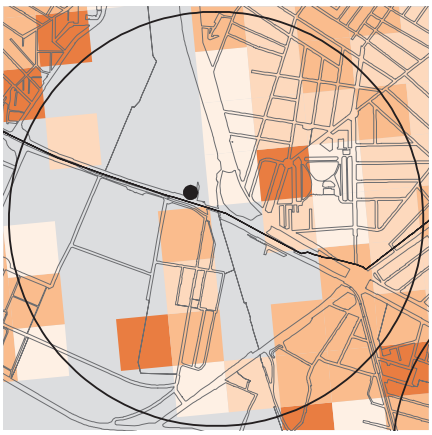
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Drancy – Bobigny Ligne 15 est



Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE

SEPTEMBRE 2015

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

2015V2.7.1.1

Sommaire

Introduction 1

1. Un quartier peu dense en habitants et en emplois 3

2. De nombreux équipements et services sans réelle centralité 4

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 5
3.1. Les grands axes d'infrastructures dessinent des secteurs mixtes fonctionnellement 5
3.2. Un bâti de faible hauteur 6
3.3. Des densités bâties assez faibles 6
3.4. Des tissus urbains contrastés et enclavés 7
3.5. Structure de la propriété foncière 7
3.6. Une urbanisation par étapes successives 8
3.7. Un cadre végétal peu développé 9
3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 10

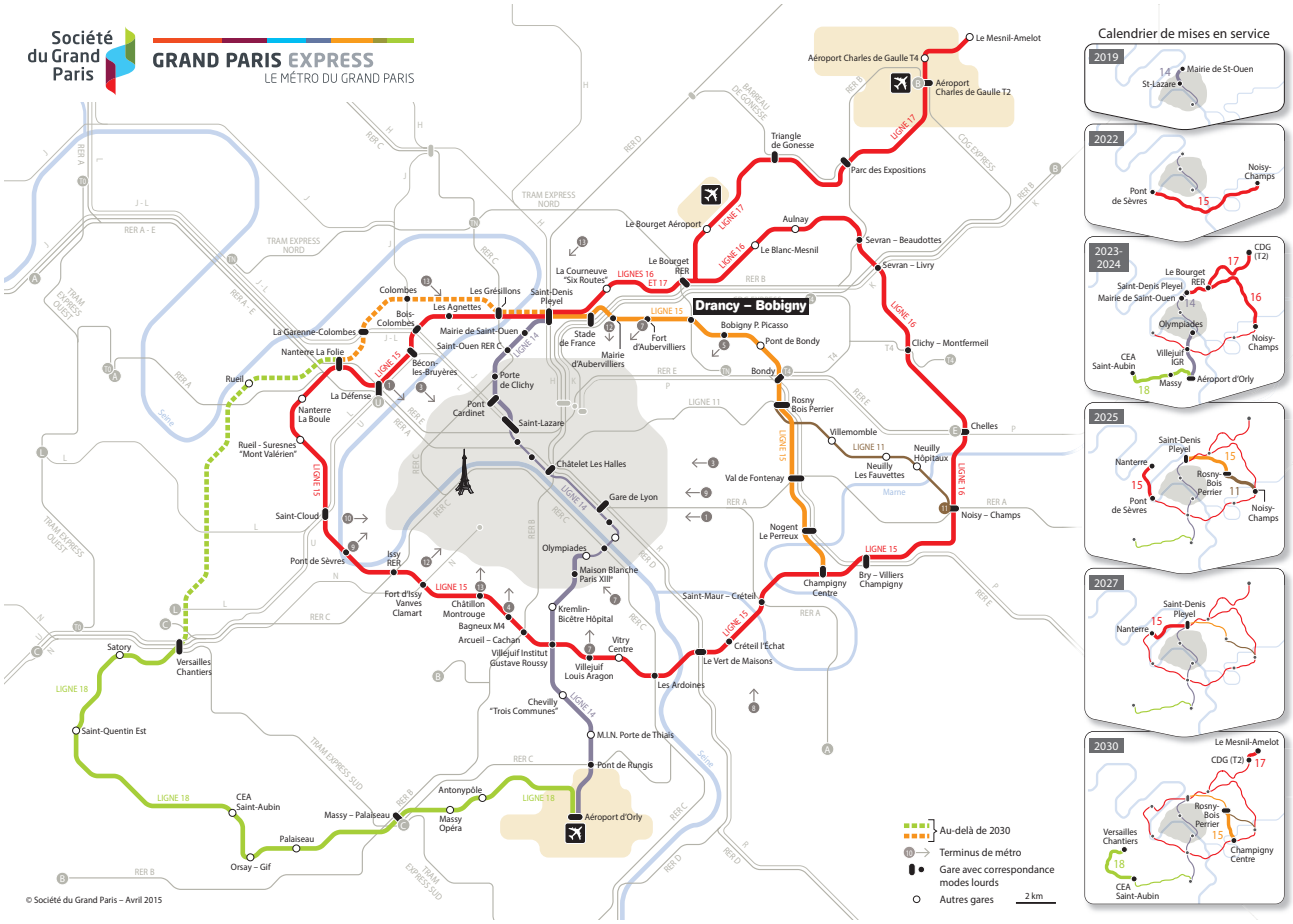
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 12
4.1. Un quartier populaire, en croissance démographique 12
4.2. Des ménages aux revenus modestes et une forte proportion de ménages à bas revenus 13
4.3. À Drancy et Bobigny, une majorité d'emplois dans le secteur de l'administration, enseignement et santé 14
4.4. Une moitié de grands logements et peu de propriétaires occupants 15

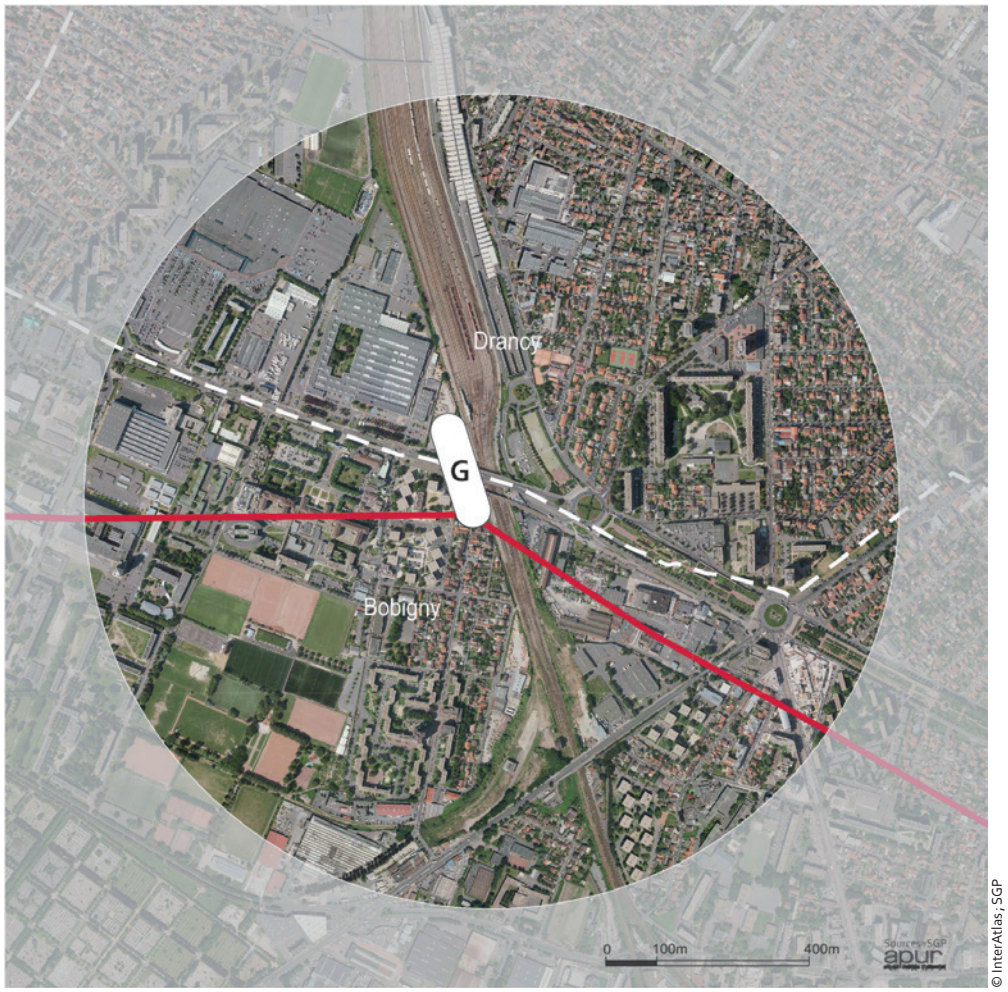
5. La mobilité et les espaces publics 16
5.1. Des déplacements domicile-travail fortement liés à la Seine-Saint-Denis et Paris 16
5.2. Une accessibilité à la métropole fortement améliorée 17
5.3. Plus de la moitié des déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun 18
5.4. Des déficits en termes d'accessibilité dans le quartier 18

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 20
6.1. Un rythme de construction très modéré 20
6.2. Un tissu pavillonnaire dynamique 21
6.3. Un quartier de gare en voie de mutation 22

Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU) 25

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS





© InterAtlas ; SGP

Gare : Drancy – Bobigny

Ligne 15 est, horizon 2025.

Gare située dans la commune de Drancy.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Drancy et Bobigny (Seine-Saint-Denis). Drancy appartient à la Communauté d'agglomération Aéroport du Bourget et Bobigny appartient à la Communauté d'agglomération Est Ensemble.

PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009, en cours de révision.

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

Territoires du CDT « Pôle métropolitain du Bourget » (Drancy) et du CDT « Fabrique du Grand Paris » (Bobigny).

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 Drancy – Bobigny, réalisée en liaison avec les services des villes de Drancy, Bobigny et de la Communauté d'Agglomération d'Est Ensemble.

Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

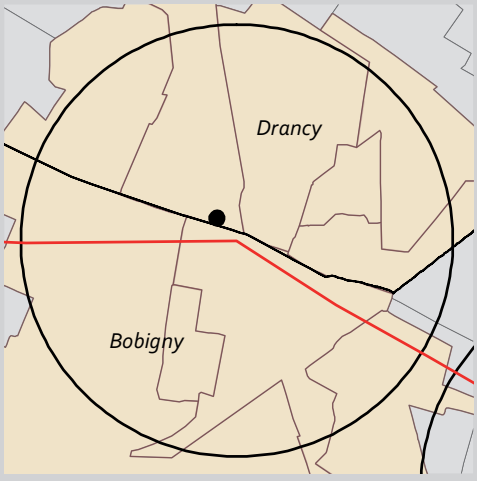
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

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

EXEMPLE DU QUARTIER DE DRANCY – BOBIGNY

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 peu dense en habitants et en emplois

Le quartier de gare de Drancy – Bobigny est peu dense. On y compte 39 habitants à l'hectare auxquels s'ajoutent 26 emplois à l'hectare. C'est une densité de population assez faible au regard de celle observée en petite couronne (68 habitants à l'ha) ou dans les communes de rattachement de la gare, Bobigny et Drancy (78 hab. à l'ha). La densité d'emplois est elle aussi assez faible (26 emplois à l'ha) mais plus proche des moyennes observées en petite couronne ou dans les communes de rattachement de la gare. Le taux d'emploi, qui rapporte le nombre d'emplois présents dans le quartier de gare de Drancy-Bobigny au nombre d'actifs résidant, est assez favorable. Il est de 1,5 à Drancy-Bobigny, contre 0,9 en petite couronne et dans les deux communes de rattachement de la gare. Dans les anciens secteurs d'habitat collectif situés dans le secteur du Petit Drancy et dans la Cité de l'Étoile, les densités de populations sont plus élevées que dans le reste du quartier de gare.

Densité de population

gare

périmètre 800 m

Nombre d'habitants à l'hectare

plus de 500

de 250 à 500

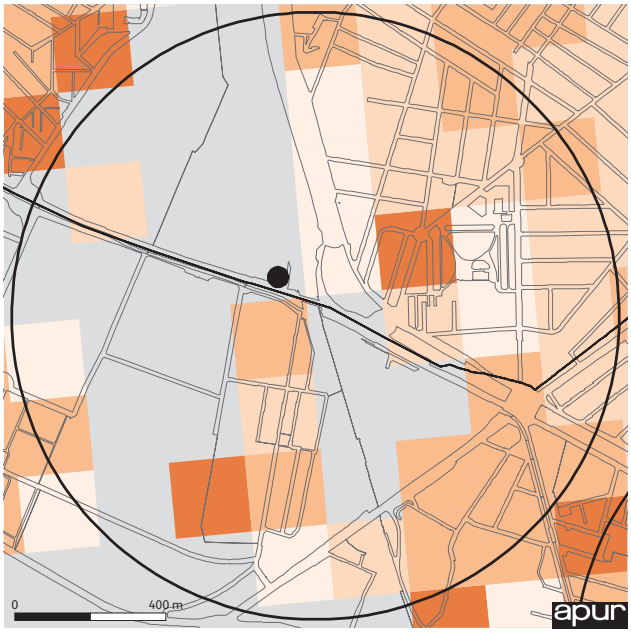
de 100 à 250

de 50 à100

moins de 50

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

Source : Fichier fiscal Insee 2010

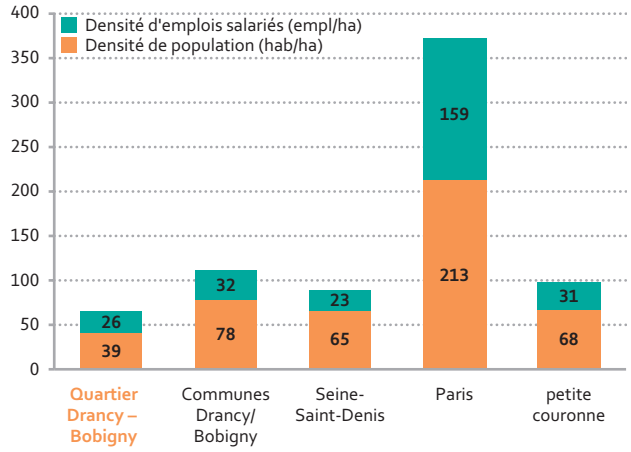


Population et emplois dans le quartier de Drancy – Bobigny

Quartier Drancy – Bobigny	Population	Emplois
Quartier	13 041	14 580
2 km	147 301	56 352
4 km	501 912	173 462

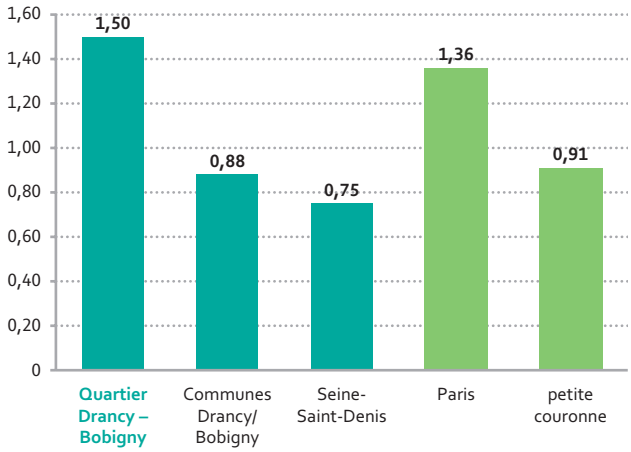
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

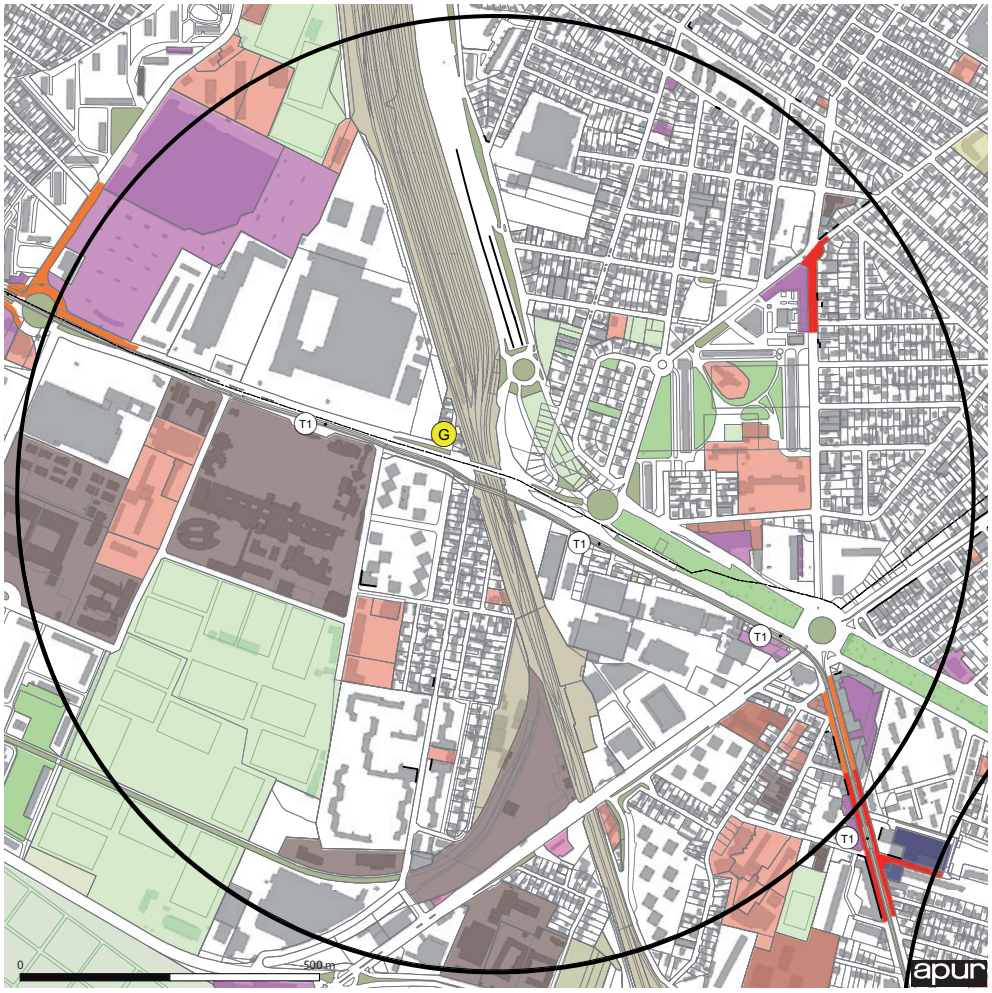
Taux d'emploi
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

2. De nombreux équipements et services sans réelle centralité

Le quartier de gare RGPE de Drancy – Bobigny s'étend de part et d'autre de la limite communale entre Drancy au nord et Bobigny au sud, limite qui correspond à la rue de Stalingrad (RN 186), empruntée par la ligne T1 du tramway. Le quartier est découpé selon un axe nord-sud par de larges voies ferrées, qui, dans la moitié nord du quartier, jouxtent l'emprise de l'autoroute A86. Dans la moitié sud du quartier, l'effet de coupure urbaine est moins fort, les deux infrastructures n'étant plus coté à coté et l'autoroute étant couverte. Le quartier compte de vastes emprises d'activités (centre commercial de « l'Avenir parisien » et la ZA qui le jouxte vers l'est, à Drancy, la ZA Barbusse à Bobigny) et de grands équipements dans son quart sud-ouest. L'Hôpital Avicenne est ainsi encadré par le Parc Interdépartemental des Sports au sud, et, sur son flanc ouest par le Pôle d'activités de l'Illustration accueillant notamment une partie de l'Université Paris XIII. Aujourd'hui ces activités et équipements sont peu reliés entre eux et ne constituent pas réellement de centralité à l'échelle du quartier de gare.



Éléments de centralités

Centralités
- locale
- mixte
- globale

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

Commerce et animation
- linéaire commercial
- emprise commerciale
- marché couvert

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 juillet 2015

Rue roger Salengro, Drancy

Hôpital Avicenne, rue de Stalingrad, Bobigny

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Les grands axes d'infrastructures dessinent des secteurs mixtes fonctionnellement

Le quart nord-ouest du quartier de gare, coté Drancy est fait pratiquement uniquement d'activités commerciales et industrielles. Le quart sud-ouest, côté Bobigny, est majoritairement constitués de grands îlots d'équipements publics avec, aux abords de l'enclave ferroviaire, quelques îlots résidentiels où cohabitent les pavillons et les grands ensembles d'habitat collectif. Au nord-est, le logement individuel est prédominant, même s'il subsiste quelques parcelles d'activités et la présence de la cité Gaston. Roulaud au cœur du Petit Drancy. Au sud-est, au-delà de la zone d'activité située le long de l'avenue Henri Barbusse, les fonctions sont étroitement imbriquées.

Fonctions dominantes

Logement
- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

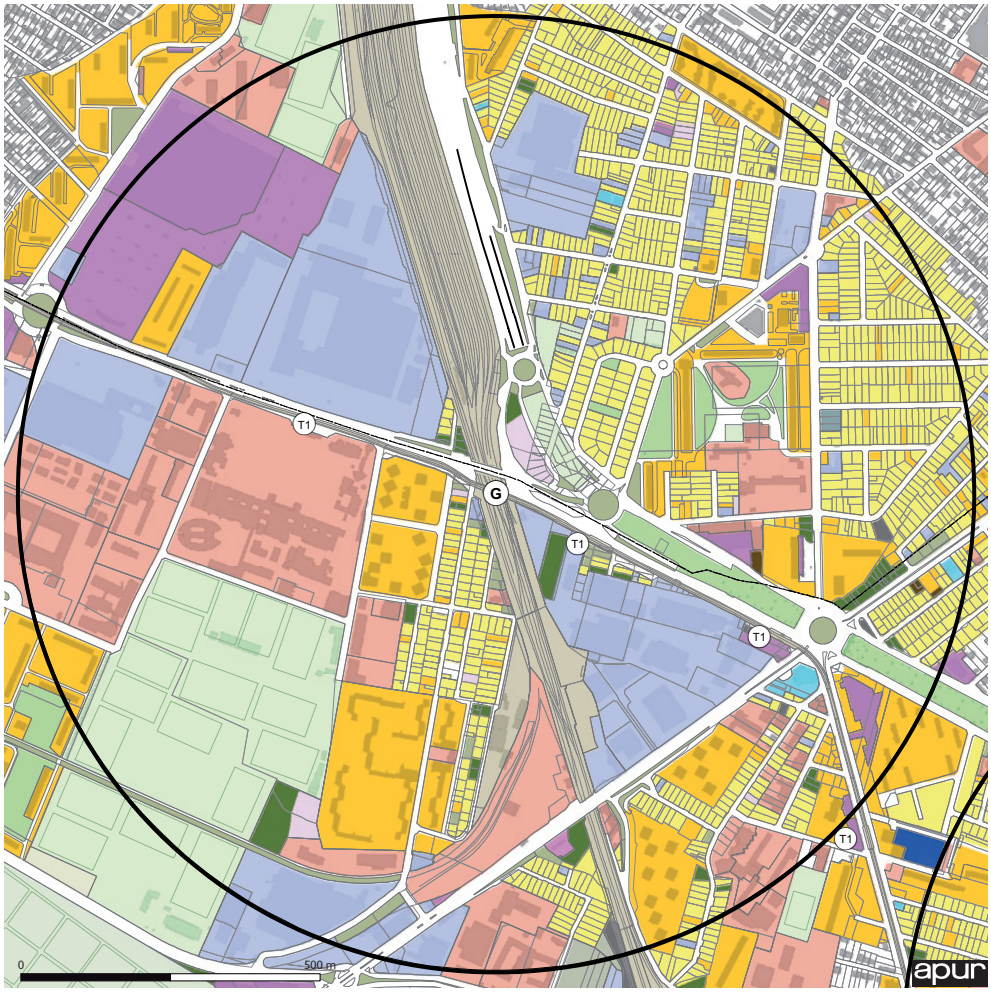
Équipement
- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- Ⓒ station RER, métro et/ou tramway existante
- Ⓖ station du RGPE
- parking / local technique

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 juillet 2015



Rue André Sigonnay, Drancy

Avenue Henri Barbusse, Bobigny

3.2. Un bâti de faible hauteur

Le quartier de gare de Drancy – Bobigny est dominé par des bâtiments de faible hauteur (92 % des surfaces bâties ne dépassent pas 15 m). Cela s'explique par la présence de vastes étendues pavillonnaires, notamment dans le quartier du Petit Drancy, de grandes emprises commerciales et industrielles, et d'opérations de logements collectifs discontinus de faible hauteur (comprise entre 7 et 15 mètres). La cité Gaston Roulaud, les grand-ensembles situés le long de l'avenue Jean Jaurès à Bobigny, et une partie de l'Hôpital Avicenne et de l'Université Paris XIII constituent les points les plus hauts du quartier de gare. Seule la Tour de l'Illustration, haute de 64 mètres, se distingue dans le paysage.

Hauteurs des bâtiments

gare

périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

moins de 7 m

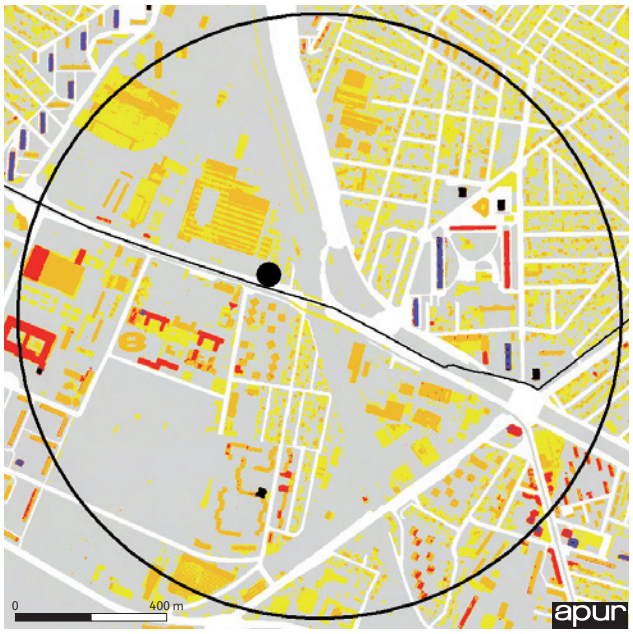
7 à 15 m

15 à 25 m

25 à 37 m

plus de 37 m

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de Drancy – Bobigny

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

3.3. Des densités bâties assez faibles

Les densités bâties dans le quartier de Drancy – Bobigny sont assez faibles, le plus souvent inférieures à 1. Cela tient à l'étendue du tissu pavillonnaire dans la moitié est du quartier et à la présence de grandes parcelles d'équipements (hôpital Avicenne ou université de Paris XIII) ou d'activités (centre commercial Drancy-Avenir) dans l'autre moitié du quartier.

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

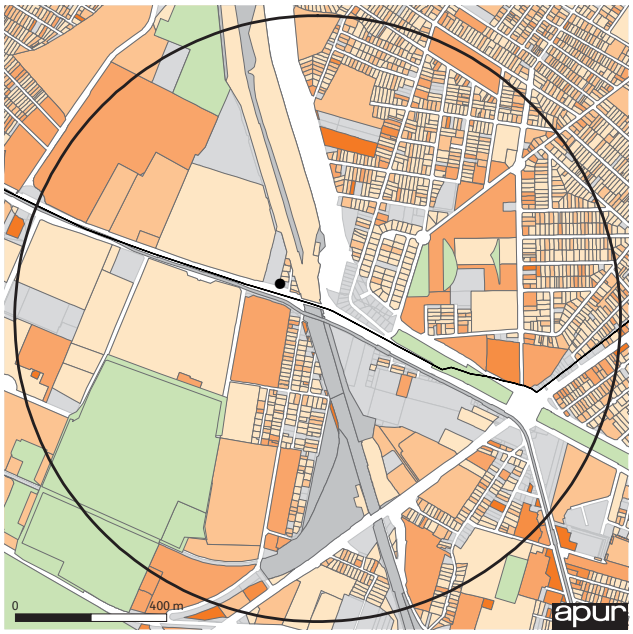
espaces verts

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. Des tissus urbains contrastés et enclavés

Le quartier de gare Drancy – Bobigny est découpé par de grandes infrastructures de transport : la N186, par laquelle passe le tramway, se superpose à l'A 86 couverte d'un mail planté à partir du croisement de la Grande Ceinture. Les faisceaux ferrés découpent le quartier de gare du nord au sud. À l'est, le tissu pavillonnaire, formé de petites parcelles en lanières, contraste avec les vastes parcelles ou d'îlots (la Cité Gaston Roulaud) de grands ensembles discontinus et d'emprises industrielles. À l'ouest, le territoire très peu maillé et enclavé se compose d'immenses parcelles occupées par un bâti peu élevé de plots et de barres (la Cité de l'Étoile), de vastes emprises bâties (le Centre commercial Avenir) et d'espaces plantés non bâtis (Parc Interdépartemental des Sports).

Faisceau ferré, côté Drancy, vu de la rue de Stalingrad

Rue du commandant Louis Bouchet, Drancy

Cité de l'Amitié, Bobigny

Rue Marcel Cachin, Bobigny

3.5. Structure de la propriété foncière

En plus des propriétés privées, les grands propriétaires publics détiennent une part importante du quartier de gare de Drancy – Bobigny (l'État pour l'hôpital Avicenne et l'université de Paris XIII). Les collectivités locales détiennent les nombreuses parcelles d'équipements, comme les stades de la Motte et Guy Môquet et le cimetière parisien de Pantin-Bobigny. Les emprises ferroviaires appartiennent à SNCF réseau. Les bailleurs sociaux sont également présents dans le quartier (cité Gaston Roulaud).

Propriété foncière

- gare GPE
- périmètre 800m
- État, entité publique liée à l'État, enseignement supérieur
- EDF-GDF, SNCF, RFF, RATP, STIF, PAP
- Établissement public foncier
- Veille foncière
- Caisse des Dépôts, Chambre de Commerce, des Métiers, d'Agriculture, des Notaires
- Villes et collectivités locales
- Organisme HLM et 1%
- Propriété privée
- non renseigné

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

3.6. Une urbanisation par étapes successives

L'essor du réseau de chemin de fer au cours du XIXe siècle va profondément marquer le développement du quartier de Drancy – Bobigny. Mise en service en 1882, la ligne de la Grande Ceinture traverse du nord au sud le quartier de gare.
L'explosion démographique du début du XXe siècle entraîne une urbanisation avec un habitat précaire, sur des terrains non viabilisés. Au cours des années 1930 apparaissent les premières cités-jardins constituées de petits immeubles de logement social. La même année, le journal l'Illustration ouvre une nouvelle imprimerie dans le quartier du Pont-de-Pierre et érige une tour signal, haute de 64 mètres, qui fait aujourd'hui parti de la richesse patrimoniale de Bobigny. Inauguré en 1935, l'Hôpital franco-musulman de Paris, actuel Hôpital Avicenne, est classé en 2006. L'ancienne gare de déportation de Bobigny, également classée, est aussi un lieu de mémoire important.
Les Trente Glorieuses sont une période charnière de l'urbanisation du territoire : 60 % des logements présents dans le quartier de gare ont été construits entre 1945 et1975. Après-guerre, suite à l'appel de l'Abbé Pierre, les villes de Drancy et Bobigny deviennent un lieu d'expérimentation pour des grands noms de l'architecture moderne. Les cités d'urgence réalisées durant cette décennie serviront de modèle aux grand-ensembles construits dans les années 1970. Georges Candilis, réalise la Cité de l'Étoile dans le quartier du Pont-de-Pierre, aujourd'hui classée « Patrimoine du XXe siècle ». La Cité Salengro se déploie autour du carrefour Normandie-Niémen, composé des Cités Paul Eluard et Gaston Roulaud, de la tour Pena et de la résidence social Diderot. Construite au début des années 1960 par E. Beaudouin et M. Lods comme une entité urbaine autonome, elle abrite de nombreux équipements collectifs, commerces et autres services de proximité, dont la Maison Orange.
Les années 1980 et 1990 marqueront fortement la morphologie du territoire avec la réalisation de l'autoroute A86 en partie couverte et la construction du centre commercial Avenir en 1995. La part des constructions récentes, après 2000, est limitée dans ce quartier.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

gare

périmètre 800m

Période majoritaire*

avant 1949

1949-1975

1976-2000

après 2000

non renseigné

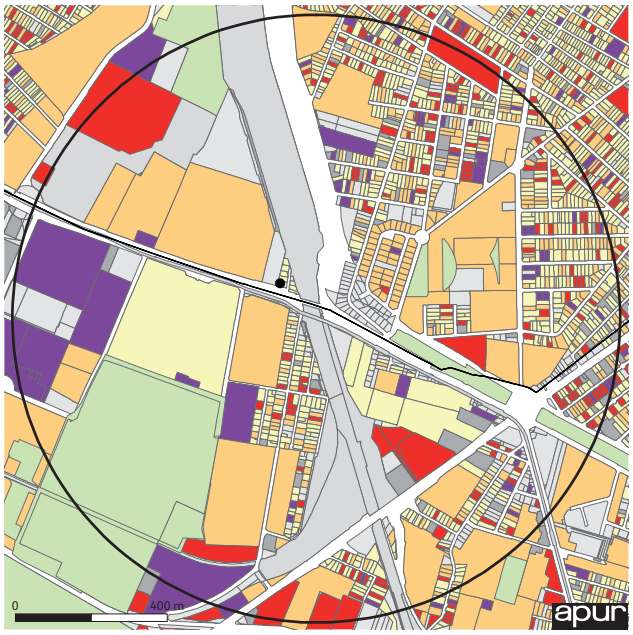
Principaux équipements

espaces verts

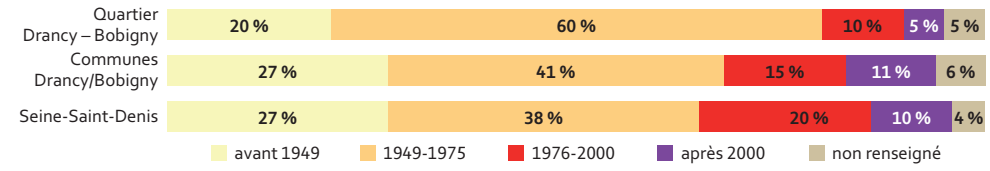
emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

** 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 peu développé

Le quartier de gare de Drancy – Bobigny présente un couvert végétalisé peu développé (seulement un quart de sa surface), qui s'explique notamment par l'emprise importante des infrastructures routières et ferroviaires traversant le quartier. Le cadre végétal se manifeste ainsi surtout à travers les jardins privés des secteurs pavillonnaires, les espaces verts publics (Parc Interdépartemental des Sports, cité Gaston Roulaud, couverture de l'A86), de même que certains délaissés d'infrastructures.

Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m
- bâtiments

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

Hauteurs de la végétation dans le domaine public et les espaces privés

- gare
- périmètre 800m

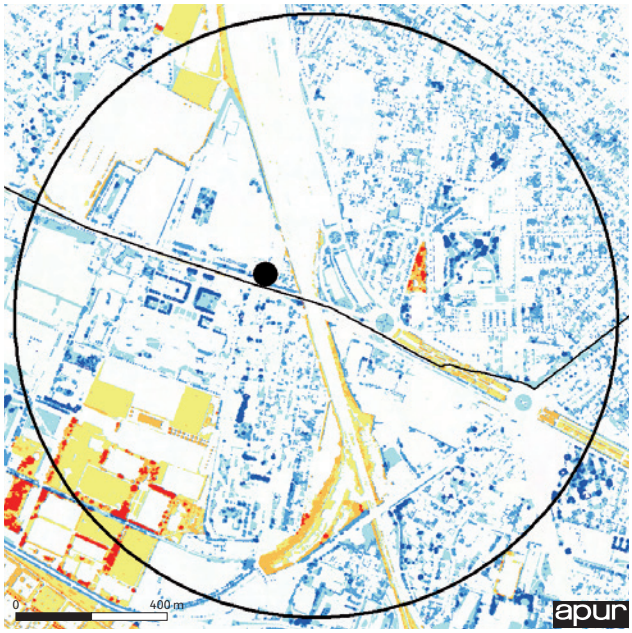
Espaces privés
Hauteurs de la végétation

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

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

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

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



3.8. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence d'importants îlots de chaleur dans le quartier, se manifestant dans les secteurs très minéraux du quartier, à savoir les zones d'infrastructures ferroviaires, d'activités et commerciales (Bosch, Carrefour, université Paris XIII à l'ouest, et la zone d'activités dans le quart sud-est). À l'inverse, quelques espaces végétalisés permettent néanmoins de jouer leur rôle de régulateur thermique, à l'image du Parc Interdépartemental des Sports ; le parc de la cité Gaston Roulaud.

Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés, correspondant souvent à des entrepôts et autres édifices d'activités, comme par exemple ici le centre commercial Carrefour, les bâtiments Bosch, Chronopost ou Hermes Sellier à Bobigny.

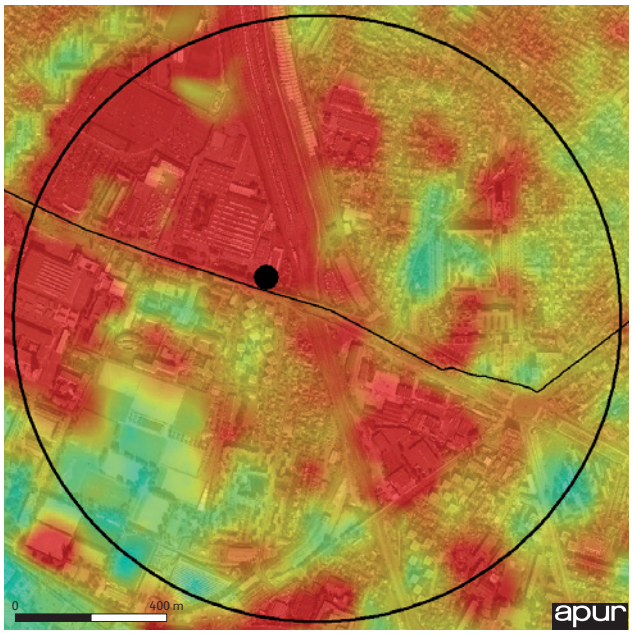
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que d'autres technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier.

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

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

38 °C 25 °C 15 °C

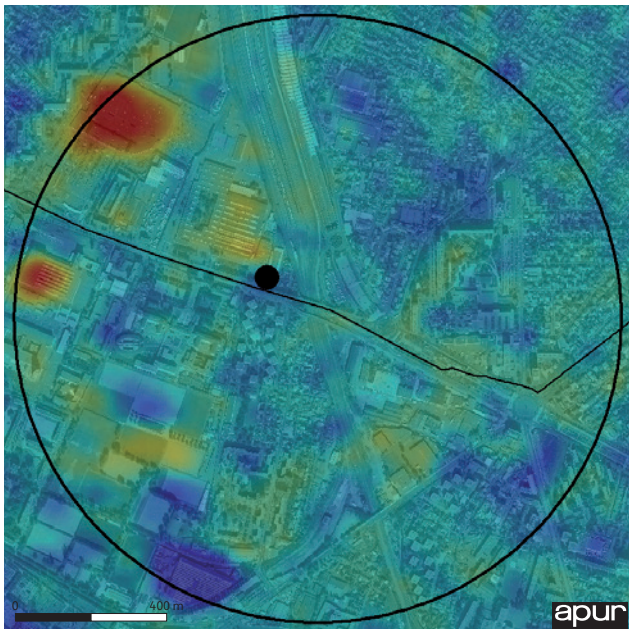
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANDSAT - 2012



dant une vaste toiture plate ou bien orientée, tel qu'ici les locaux de l'entreprise Bosch, présentent un potentiel non négligeable, de même que les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les pavillons présents dans le quart nord-est du quartier, qui peuvent parfois présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition et de leur niveau de besoin en chaleur et électricité.

Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour des parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le quartier, les parcelles identifiées concernent la grande majorité des parcelles accueillant des pavillons, grâce notamment à la taille du jardin par rapport à celle de l'emprise bâtie, de même que certains ensemble de logements collectifs, à l'image de la cité Gaston Roulaud.

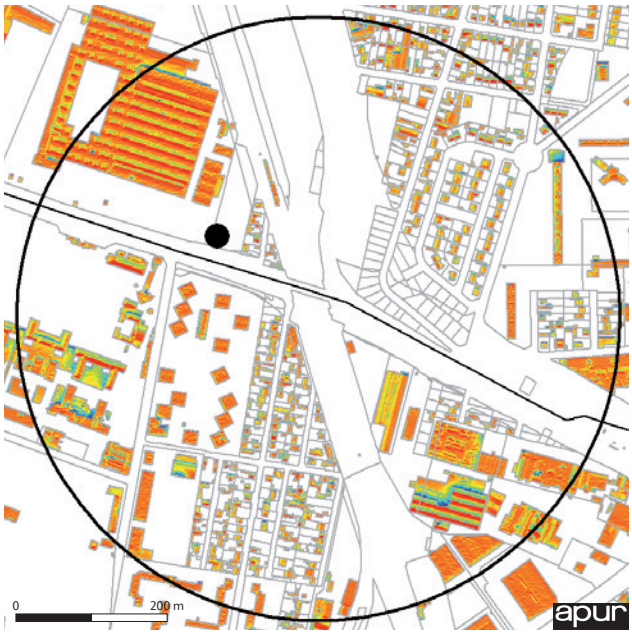
À noter que tous les grands ensembles de logements collectifs du quartier parmi lesquels les cités de l'Étoile, de l'Amitié ou Normandie à Bobigny, la cité Gaston Roulaud ou la résidence Danton à Drancy, sont également identifiés comme susceptibles d'accueillir un dispositif de valorisation des eaux usées à des fins de chauffage de l'eau sanitaire. Ces groupements de 25 logements ou plus à la parcelle pourraient ainsi voir leurs besoins en eau chaude sanitaire couverts à hauteur de 50 %. Il conviendrait également d'étudier la mise en place de dispositifs de valorisation de la chaleur générée par le centre commercial Carrefour à Drancy.

Cadastre solaire dans un rayon de 400m

Taux d'ensoleillement en Kwh/an

1 200 — 0

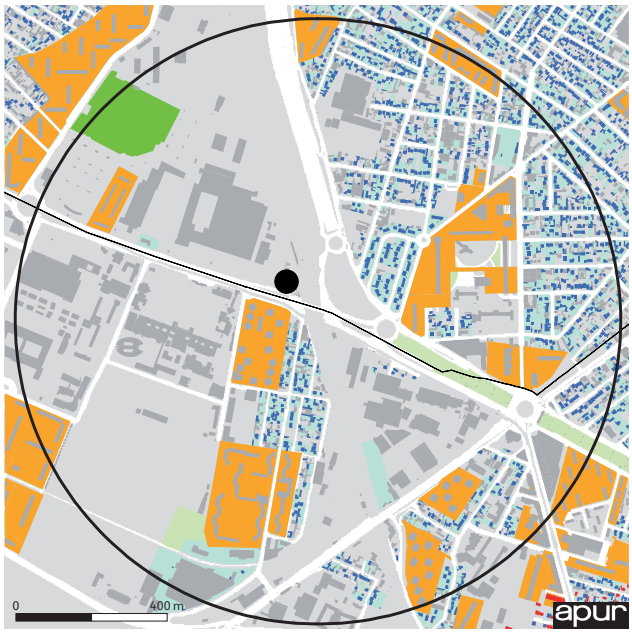
Source : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



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

- gare
- périmètre 800 m
- parcelles potentiellement eligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau SIAAP (300 m)
- réseaux de chaleur
- bâtiments à moins de 200 m d'un réseau de chaleur
- logements individuels
- autres bâtiments
- espaces verts

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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

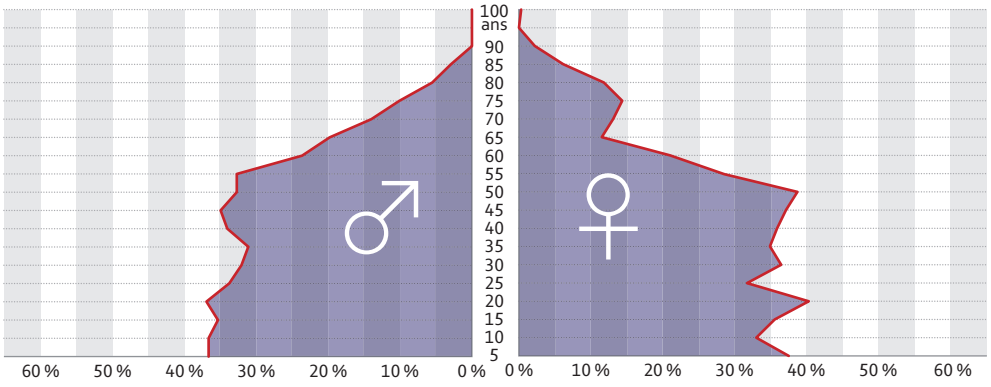
4.1. Un quartier populaire, en croissance démographique

La population du quartier de Drancy – Bobigny a augmenté entre 1999 et 2010 pour atteindre 13 040 habitants (+ 6,6 % contre + 10 % en petite couronne). La dynamique démographique du quartier est à l'image de celle observée dans les deux communes de rattachement de la gare, Drancy et Bobigny, mais moins marquée qu'en Seine-Saint-Denis. La part des jeunes de moins de 18 ans dans le quartier de gare est importante (29 %), plus que dans les communes de rattachement et qu'en petite couronne. Les actifs résidant dans le quartier de gare de Drancy – Bobigny se caractérisent par une très nette surreprésentation des employés et ouvriers (71 % des actifs) et un taux de chômage élevé (20,2 %). Les actifs du quartier présentent donc un profil plus populaire que les actifs des deux communes de rattachement de la gare, de Seine-Saint-Denis et de la petite couronne.

	Quartier Drancy – Bobigny	Communes Drancy/Bobigny	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants	13 041	118 688	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 6,6 %	+ 7,0 %	+ 10,1 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %
Part des moins de 18 ans	29,0 %	27,5 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	10,2 %	11,0 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	14 580	45 952	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres	6,3 %	8,2 %	13,0 %	43,1 %	24,7 %
Employés et ouvriers	71,0 %	66,2 %	58,5 %	28,4 %	45,3 %
Taux d'emploi	1,50	0,88	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	37,6 %	32,5 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	20,2 %	18,2 %	16,8 %	11,4 %	13,1 %

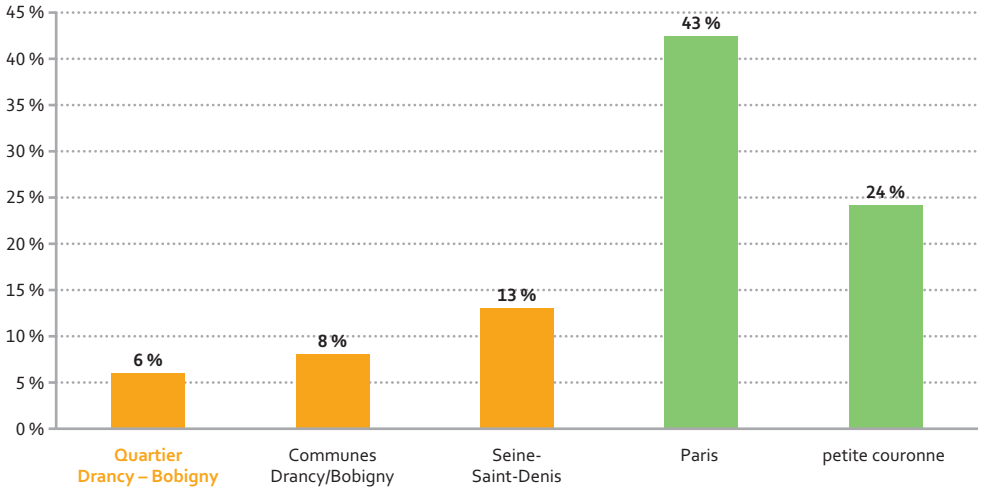
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Drancy – Bobigny (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

Part des cadres dans la population active

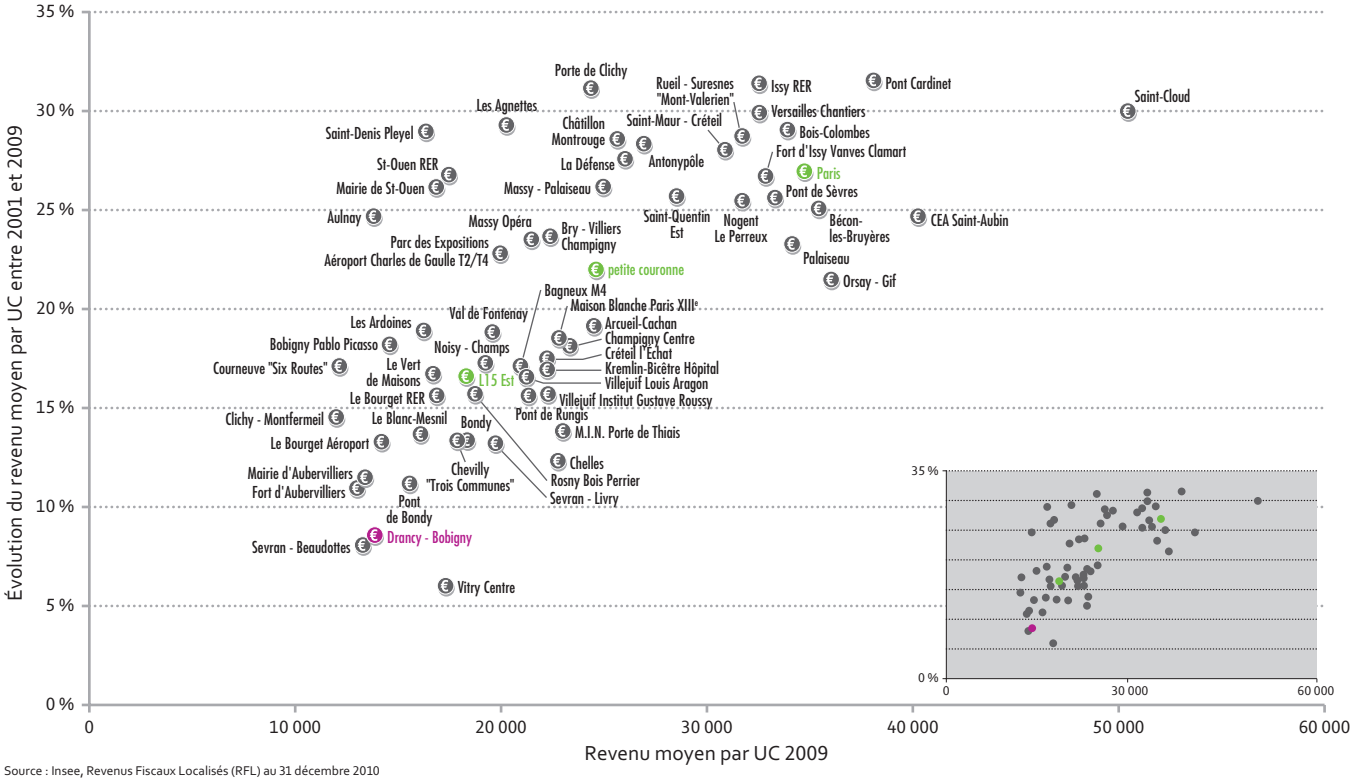


Source : Insee Recensement 2011

4.2. Des ménages aux revenus modestes et une forte proportion de ménages à bas revenus

Le revenu moyen des ménages résidant dans le quartier de gare de Drancy-Bobigny dépasse à peine 13 900 € par an et par unité de consommation (UC). Cela place les ménages de ce quartier parmi les plus modestes au sein des quartiers de gare du RGPE, mais à un niveau proche de celui d'autres quartiers de gare de la ligne 15 est (Stade de France, Saint-Denis Pleyel, Fort d'Aubervilliers, Mairie d'Aubervilliers ou Bobigny-Pablo Picasso). Entre 2001 et 2009 le revenu des ménages du quartier n'a progressé que de 8,5%, alors que la progression moyenne dans le département était deux fois plus forte (16,4%) et 2,5 fois plus forte en petite couronne. 37,6% des ménages de ce quartier ont de bas revenus, inférieurs à 940€ par mois et par UC. La part des ménages pauvres à Drancy-Bobigny est ainsi plus importante que dans l'ensemble des deux communes de rattachement de la gare, de 10 points supérieure à celle du département et presque le double de celle de petite couronne. Cela se traduit par l'inscription d'une large part du quartier en secteur de la politique de la ville.

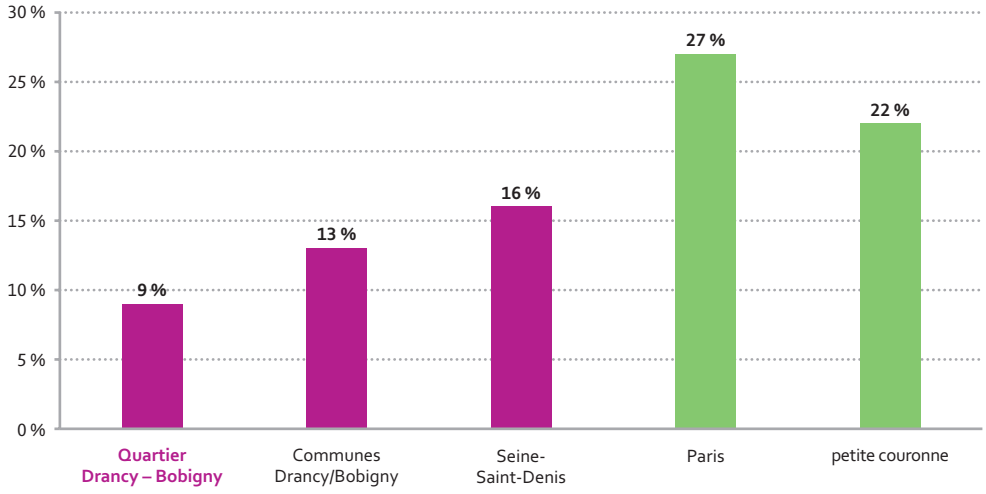
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Les IRIS ayant été modifiés entre 2001 et 2009, il n'a pas été possible de calculer l'évolution de revenus pour le quartier de gare de Nanterre La Boule et Nanterre La Folie. Calcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)

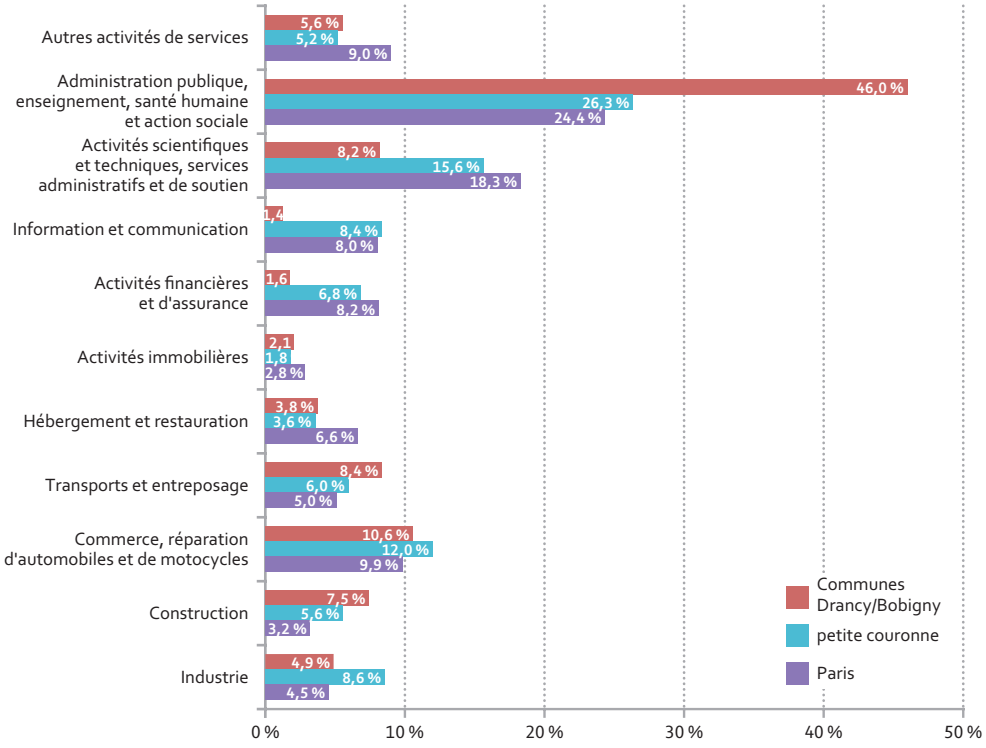


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. À Drancy et Bobigny, une majorité d'emplois dans le secteur de l'administration, enseignement et santé

Dans les deux communes de rattachement de la gare de Drancy – Bobigny, le secteur d'activité dominant est celui de l'administration, de l'enseignement et de la santé, avec près d'un emploi sur deux (46 %). Vient ensuite celui du commerce (11 %). Cela s'explique bien sûr par le fait que la ville de Bobigny, en tant que capitale administrative du département de la Seine-Saint-Denis, concentre de nombreux services administratifs et judiciaires par exemple. Bien que ces données soient à l'échelle de la commune, on peut observer dans le quartier de gare de Drancy – Bobigny la présence d'emplois liés à la santé, avec l'Hôpital Avicenne à proximité de l'emplacement de la future gare, de même que ceux liés au commerce, avec le centre commercial Carrefour à l'ouest du quartier. Des entreprises industrielles de pointe sont présentes dans le quartier (Air Liquide, Bosch, Hermès).

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des communes de Drancy et Bobigny

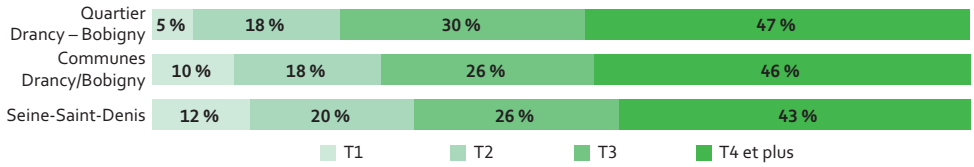


Source : Insee Recensement 2011

4.4. Une moitié de grands logements et peu de propriétaires occupants

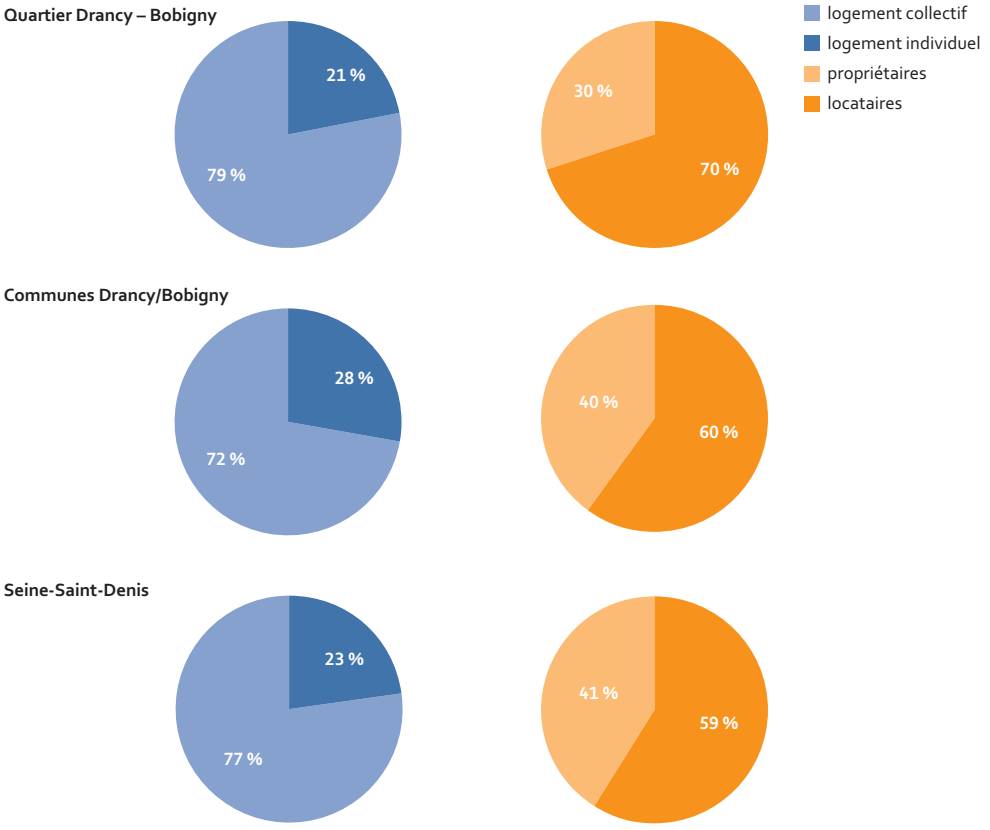
Le quartier de gare de Drancy – Bobigny comporte 4 950 logements. Comme dans l'ensemble du département, un peu plus de 20 % des logements sont des pavillons. Le parc de logements se caractérise par le poids important des logements de type T4 ou plus (logements construits dans les années 1950, qui correspondent à des surfaces relativement petites) et la part réduite des petits logements. Ces caractéristiques sont plus marquées dans le quartier de gare que dans les communes de Drancy et de Bobigny ou bien encore qu'en Seine-Saint-Denis. La part des ménages du quartier qui sont propriétaires du logement qu'ils occupent est sensiblement moins élevée dans le quartier (30 %) que dans les deux communes de rattachement de la gare ou dans le département (40 % environ dans les deux cas). Cela tient en partie à la présence dans le quartier d'un parc social très développé. 54 % des logements du quartier sont des logements sociaux, par comparaison la commune de Bobigny compte 59 % de logements sociaux (SRU) et Drancy 29 %.

Répartition des types de logements



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

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

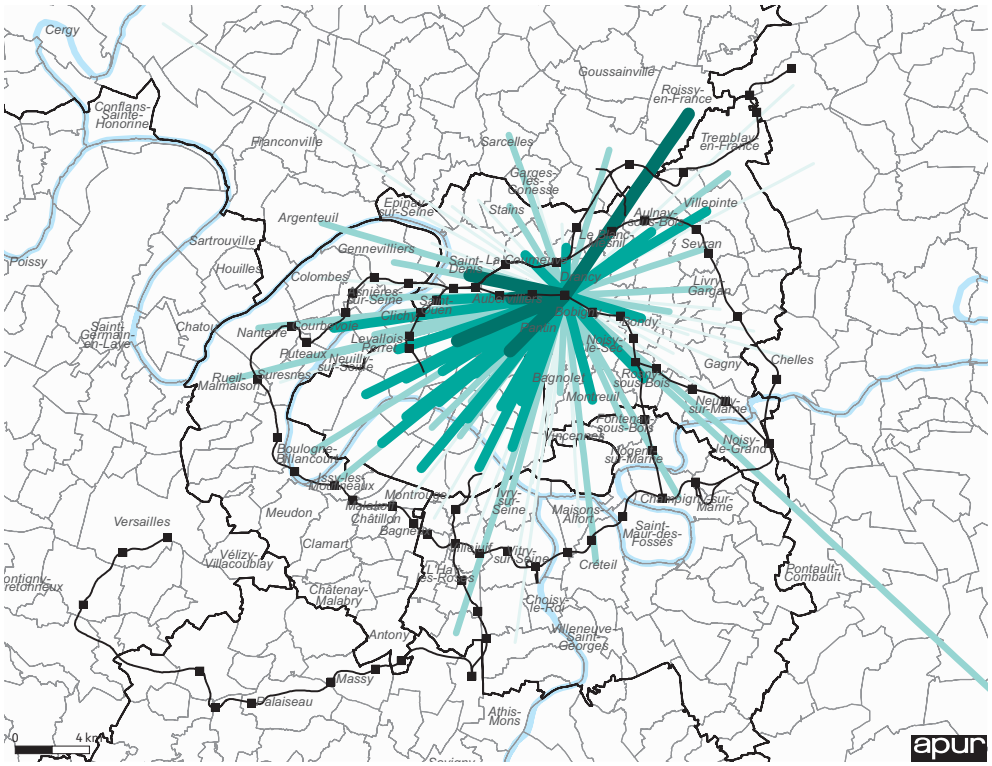


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail fortement liés à la Seine-Saint-Denis et Paris

Plus d'un actif sur quarte résident et travaillent dans l'une ou l'autre des deux communes de rattachement de la gare de Drancy – Bobigny. Les déplacements domicile-travail de ceux qui se rendent dans une autre commune pour travailler s'orientent principalement vers Paris, le pôle d'emplois de Roissy et des communes de Seine-Saint-Denis comme Saint-Denis ou Bondy ou Rosny-sous-Bois. Ces déplacements sont notamment à mettre en lien avec l'offre en transports en commun lourds (RER B et ligne 5 du métro) orientés vers Paris et Roissy. Les actifs venant travailler dans l'une ou l'autre des communes de Bobigny ou Drancy proviennent quant à eux principalement de Seine-Saint-Denis ou du nord-est parisien.



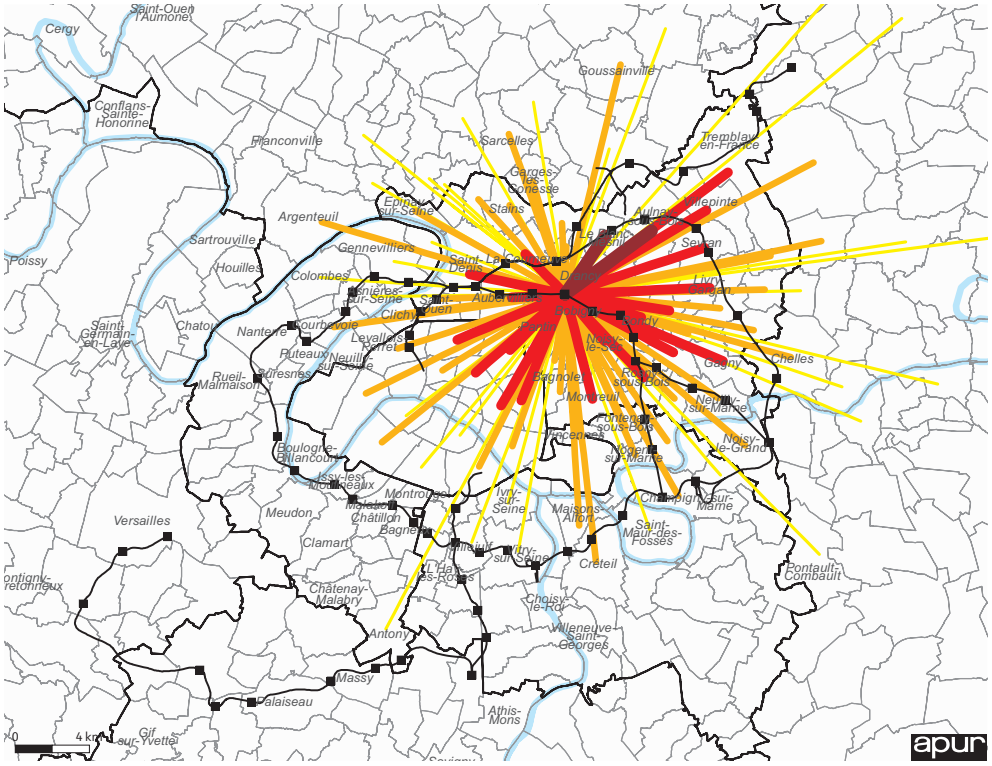
Où travaillent les actifs habitant à Drancy et Bobigny

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee Recensement 2011



Où habitent les actifs travaillant à Drancy et Bobigny

Nombre d'actifs

- plus de 1 000
- de 300 à 1 000
- de 100 à 300
- de 50 à 100

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

Source : Insee Recensement 2011

11 767 actifs travaillent dans leur commune de résidence, à Drancy ou Bobigny. Ils représentent **26,7 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

5.2. Une accessibilité à la métropole fortement améliorée

Malgré la desserte par le tramway T1 à proximité de la future gare du RGPE de Drancy – Bobigny, le territoire accessible en 45 minutes de transports en commun à partir de l'endroit de la gare reste encore limité, comprenant une grande partie de la Seine-Saint-Denis (à l'exclusion d'une partie de Noisy-le-Grand par exemple) la rive droite de Paris. L'achèvement de l'ensemble du RGPE permettra de nettes améliorations en termes de desserte, soit un territoire plus de trois fois plus vaste, comprenant des bassins d'emplois importants, comme la Défense à l'ouest ou Créteil au sud-est, ainsi que l'ensemble de Paris.

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

RGPE

autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)

gare de départ

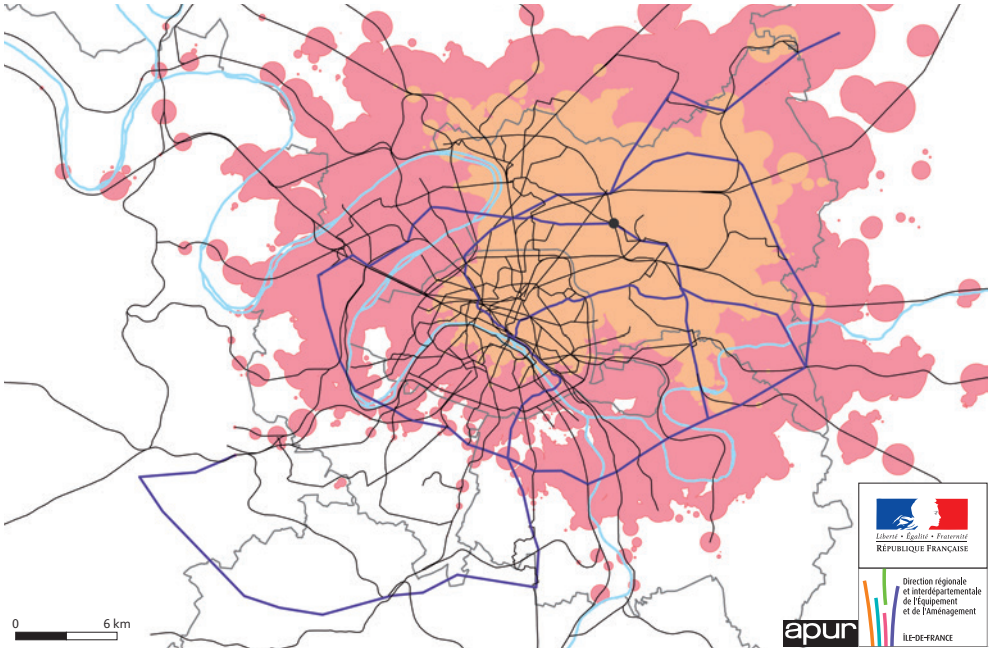
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

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

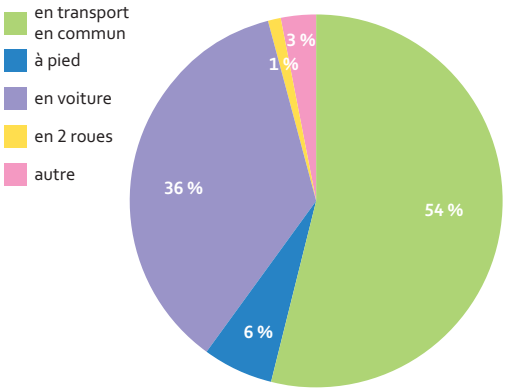


Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Drancy – Bobigny pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 229 %
Emplois : + 147 %

5.3. Plus de la moitié des déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun

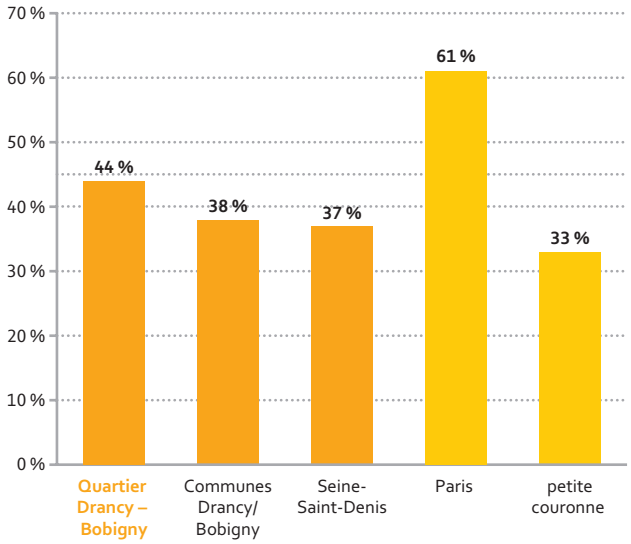
Les actifs du quartier (traversé d'est en ouest par le tramway T1) privilégient l'usage des transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail (54 %), tandis qu'un tiers d'entre eux préfèrent l'usage de la voiture. La proportion de ménages sans voiture est d'ailleurs plutôt élevée (44 %) comparé à l'ensemble de la commune (38 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

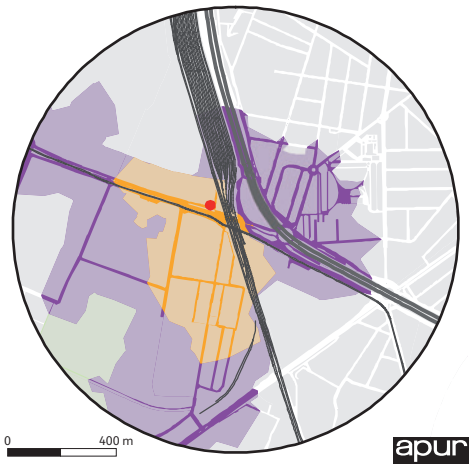
5.4. Des déficits en termes d'accessibilité dans le quartier

La future gare de Drancy – Bobigny sera située au niveau d'un important faisceau ferré et de la large rue Stalingrad. Elle fera le lien entre plusieurs quartiers (Petit Drancy, Cité de l'Amitié à Bobigny par exemple), équipements (Hôpital Avicenne, Stade de Lamotte) et zones d'activités qui composent le quartier de gare aujourd'hui. La nature de ces secteurs et la trame viaire associée et les infrastructures ferroviaires limitent actuellement l'accessibilité à la gare. Ainsi, la moitié ouest du quartier (à laquelle appartient l'Hôpital Avicenne) apparaît accessible à pied via un trajet de 1 000 m maximum (soit 15 minutes environ), mais la moitié est et particulièrement le quartier résidentiel du Petit Drancy est très peu accessible. Une réflexion en termes de franchissement et de confort pour le piéton devra être engagée pour améliorer l'accessibilité à la gare.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2015



Note de lecture :

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

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

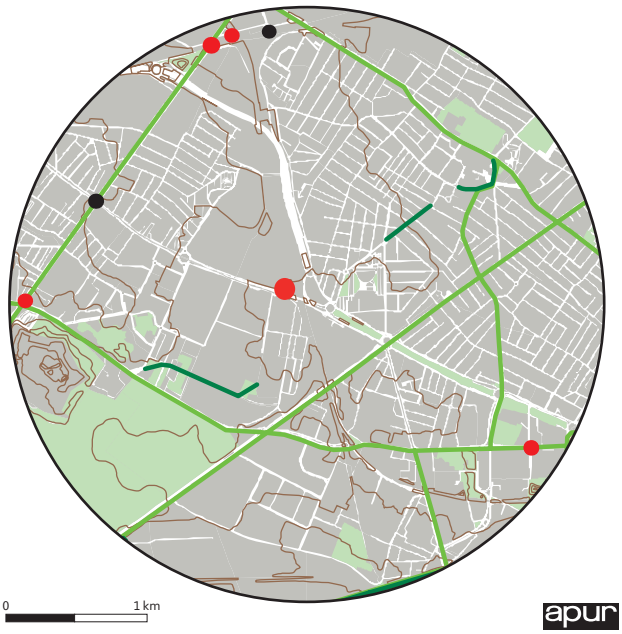
Dans ce quartier au relief peu marqué, la présence de plusieurs zones de circulation limitée à 30km/h compense en partie le déficit d'aménagements cyclables permettant le rabattement à vélo vers l'endroit de la future gare du RGPE ou actuellement vers les stations du Tramway situées dans le quartier. Les grands axes du quartier (rue de Stalingrad, avenues Henri Barbusse ou Louis Aragon) ne sont pas équipés pour protéger les parcours à vélo. Le quartier du Petit Drancy, très résidentiel, peut paraître plus confortable pour l'usage du vélo, mais manque d'aménagements, à l'exception de la rue Roger Salengro. Côté Bobigny, le Stade de La Motte est traversé par la promenade Django Reinhardt, une piste cyclable reliant la Cité de l'Étoile au quartier des Courtilières et à l'Université Paris XIII.

Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, le réseau de bus apparaît structuré de manière complémentaire au tramway T1 courant sur la rue Stalingrad depuis La Courneuve et jusque Bobigny. Ainsi, le réseau de bus est peu dense dans la moitié ouest du quartier, à l'inverse du secteur du Petit Drancy à l'est par exemple, où les fréquences de passage à l'heure de pointe sont plus fortes et assurent un rabattement vers la ligne 5 du métro ou au nord le RER B.

Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- aménagement cyclable existant
- aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- gare existante (RER, métro)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

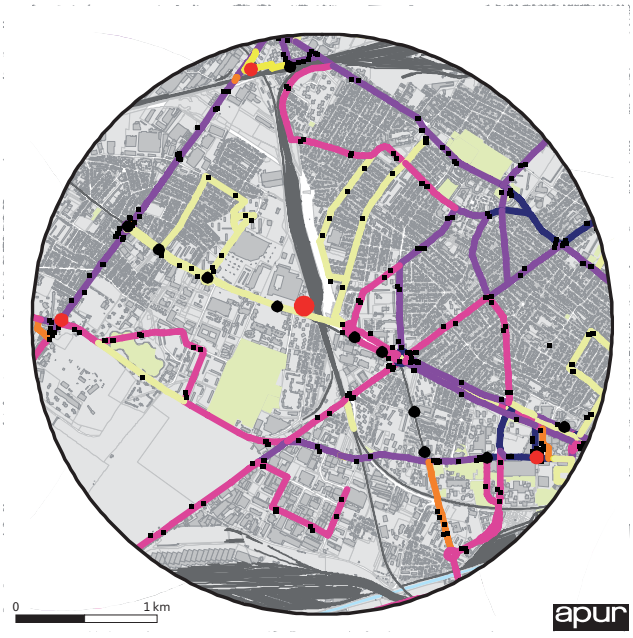
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013



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

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

Source : STIF 2012



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

6.1. Un rythme de construction très modéré

De 2000 à 2013, 27 logements seulement ont été autorisés en moyenne chaque année dans le quartier de gare de Drancy – Bobigny. En 2006, une importante opération a été autorisée avenue Jean Jaurès à Bobigny et constitue un pic en termes de nombre de logements autorisés à la construction. Jusqu'à présent, les opérations liées à l'ANRU 1 ont surtout consisté en des réhabilitations. Les surfaces d'activités autorisées à la construction au cours de cette même période sont deux fois plus importantes que les surfaces consacrées au logement (66 000 m² d'activités contre 32 100 m² de logement). Dans ce quartier à dominante résidentielle, 60 % de surfaces d'activités sont destinées à l'accueil de nouveaux services publics et 30 % au commerce.

Construction (2000-2013)	Quartier Drancy – Bobigny	Communes Drancy/Bobigny
Surface de logements autorisés (m²)	32 103	539 580
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	27	519
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	35	722
Taux de construction	3 %	15 %
Surface de locaux d'activité (m²)	66 026	455 242

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

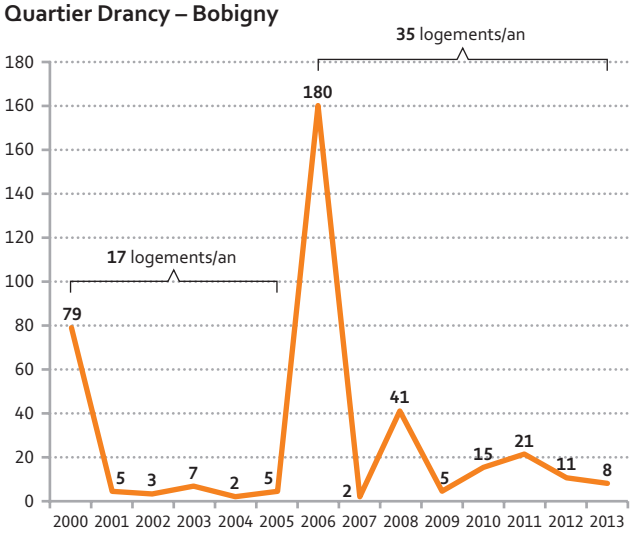
Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

Types de locaux d'activités construits dans le quartier de Drancy – Bobigny (2000-2013)

Source : DRIEA, SITADEL 2015

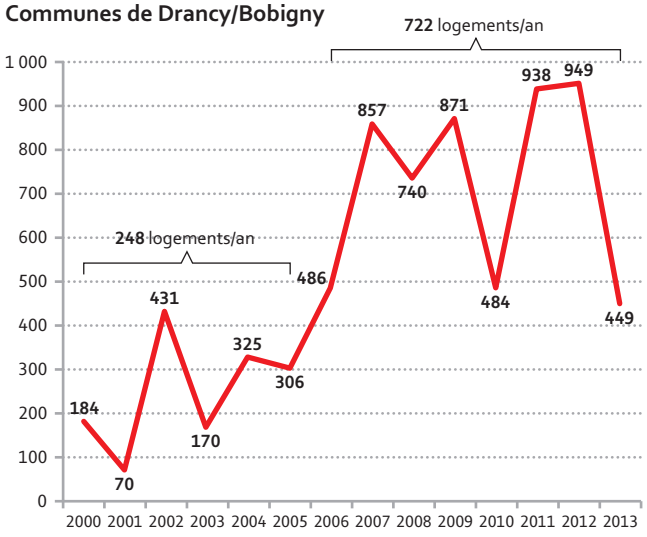
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier Drancy – Bobigny



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Communes de Drancy/Bobigny



Source : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Un tissu pavillonnaire dynamique

La carte représentant les permis autorisés de 2000 à 2013 pour le logement donne à voir le dynamisme du tissu pavillonnaire, qui se densifie. Les nombreux permis accordés dans les secteurs pavillonnaires de Drancy correspondent à des extensions ou des surélévations des petits pavillons existants. Les surfaces nouvelles d'activités se créent via des opérations de plus grande taille. Plusieurs opérations sont concentrées en limite sud-est du quartier à Bobigny ainsi que sur la parcelle de l'hôpital Avicenne.

Logements autorisés (2000-2013)

gare

périmètre 800m

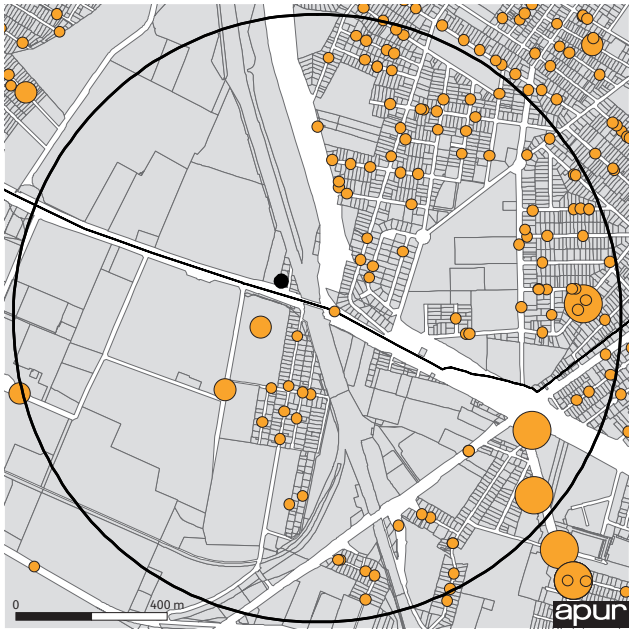
m² de logements autorisés de 2000 à 2013

de 1 à 500 m²

de 500 à 2 000 m²

2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

gare

périmètre 800m

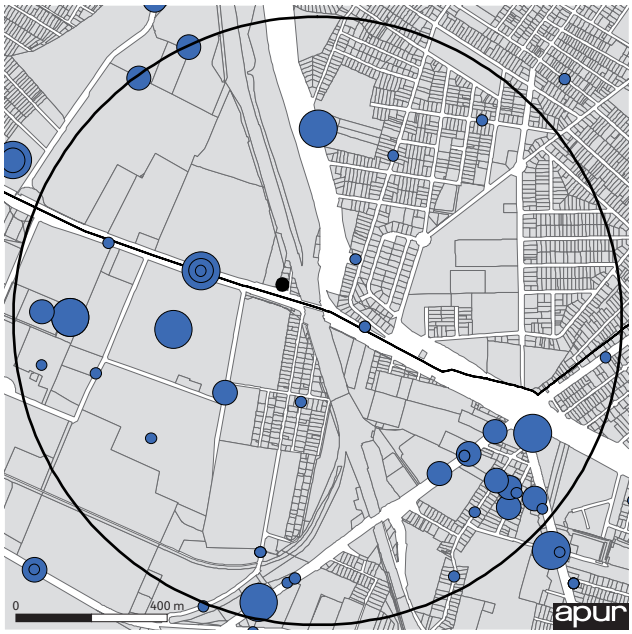
m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

de 1 à 500 m²

de 500 à 2 000 m²

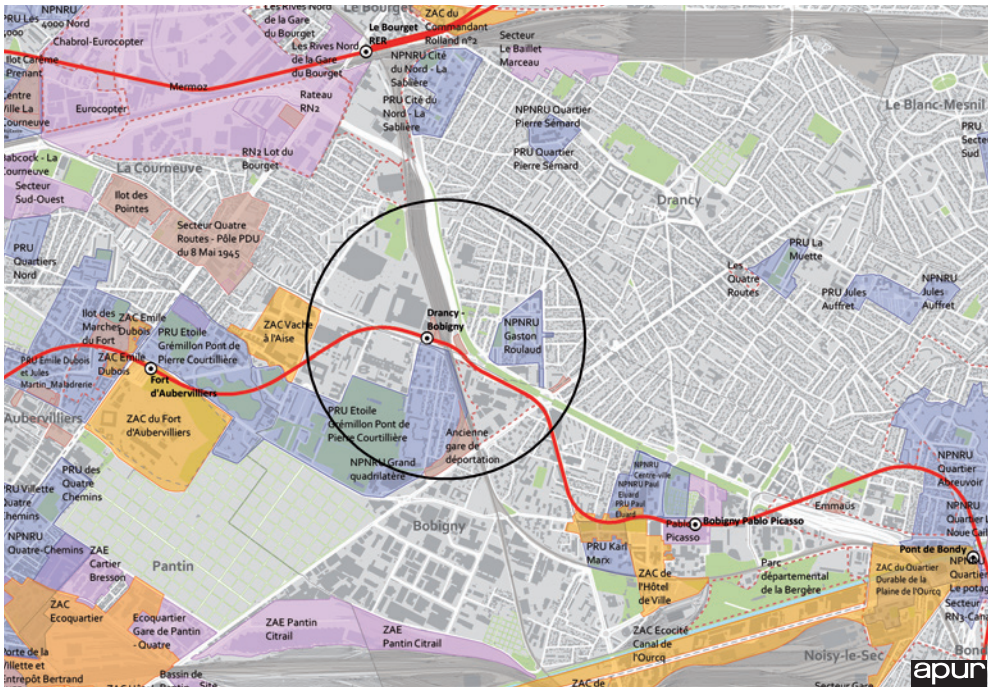
2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



6.3. Un quartier de gare en voie de mutation

Le quartier de gare de Drancy-Bobigny est un territoire enclavé en voie de mutation, marqué par de nombreuses coupures urbaines liées à un découpage foncier très large et à un réseau d'infrastructures routières et ferroviaires dense (jonction de l'A86 et de la N186, ligne de la Grande Ceinture). Le parc de logements collectifs est vieillissant, la plupart des Cités construites entre 1950-1970 font d'ores et déjà l'objet d'études urbaines. Les Cités de l'ouest balbynien, dit du Grand Quadrilatère, appartiennent à un périmètre de renouvellement urbain de l'ANRU. Les travaux de rénovation des Cités du Pont-de-Pierre et Jean Grémillon menés par l'OPH de Bobigny se sont achevés en 2014. La rénovation de la Cité de l'Étoile, au sud de la future gare, conduite conjointement par Emmaüs Habitat, l'ANRU et la municipalité, est entrée en phase opérationnelle en 2014, après l'obtention du classement « Label Patrimoine du XX^{e} siècle ». Le projet prévoit à la fois la réhabilitation de la tour 25 et de 205 logements sociaux, la restructuration de 332 autres, 227 seront démolis remplacés par 282 nouveaux logements sociaux ; 217 logements supplémentaires en accession ou en locatif privé seront construits au nord du quartier. Les espaces publics et les cheminements seront également repensés, notamment avec la création d'un jardin partagé de près de 6 000 m² et du mail Simone de Beauvoir.
À Drancy, la ville et l'OPH entendent mener une étude urbaine sur la cité Gaston Roulaud, située



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

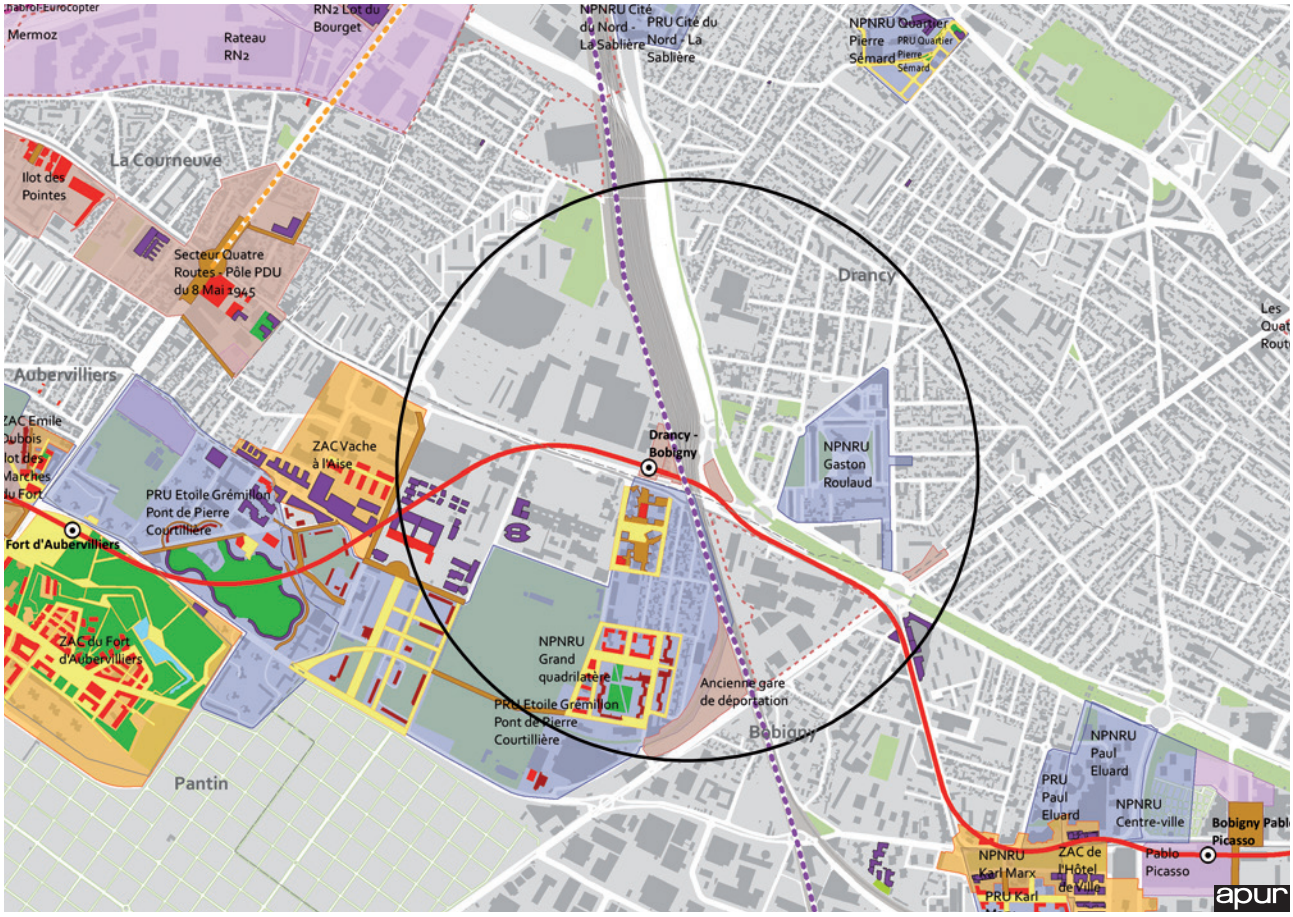
Source : Apur juillet 2015

Éléments des opérations d'aménagement

	PRU Grand quadrilatère	ZAC Vache à l'Aise
Commune	Bobigny	Bobigny
Date d'achèvement (prévision)		Décembre 2015
Nombre de logements (estimation)		
Logement (m²)		22 000
dont logements sociaux (m²)		
Bureaux (m²)		10 000
Activités (m²)		6 500
Équipements (m²)		28 000
Commerces (m²)		
Surface totale (m²)		**66 500**
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur		Sequano
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur		

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

au sud de la ville, dans le quartier du Petit Drancy, pour intégrer le plan national ANRU 2.
Situées à proximité immédiate, la future gare desservira directement les différentes Cités, ainsi que de grands équipements métropolitains : l'Hôpital Avicenne et le pôle universitaire Paris XIII. Ce dernier, situé dans les anciens locaux du Journal l'Illustration, réhabilité au début des années 2000 par les architectes Paul Chemetov et Borja Huidobro, a impulsé une dynamique de projet dans le secteur. À l'ouest de l'avenue de la Convention, la ZAC Vache à l'Aise, menée par l'aménageur Séquano, est en cours d'achèvement. Située sur une zone d'activités, formée de larges parcelles, le projet prévoit un redécoupage foncier et la création d'un maillage plus fin en liaison avec le pôle universitaire, ainsi qu'un programme mixte composé de locaux d'activité tertiaire et industrielle, de logements en accession à la propriété et de résidences étudiantes autour du Campus des Métiers de plus de 22 000 m² déjà réalisé.
La future gare du GPE occupera les parcelles situées entre les faisceaux de la Grande Ceinture, au nord de la rue de Stalingrad (N186) sur laquelle passe la ligne 1 du tramway. La gare sera en interconnexion avec celle de la Tangentielle, située sur les voies de la Grande Ceinture (projet sous maîtrise d'ouvrage SNCF avec une mise en service est prévue en 2023). Le bâtiment gare sera commun aux deux nouvelles stations, accessibles par une entrée principale (côté N186), une entrée secondaire haute (depuis la rue des Rupins) et une troisième entrée à l'étude côté Bobigny. Elle comprendra un programme mixte et un bâtiment signal, dont le projet reste à définir.



Projets d'aménagement et de transport

périmètre 800m
RGPE : étude
RER : étude
Métro : chantier - étude
Tramway : chantier - étude
Tram Express Nord : chantier - étude
TCSP, TZen : chantier - étude
CDG Express

Projets en cours

bâti en projet
bâti requalifié
bâti réalisé
création d'espace public
requalification de l'espace public
espace vert en projet
espace vert privé en projet
zone portuaire en projet

Secteur d'aménagement

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

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

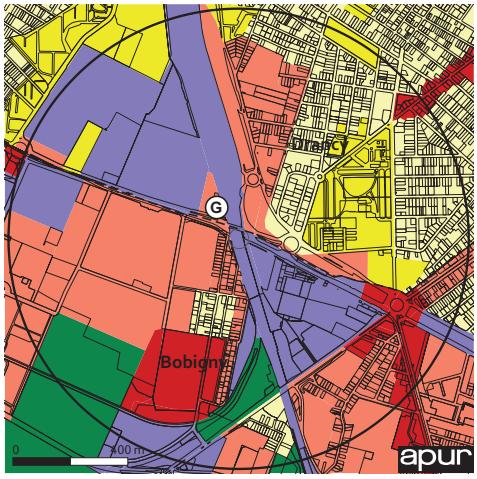
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Les documents d'urbanisme des deux communes concernées par la nouvelle gare de Drancy - Bobigny sont en cours de révision. Le quartier de gare de Drancy – Bobigny est principalement réglementé par le PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009 et le POS de Bobigny approuvé le 1er juin 1981 et modifié en septembre 2011 pour la dernière fois, un nouveau PLU est en cours d'élaboration (PLU arrêté au 16/12/2015). Le périmètre du quartier de gare correspond à plusieurs grands zonages, avec notamment en son centre des zones mixtes denses, entrecoupées de zonages d'activités ou pavillonnaire. Si les règles sur le COS sont rendues caduques par la loi ALUR, celles sur les hauteurs sont toujours applicables. Dans une grande part du quartier de gare, elles sont assez limitatives : les hauteurs maximales autorisées sont inférieures à 9 m dans les zonages pavillonnaires et 24 m dans les zones d'activités ou mixte dense, à l'exception de la pointe de l'îlot situé au sud-est de la future gare coté Bobigny.

Récolement des zonages des PLU/POS

- zone urbaine verte
- zone naturelle et forestière
- zone agricole
- zone mixte dense
- zone semi dense
- habitat collectif discontinu
- habitat à dominante pavillonnaire
- équipement public ou collectif
- zone d'activité
- zone à urbaniser
- PSMV
- secteur non couverts par le POS (ZAC)
- Ⓖ station du RGPE

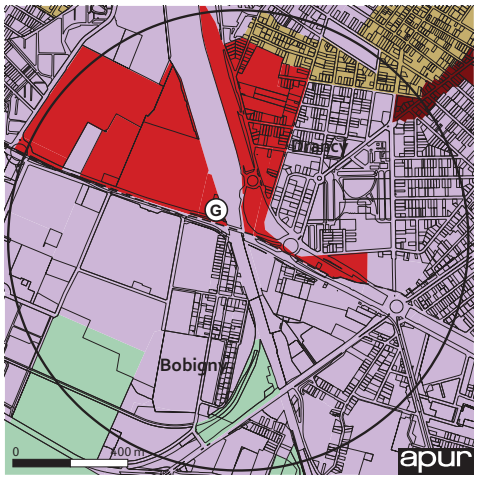
Sources : Apur février 2016, d'après PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009, en cours de révision et le POS de Bobigny approuvé le 1er juin 1981, dernière modification septembre 2011 ; PLU arrêté au 16/12/2015.



Récolement des densités des PLU/POS

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

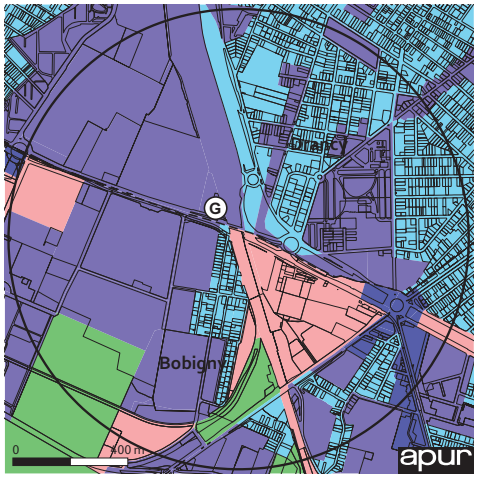
Sources : Apur février 2016, d'après PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009, en cours de révision et le POS de Bobigny approuvé le 1er juin 1981, dernière modification septembre 2011 ; PLU arrêté au 16/12/2015.



Récolement des hauteurs maximales des PLU/POS

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

Sources : Apur février 2016, d'après PLU de Drancy approuvé le 17 décembre 2009, en cours de révision et le POS de Bobigny approuvé le 1er juin 1981, dernière modification septembre 2011 ; PLU arrêté au 16/12/2015.



	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 1er janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidants	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE — MNT — 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFip 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 m² pour chauffer 100 m²	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 2011
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee Recensement 2011
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee Recensement 2011
Revenus moyen des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee, RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er 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 1er janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2011
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2011
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 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 m² et nb de logements — permis autorisés	SITADEL 2015
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de développement territorial
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 Drancy – Bobigny — Ligne 15 est

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

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

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

Les monographies des quartiers de gare des lignes 14, 15 ouest, 15 sud et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers de la ligne 15 est, dont Drancy – Bobigny fait partie.