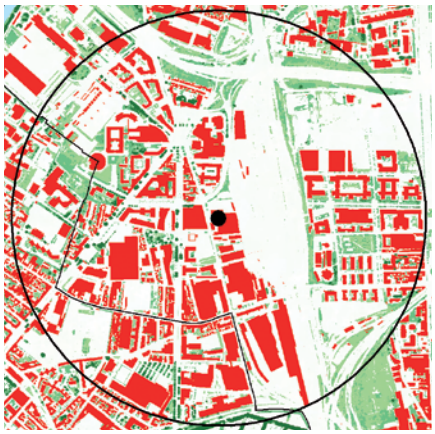
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Saint-Denis Pleyel

Lignes 14 / 15 ouest / 15 est / 16 / 17



Société du Grand Paris

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

DÉCEMBRE 2014

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

2014V4.1

Sommaire

Introduction 1

1. Un quartier dense en emplois 3

2. Des centralités déjà structurantes 4

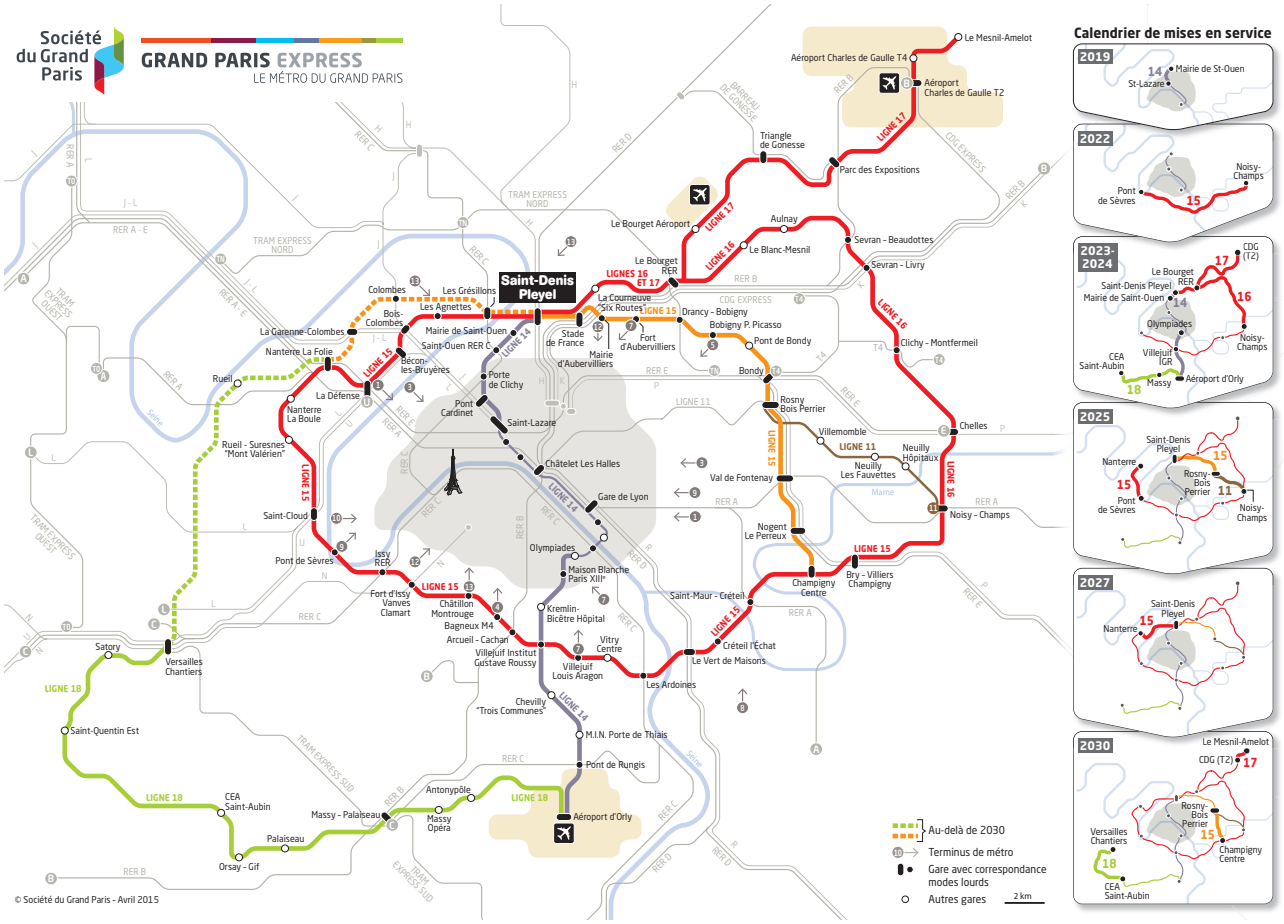
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare 5
3.1. Des emprises d'activités économiques nombreuses 5
3.2. Au carrefour Pleyel, des bâtiments repères de grande hauteur 6
3.3. De fortes densités bâties 6
3.4. Un tissu composite comprenant un bâti de grande échelle 7
3.5. Un quartier en pleine mutation 7
3.6. Un cadre végétal limité 8
3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier 9

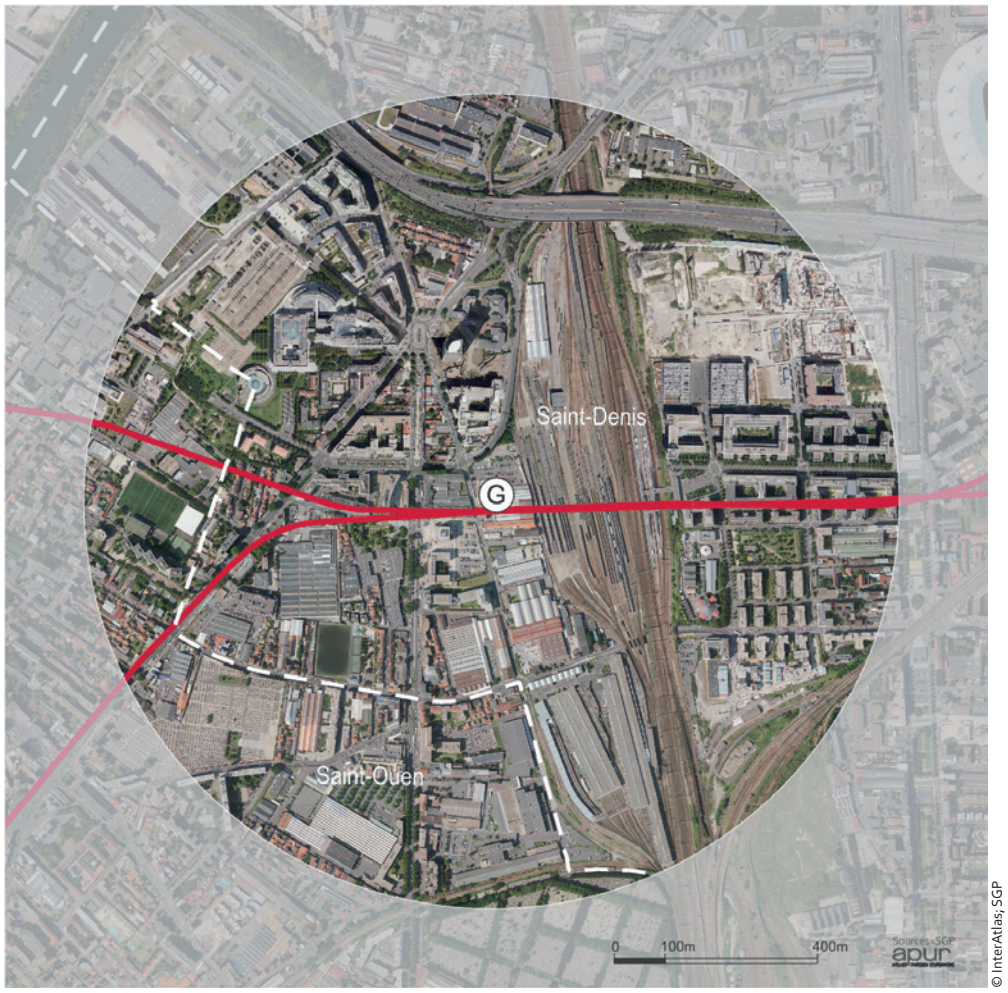
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales 10
4.1. Un quartier en forte croissance démographique 10
4.2. Les revenus moyens des ménages en nette progression 11
4.3. Une grande majorité de logements collectifs 12
4.4. À Saint-Denis, de nombreux emplois issus de secteurs d'activités administratifs, techniques et industriels 13

5. La mobilité et les espaces publics 14
5.1. Saint-Denis, une commune attractive à l'échelle de la métropole 14
5.2. Saint-Denis Pleyel, futur point névralgique du réseau de transport métropolitain 15
5.3. Une utilisation des transports en commun déjà très développée 16
5.4. Le rabattement vers la gare par modes actifs à améliorer 16

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir 18
6.1. Une forte de dynamique de construction depuis 2000 18
6.2. Des secteurs de construction concentrés 19
6.3. Un quartier encore porté par les opérations de la ZAC Landy Pleyel 20
6.4. Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU) 22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS





Gare : Saint-Denis Pleyel

Ligne 14 et 16 horizon 2023 – Ligne 15 et 17 horizon 2025

Gare située dans la commune de Saint-Denis

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

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

PLU de Saint-Ouen approuvé le 25 janvier 2010

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

En connexion aérienne avec la ligne de métro 13 et RER D

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 Saint-Denis Pleyel, réalisée en liaison avec les services de la communauté d'agglomération de Plaine Commune. 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 :

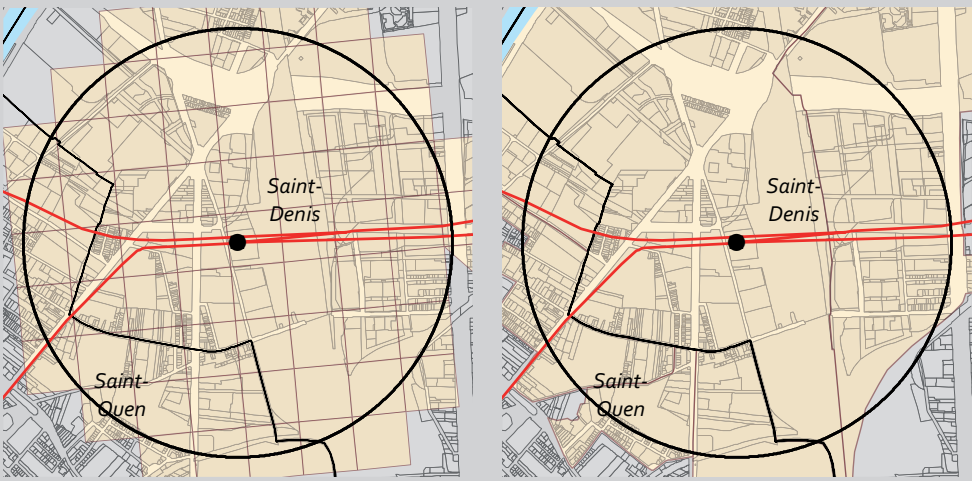
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

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.

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

EXEMPLE DU QUARTIER DE SAINT-DENIS PLEYEL



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 dense en emplois

Saint-Denis Pleyel est un quartier dont la densité humaine élevée est fortement liée aux activités en place sur le quartier. La densité d'emplois y est en effet deux fois supérieure à celle de la population (96 emplois à l'hectare contre 47 habitants à l'hectare) et le taux d'emploi est très élevé : 4 postes salariés par actif résidant. Les concentrations de population se retrouvent principalement sur le territoire de la commune de Saint-Ouen et dans les opérations récentes du quartier du Landy à Saint-Denis.

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.

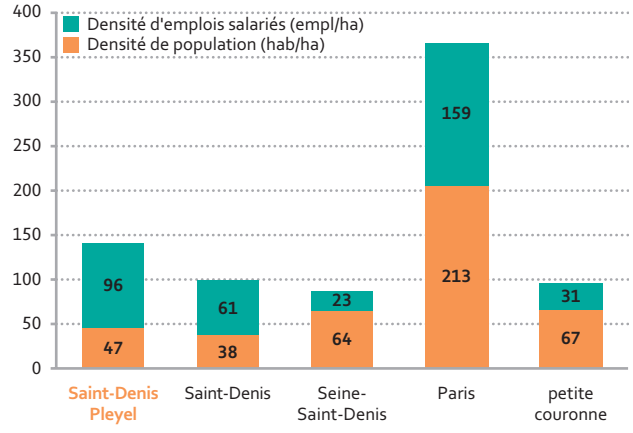
Source : Fichier fiscal Insee 2010

Population et emplois dans le quartier de Saint-Denis Pleyel

Saint-Denis Pleyel	Population	Emplois
Quartier	13 070	41 935
2 km	102 406	141 745
4 km	762 012	394 679

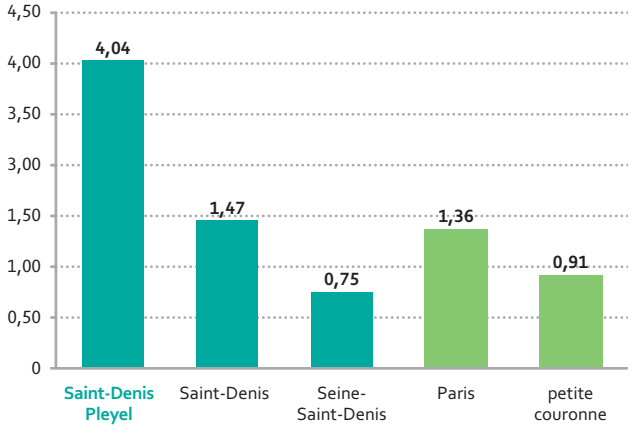
Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

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



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

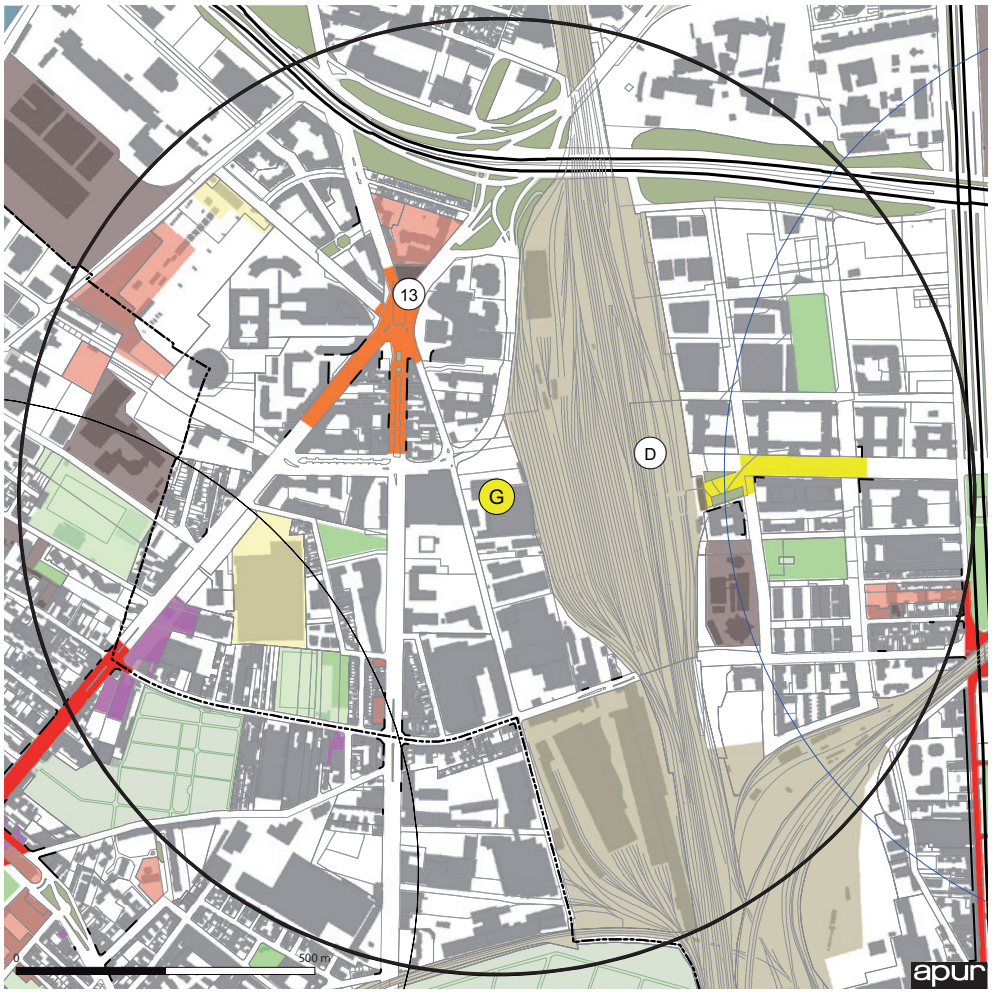
Taux d'emploi
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Source : Insee Recensement 2010

2. Des centralités déjà structurantes

Les centralités s'organisent aujourd'hui autour du carrefour Pleyel où se trouve le métro (ligne 13) et le long du boulevard Anatole France vers le centre de Saint-Ouen. L'arrivée de la Cité du Cinéma, en bord de Seine à l'ouest et du collège intercommunal Pleyel, dynamise le quartier et amorce l'extension des centralités vers le nord-ouest du quartier. Ensuite, les grandes infrastructures, l'A86 au nord et le faisceau ferré, créent de grandes coupures et discontinuités urbaines. Côté est, une centralité récente s'installe en lien avec le RER D Stade de France-Saint-Denis et le nouveau pôle d'emplois du Landy.



Éléments de centralités

Centralités
- locale
- mixte
- globale

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

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

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

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

Source : Apur septembre 2014

Boulevard Anatole France (ligne 13), Saint-Denis

Parvis de la gare RER D, place aux Etoiles, Saint-Denis

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Des emprises d'activités économiques nombreuses

Ce secteur urbain est aujourd'hui encore marqué par la présence d'importantes emprises d'activités industrielles localisées aux abords de l'A86 et du large faisceau ferré qui va jusqu'à la gare du Nord à Paris. La montée en puissance de l'activité tertiaire s'opère incontestablement autour du carrefour Pleyel et de l'avenue François Mitterrand à l'est du faisceau. Ces quartiers en mutation font place à de grandes zones de chantier comme autour de la nouvelle Cité du Cinéma et au niveau de l'ancienne zone d'activités Landy Fret. L'habitat occupe dans ce quartier une place limitée et prend différentes formes : quelques poches de maisons individuelles, de rares grands ensembles, de modernes immeubles récents de logements collectifs.

Fonctions dominantes

Logement
- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

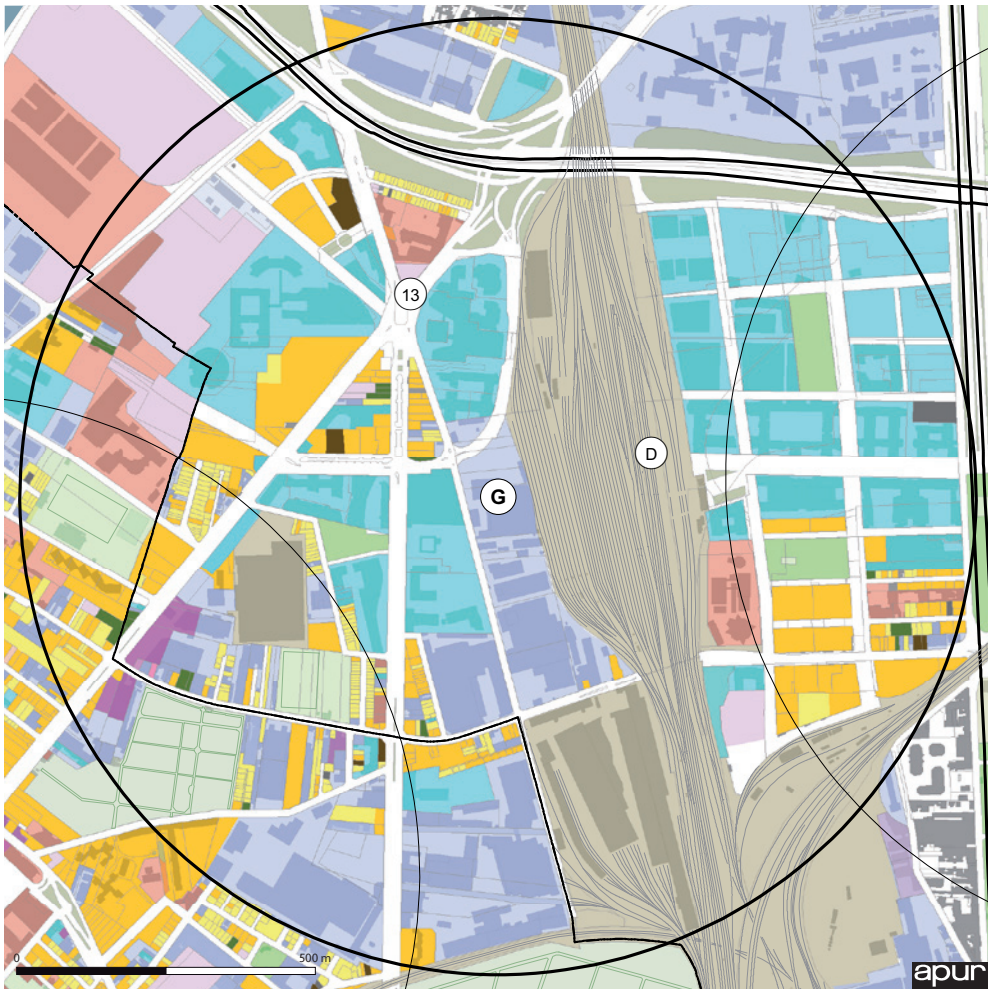
Équipement
- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- Ⓒ station RER, métro et/ou tramway existante
- Ⓖ station du RGPE
- parking / local technique

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 Pleyel, Saint-Denis

Rue Jean-Philippe Rameau, Saint-Denis

3.2. Au carrefour Pleyel, des bâtiments repères de grande hauteur

Autour de la tour Pleyel, haute de plus de 125 mètres, les bâtiments de plus de 5 étages (de 15 à 37 mètres) sont majoritaires, de même que dans le quartier de la Plaine à l'est. Toutefois, la moitié des surfaces bâties restent inférieurs à 15 m, ce qui s'explique par les grandes emprises des bâtiments d'activités encore présents sur la moitié ouest du quartier.

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 Saint-Denis Pleyel

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

3.3. De fortes densités bâties

À l'exception des parcelles de faible densité bâtie correspondant aux infrastructures et au cimetière, le quartier se caractérise par de fortes densités bâties, autour du carrefour Pleyel, dans la ZAC Landy Pleyel, et à Saint-Ouen. L'achèvement du programme de la ZAC au nord-est et les futures opérations au nord-ouest du quartier, à proximité de la Cité du Cinéma, contribueront à une densification 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

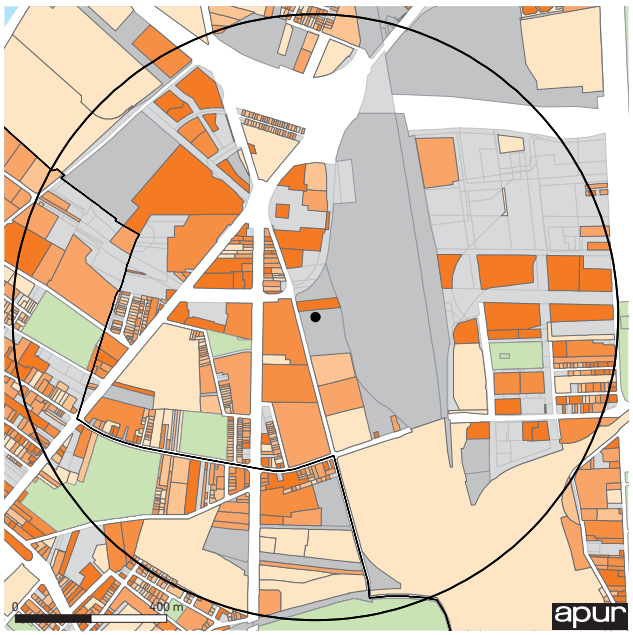
espaces verts

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. Un tissu composite comprenant un bâti de grande échelle

L'importance des fonctions d'activités et de bureaux et les mutations en cours se traduisent dans le quartier par un tissu composite constitué principalement de bâtiments de grande échelle aux emplois divers : entrepôts, bureaux, ensembles résidentiels. Dans ce quartier traversé par un large faisceau ferroviaire et percé de grands axes structurants (les boulevards autour du carrefour Pleyel, la rue du Landy) subsistent néanmoins des voies étroites où s'alignent de petits pavillons (rue Sorin, villa Anatole France, rue des Renouillères).

Boulevard Ornano, Saint-Denis

Avenue des Fruitiers, Saint-Denis

Rue Sorin, Saint-Denis

3.5. Un quartier en pleine mutation

La carte de l'époque de construction des bâtiments dans le quartier de Saint-Denis Pleyel montre un quartier en mutation : de vastes parcelles ont été récemment reconverties ou réaménagées dans les secteurs traditionnellement dévolus aux activités et des opérations continuent d'être réalisées à l'est du quartier, dans la Zac de Landy Pleyel. 43 % des logements du quartier ont ainsi été construits après 2000. Les bâtiments plus anciens correspondent principalement au tissu résidentiel, localisé notamment dans le sud-ouest du quartier, à Saint-Ouen par exemple.

Époque de construction des bâtiments

gare

périmètre 800m

Période majoritaire*

avant 1949

1949-1975

1976-2000

après 2000

non renseigné

Principaux équipements

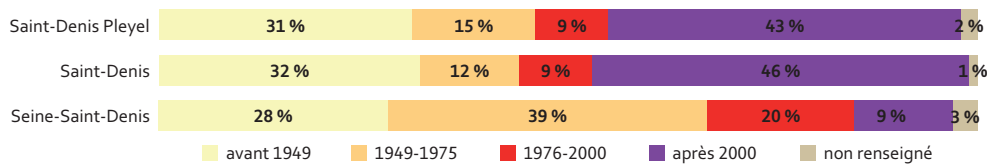
espaces verts, cimetière

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)

3.6. Un cadre végétal limité

Le quartier de Saint-Denis Pleyel se caractérise par un couvert végétal très faible (seulement 16 % de la surface du quartier) s'expliquant par l'importance des emprises bâties et occupées par des infrastructures de transports. Les principaux espaces verts du quartier se limitent à des parcs publics (le square des Acrobates dans le quartier Landy Pleyel ou le square du Landy), aux délaissés autoroutiers et ferroviaires et à quelques espaces encore en friche.

Les hauteurs de végétation sont peu élevées à l'exception des alignements d'arbres dans l'espace public (avenue Anatole France et boulevard Ornano). Les espaces végétalisés dans le domaine privé apparaissent ponctuels et peu étendus, à l'exception de zones actuellement en chantier et appelées à muter très prochainement.

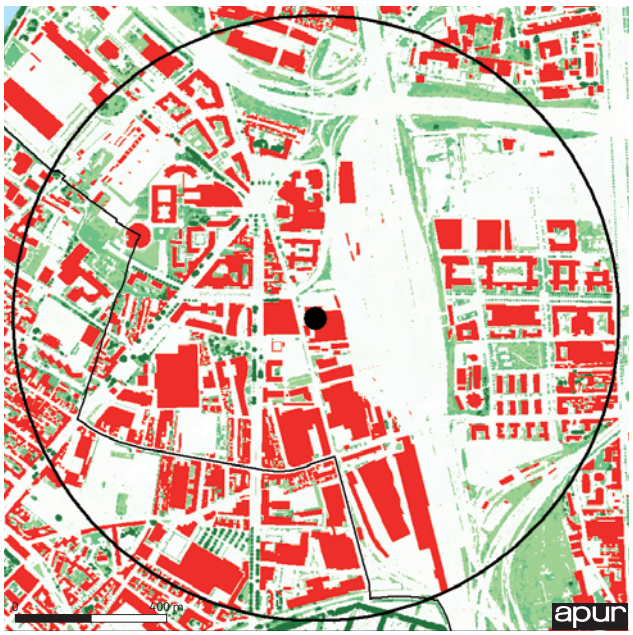
Les bâtiments et la végétation

- 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

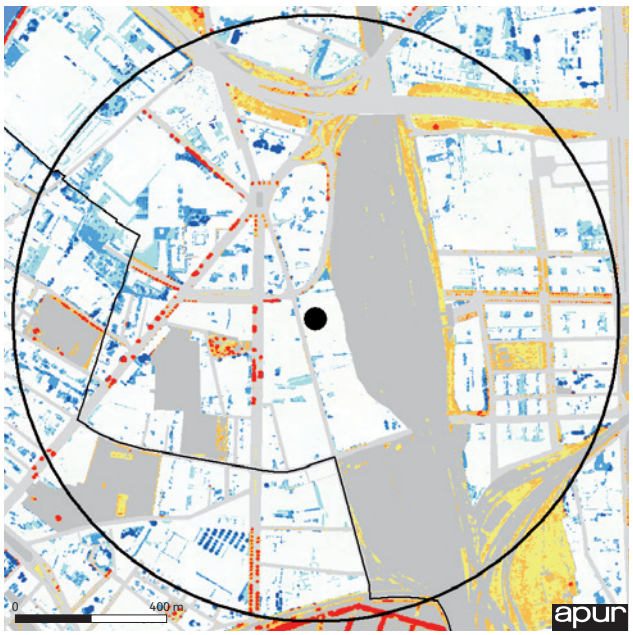
Espaces privés
Hauteurs de la végétation

- 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

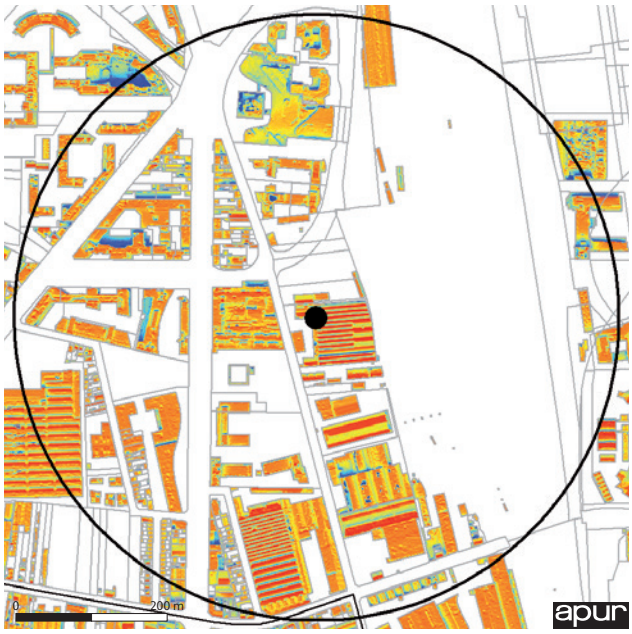
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



3.7. Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et ainsi d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments d'activités, de grande taille, se caractérisent par un fort taux d'ensoleillement.
- Des relevés thermographiques d'été font apparaître les îlots de chaleur et de fraîcheur caractéristiques de la ville dense. Les zones d'activités et le faisceau ferré forment de vastes îlots de chaleur et peu d'espaces jouent le rôle de régulateur thermique en été. En hiver, les relevés thermographiques montrent les zones plus froides, telles que le cimetière de Saint-Ouen, les friches et certains locaux d'activités. Ils permettent aussi d'apprécier les déperditions thermiques des bâtiments au niveau de leur toiture, par exemple au niveau des bâtiments de la SNCF au sud du quartier.
- Une réflexion est engagée aujourd'hui autour de l'extension du réseau de chaleur de Saint-Ouen à Saint-Denis et dans le quartier.

Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



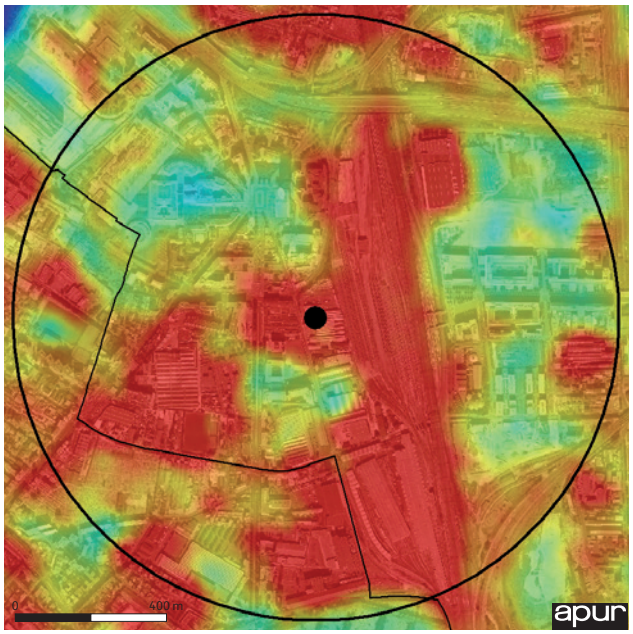
© Interatlas

Taux d'ensoleillement en Kwh/an

1 200 0

Source : Apur - MNE 2012

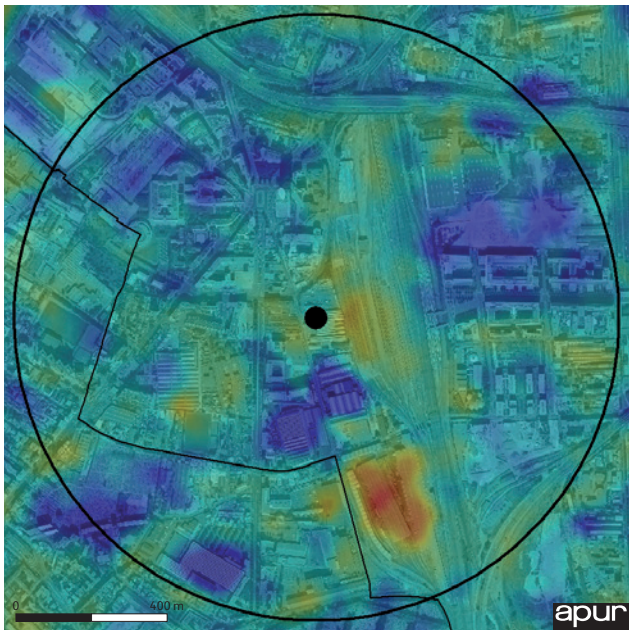
Thermographie d'été
(température au sol le 20 août 2010 à 10h30)



38 °C 25 °C 15 °C

Source : LANSAT - 2010

Thermographie d'hiver
(température au sol le 14 janvier 2012 à 10h00)



9 °C 2 °C - 5 °C

Source : LANSAT - 2012

4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

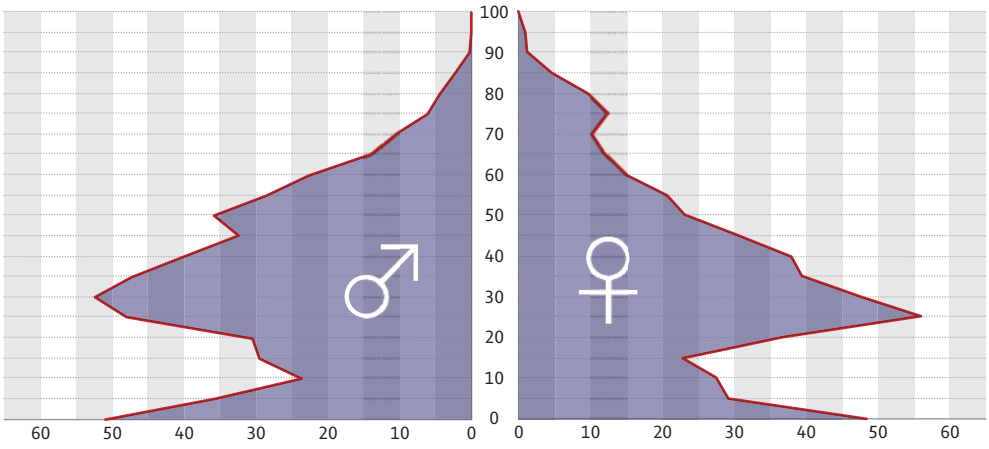
4.1. Un quartier en forte croissance démographique

Saint-Denis Pleyel concentre l'équivalent de la moitié des postes salariés de Saint-Denis (41 935 pour 75 829 à Saint-Denis, une partie du quartier se trouve sur le territoire de Saint-Ouen). Néanmoins, depuis 1999, le quartier a vu sa population croître fortement (+34,6 %), conséquence du développement de la plaine Saint-Denis à l'est. À l'image de la population de Saint-Denis, le quartier est jeune (près de 30 % de moins de 18 ans pour seulement 7 % de plus de 65 ans) et à forte dominante d'employés et ouvriers (59,2 %).

	Saint-Denis Pleyel	Saint-Denis	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	13 070	100 494	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	+ 34,6 %	+ 18,8 %	+ 10,1 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	29,1 %	29,8 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	7,1 %	9,0 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	41 935	75 829	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	14,6 %	10,8 %	13,0 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	59,2 %	65,0 %	58,5 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	4,04	1,47	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	31,5 %	37,8 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage (2010)	21,3 %	22,5 %	16,8 %		

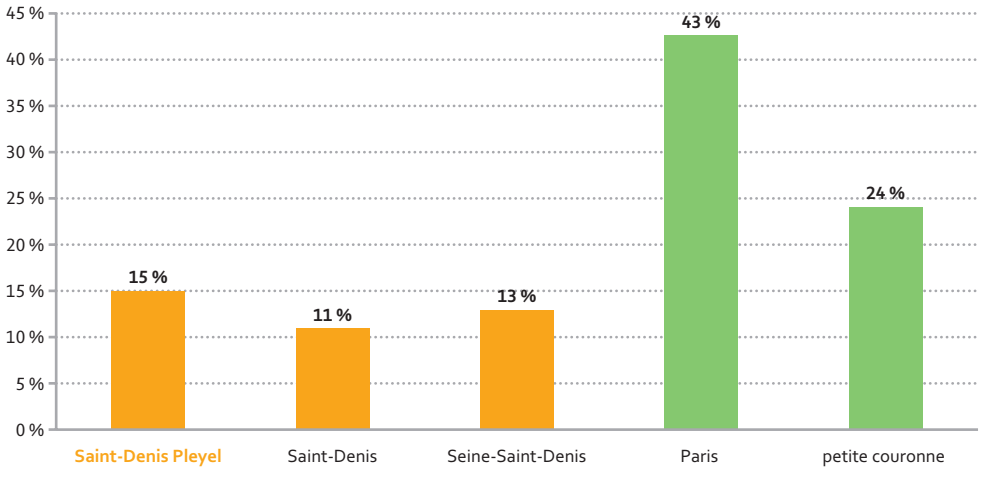
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Saint-Denis Pleyel (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

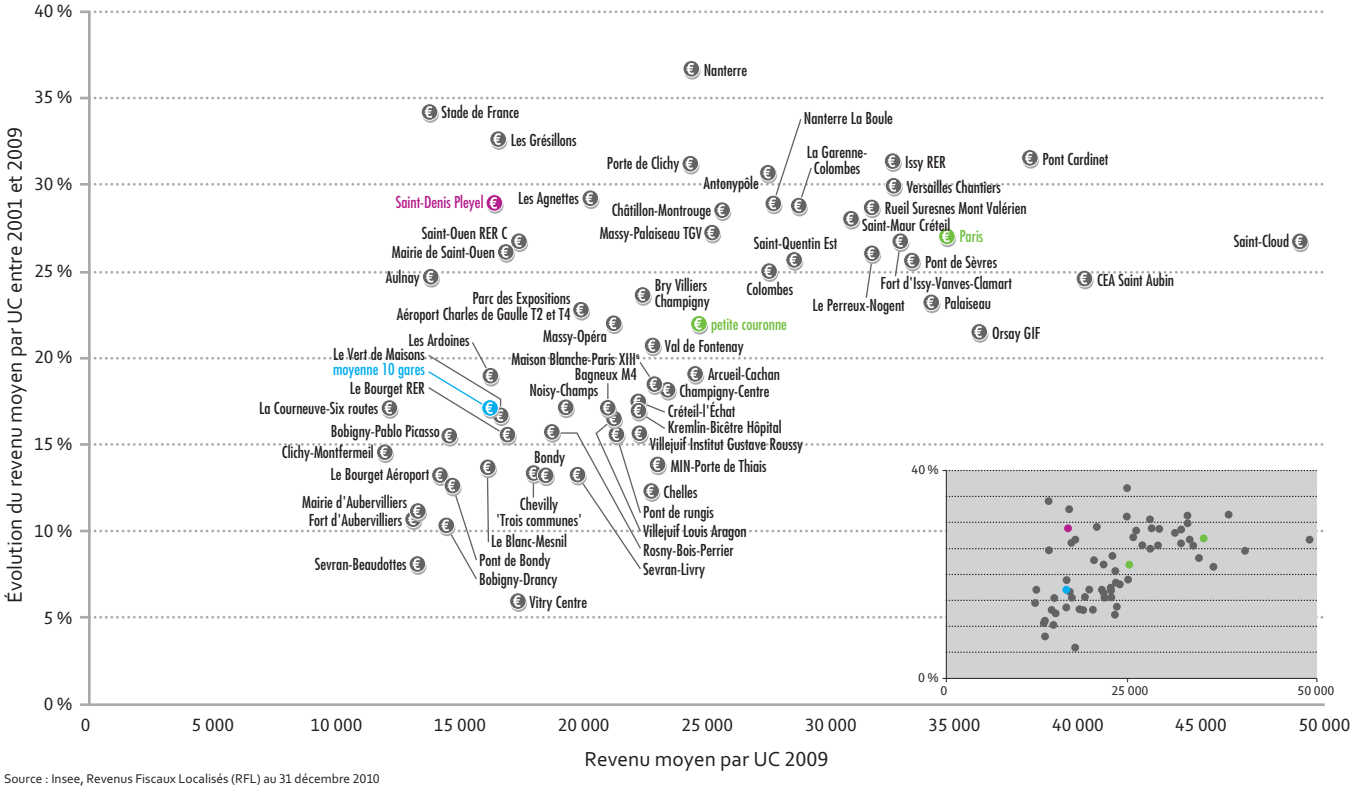


Source : Insee Recensement 2010

4.2. Les revenus moyens des ménages en nette progression

Les ménages résidant dans le quartier de Saint-Denis Pleyel se caractérisent par des revenus moyens relativement faibles (inférieurs à 20 000 € par an par unité de consommation) et une part importante de ménages à bas revenus (31,5 %). Entre 2001 et 2009, le revenu moyen des ménages a fortement progressé : + 28,9 %, soit 10 points de plus que dans la commune de Saint-Denis. Cette croissance du revenu moyen des ménages s'expliquerait en grande partie par l'arrivée dans le quartier de nouveaux ménages.

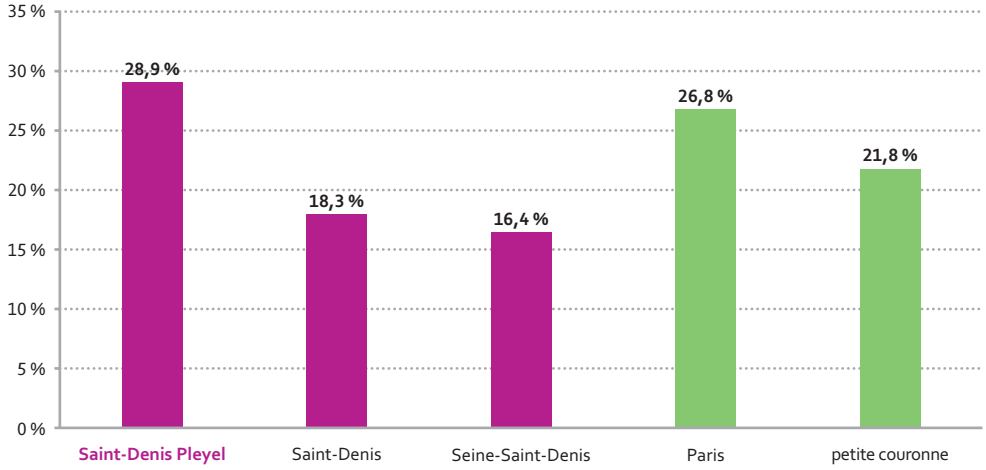
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

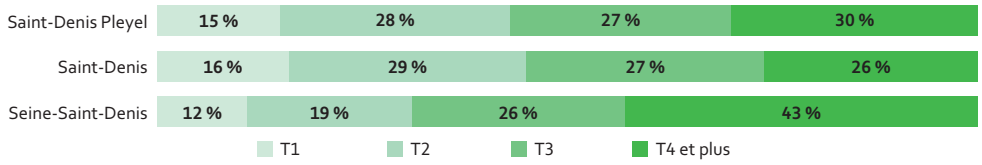


Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Une grande majorité de logements collectifs

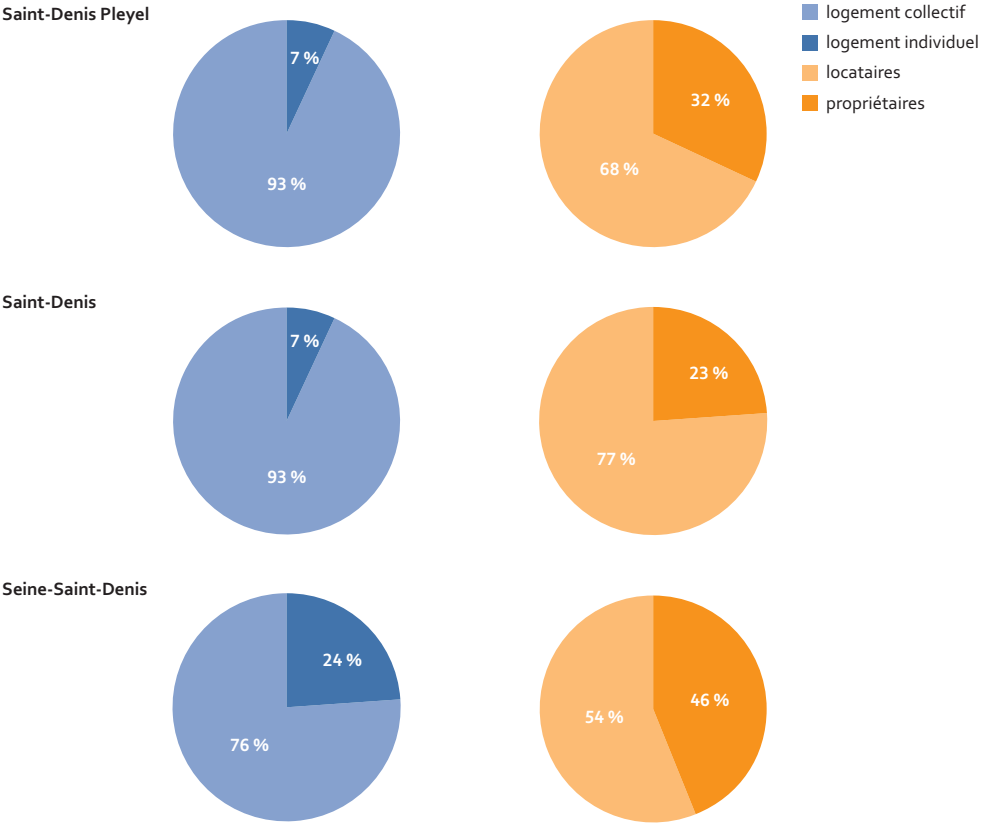
Le quartier de Saint-Denis Pleyel est à l'image de la commune de Saint-Denis. Il regroupe 5 000 logements, dont 44 % sont des logements sociaux. Près de 7 ménages sur 10 sont locataires de leur logement, et 93 % des ménages occupent un logement collectif. La répartition par taille de ces logements est relativement équilibrée : près de 30 % de T2, T3 ou T4 et 15 % de petits logements.

Répartition des types de logements



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

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

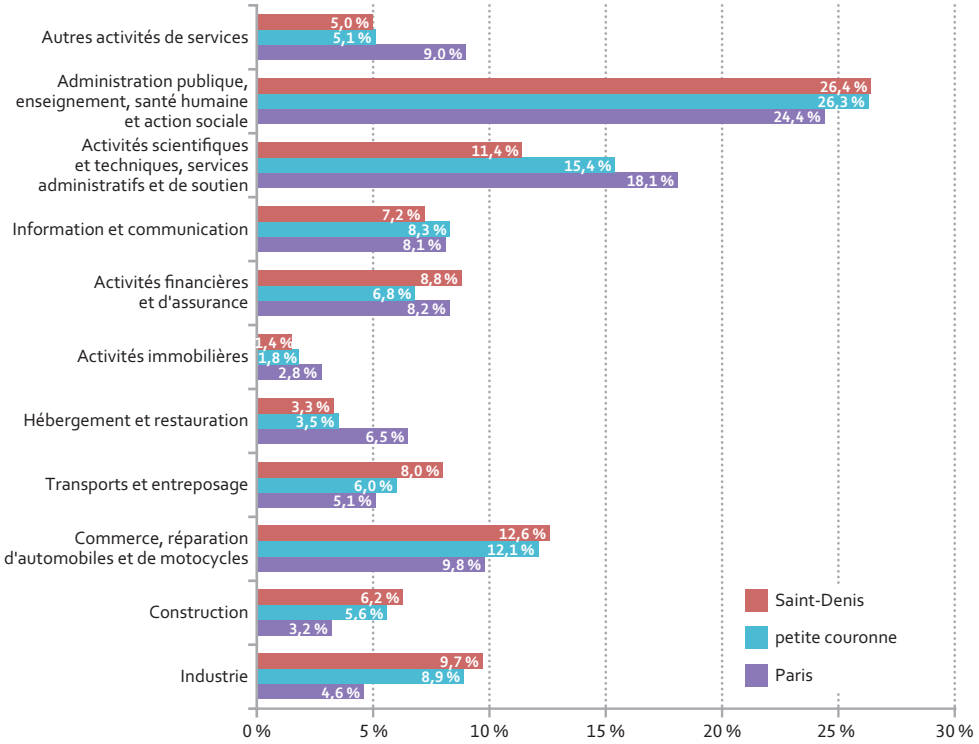


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1er janvier 2011

4.4. À Saint-Denis, de nombreux emplois issus de secteurs d'activités administratifs, techniques et industriels

La structure des emplois localisés dans la commune de Saint-Denis est proche de celle observée dans la petite couronne : outre l'importance du secteur administratif, scolaire et hospitalier employant plus d'une personne sur quatre, la commune concentre de nombreux emplois correspondant à des métiers techniques et industriels.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de la commune de Saint-Denis

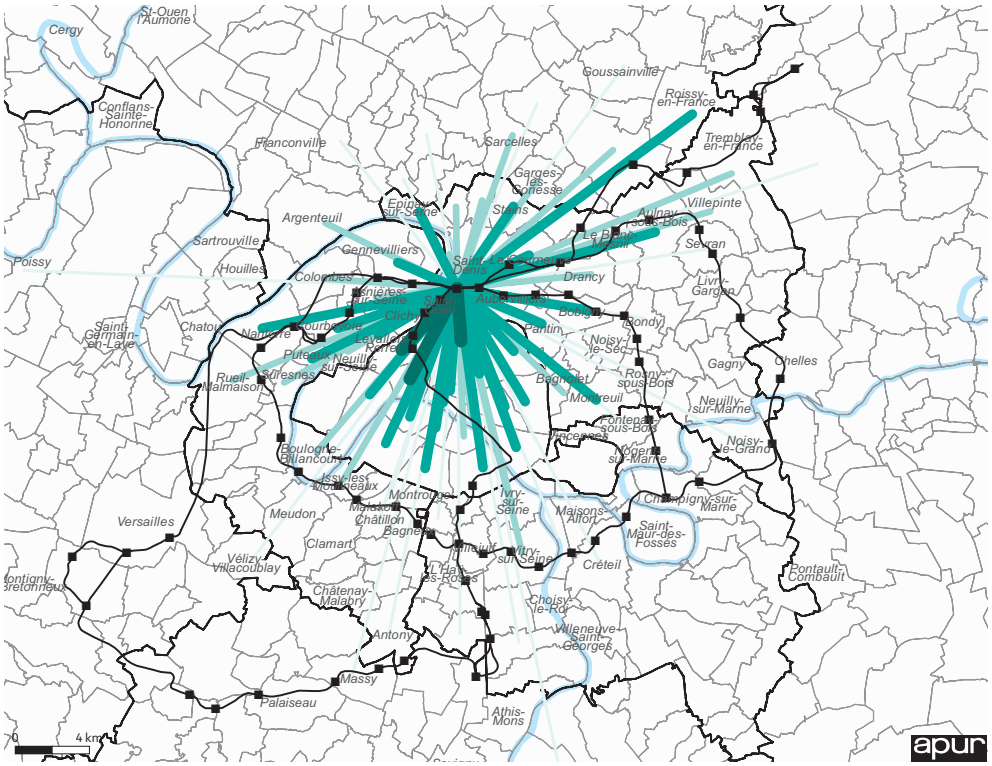


Source : Insee Recensement 2010

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Saint-Denis, une commune attractive à l'échelle de la métropole

Les flux de déplacements domicile-travail actuels depuis et vers la commune de Saint-Denis mettent en évidence que les habitants de Saint-Denis se dispersent relativement peu géographiquement quant à leur lieu de travail : en plus de Paris, les communes de l'est (Aulnay et Roissy) et de l'ouest (Gennevilliers, Nanterre, Puteaux) sont les destinations privilégiées des actifs dionysiens. À l'inverse, la commune de Saint-Denis attire de manière homogène des actifs de toute la métropole, ce qui conforte l'importance de la future gare de Saint-Denis Pleyel dans le réseau de transport du Grand Paris.



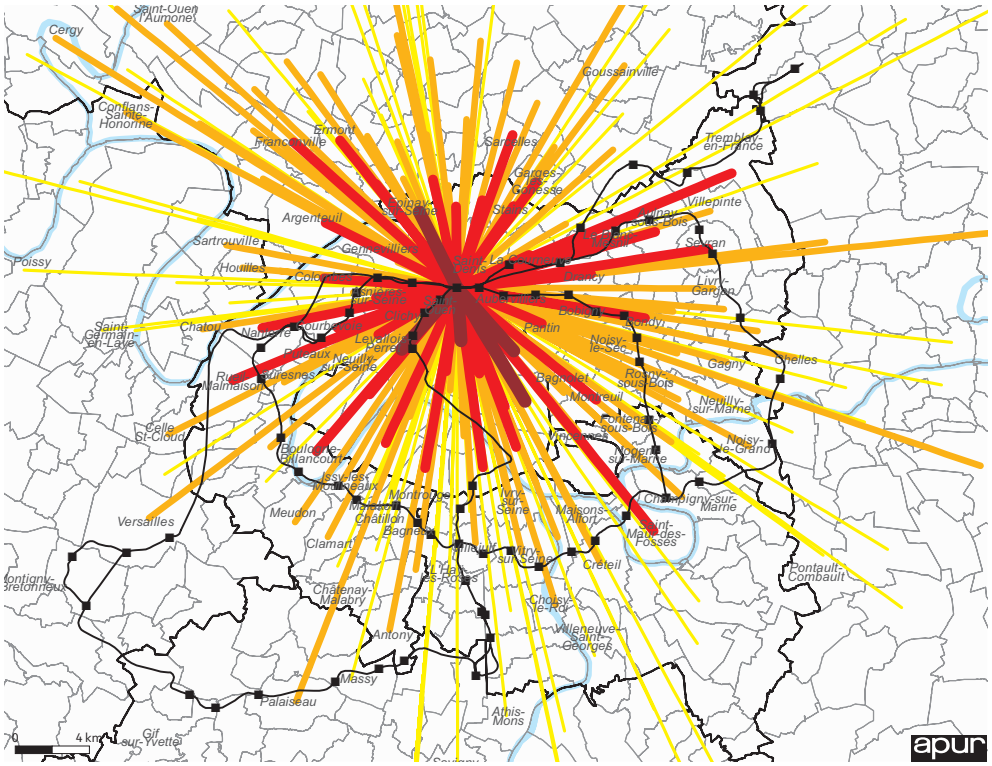
Où travaillent les actifs habitant à Saint-Denis

Nombre d'actifs

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

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

Source : Insee Recensement 2010



Où habitent les actifs travaillant à Saint-Denis

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

Note de lecture : 11 984 actifs travaillent dans leur commune de résidence, Saint-Denis. Ils représentent 29 % de la population active et ne figurent par sur les cartes.

5.2. Saint-Denis Pleyel, futur point névralgique du réseau de transport métropolitain

Comparé à d'autres quartiers de gare du Grand Paris Express, le quartier de Saint-Denis Pleyel devrait accroître son accessibilité au territoire métropolitain de manière moins significative : + 42 % de territoire et + 36 % d'emplois accessibles en 45 minutes de transport en commun par rapport à la situation actuelle. En effet, le quartier est d'ores et déjà très connecté au réseau de transport métropolitain (ligne 13 du métro et RER D). La principale évolution pour le quartier réside dans le changement de statut de la gare de Saint-Denis Pleyel qui deviendra à terme un lieu de correspondance et d'interconnexion majeur dans le réseau de transport du Grand Paris : la gare sera en effet le point de départ et d'arrivée des lignes 14, 15, 16 et 17.

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

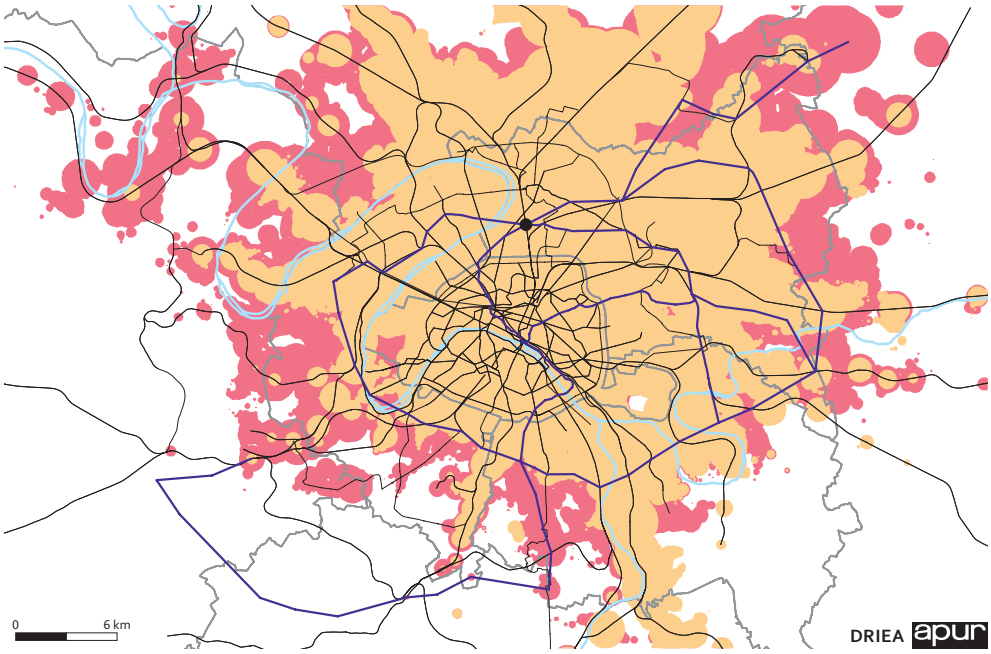
- RGPE
- autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
- gare de départ

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



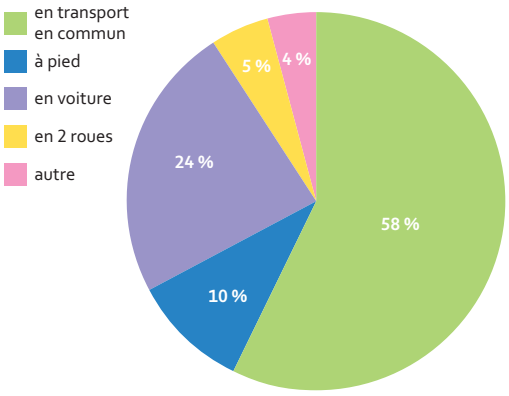
Évolution 2013-2030 de l'accessibilité depuis la gare de Saint-Denis Pleyel pour un trajet de 45 min. en transports en commun :
Territoire : + 42 %
Emplois : + 36 %

5.3. Une utilisation des transports en commun déjà très développée

Les habitants du quartier de Saint-Denis Pleyel utilisent déjà très majoritairement les transports en commun dans le cadre de leur déplacements domicile-travail (58 %). Ce comportement se relie à la part élevée de ménages sans voiture (55%), un chiffre plus proche de ce qui est observé à Paris qu'en petite couronne.

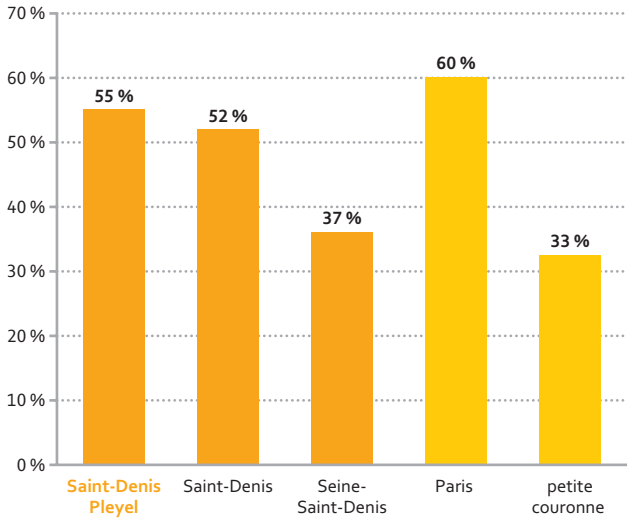
Cette situation s'explique notamment par une offre de transports en commun déjà développée (ligne 13 au carrefour Pleyel et RER D du côté de la Plaine Saint-Denis), même si elle souffre encore d'un manque d'interconnexion.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2010

5.4. Le rabattement vers la gare par modes actifs à améliorer

La trame viaire peu développée en raison du faisceau ferré crée une gare monorientée. Saint-Denis Pleyel est l'une des gares où des investissements pour la création d'espaces publics et d'ouvrages est nécessaire pour permettre de connecter les secteurs ouest et est, zone d'emplois importante. Malgré une topographie favorable à l'usage du vélo dans un rayon de 2 km autour de la gare, le quartier comporte peu de pistes cyclables alors que les grands axes structurants pourraient devenir des itinéraires de rabattement cyclables. L'offre en transports en commun est riche : le réseau de bus vient compléter la desserte opérée par le métro et le RER en proposant environ 10 à 20 bus en moyenne par heure, en direction du nord ou du sud-est du quartier.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

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

Source : Apur 2013

Note de lecture :

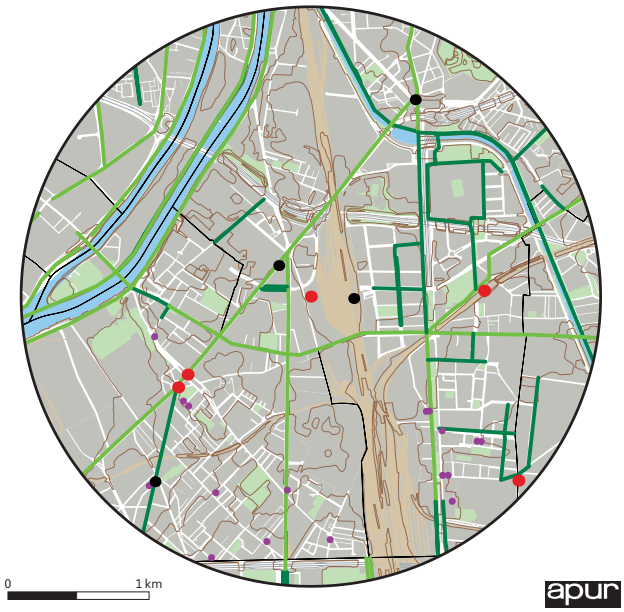
Accessibilité piétonne à 500 m : Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris

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

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

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

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



Note de lecture :

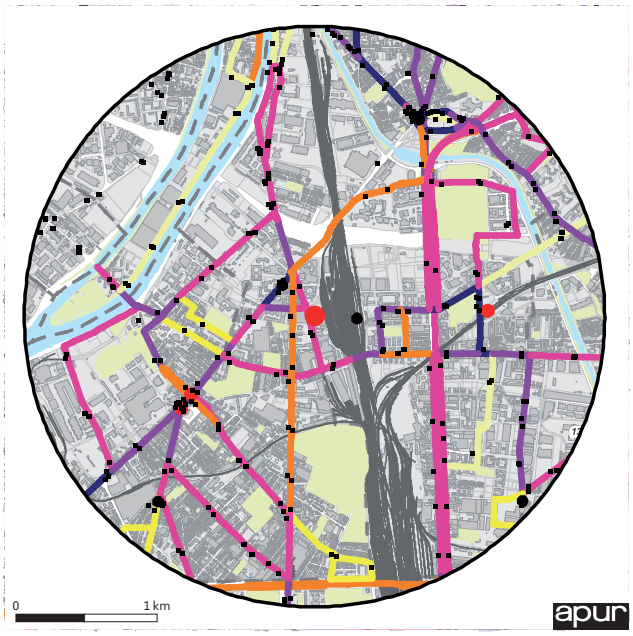
Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.

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

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens

- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



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

6.1. Une forte de dynamique de construction depuis 2000

Le quartier de Saint-Denis Pleyel connaît une forte dynamique de construction depuis 2000, aussi bien en termes de logements que de locaux d'activités. Plus du double de surfaces d'activités ont été autorisées par rapport aux surfaces de logements (195 337 m² de logements pour 483 616 m² d'activités), ce qui représente à titre de comparaison l'équivalent de 26 % des surfaces de logements et 30 % des surfaces d'activités autorisées à Saint-Denis entre 2000 et 2012.

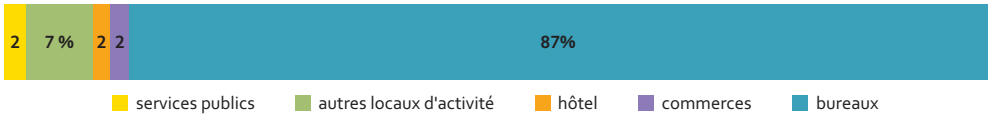
Le nombre de logements autorisés dans le quartier est irrégulier selon les années avec un pic en 2007. La moyenne annuelle pour la période 2000-2012 est d'environ 230 logements autorisés.

De 2000 à 2012, les surfaces de locaux d'activité autorisées dans le quartier concernent en grande majorité des bureaux (87 %).

Construction (2000-2012)	Saint-Denis Pleyel	Saint-Denis
Surface de logements autorisés (m²)	195 337	742 505
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	227	810
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	236	738
Taux de construction	59 %	19 %
Surface de locaux d'activité (m²)	483 696	1 591 066

Sources : DRIEA, SITADEL 2013
Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2012 et le nombre de résidences principales en 2012.

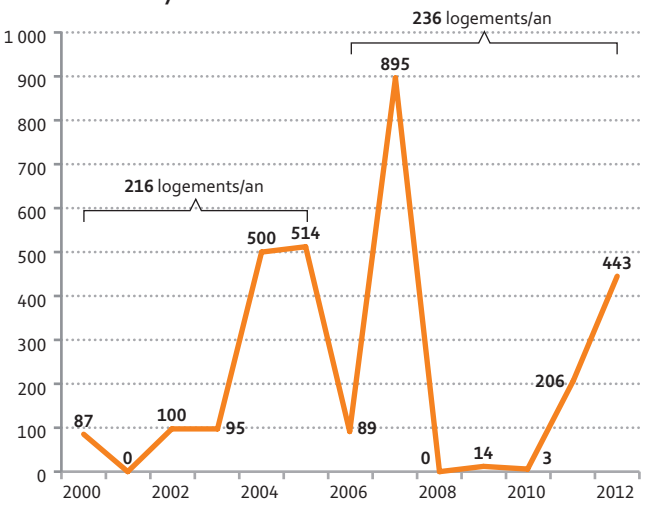
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Saint-Denis Pleyel (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

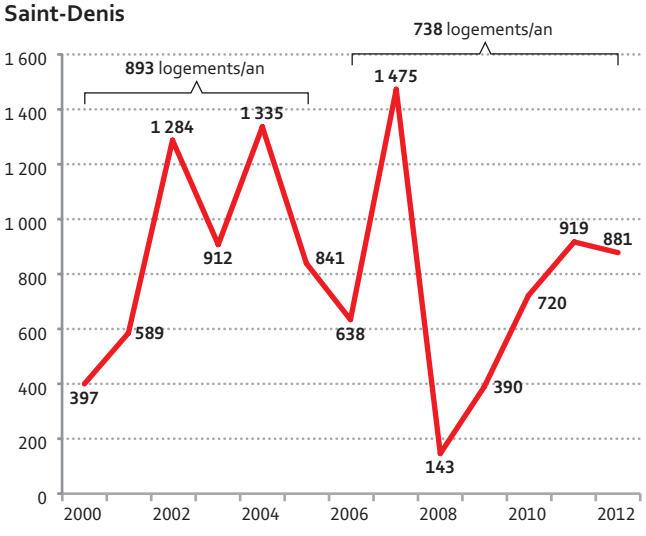
Évolution du nombre de logements autorisés

Saint-Denis Pleyel



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Saint-Denis



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2. Des secteurs de construction concentrés

De nombreuses constructions de logements ont été autorisées dans le quartier entre 2000 et 2013. Outre les opérations dans le diffus, elles sont concentrées dans trois secteurs : le sud de la ZAC de Landy Pleyel, l'ancienne ZAC Pleyel Libération au nord du carrefour Pleyel et, à Saint-Ouen autour de l'opération Jaurès-Landy-Basset (SEMISO).

Les opérations d'activités sont concentrées principalement dans trois secteurs : dans la ZAC de Landy Pleyel à l'est, dans l'ancienne ZAC Pleyel Libération à Saint-Denis et avenue Michelet à Saint-Ouen.

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

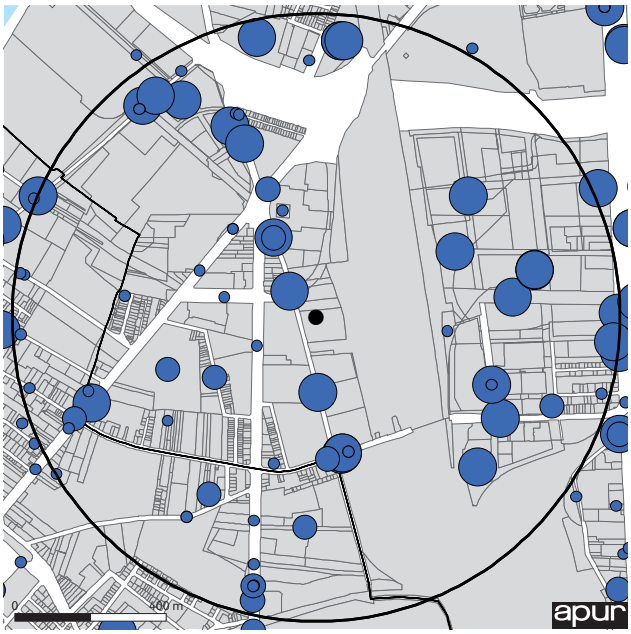
Locaux d'activité autorisés (2000-2012)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2012

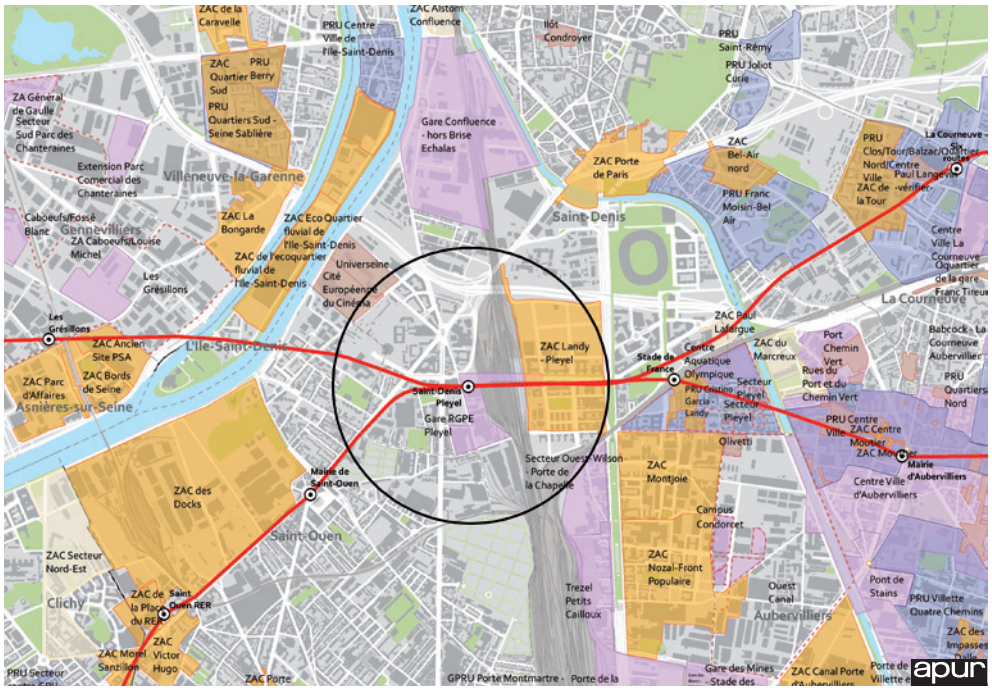
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2013



6.3. Un quartier encore porté par les opérations de la ZAC Landy Pleyel

En attendant la formalisation de secteurs de projet et d'opérations directement liée à l'arrivée de la gare du Grand Paris, la ZAC Landy Pleyel est actuellement le principal secteur de projet situé dans le quartier. Son développement est déjà bien avancé. Autour du quartier, d'autres vastes secteurs de projet sont en cours, en particulier à côté de la Cité Européenne du Cinéma : collège intercommunal Pleyel et le projet Universeine. Ce dernier, situé entre la Cité du Cinéma et l'A86 est porté par Vinci et la Caisse des Dépôts. Il créera une connexion urbaine entre le métro et la ZAC de l'Ecoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis.



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

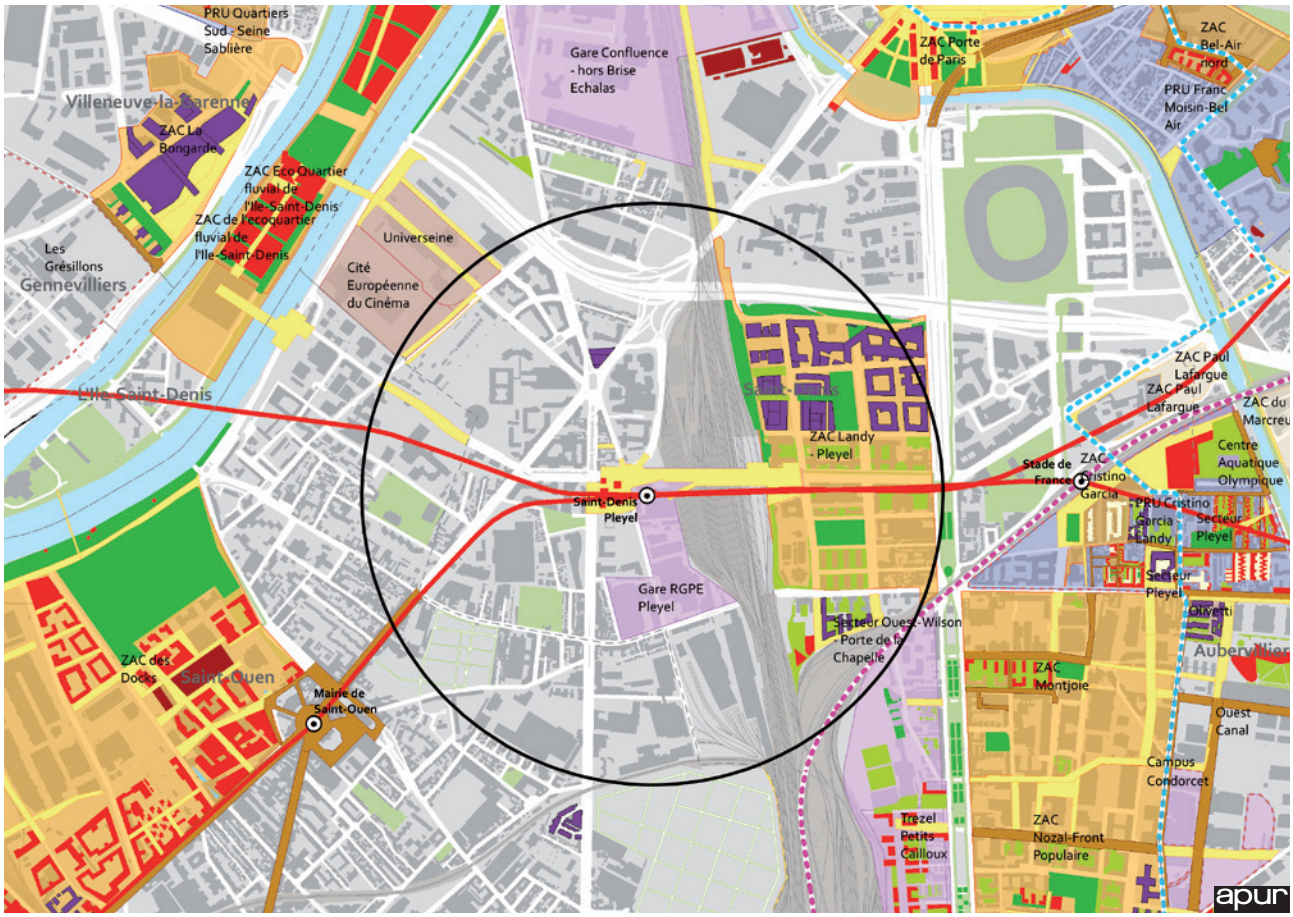
Source : Apur décembre 2014

Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Landy-Pleyel	Universeine	ZAC Porte de Paris	ZAC Montjoie	ZAC Nozal-Front populaire	ZAC Écoquartier fluviale de l'Île-Saint-Denis	Zac des Docks
Commune	Saint-Denis	Saint-Denis	Saint-Denis	Saint-Denis	Saint-Denis Aubervilliers	Île-Saint-Denis	Saint-Ouen
Date d'achèvement (prévision)	2016	2021	2017	2018	2018	2018	2027
Nombre de logements (estimation)	493	330	350	2 053	4 192	1 200	5 000
Logement (m²)	37 500	28 000	33 310	150 563	314 374	95 200	387 000
dont logement sociaux (m²)							
Bureaux (m²)	402 000	100 000	15 930	15 649	282 051	17 570	308 000
Activités (m²)	50 000				35 668	15 060	30 000
Équipements (m²)	38 000		4 000	67 255		7 600	69 000
Commerces (m²)	13 000	1 700	1 120	1 470		17 570	30 000
Surface totale (m²)	**540 500**	**129 700**	**60860***	**234 937**	**632 093**	**130 340**	**824 000**
Maîtrise d'ouvrage	Plaine Commune	Vinci Immobilier	Plaine Commune	Plaine Commune	Plaine Commune	Plaine Commune	Saint-Ouen
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Reichen et Robert	Chaix & Morel et associés	Antoine Grumbach	Bres et Mariolle	Michel Guérin	BREMOND	M. Rafatdjou, H. Saudecerre, J-M. Viguier Cons.

Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, décembre 2014
* Sud : 60 000 m² non répartis

Le quartier de Saint-Denis Pleyel est appelé à devenir l'un des grands pôles du réseau de transport de la métropole puisqu'il assurera la connexion souterraine entre les lignes 14, 15, 16 et 17 du métro et en aérien avec la ligne 13 et le RER D. Pour assurer des connexions aisées et une accessibilité optimale du quartier, des passerelles sont en projet pour diminuer les effets actuels de coupure : par-dessus le faisceau ferré d'une part pour rejoindre la gare du RER D, et par-dessus la Seine, pour relier le quartier de Saint-Denis Pleyel à l'Île-Saint-Denis.
L'agence AUC a posé les grandes intention du projet autour de la gare dessinée par l'agence Kuma. Le programme du projet urbain sera mixte, accueillant bureaux d'activités et aussi des logements, dans l'optique d'un rééquilibrage du quartier en faveur du logement.



Les opérations d'aménagement

périmètre 800m

TCSP, TZen : chantier - étude

Tramway : chantier - étude

Métro : chantier - étude

RER : étude

RGPE : étude

Projets en cours

bâti en projet

bâti requalifié

bâti réalisé

création de l'espace public

requalification de l'espace public

espace vert en projet

espace vert privé en projet

Secteur d'aménagement

ZAC à l'étude

ZAC en cours

autre secteur de projet en cours

Projet de Renouvellement Urbain (PRU)

périmètre d'étude

périmètre de réflexion

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

	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 salariés	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 résidants	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 infrasructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
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-commerçant, 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 1er janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences prinicipales 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
Epoque 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 utilisés par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, velo, 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 min	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 frequence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m² et nb de logements - permis autorisés	SITADEL 2000 - 2013
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2013

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CDT	Contrat de développement territorial
CG	Conseil Général
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif - Données statistiques sur le tissu économique produite par l'Insee
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
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
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en commun
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 Saint-Denis Pleyel — Lignes 14, 15 ouest, 15 est, 16 et 17

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

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

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

Les monographies des quartiers de gare de la ligne 15 sud ainsi que 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 Saint-Denis Pleyel fait partie.