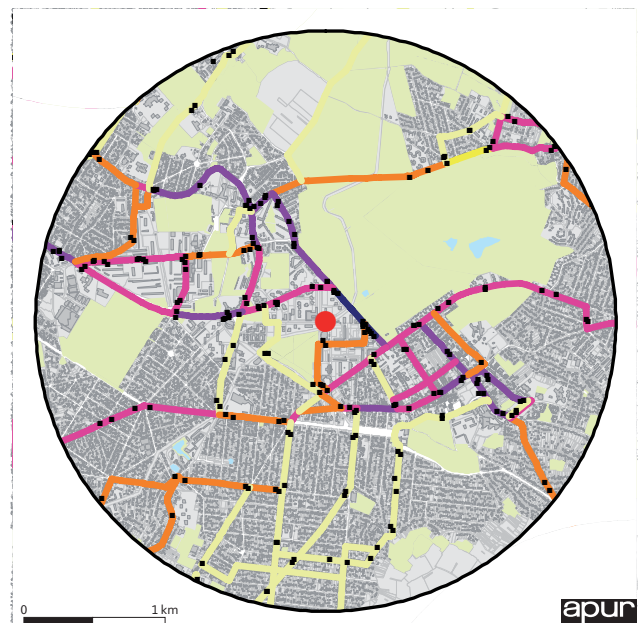
Note de lecture :

Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.

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

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

Source : STIF 2012



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

6.1. Un rythme de la construction qui s'est accéléré à partir de 2006

Le rythme de la construction s'est accéléré dans le quartier de gare comme dans les communes de Clichy et Montfermeil depuis 2006, en lien avec la montée en puissance de la mise en œuvre du PRU à partir de 2006-2007. En moyenne ce sont presque 100 logements par an qui ont été autorisés dans le quartier de gare chaque année entre 2000 et 2012. Le traitement des copropriétés privées dégradées s'est traduit par la création de logements sociaux (39 % des surfaces de logement autorisées). Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont nettement moins importantes (27 500 m²). Il s'agit pour moitié de locaux destinés à l'accueil de nouveaux services publics puis viennent des surfaces de bureaux (22 %) et d'entrepôts (20 %).

Construction (2000-2012)	Quartier gare Clichy - Montfermeil	Clichy-sous-Bois/ Montfermeil
Surface de logements autorisés (m ²)	106 140	224 188
dont m ² logements sociaux (en %)	39 %	23 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	95	185
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	172	280
Taux de construction	21 %	14 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	27 403	73 057

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.

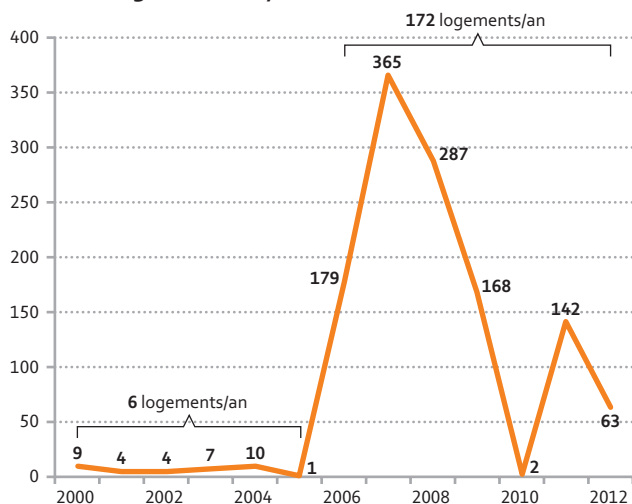
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Clichy - Montfermeil (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

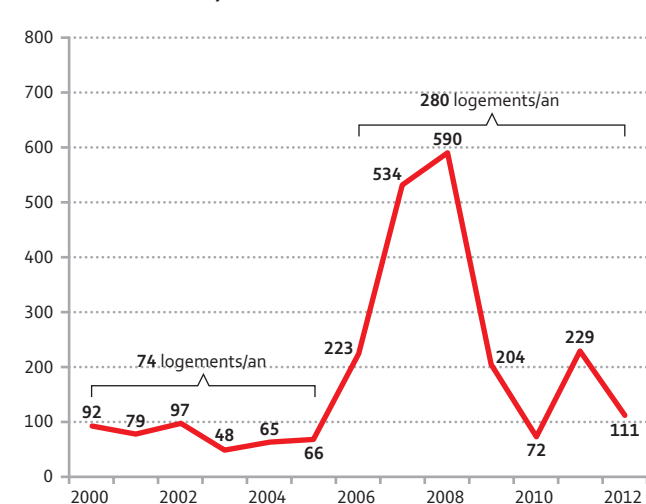
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare de Clichy - Montfermeil



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Communes de Clichy-sous-Bois/Montfermeil

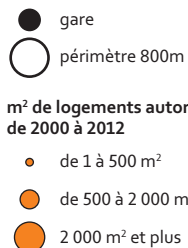


Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des opérations de constructions de logements de grande taille

La carte représentant les permis autorisés pour construire ou réaliser des opérations de réhabilitation lourde sur des immeubles de logement social entre 2000 et 2012 montre qu'il s'agit principalement des grandes opérations du PRU. Elles ont concerné les grandes copropriétés dégradées situées au cœur du quartier de gare à Clichy-sous-Bois et aux Bosquets à Montfermeil, démolies et remplacées par des logements sociaux neufs, comme c'est le cas sur une partie de la copropriété de La Forestière. Les surfaces d'activités se concentrent à Clichy-sous-Bois, dans la moitié ouest du quartier, principalement le long de l'allée Romain Rolland et la place Notre-Dame des Anges à Montfermeil.

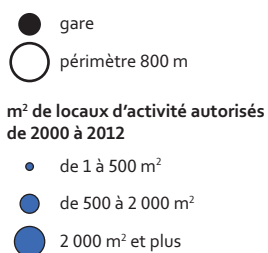
Logements autorisés (2000-2012)



Sources : DRIEA, SITADEL 2013



Locaux d'activité autorisés (2000-2012)



Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Un quartier en rénovation

Le quartier de gare de Clichy - Montfermeil présente deux enjeux importants : d'une part le traitement des copropriétés privées dégradées et une recomposition des espaces publics dans le cadre du plus important PRU de France, et d'autre part le désenclavement du quartier en termes d'accessibilité en transports en commun.

Le quartier verra en effet l'arrivée de la ligne 16 du RGPE et de la ligne 4 du Tramway, en interconnexion au niveau du centre commercial et des allées Anatole France et Romain Rolland. Sur un périmètre d'1 ha, les espaces publics du pôle gare seront réaménagés selon un phasage en cohérence avec la réalisation et la mise en service des deux réseaux de transport. Ainsi, au pied de la future gare, la tour Utrillo sera démolie pour accueillir un projet de Villa Médicis. Cette dernière, achetée par l'État en 2011, accueillera une résidence d'artistes, un centre de formation artistique et un dispositif de diffusion. Le tracé du tramway T4 traversera le quartier par l'allée Romain Rolland, la rue Utrillo et la rue Notre-Dame des Anges, traversant ainsi la centralité nouvellement créée de la place Notre-Dame des Anges.

Autour du pôle gare, les grands ensembles résidentiels font l'objet depuis 2004 d'un très important programme de rénovation urbaine où de multiples acteurs interviennent : l'ANRU, l'AFTRP, des bailleurs sociaux (I3F, OPIEVOY, OPH93, Toit et Joie, SOVAL), la Région Ile-de-France, le CG93, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'Union européenne. Pour permettre la rénovation du quartier, la démolition



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 2013

Éléments des opérations d'aménagement

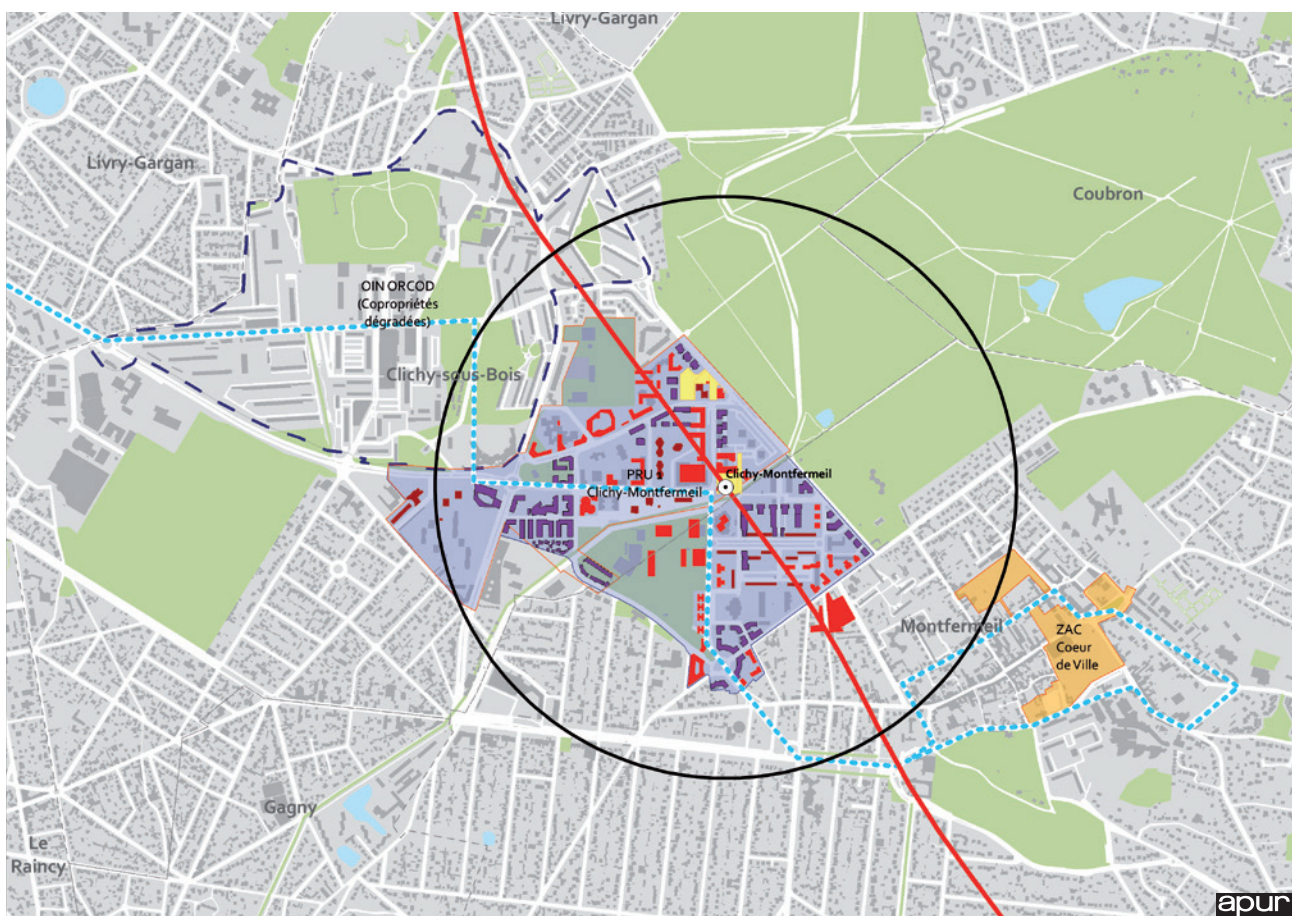
			ZAC Cœur de Ville
Commune	Clichy-sous-Bois	Montfermeil	Montfermeil
Date d'achèvement (prévision)	2020	2020	2018
Nombre de logements (estimation)	2 000		994
Logement (m²)	150 000		94 578
dont logements sociaux (m²)			
Bureaux (m²)			
Activités (m²)			
Équipements (m²)			
Commerces (m²)			2 650
Surface totale (m²)			
Maîtrise d'ouvrage urbaine	Clichy-sous-Bois	Ville de Montfermeil	Ville de Montfermeil
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Becard & Palay (AREP Ville)	Atelier Ville et Paysage (AREP Ville)	
Aménageur	AFTRP	AFTRP	Expansiel

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, décembre 2014

tion de nombreuses copropriétés privées dégradées, la création et le relogement des ménages dans le logement social ont été nécessaires, via l'intervention de l'AFTRP (sous ordonnance d'expropriation) par exemple, pour ce qui concerne les ensembles de logements des Bosquets à Montfermeil et de la Forestière à Clichy-sous-Bois. Le PRU du Plateau à Clichy - Montfermeil allie donc la démolition de 1 810 logements (dont 1 160 dans les copropriétés des Bosquets et de la Forestière), la construction de plus de 2 000 logements ainsi que la résidentialisation et réhabilitation de 1 851 logements. Ces interventions suivent un objectif de diversification des fonctions dans le quartier et de l'offre de logement du quartier du Plateau, auxquelles s'ajoutent la réhabilitation du groupe scolaire Henri Barbusse, la création de nouveaux équipements (dont 3 nouveaux groupes scolaires) et la recomposition de l'offre commerciale du cœur du quartier et l'amélioration des espaces publics.

En ce qui concerne le secteur du Chêne Pointu et de l'Étoile du Chêne à l'ouest du quartier de gare, une opération de requalification des copropriétés dégradées d'intérêt national (ORCOD-IN) a été annoncée pour un lancement fin 2014. Ce programme de rénovation inclut la création d'une nouvelle trame viaire, de nouveaux équipements publics, la démolition et la transformation de logements privés en logement sociaux, la construction de nouveaux logements de tout type (neufs, privés et sociaux) et l'apport d'une nouvelle offre de commerces, services et activités.

D'autres projets hors PRU sont également en cours de réalisation. À l'extrémité sud-est du quartier, à Montfermeil, la ZAC Cœur de Ville vise à restructurer et redynamiser le centre-ville de Montfermeil en permettant la construction de près de 1 000 logements et 2 650 m² de commerces.



Projets d'aménagement et de transport

○ périmètre 800m

■ TCSP, TZen :
chantier - étude

■ Tramway : chantier - étude

■ Métro : chantier - étude

■ RER : étude

■ RGPE : étude

Projets en cours

■ bâti en projet

■ bâti requalifié

■ bâti réalisé

■ création de l'espace public

■ requalification
de l'espace public

■ espace vert en projet

■ espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement

■ ZAC à l'étude

■ ZAC en cours

■ autre secteur de projet
en cours

■ Projet de Renouvellement
Urbain (PRU)

■ périmètre d'étude

■ périmètre de réflexion

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

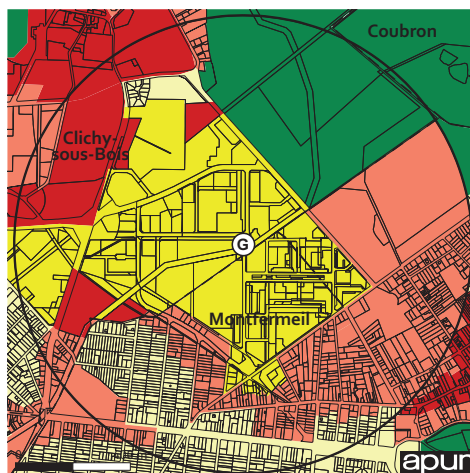
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare de Clichy - Montfermeil est situé à la limite de deux communes qui chacune dispose d'un PLU (le PLU de Clichy-sous-Bois a été approuvé en juillet 2012 et celui de Montfermeil en novembre 2004), cela explique que les principaux articles réglementant l'occupation du sol dans les grands zonages correspondant aux abords de la gare soient différents d'une commune à l'autre. C'est le cas pour les hauteurs, non réglementées côté Montfermeil, et limitées à 24 m côté Clichy-sous-Bois. En revanche, les deux PLU avaient anticipé l'abandon du COS : la plus grande partie du quartier de gare recouvre des zonages où le COS n'est pas réglementé.

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	

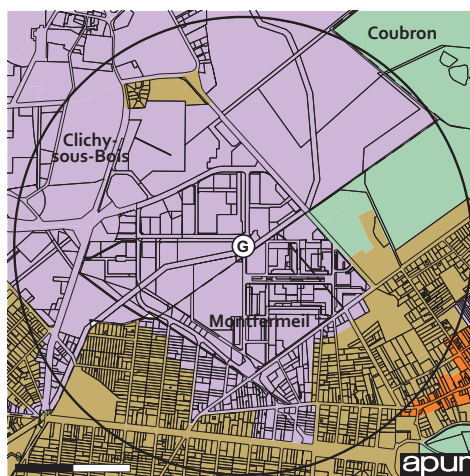
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Clichy-sous-Bois approuvé le 10 juillet 2012, le PLU de Montfermeil approuvé le 17 novembre 2004 et le PLU de Coubron approuvé le 11 juillet 2007.



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	

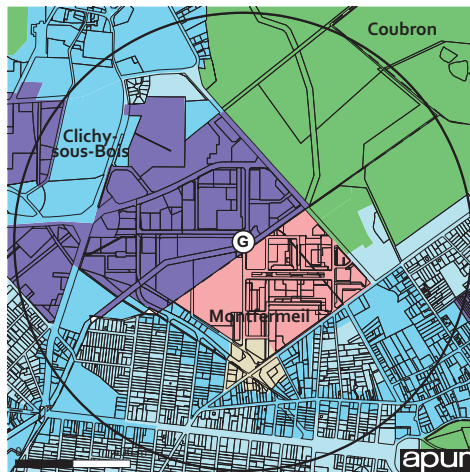
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU de Clichy-sous-Bois approuvé le 10 juillet 2012, le PLU de Montfermeil approuvé le 17 novembre 2004 et le PLU de Coubron approuvé le 11 juillet 2007.



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 novembre 2014, d'après le PLU de Clichy-sous-Bois approuvé le 10 juillet 2012, le PLU de Montfermeil approuvé le 17 novembre 2004 et le PLU de Coubron approuvé le 11 juillet 2007.



	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	Péri 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 Clichy - Montfermeil — Ligne 16

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