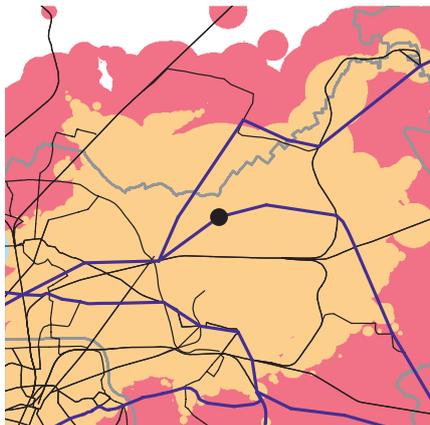
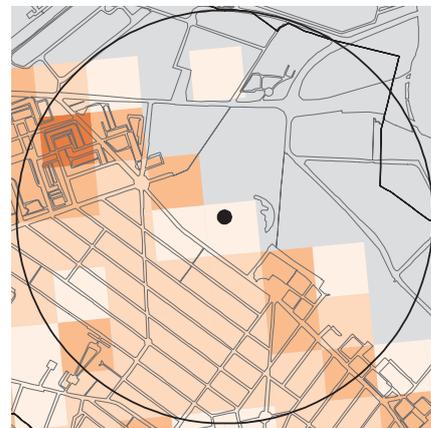
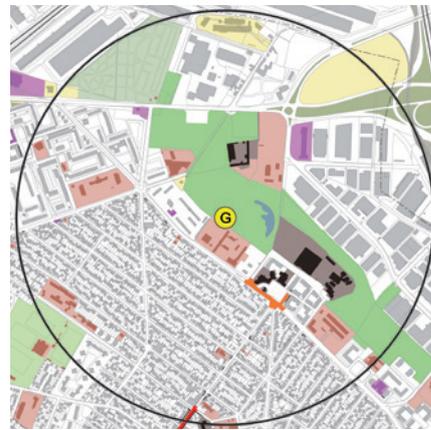


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Le Blanc-Mesnil Ligne 16

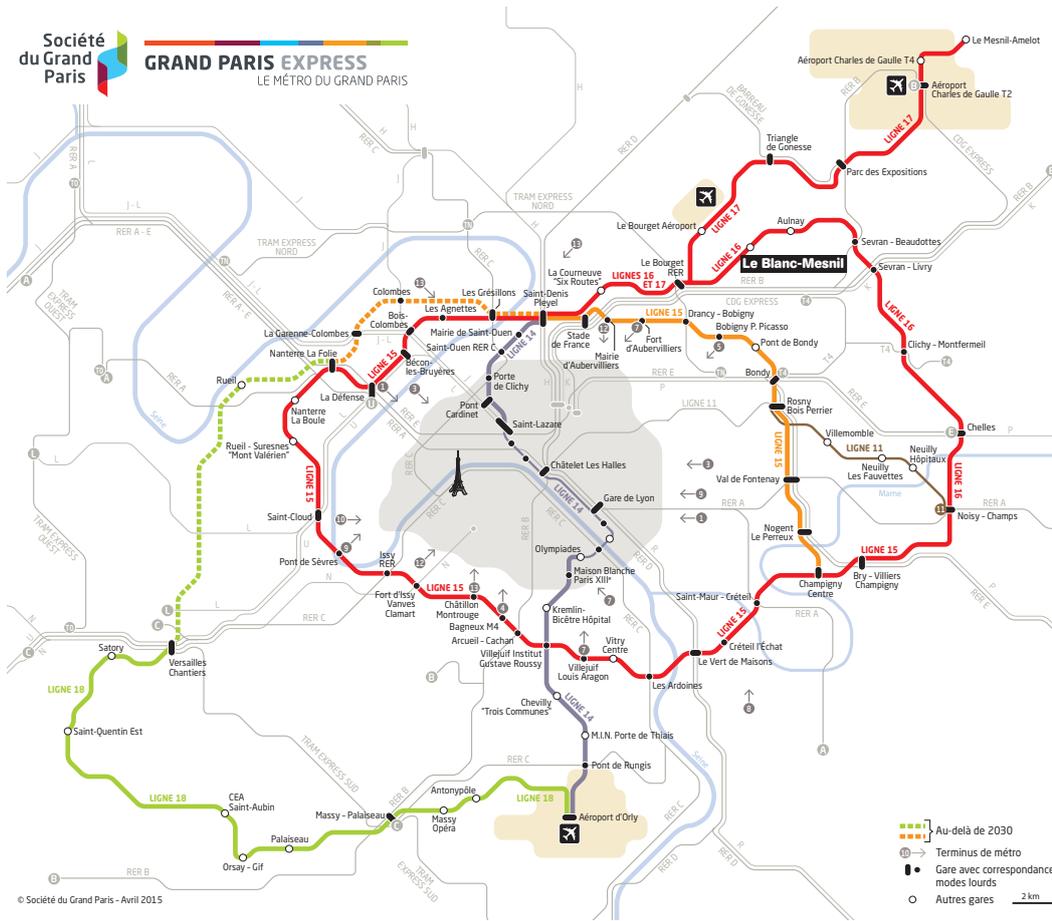


Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Véronique Dorel, Julien Gicquel, Sandra Roger
Sous la direction de : Patricia Pelloux
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale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

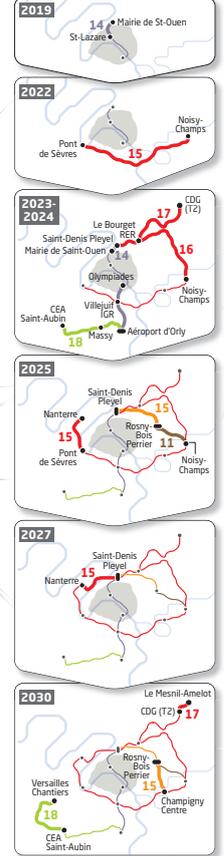
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier à la densité de population moyenne	3
2. Des éléments de centralité non reliés entre eux	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier mixte entre logements et activités	5
3.2. Une majorité de bâtiments de faible hauteur	6
3.3. Des densités bâties faibles et variées selon les secteurs	6
3.4. Un tissu varié mais homogène selon les secteurs	7
3.5. La structure de la propriété	7
3.6. Trois vagues d'urbanisation dans le quartier	8
3.7. Un cadre végétal généreux autour du Parc urbain	9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier jeune et populaire	12
4.2. Des ménages aux faibles revenus	13
4.3. Plus de la moitié de logements sociaux dans le quartier	15
4.4. Au Blanc-Mesnil, une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé	14
5. La mobilité et les espaces publics	16
5.1. Paris, Saint-Denis et Roissy comme pôles d'emplois principaux autour du Blanc-Mesnil	16
5.2. Une accessibilité au territoire métropolitain grandement améliorée	17
5.3. Les déplacements domicile-travail en voiture et en transports en commun font jeu égal	18
5.4. Des gains à trouver pour les circulations piétonnes et douces	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Principalement des constructions de surfaces d'activités	20
6.2. Quelques opérations de grande taille	21
6.3. Une centralité renforcée pour désenclaver le nord du Blanc-Mesnil	22
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)	24

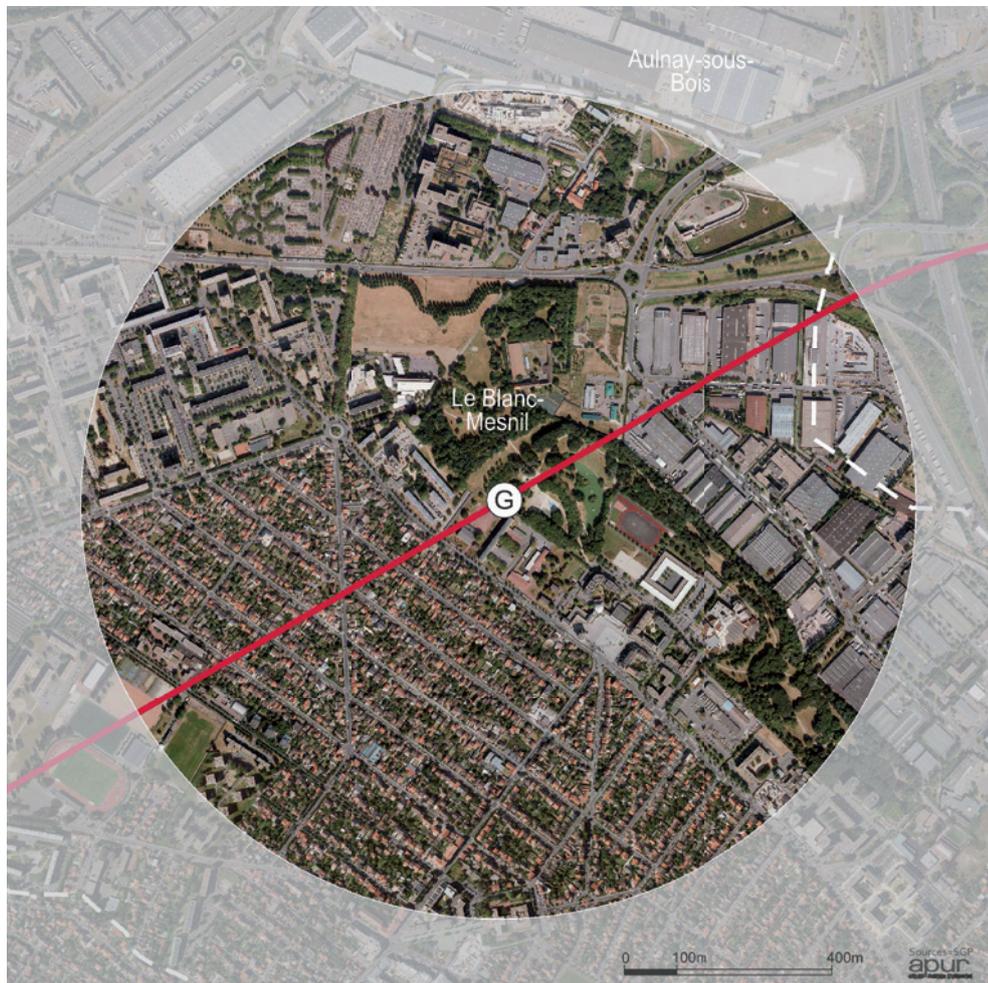
LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



© Société du Grand Paris - Avril 2015



Gare : Le Blanc-Mesnil

Ligne 16, horizon 2023.

Gare située dans la commune du Blanc-Mesnil.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis).

PLU du Blanc-Mesnil approuvé le 22 novembre 2007, en cours de révision.

PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008, en cours de révision.

Territoire du CDT « Le Bourget » pour la commune du Blanc-Mesnil.

Territoire du CDT « Est Seine-Saint-Denis » pour la commune d'Aulnay-sous-Bois.

0 100m 400m



© InterAtlas, SGP

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 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'équipements publics. 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, avec une volonté municipale d'augmenter le Parc urbain et de l'ouvrir sur l'avenue de la Division Leclerc. 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 du Blanc-Mesnil, réalisée en liaison avec les services de la ville du Blanc-Mesnil**. 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 :

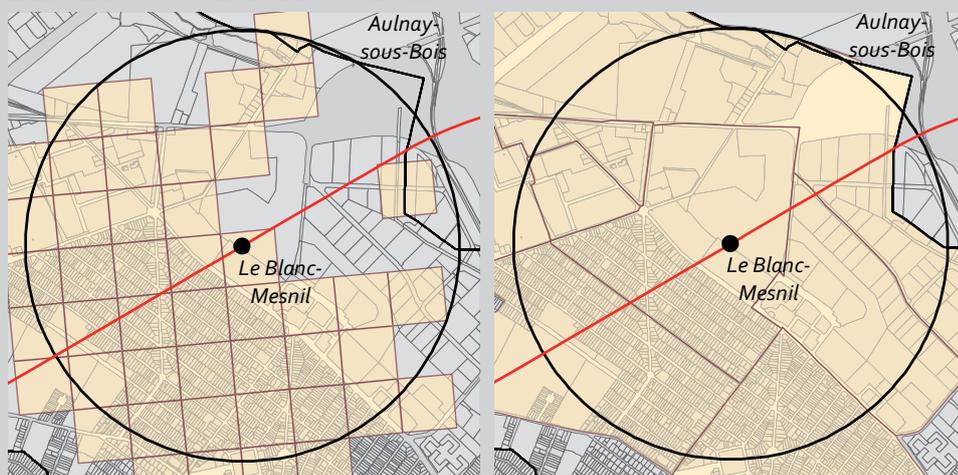
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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 deux communes (Le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois), seule la commune du Blanc-Mesnil 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 DU BLANC-MESNIL



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m *

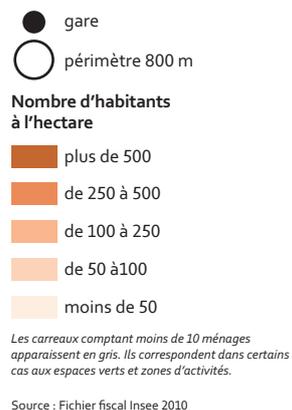
Découpage du quartier à l'IRIS

* — 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 à la densité de population moyenne

La population du quartier de gare du Blanc-Mesnil s'élève à près de 15 000 habitants. La densité de population est moyenne (57 habitants à l'hectare) sur l'ensemble du quartier, bien que les habitants ne se concentrent que sur la moitié sud-ouest. Faibles dans les secteurs pavillonnaires, les densités augmentent le long de l'axe Pasteur/Division Leclerc et dans le secteur des Tilleuls. L'autre moitié du quartier accueille de grandes zones d'activités, le taux d'emploi est légèrement supérieur dans le quartier de gare (0,63) comparé à la commune du Blanc-Mesnil (0,42).

Densité de population

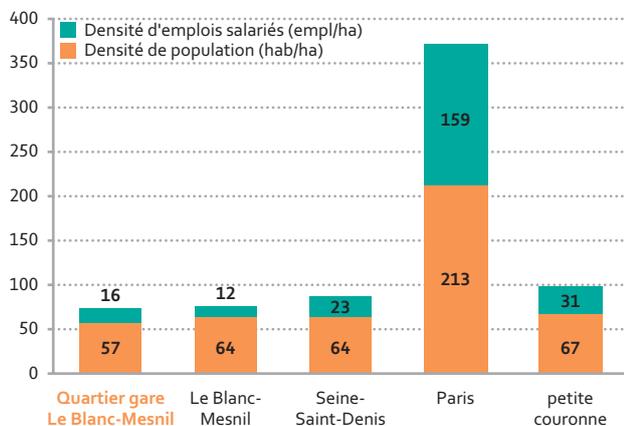


Population et emplois dans le quartier du Blanc-Mesnil

Le Blanc-Mesnil	Population	Emplois
Quartier	14 986	5 409
2 km	59 805	35 362
4 km	257 272	99 690

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

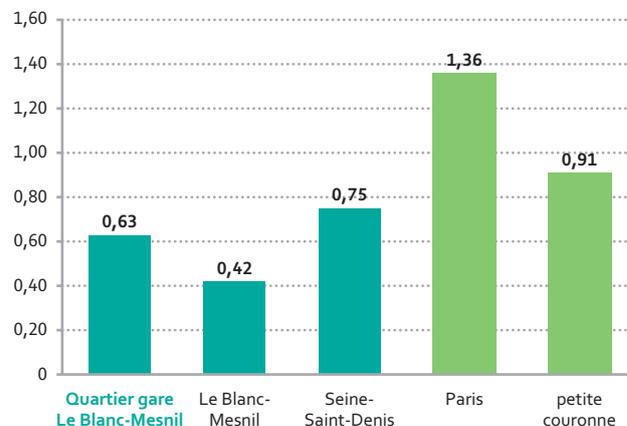
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

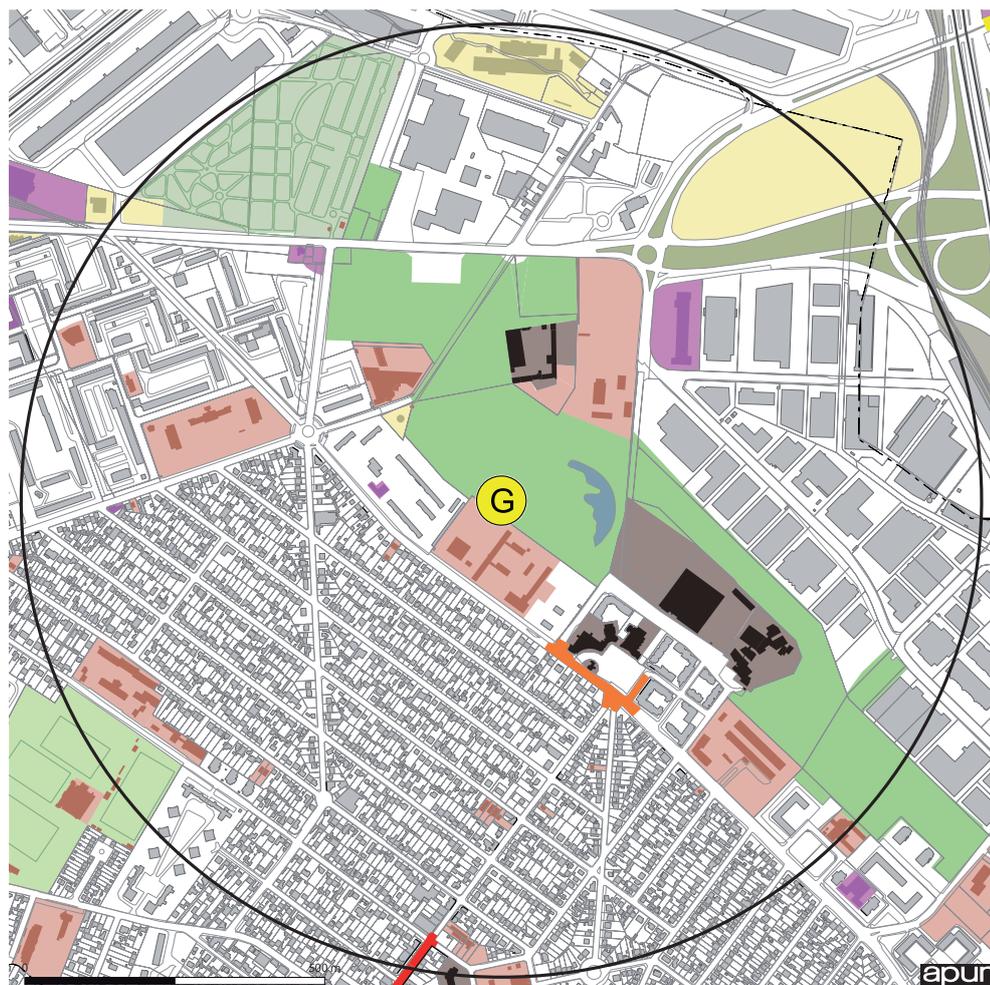
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

2. Des éléments de centralité non reliés entre eux

La future gare du RGPE desservira principalement le quartier pavillonnaire situé au sud du quartier de gare ainsi que les ensembles d'habitats collectifs à l'ouest. La gare est tournée aussi vers la place de la Libération qui héberge un forum culturel, la médiathèque et les lycées Mozart et Jean Moulin, l'ensemble constituant une centralité intermédiaire. La partie sud du quartier, en limite de secteur, marque le début d'une centralité locale importante correspondant au centre-ville du Blanc-Mesnil. Au nord-est s'étend la zone industrielle du Coudray et entre l'ex-RN2 et la zone Garonor on trouve un centre d'affaires, une zone hôtelière et de grands services urbains de traitement des eaux.



Éléments de centralités

Centralités

- locale
- mixte
- globale

Équipement

- local (de proximité)
- global (métropolitain)
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- G 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 décembre 2014



Avenue Henri Barbusse, Le Blanc-Mesnil



Avenue de la Division Leclerc, Le Blanc-Mesnil

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier mixte entre logements et activités

Le quartier de gare du Blanc-Mesnil se divise en deux le long de l'axe formé par les avenues des Cosmonautes, de la division Leclerc et Pasteur. Au sud-ouest de celui-ci, le quartier est résidentiel, dominé par un secteur pavillonnaire et les grands ensembles des Tilleuls au nord. Au nord-est de l'axe, des zones de logements collectifs, des équipements ainsi que le Parc urbain assurent une transition vers la partie du quartier vouée aux activités, de Parinor au nord à la zone industrielle du Coudray. À noter, le centre d'affaires Paris Nord fait l'objet de réflexions en vue d'une mutation (création de logements pour en faire une zone mixte).

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 septembre 2014



Rue Joseph Darriet, Le Blanc-Mesnil



Rue Nicolas Copernic, Le Blanc-Mesnil

3.2. Une majorité de bâtiments de faible hauteur

Le quartier de gare du Blanc-Mesnil présente des hauteurs de bâti majoritairement basses, avec 50 % de surfaces bâties inférieures à 7 m et près de 90 % ne dépassant pas les 15 m. Cela s'explique par la prédominance d'une part de pavillons et d'autre part, d'entrepôts. Le quartier est également composé de quelques bâtis hauts : les immeubles de logements collectifs émergent jusqu'à 37 m dans la cité des Tilleuls par exemple, de même que les immeubles de bureaux de Paris Nord et l'hôtel de l'espace Descartes au nord.

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 du Blanc-Mesnil



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

3.3. Des densités bâties faibles et variées selon les secteurs

Le quartier présente deux visages en termes de densités bâties. D'un côté, le secteur pavillonnaire est constitué de petites parcelles dans lesquelles les densités bâties ne dépassent pour la plupart pas 0,5. Le reste du quartier, à l'exception des espaces verts, est composé de grandes parcelles accueillant soit des immeubles de logements collectifs, soit des entrepôts. Les densités bâties varient ainsi de très faibles (0,5 et moins) à plus élevées, comme c'est le cas autour du forum où les densités bâties se situent entre 2 et 3.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

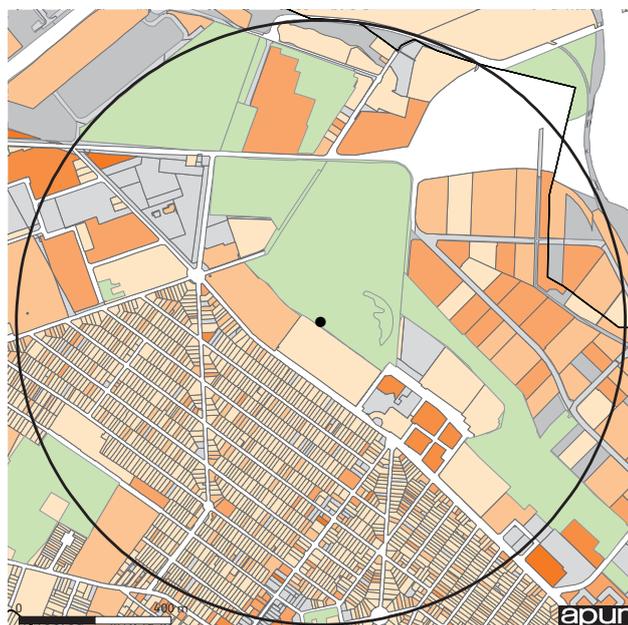
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

- espaces verts
- 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 varié mais homogène selon les secteurs

Le quartier de gare du Blanc-Mesnil se caractérise par des tissus variés mais homogènes selon les secteurs. Les axes de la RN2 au nord et des avenues de la Division Leclerc et Pasteur, et l'avenue divisent le quartier entre un secteur pavillonnaire dans le quart nord-ouest constitué de petites parcelles et d'un bâti de petite taille, tandis qu'au nord-est les grands ensembles sont agencés en plan libre sur de grandes parcelles. Au nord et à l'est, les zones d'activités et de bureaux présentent quant à elles des bâtis de grande échelle implantés sur de plus vastes parcelles.



Avenue Albert Einstein, Le Blanc-Mesnil



Avenue Aristide Briand, Le Blanc-Mesnil



Avenue Albert Einstein, Le Blanc-Mesnil



Rue Maxime Gorki, Le Blanc-Mesnil

3.5. La structure de la propriété

Outre les parcelles privées relatives à l'habitat pavillonnaire et aux activités, le quartier présente de grandes parcelles publiques correspondant à des équipements publics (cimetière, parcs, équipements culturels et scolaires...) ainsi qu'au logement social (les Tilleuls, Cité Victor Hugo ou Résidence Pasteur par exemple).

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. Trois vagues d'urbanisation dans le quartier

Le quartier de gare du Blanc-Mesnil a connu trois vagues d'urbanisation. La première a vu le développement jusqu'en 1949 du secteur pavillonnaire au nord de l'hôtel de ville, ce secteur a continué à muter de manière diffuse au fil des années. La deuxième, dans les années 1960 et 1970, a vu la construction des grands ensembles et de nombreux logements (68 % des logements du quartier aujourd'hui) et de la zone industrielle du Coudray. Dans le dernier quart du XX^e siècle, le développement du quartier s'est concentré autour du Forum, ainsi qu'au nord avec les zones d'activités Paris Nord et Garonor.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

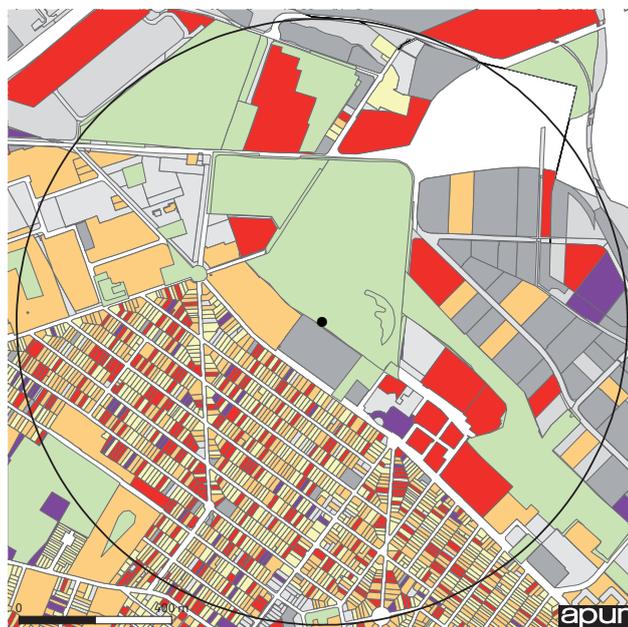
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

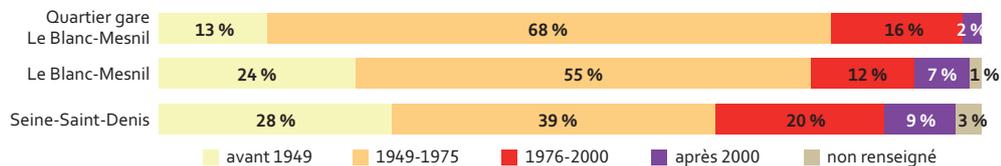
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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 généreux autour du Parc urbain

Le cadre végétal du quartier de gare du Blanc-Mesnil est dominé par le vaste Parc urbain, qui occupe une position tampon, entre le secteur résidentiel de la moitié sud-ouest du quartier et la zone d'activité de la moitié nord-est. Le couvert végétal généreux du quartier (40 %) est également dû aux délaissés d'infrastructures, tels que le long de la RN2. Le secteur pavillonnaire y contribue également à travers les nombreux petits jardins privés.

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 révèlent de vastes îlots de chaleur urbains correspondant aux zones d'activités (le Coudray, Garonor, Centre d'Affaires Paris Nord), causés par leur forte minéralité et les grandes emprises de leurs bâtiments. À l'inverse, le Parc urbain joue un rôle de régulateur thermique à l'échelle du quartier.

Des relevés thermographiques d'hiver mettent en évidence les déperditions de chaleur observables au niveau des bâtiments de la zone d'activités du Coudray, ou encore dans une moindre mesure dans le grand ensemble des Tilleuls, la Cité Notre-Dame ou le garage municipal avenue Pasteur. 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.

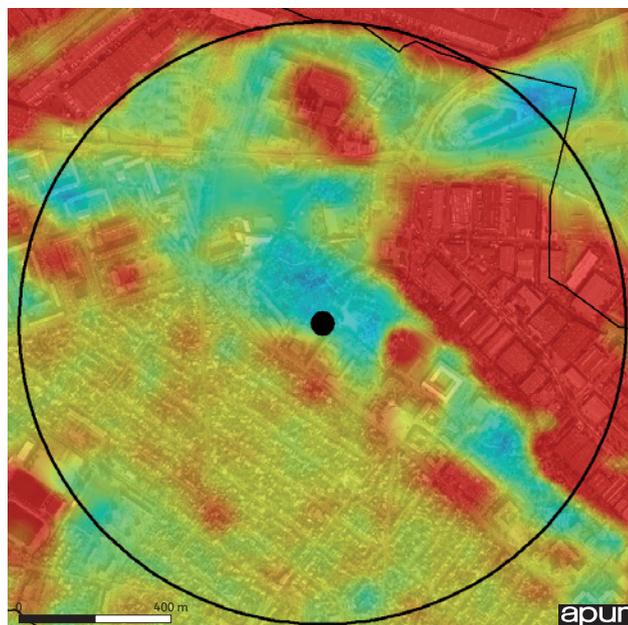
Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les entrepôts de la zone d'activités du Coudray, ainsi que dans une moindre mesure certains grands immeubles d'habitation, disposent d'un potentiel non négligeable en vue de l'installation de

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

38 °C 25 °C 15 °C



Source : LANSAT - 2010

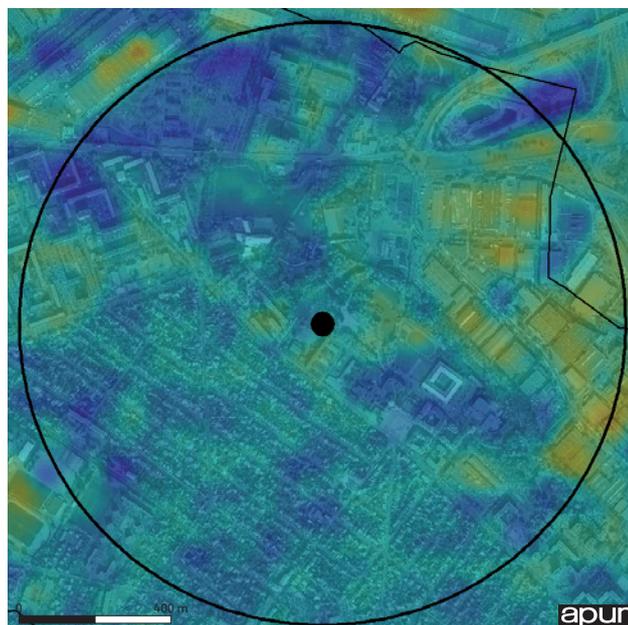


Thermographie d'hiver
(température au sol,
le 14/01/12 à 10h00)

9 °C 2 °C -5 °C



Source : LANSAT - 2012



panneaux photovoltaïques. Les toitures des nombreux pavillons de la moitié sud-ouest du quartier, malgré leur petite taille, peuvent néanmoins présenter un ratio intéressant en termes de rendement compte tenu de leur exposition.

Une centrale de géothermie profonde, située avenue Descartes à l'extrémité nord-ouest du quartier, est en place depuis les années 1980. Elle alimente les grands ensembles de logements collectifs des Tilleuls et devrait être étendue vers l'ouest au quartier du Chemin Notre-Dame de l'autre côté de l'autoroute A1.

Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable dans les secteurs 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 en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. La moitié sud-ouest du quartier de gare du Blanc-Mesnil est constituée principalement de secteurs pavillonnaires et présente ainsi un potentiel significatif à étudier.

Plusieurs secteurs de logements collectifs (Résidence Notre-Dame, Pasteur, Victor Hugo ou encore les Tilleuls au nord-ouest par exemple) sont 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 %.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an
1 200 0

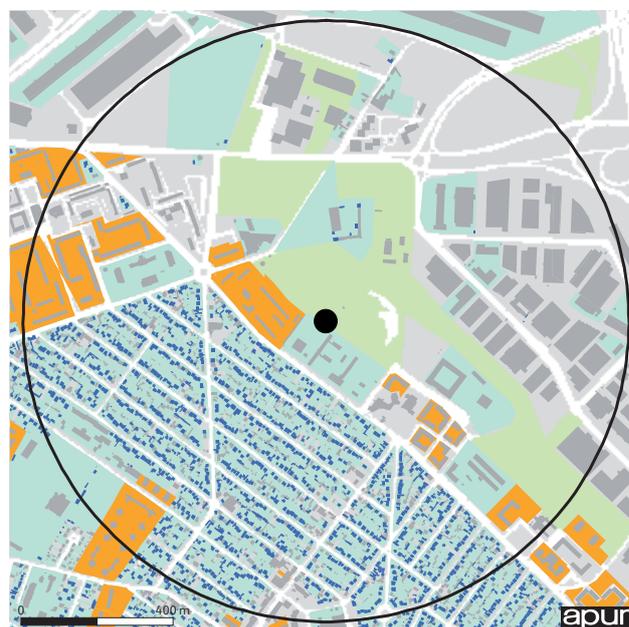
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

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

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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

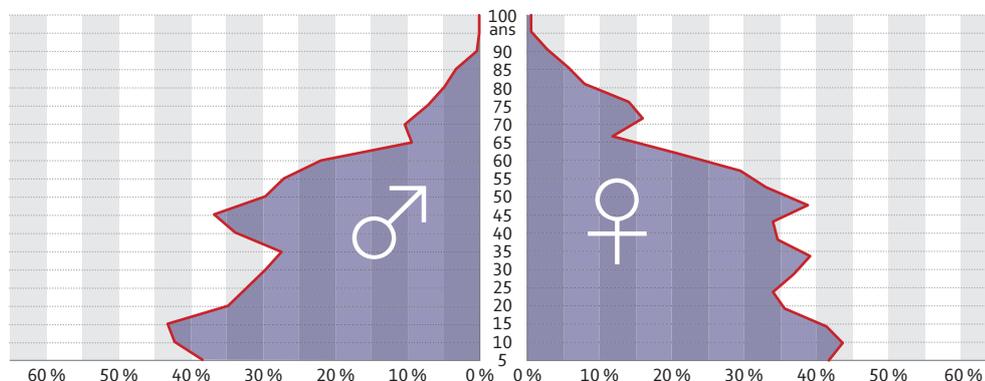
4.1. Un quartier jeune et populaire

Le quartier de gare du Blanc-Mesnil est comparable démographiquement à la commune du Blanc-Mesnil. Le quartier regroupe environ 15 000 habitants, un total plutôt faible comparativement aux autres quartiers de gare de la ligne 16. Il s'agit d'un quartier jeune (près de 30 % de moins de 18 ans pour 10 % de plus de 65 ans) dont la population a crû d'environ 8 % entre 1999 et 2010. La population active est très majoritairement constituée d'employés et d'ouvriers (67 %). Le taux de chômage y est élevé, atteignant 19 % de la population active, un chiffre supérieur à celui observé dans la commune du Blanc-Mesnil et dans le département.

	Quartier gare Le Blanc-Mesnil	Le Blanc-Mesnil	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	14 986	53 190	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 8,2 %	+ 9,8 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	29 %	28,5 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	10,4 %	11,2 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	5 409	10 007	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	7,9 %	7,3 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	67,2 %	66,0 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,63	0,42	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	27,0 %	28,6 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	19,1 %	18,3 %	16,8 %	11,0 %	12,5 %

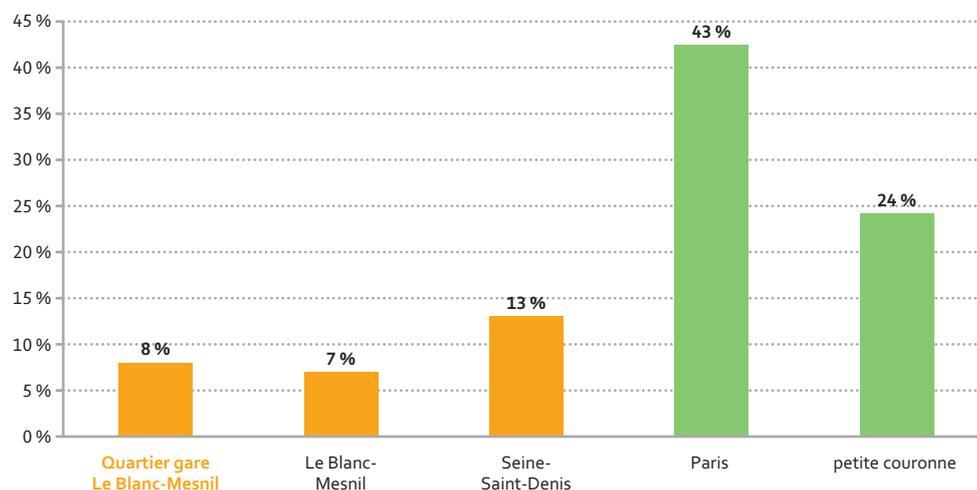
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier du Blanc-Mesnil (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

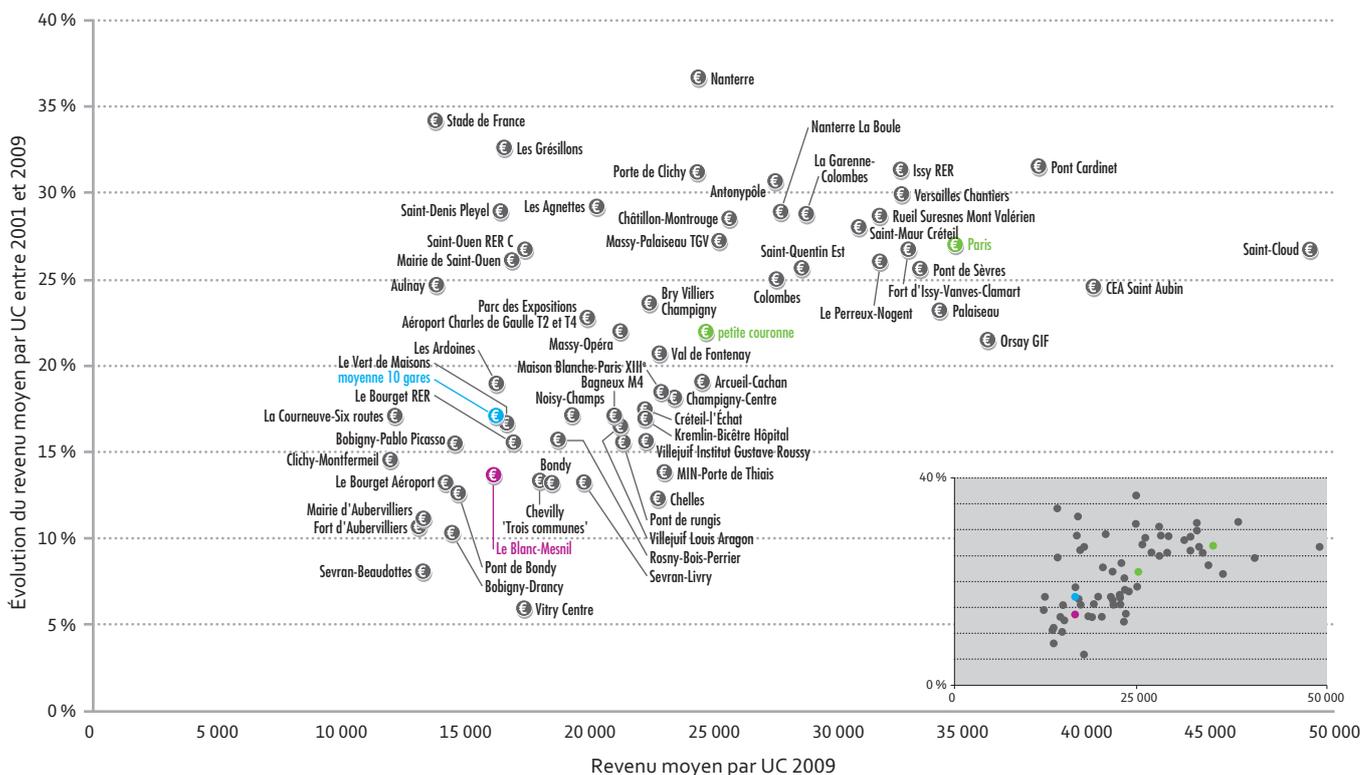


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Des ménages aux faibles revenus

Le revenu moyen des ménages du quartier de gare de Blanc-Mesnil s'élève à 16 118 € par unité de consommation. Ce dernier a progressé de près de 14 % sur la période 2001-2009. Si le niveau de revenu est comparable à celui des ménages considérés sur l'ensemble de la commune du Blanc-Mesnil (16 118 € par UC), il a néanmoins progressé plus vite qu'à l'échelle de la commune (+11 %). Ce niveau de revenu place néanmoins le quartier de gare du Blanc-Mesnil parmi les plus en difficultés sur l'ensemble des quartiers de gare du RGPE. En témoigne la part importante de ménages aux bas revenus dans le quartier (27 %).

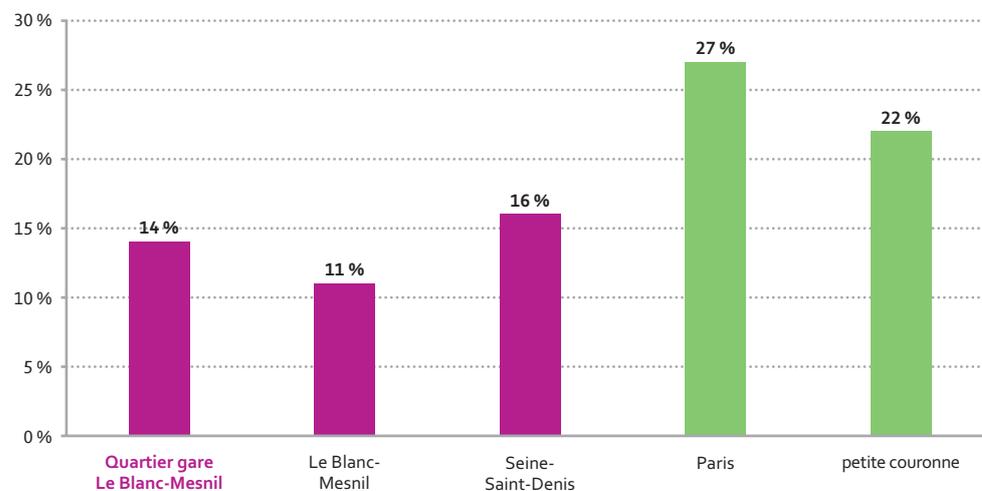
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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 : Le Mesnil Amelot et Triangle de Gonesse.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

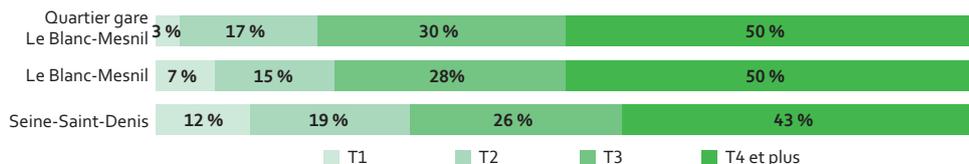


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Plus de la moitié de logements sociaux dans le quartier

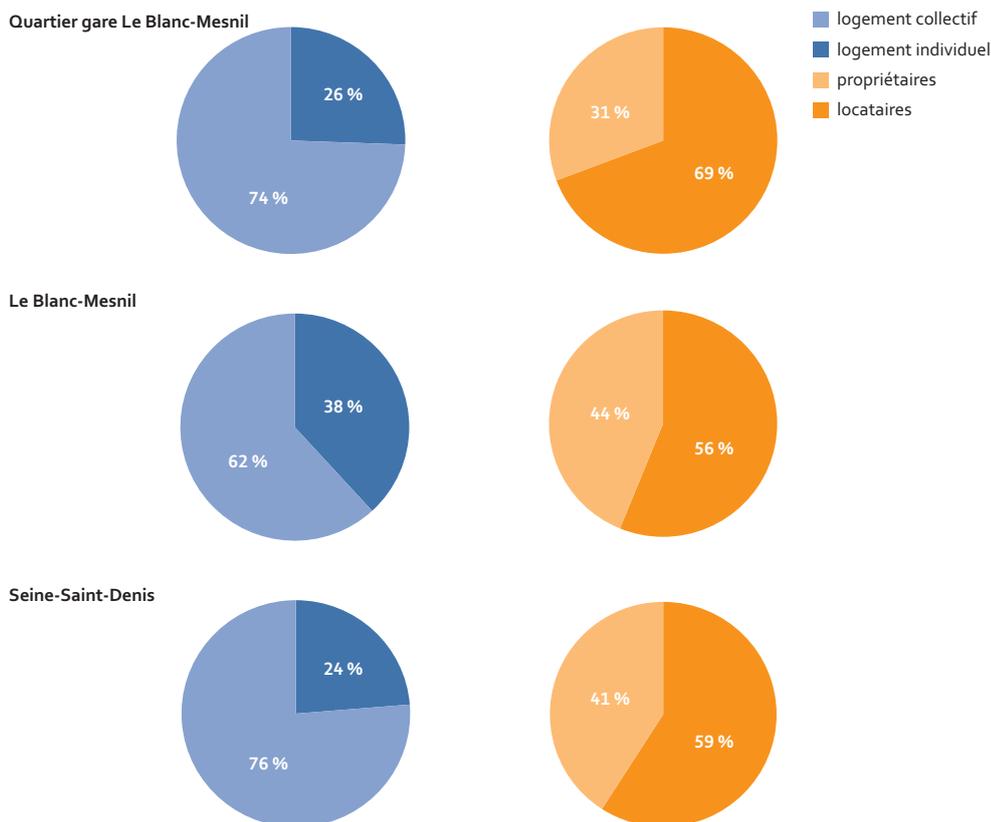
Le quartier de gare du Blanc-Mesnil compte 5 064 logements. Les ¾ d'entre eux sont des logements collectifs, une proportion supérieure à celle observée à l'échelle de la commune du Blanc-Mesnil (62 %). Les ménages du quartier sont en large majorité locataires de leur logement (69 %). Le parc de logements étudié se distingue de plus par une forte proportion de grands logements et un nombre très faible de très petits logements. Ainsi, 8 logements sur 10 sont des T3, T4 et plus, tandis que l'on ne compte que 3 % de T1. Le quartier accueille une proportion significative de logements HLM de la commune. Plus de la moitié des logements du quartier sont des logements sociaux (54 %), alors que cette proportion est de 44 % à l'échelle de la commune du Blanc-Mesnil.

Répartition des types de logements



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

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

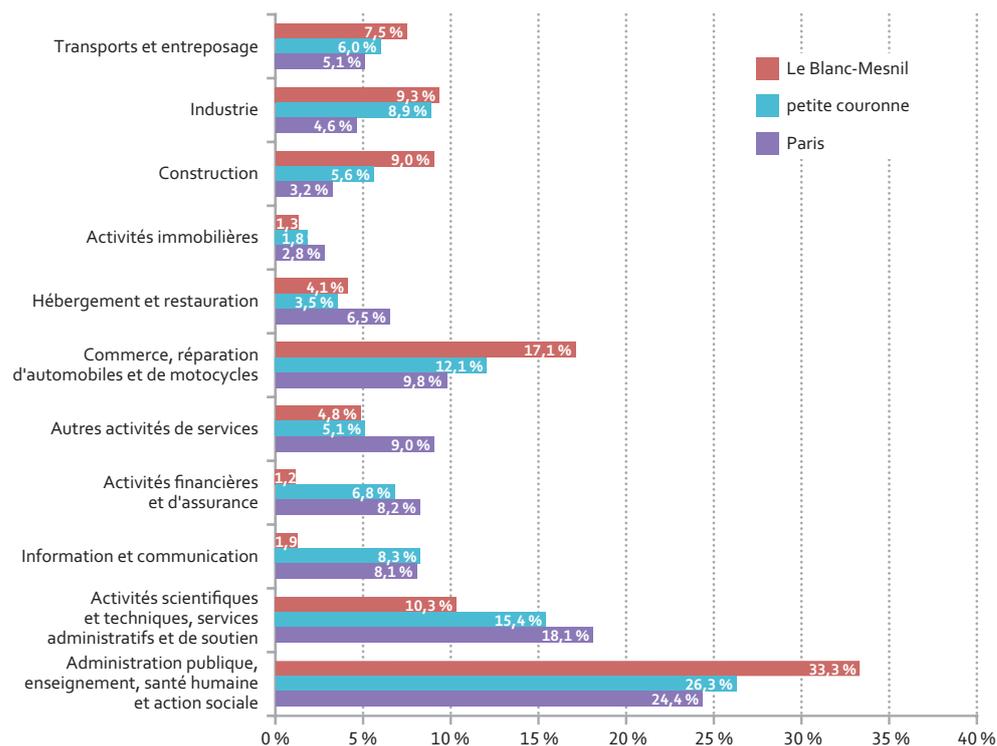


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

4.4. Au Blanc-Mesnil, une majorité d'emplois liés à l'administration, l'enseignement et la santé

Sur le territoire de la commune du Blanc-Mesnil, 1/3 des emplois appartiennent aux secteurs de l'administration publique, l'enseignement, la santé humaine et l'action sociale. 17 % des emplois sont ensuite liés au secteur du commerce et de la réparation automobile. Ces secteurs d'emplois apparaissent surreprésentés par comparaison avec la petite couronne. À noter également une surreprésentation des secteurs de l'industrie et de la construction (autour de 9 % chacun) tandis que celui de l'information et la communication est très faiblement présent dans la commune. À l'échelle du quartier, la présence des activités de la zone d'activités du Coudray ainsi que Parinor et l'espace Descartes viennent alimenter les emplois liés aux secteurs d'activité du transport et entreposage, le commerce, mais aussi l'hébergement et l'administration publique.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune du Blanc-Mesnil

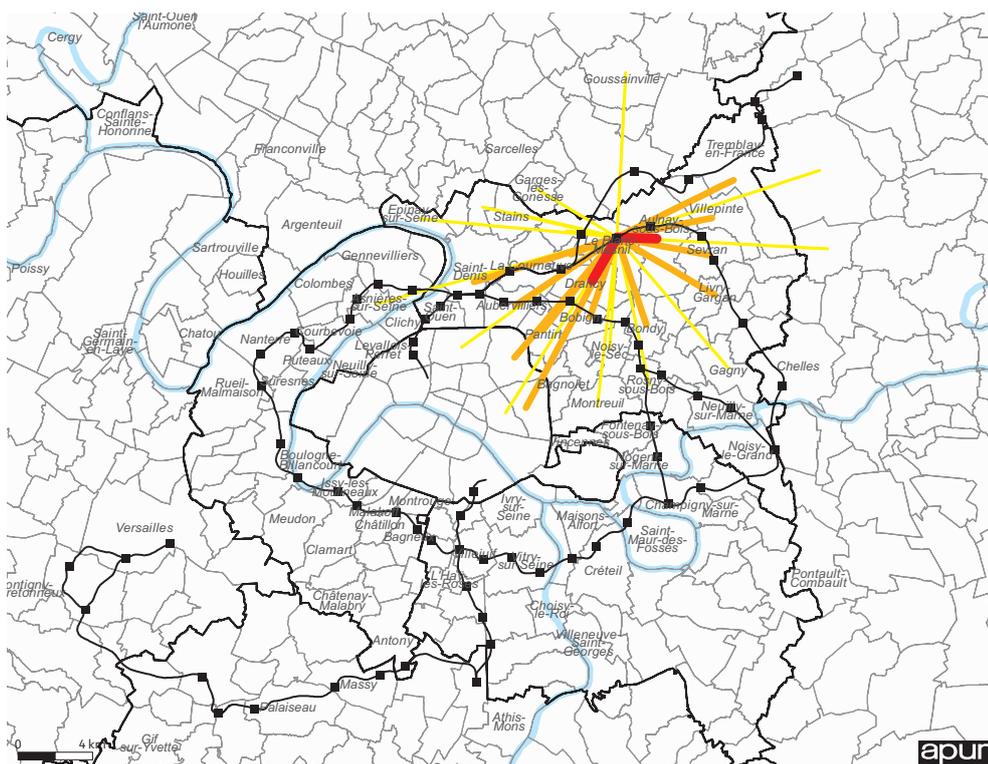
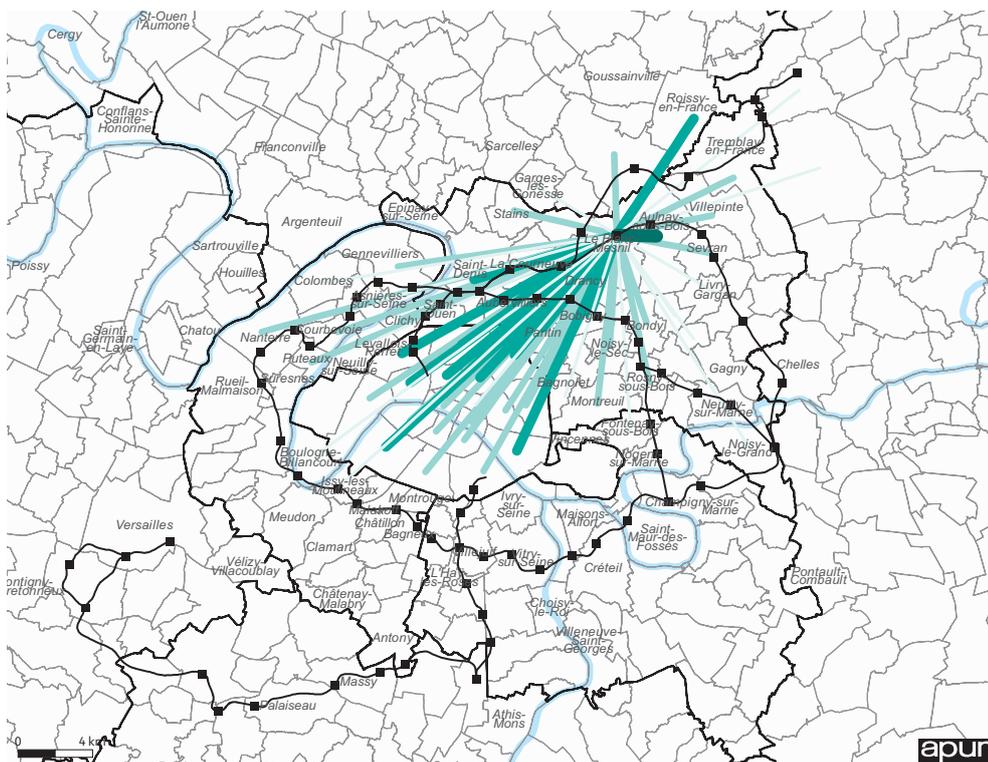


Source : Insee Recensement 2010

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Paris, Saint-Denis et Roissy comme pôles d'emplois principaux autour du Blanc-Mesnil

Environ 19 % des actifs résident et travaillent dans la commune du Blanc-Mesnil. Ceux qui se déplacent dans une autre commune se dirigent pour beaucoup à Aulnay-sous-Bois ou à Roissy-en-France, ainsi qu'à Paris et Saint-Denis. Ces déplacements suivent notamment le tracé du RER B. En ce qui concerne les actifs travaillant au Blanc-Mesnil mais résidant dans une autre commune, l'oursin de petite taille montre une répartition plutôt éparpillée tout autour de la commune, avec des flux importants en provenance des communes de Drancy et Aulnay-sous-Bois.



Où travaillent les actifs habitant au Blanc-Mesnil

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 au Blanc-Mesnil

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

3 835 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Le Blanc-Mesnil. Ils représentent 19,2 % de la population active et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité au territoire métropolitain grandement améliorée

Le quartier de gare du Blanc-Mesnil est actuellement éloigné de la gare du RER B et l'accessibilité au territoire métropolitain en 45 minutes de transports en commun depuis l'emplacement de la future gare du RGPE apparaît actuellement limitée au nord-est de la métropole et à une partie de Paris. La réalisation de l'ensemble du RGPE à l'horizon 2030 permettra une nette amélioration, un territoire près de 4 fois plus important sera désormais accessible, comprenant l'ensemble de l'est de la métropole, le nord-ouest et l'ensemble de Paris. Les projections font dès lors état de 2,5 fois plus d'emplois potentiellement accessibles.

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

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

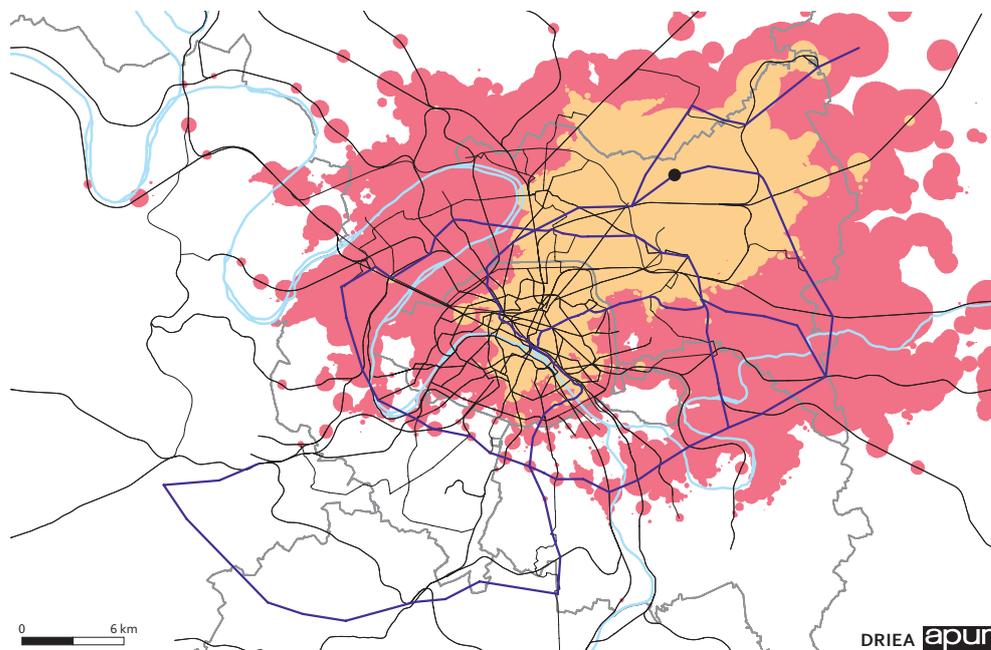
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

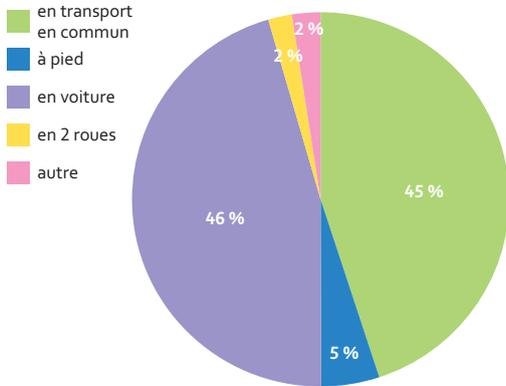
Évolution de l'accessibilité depuis la gare du Blanc-Mesnil pour un trajet de 45 minutes de transports en commun :
Territoire : + 274 %
Emplois : + 151 %



5.3. Les déplacements domicile-travail en voiture et en transports en commun font jeu égal

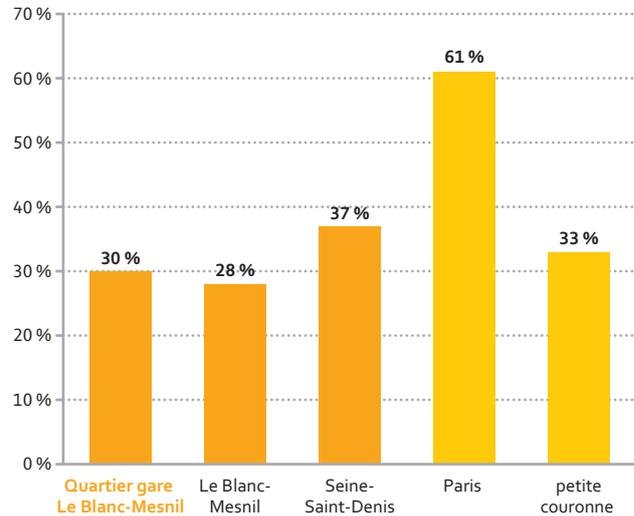
Les déplacements domicile-travail des actifs du quartier de gare du Blanc-Mesnil se répartissent en proportion relativement égale entre la voiture personnelle (46 %) et les transports en commun (45 %). L'usage de la voiture apparaît élevé. De même la part de ménages sans voiture est faible : 3 ménages sur 10 ne possèdent pas de voiture.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4. Des gains à trouver pour les circulations piétonnes et douces

Le quartier de gare du Blanc-Mesnil présente une accessibilité piétonne limitée, en particulier vers l'ouest et le sud. L'accès aux grands ensembles semble plutôt direct. À partir de l'avenue de la Division Leclerc, on se dirige vers le rond-point du Maréchal Leclerc puis vers le chemin rural de Notre-Dame. Le secteur pavillonnaire pâtit quant à lui de sa trame viaire disposée en rues parallèles, avec peu de rues traversantes. Le quartier de l'hôtel de Ville, situé à l'extrémité sud du quartier n'est pas atteignable en moins de 10 minutes de marche depuis la future 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 15 minutes

0 400 m

apur

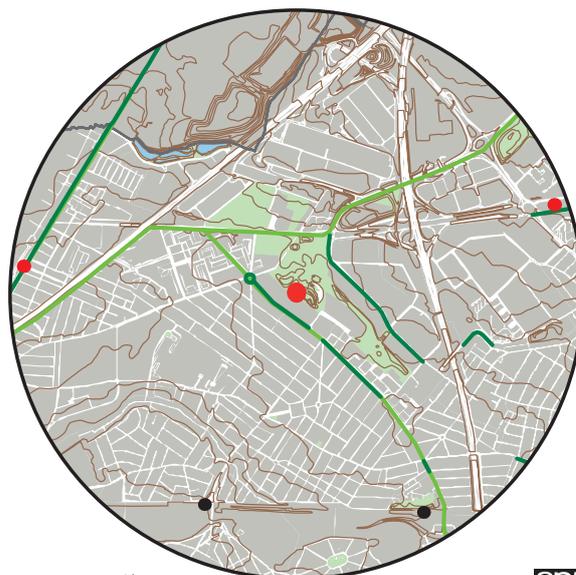
Les avenues Pasteur et de la Division Leclerc disposent d'ores et déjà d'un aménagement cyclable permettant un rabattement direct vers la future gare. De l'autre côté du Parc urbain, une piste cyclable existe également. Si les rues des secteurs pavillonnaires peuvent permettre une circulation à vélo relativement protégée, certains grands axes, et particulièrement l'ex-RN2 ou l'avenue Aristide Briand, constituent des axes privilégiés de rabattement et pourraient ainsi faire l'objet d'aménagement dans le cadre de l'arrivée de la future gare du RGPE.

Le réseau de bus dans un rayon de 2 km autour de la future gare RGPE du Blanc-Mesnil apparaît structuré pour permettre un rabattement vers la gare RER de Drancy, en passant par le secteur de l'Hôtel de Ville du Blanc-Mesnil. La gare du RER du Blanc-Mesnil est quant à elle desservie à plus faible fréquence. Les zones d'habitat des tilleuls ainsi que Garonor bénéficient d'un réseau de bus aux fréquences élevées en période de pointe. Le réseau de bus ne vient en revanche que peu s'insérer dans les grands secteurs d'habitat pavillonnaire.

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



apur

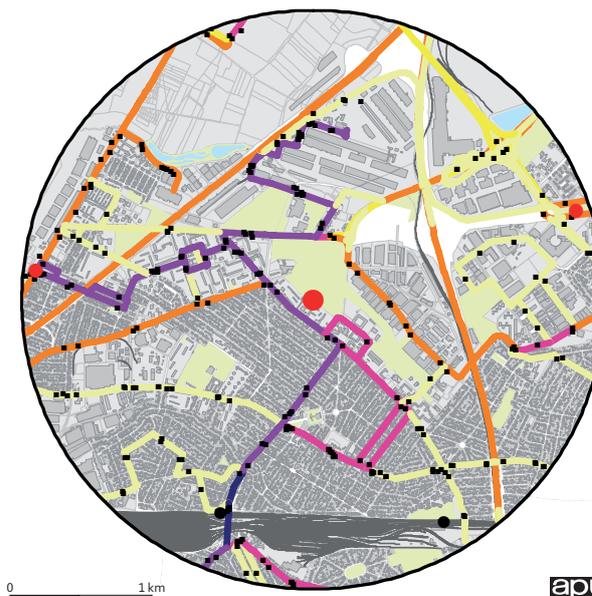
Note de lecture :

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



apur

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

6.1. Principalement des constructions de surfaces d'activités

Le quartier de gare du Blanc-Mesnil a connu quelques phases importantes de constructions pendant la période 2000-2012. Près de 50 000 m² de surface de logement ont été ainsi autorisés sur la période, soit 54 logements autorisés par an en moyenne sur la période. Le rythme s'est accéléré à partir de 2006, autant au niveau du quartier qu'à l'échelle de la commune du Blanc-Mesnil en lien avec la mise en œuvre de la ZAC Cœur de Ville. À noter que dans le quartier, plus d'1/3 des surfaces de logements autorisées concernaient le logement social.

Les surfaces de locaux d'activités autorisées entre 2000 et 2012 dans le quartier sont importantes (110 604 m²). À titre de comparaison, elles représentent environ la moitié des surfaces de locaux d'activités autorisées sur l'ensemble de la commune du Blanc-Mesnil. Pour près de 60 % d'entre elles, elles visent la construction d'entrepôts (36 %) et de locaux industriels (22 %).

Construction (2000-2012)	Quartier gare Le Blanc-Mesnil	Le Blanc-Mesnil
Surface de logements autorisés (m ²)	48 092	219 045
dont m ² logements sociaux (en %)	35 %	20 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	54	227
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	88	316
Taux de construction	14 %	16 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	110 604	213 024

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.

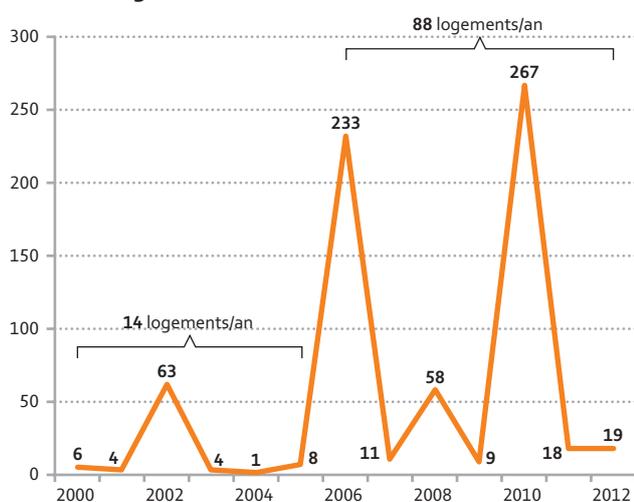
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare Blanc-Mesnil (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

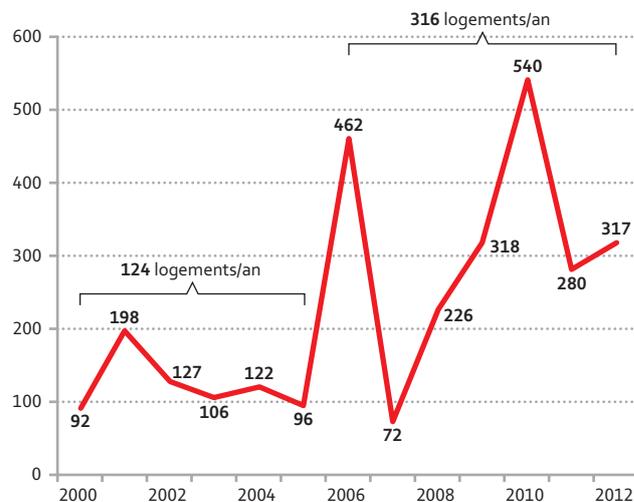
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare Le Blanc-Mesnil



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Commune du Blanc-Mesnil



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Quelques opérations de grande taille

Assez peu de grandes opérations de construction de logements ont été autorisées entre 2000 et 2012 dans le quartier. Quelques-unes d'entre elles se situent le long de l'avenue Henri Barbusse, en direction de l'Hôtel de Ville, ou encore rue Suzanne Bourquin. Les opérations de petite taille dans le secteur diffus pavillonnaire sont quant à elles plus nombreuses.

La zone industrielle du Coudray, le secteur de Parinor, ainsi que l'avenue Henri Barbusse ont vu le montage des opérations de construction de locaux d'activités les plus significatives dans le quartier.

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



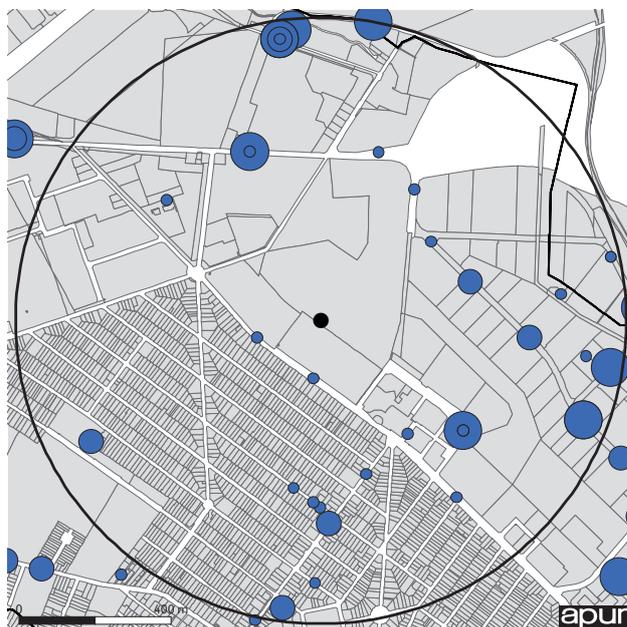
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- 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

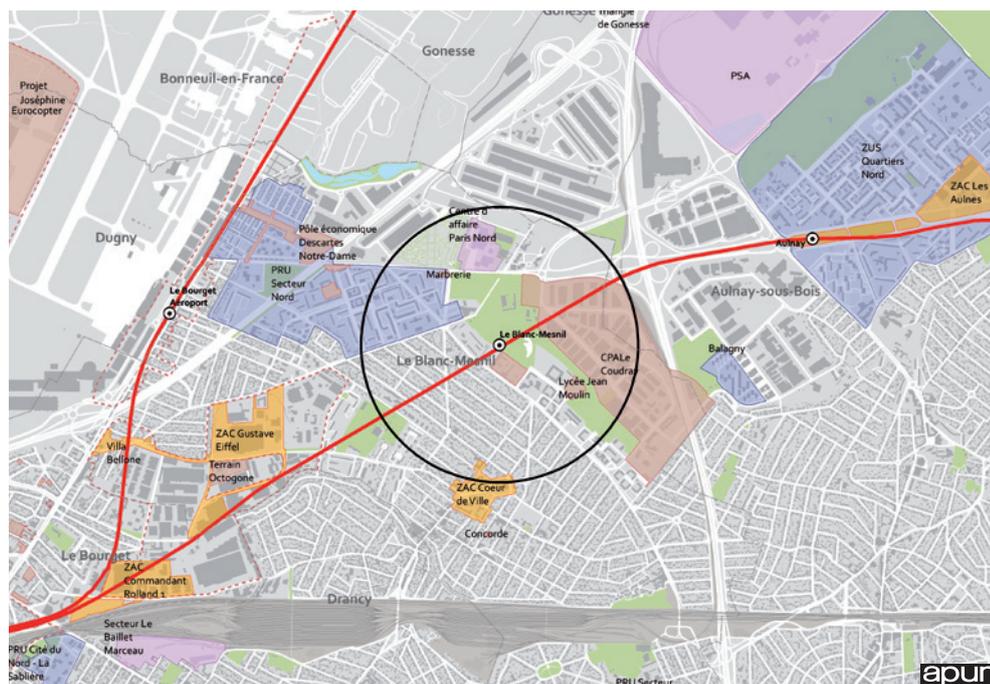
Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Une centralité renforcée pour désenclaver le nord du Blanc-Mesnil

La gare de la ligne 16 du RGPE viendra s'implanter en bordure de l'avenue de la Division Leclerc pour permettre le désenclavement des zones pavillonnaires et de la cité des Tilleuls. Celle-ci sera accompagnée d'une restructuration des espaces publics autour de la gare permettant ainsi l'accessibilité en aérien au Parc urbain et à la ZA du Coudray au nord. Le RGPE viendra désenclaver cette partie du Blanc-Mesnil située à plus d'1 km des deux gares du RER B du Drancy et du Blanc-Mesnil, ainsi que du cœur de ville du Blanc-Mesnil.

La ZAC Cœur de ville, en phase finale de réalisation, a vu la construction de logements, d'une résidence étudiante, d'équipements (Poste, cinéma) et de commerces autour de l'Hôtel de Ville. Cette ZAC se situe en marge sud du quartier et est séparée de la future gare du RGPE par un secteur d'habitat pavillonnaire important.



Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Cœur de Ville	ZAC Gustave Eiffel
Commune	Le Blanc-Mesnil	Le Blanc-Mesnil
Date d'achèvement (prévision)	2013	
Nombre de logements (estimation)	487	1200
Logement (m ²)	38 639	100 345
dont logements sociaux (m ²)	9 273	
Bureaux (m ²)		38 060
Activités (m ²)		69 710
Équipements (m ²)		11 000
Commerces (m ²)		13 405
Surface totale (m ²)	43 966	232 520
Maîtrise d'ouvrage		Sequano
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur		Agence TVK

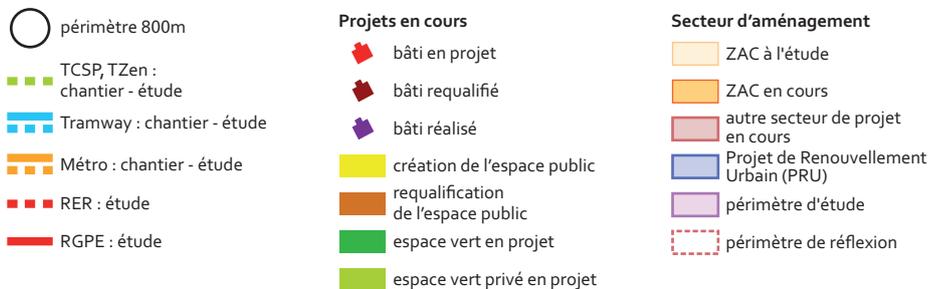
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, décembre 2014

Au nord de la future gare, dans la moitié nord-est du quartier, se déclinent différents types d'activités et une zone d'emplois importante qui bénéficiera de la desserte par le métro. La zone d'activités du Coudray fait l'objet d'un travail de requalification dans le cadre d'une ZAC (ZAC Le Coudray), dans le but de maintenir et mettre en valeur l'activité économique de la zone, d'une part en accompagnant les mutations d'activités et d'autre part en entretenant les espaces publics et la voirie. Ce travail a été réalisé à l'initiative de la ville.

Enfin dans le cadre du PRU du Secteur nord du Blanc-Mesnil, les interventions prévoient principalement des réhabilitations d'immeubles de logements, mais également la requalification des espaces publics et du centre commercial des Tilleuls. Ce dernier viendra également améliorer l'offre en matière de centralités dans le quartier de gare du Blanc-Mesnil.



Projets d'aménagement et de transport



Sources : Apur 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)

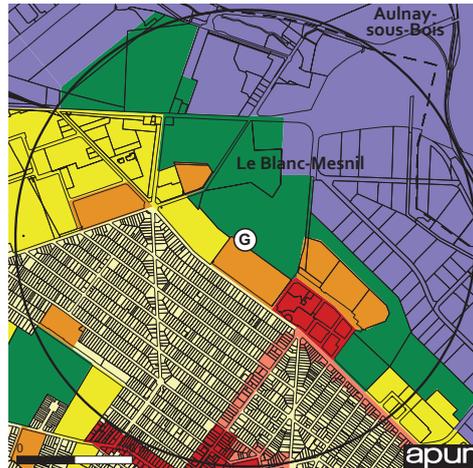
Le PLU du Blanc-Mesnil, approuvé le 22 novembre 2007 a été modifié en décembre 2013. Le quartier de gare correspond à plusieurs zonages très différenciés. Aux abords de la gare, se trouvent des zonages d'espaces verts et des zones réservés aux équipements, où COS et hauteurs ne sont pas réglementés.

Au-delà, dans la moitié nord-est du quartier s'étend un zonage d'activités où les règles de COS et de hauteurs sont assez peu contraignantes, alors que dans la moitié sud-ouest se trouvent des zones d'habitat pavillonnaire où les contraintes réglementaires apparaissent plus fortes.

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		

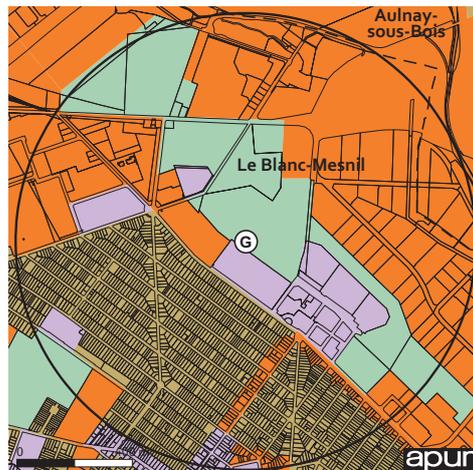
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU du Blanc-Mesnil approuvé le 22 novembre 2007 (modifié en décembre 2013) et le PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008 (en cours de révision).



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

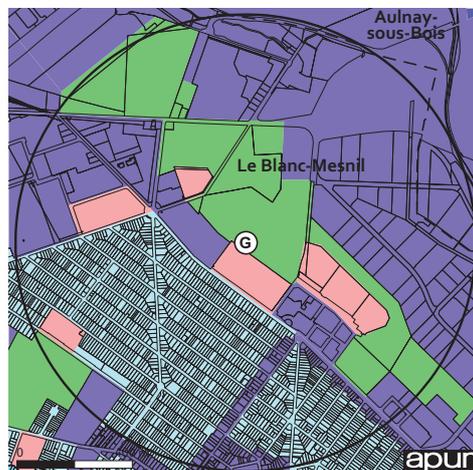
Sources : Apur novembre 2014, d'après le PLU du Blanc-Mesnil approuvé le 22 novembre 2007 (modifié en décembre 2013) et le PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008 (en cours de révision).



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 du Blanc-Mesnil approuvé le 22 novembre 2007 (modifié en décembre 2013) et le PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008 (en cours de révision).



	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 du Blanc-Mesnil — 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, d'équipements publics 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 l'analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare de cette ligne ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 16, dont Le Blanc-Mesnil fait partie.