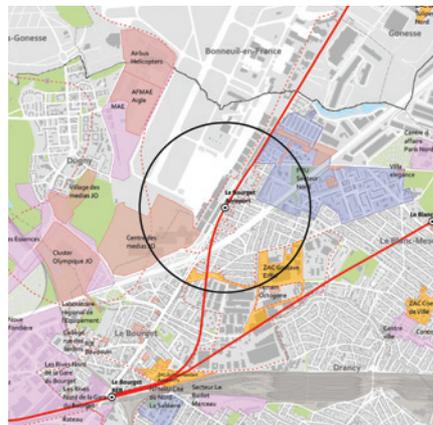
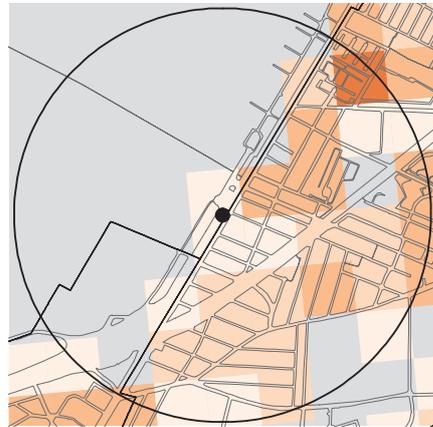


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Le Bourget Aéroport Ligne 17



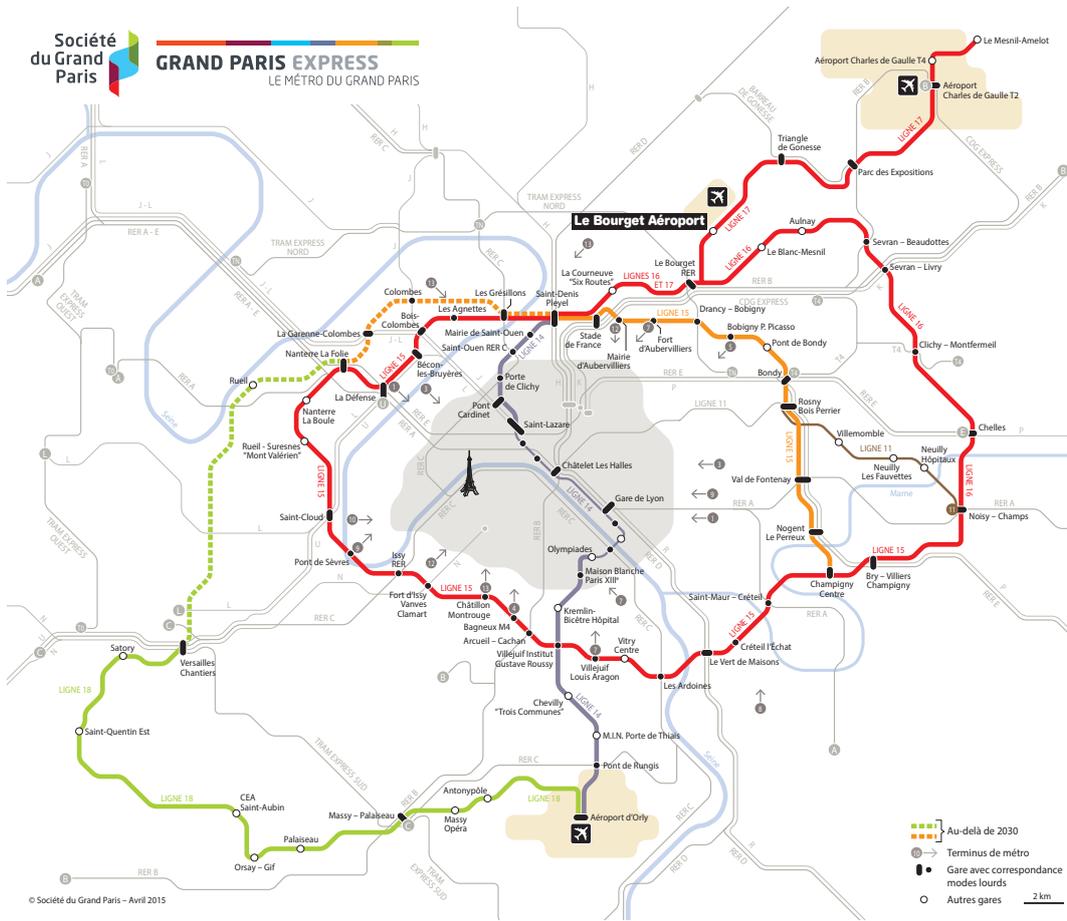
Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte
Avec le concours de : Julien Gicquel, Sandra Roger
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin
Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire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

2016V2.7.1.1

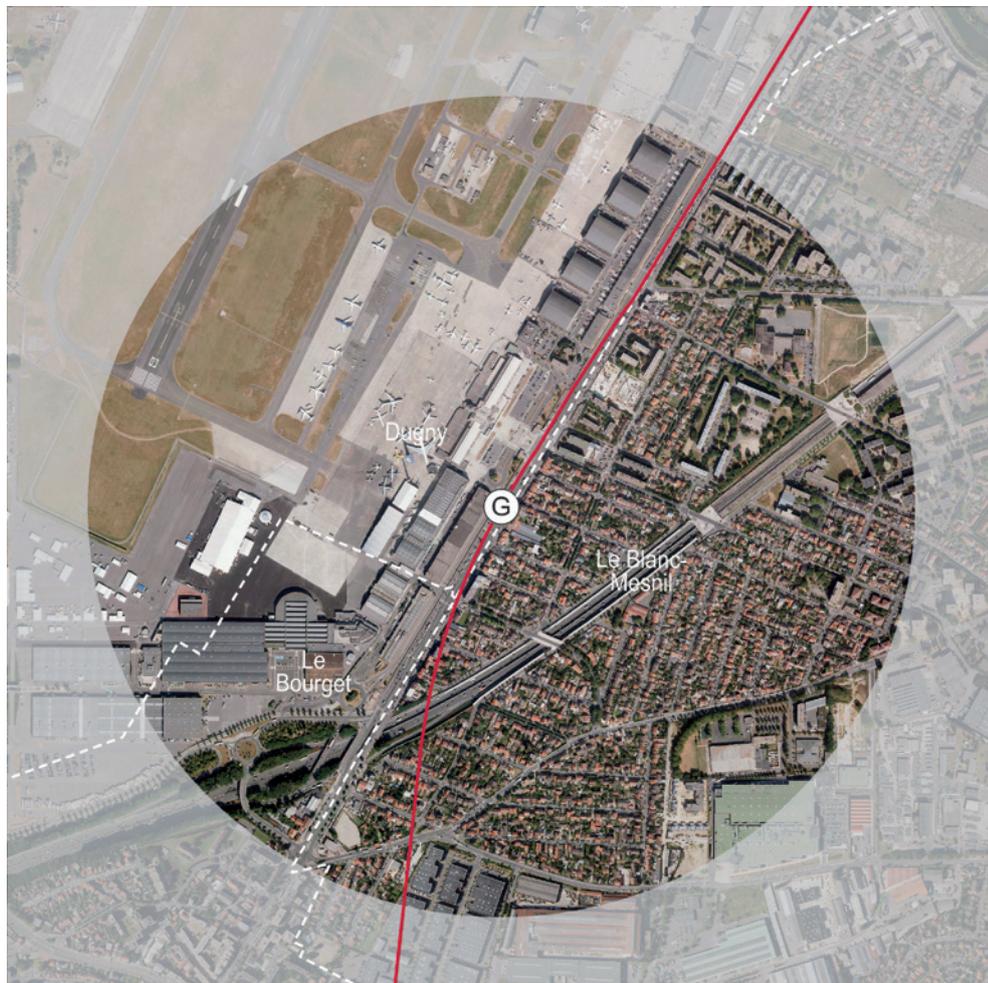
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier peu dense en raison de la présence de l'aéroport	3
2. Une centralité métropolitaine peu accessible	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier résidentiel face à l'aéroport du Bourget.....	5
3.2. Des hauteurs bâties peu élevées	6
3.3. Des densités bâties faibles, sauf le long de l'ex-RN2	6
3.4. Un tissu urbain marqué par les lotissements et les grandes infrastructures	7
3.5. Structure de la propriété foncière.....	7
3.6. Une urbanisation liée à l'aéroport du Bourget	8
3.7. Un cadre végétal contrasté.....	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 dynamique, jeune et populaire.....	12
4.2. Des ménages aux revenus faibles.....	13
4.3. Près de 4 emplois sur 10 dans le secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement	14
4.4. Une prédominance des grands logements et une mixité de statut d'occupation	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Pour les actifs du Blanc-Mesnil et Dugny, des logiques de déplacements domicile-travail suivant un axe Paris-Roissy.....	16
5.2. L'accessibilité au quartier complètement transformée	17
5.3. Près de la moitié des actifs du quartier utilisent leur voiture	18
5.4. Une accessibilité du quartier marquée par les emprises d'infrastructures de transports.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. Une mixité des surfaces autorisées à la construction.....	20
6.2. Peu d'opérations de grande taille	21
6.3. Le quartier de gare du Bourget Aéroport, porte d'entrée de la métropole	22
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	25

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Calendrier de mises en service



Gare : Le Bourget Aéroport

Ligne 17, horizon 2023-2024.

Gare située dans les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil (T7 - Paris Terres d'Envol).

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Dugny, du Blanc-Mesnil et du Bourget (T7 - Paris Terres d'Envol/Seine-Saint-Denis).

PLU de Dugny approuvé le 17 décembre 2007, en cours de révision.

PLU du Blanc-Mesnil approuvé le 21 mars 2016.

POS du Bourget approuvé le 1^{er} février 1991. Prescription de PLU le 24 septembre 2015.

Territoire du CDT « Pôle métropolitain du Bourget ».

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 jusqu'en 2016.

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

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

Le présent document est la monographie du quartier de gare du Bourget Aéroport, réalisée en liaison avec les services des villes de Dugny et du Blanc-Mesnil.

Les indicateurs

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

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

L'observatoire est ainsi :

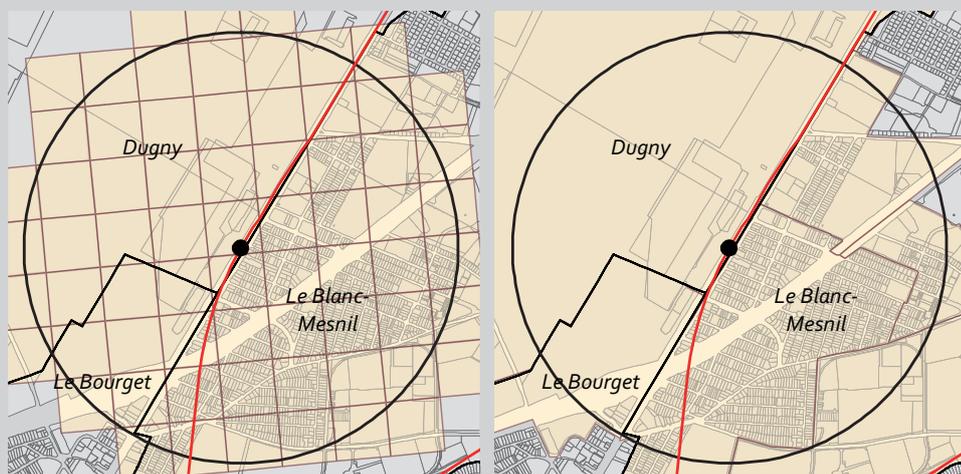
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

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

Bien que le quartier soit géographiquement localisé sur trois communes (Dugny, Le Blanc-Mesnil et Le Bourget), seules les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil ont été retenues comme références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction.

EXEMPLE DU QUARTIER DU BOURGET AÉROPORT

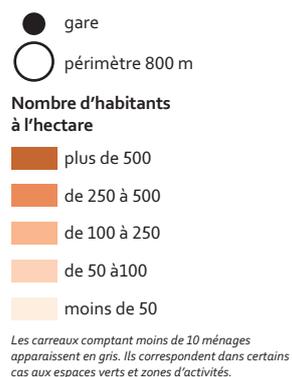


Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m * Découpage du quartier à l'IRIS

1. Un quartier peu dense en raison de la présence de l'aéroport

La population qui réside dans le quartier du Bourget Aéroport s'élève à moins de 12 000 habitants. Cela représente une densité de population faible, légèrement inférieure à 30 habitants à l'hectare. Cela tient au fait que la moitié ouest du périmètre de 800 mètres autour de la future gare RGPE est occupée par les pistes de l'aéroport, le Musée de l'Air et de l'Espace et une partie du parc des expositions Paris Le Bourget. La population est concentrée dans la moitié est du quartier, les densités de population les plus élevées correspondant à la « Cité des 212 » de l'architecte Germain Dorel. Le quartier de gare RGPE concentrant une partie des emplois offerts par l'aéroport, le musée de l'Air et de l'Espace et le parc des expositions, le taux d'emploi y est deux fois plus élevé (0,69) que dans les communes résidentielles de Dugny et du Blanc Mesnil (0,38 emplois par actifs résidents, contre 0,91 en petite couronne).

Densité de population



Source : Fichier fiscal Insee 2010

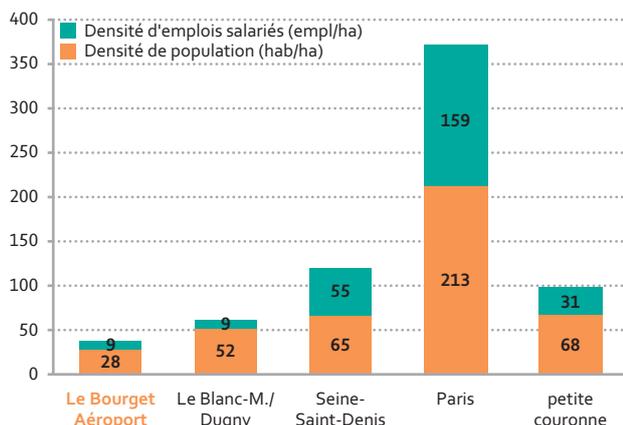


Population et emplois dans le quartier du Bourget Aéroport

Le Bourget Aéroport	Population	Emplois
Quartier	11 718	4 004
2 km	62 161	39 265
4 km	252 420	89 648

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

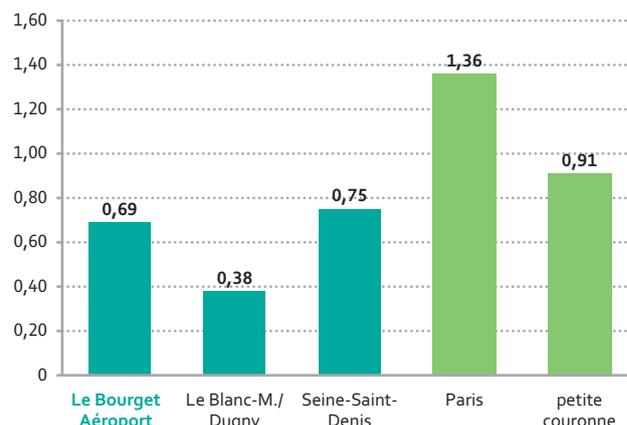
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

Taux d'emploi

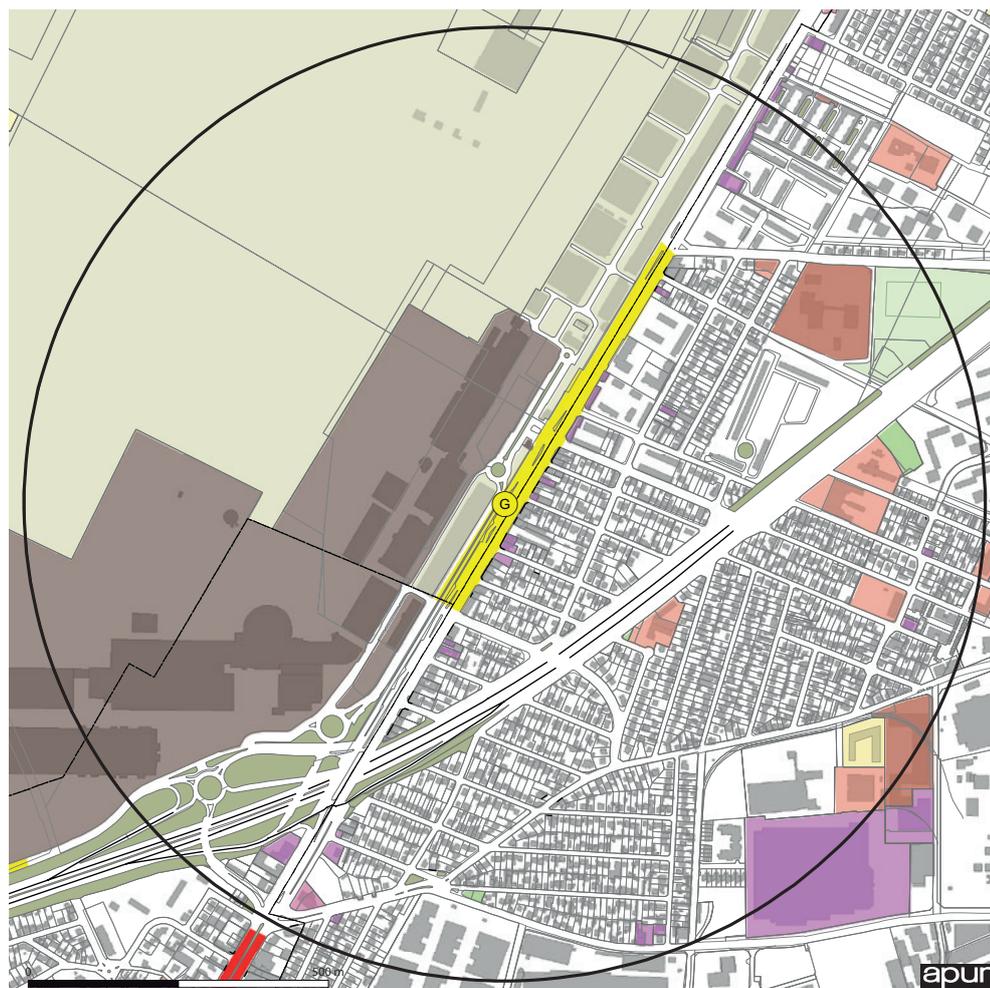
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résident)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2011

2. Une centralité métropolitaine peu accessible

Le quartier de gare du Bourget Aéroport comprend des éléments de centralités métropolitaines rayonnantes, à l'image de l'aéroport, du Musée de l'Air et de l'Espace et du parc des expositions Paris Le Bourget, tous situés dans la moitié ouest du quartier. L'aéroport de Paris – Le Bourget, 1^{er} aéroport d'aviation d'affaires d'Europe en termes de trafic, accueille également des activités liées à la maintenance avion, mais aussi de la formation aux métiers de l'aérien. Il constitue un pôle d'emplois importants (4000 emplois directs). À l'est, côté Blanc-Mesnil, le quartier, plus résidentiel, ne connaît pas de centralités locales fortes, malgré quelques équipements scolaires et sportifs et des linéaires commerciaux le long de l'avenue du 8 mai 1945. En limite sud-est du quartier, le centre commercial Plein Air est une centralité commerciale attractive, mais tourne le dos au 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 ou non bâti

Grande emprise et infrastructure

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

Source : Apur octobre 2015



Musée de l'Air et de l'Espace



Avenue du 8 Mai 1945, Le Blanc-Mesnil

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier résidentiel face à l'aéroport du Bourget

Le quartier de gare du Bourget Aéroport est marqué par l'ensemble d'équipements de l'aéroport du Bourget, occupant la moitié de la surface du quartier, et comprenant des équipements divers : un musée, un parc d'expositions et l'aéroport à proprement parler. L'autre moitié du quartier de gare révèle des fonctions plus résidentielles, auxquelles s'ajoutent les équipements scolaires et sportifs associés ces secteurs. Dans le quart sud-est, l'habitat pavillonnaire, héritage de l'urbanisation de la première moitié du XX^e siècle domine, tandis que se trouvent dans le quart nord-est, des grands ensembles collectifs anciens (Cité des 212) ou plus récents (Les Tilleuls).

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 octobre 2015



Avenue Descartes, Le Blanc-Mesnil



Avenue du 8 Mai 1945, Le Blanc-Mesnil

© Apur-David Bourreau

3.2. Des hauteurs bâties peu élevées

Le quartier de gare du Bourget Aéroport comprend peu de surfaces bâties appartenant à des bâtiments de plus de 15 m de hauteur (8 %), ceci s'expliquant par la proximité de l'aéroport. Les bâtiments les plus élevés correspondent aux hangars de l'aéroport ou à certains immeubles d'habitat collectif (la cité Descartes par exemple). Sinon, les hauteurs dans le quartier ne dépassent pas les 15 m de hauteurs pour 92 % des surfaces bâties.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

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



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier du Bourget Aéroport



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

3.3. Des densités bâties faibles, sauf le long de l'ex-RN2

En lien avec la présence de l'aéroport d'une part et d'un tissu pavillonnaire d'autre part, les densités bâties dans ce quartier de gare RGPE du Bourget Aéroport sont faibles. Elles s'élèvent néanmoins le long de l'ex-RN2, du côté qui fait face à l'aéroport et au Musée de l'Air et de l'Espace.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

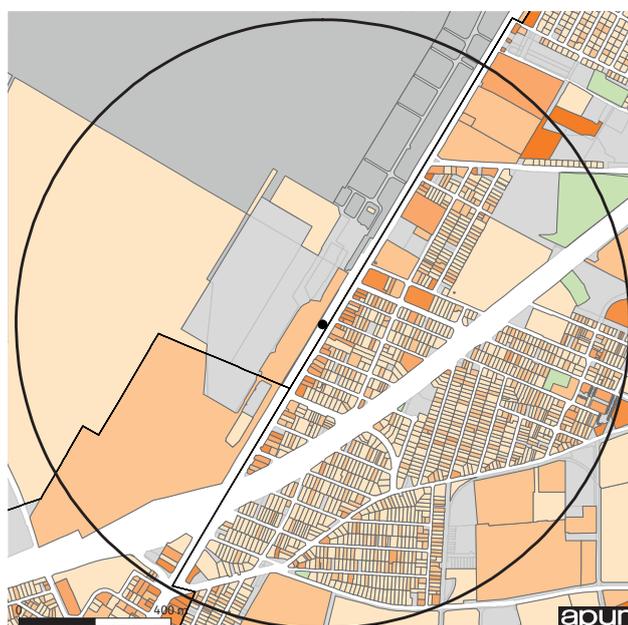
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

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

* : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle

Sources : DRIEA, MAJIC DGFIP 2011, BD Parcellaire © IGN2011



3.4. Un tissu urbain marqué par les lotissements et les grandes infrastructures

L'emprise de l'aéroport du Bourget mise à part, le tissu urbain du quartier de gare du Bourget Aéroport se caractérise d'abord par une trame viaire structurée d'une part par l'ex-RN2 (avenue du 8 mai 1945) jouxtant l'aéroport, et d'autre part par les lotissements et un découpage géométrique des rues. L'autoroute A1 coupe depuis les années 1960 le secteur résidentiel du quartier. Niveau morphologie, il se trouve une grande diversité de bâti, du pavillon au grand ensemble collectif, plus souvent sous forme de barres que de tours, en passant par des grands locaux d'activités liés à l'aéroport ou à la zone d'activités de la Molette au sud-est.



Rue Louis Blériot, Le Blanc-Mesnil



Avenue Veuve Malherre, Le Blanc-Mesnil



Avenue du 8 Mai 1945, Le Blanc-Mesnil



Avenue Aristide Briand, Le Blanc-Mesnil

3.5. Structure de la propriété foncière

Les grands propriétaires publics sont très peu présents dans le quartier de gare du Bourget Aéroport, en dehors du Musée de l'Air et de l'Espace et des équipements locaux qui se répartissent dans la moitié est du quartier. Les bailleurs sociaux détiennent plusieurs ensembles d'habitat collectif situés à la limite du quartier au nord et au sud. L'Établissement public foncier possède également plusieurs parcelles, au sud au niveau du croisement entre l'A1 et l'ex-RN2 et au nord au niveau de la rue Montgolfier.

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, SEQUANO
- 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 liée à l'aéroport du Bourget

Occupé principalement par des plaines maraîchères jusqu'au XIX^e siècle, le territoire du quartier de gare du Bourget Aéroport va connaître une urbanisation progressive à partir des années 1870. L'urbanisation va se structurer autour de l'ex-RN2, alors Route de Flandre, impulsée par l'arrivée de la gare du Bourget-Drancy (actuelle gare RER du Bourget) et différents projets sans suite liés à l'aviation au début du XX^e siècle (Aéropolis en 1912 par exemple). La Première Guerre Mondiale accélère l'arrivée d'une base aérienne au Bourget et dès 1914 les actuels terrains de l'aéroport du Bourget (sur les communes du Blanc-Mesnil et de Dugny) sont transformés pour accueillir les pistes d'atterrissage et les multiples hangars le long de la route de Flandre, qui permet quant à elle une desserte routière directe depuis Paris. Après-guerre, à partir des années 1920 le quartier se développe : la zone d'activités de la Molette, entre le chemin de fer et l'aéroport, et plusieurs lotissements sur les terrains dits de l'Aviation, à l'image du lotissement « de l'aéro-port » en 1925, situé entre les avenues Descartes et Normandie-Niemen. Ces lotissements se construisent suivant une trame orthogonale à partir de l'ex-RN2, et constituent la majeure partie de l'habitat individuel du quartier de gare du Bourget Aéroport. Dans les années 1930, de plus grands ensembles collectifs se construisent, à l'image de la Cité des 212 de Germain Dorel (1935).

Les Trente Glorieuses sont marquées par l'édification de plusieurs grands ensembles de logements collectifs dans un contexte de reconstruction et de réponse à la pénurie de logements. Ils constituent la majeure partie du parc de logements du quartier actuellement (la cité de la Justice, les Tilleuls). Construite à partir de 1964 et mise en service en 1966, l'autoroute A1 fait également irruption dans le quartier, en traversant de part et d'autre les lotissements. Entre 1976 et 2000, le statut de l'aéroport de Paris - Le Bourget évolue avec l'arrêt des vols réguliers et l'expansion de l'aviation d'affaires, la création du musée de l'Air et de l'Espace en 1987. On note quelques opérations notables comme le développement du parc des expositions du Bourget ou l'arrivée de nouvelles activités industrielles au nord de la Molette, ainsi que des petites opérations dans le diffus des lotissements. Depuis 2000, outre la couverture partielle de l'A1, les principales mutations du quartier concernent principalement la zone d'activités de la Molette, avec la construction du centre commercial Plein Air et du collège Jacqueline de Romilly ainsi que des ensembles de logements de la ZAC Gustave Eiffel, rue du Capitaine Dreyfus.

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

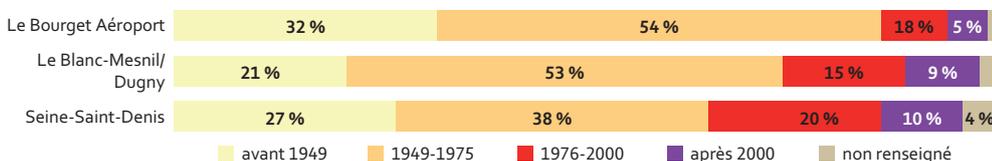
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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 contrasté

Le quartier de gare du Bourget Aéroport présente un cadre végétal contrasté, entre sa partie ouest (aéroport) et sa moitié est, plus résidentielle. Le quartier dispose d'un couvert végétal s'élevant à un peu plus d'un quart de sa surface (27 %) et qui correspond essentiellement, dans l'enceinte de l'aéroport, aux pelouses autour des pistes, et à l'est aux jardins privés. Les grands ensembles collectifs possèdent également des espaces verts (Cité de la Justice ou les Tilleuls), de même qu'il existe un grand espace vert public, la plaine de jeux Just Héras.

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



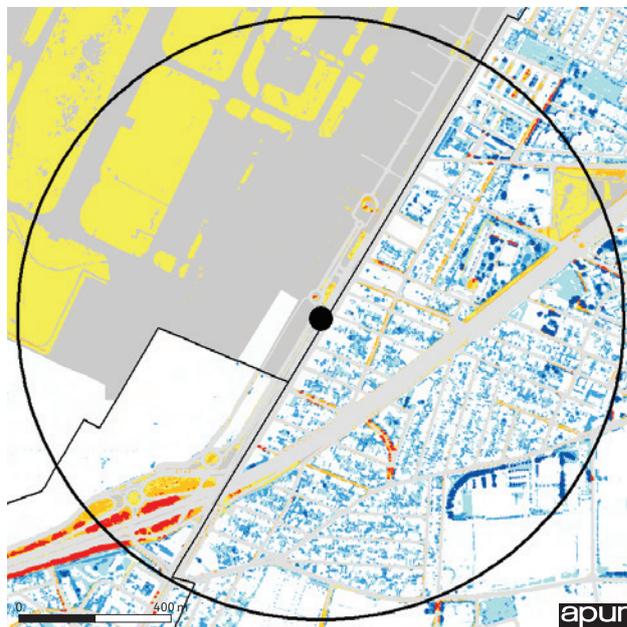
Hauteurs de la végétation dans le domaine public et les espaces privés

- 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 dans le quartier des îlots de chaleur importants correspondant aux grandes emprises d'activités présentes dans le quartier, à commencer par la zone de l'aéroport du Bourget (hangars, Musée et Parc des expositions), ainsi que la zone d'activités de la Molette au sud-est, auxquelles s'ajoute la présence de l'autoroute A1 traversant le quartier. Les jardins privés peinent à jouer un rôle de régulateur thermique, les espaces verts de grands ensembles comme la Cité de la Justice ou la plaine de jeux Just Héras paraissant plus efficace en la matière.

Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés, que l'on retrouve particulièrement au niveau des locaux d'activités : hangars de l'aéroport et du parc des expositions, locaux d'activités de la zone d'activités de la Molette.

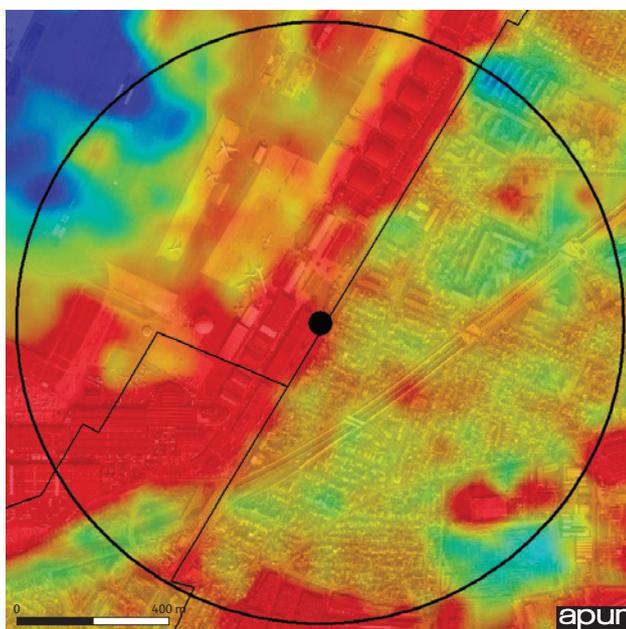
Les cartes suivantes représentent les potentiels de divers types d'énergies renouvelables ou de ressources énergétiques mutualisables permettant d'entamer une première réflexion vers des stratégies participant à la transition énergétique du quartier. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que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

Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Les bâtiments possédant une vaste toiture plate ou bien orientée, à l'image des hangars et autres bâtiments de

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

38 °C 25 °C 15 °C

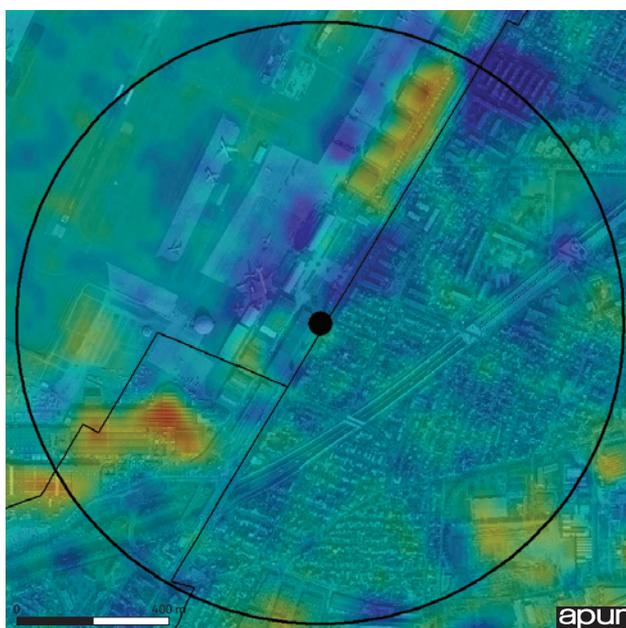
Source : LANDSAT - 2010



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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANDSAT - 2012



l'aéroport du Bourget présentent ainsi un potentiel non négligeable. Toutefois, les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les très nombreux pavillons présents dans le quartier peuvent également présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition et surtout de leurs besoins.

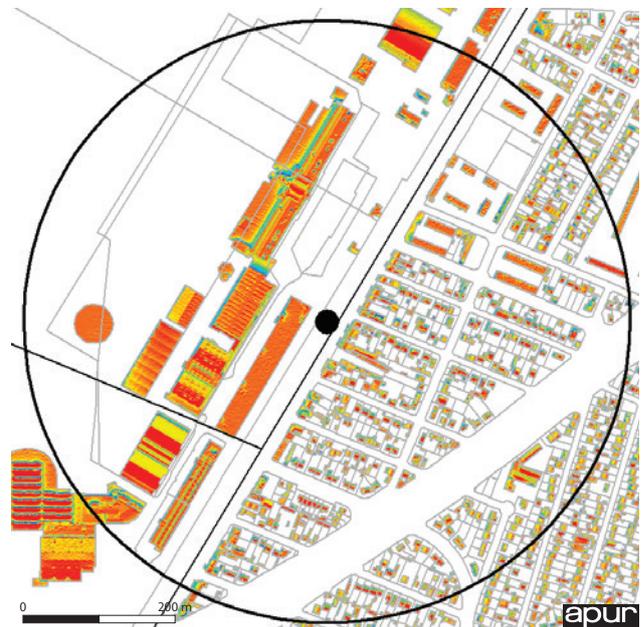
Développer la géothermie de surface pourrait être envisageable pour des parcelles présentant un ratio surface de plancher/espace libre supérieur ou égal à 1. Les bâtiments pourraient ainsi couvrir partiellement leurs besoins en chaleur et le système permettrait un rafraîchissement en été. Dans le quartier, les parcelles identifiées sont assez nombreuses, compte tenu de l'importance de l'habitat pavillonnaire et des jardins qui lui sont associés, dans le quart sud-est du quartier. Deux réseaux de chaleur se trouvent d'ores et déjà dans le quartier ou à proximité : le réseau chaud ADP le Bourget, ne concernant actuellement que l'aéroport, et celui du Blanc-Mesnil, dont Blanc Mesnil Energie Services (groupe Coriance Nord) en est l'opérateur, irriguant une grande partie du grand ensemble des Tilleuls. Les bâtiments en rouge correspondent ainsi à ceux situés dans un rayon de 200 m d'un de ces réseaux et pouvant potentiellement bénéficier d'une densification du réseau. Quelques ensembles de logements collectifs du quartier parmi lesquels la Cité des 212, la Cité de la Justice, la Cité Descartes ou d'autres ensembles collectifs longeant l'avenue du 8 mai 1945, 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 Plein Air au sud-est du quartier.

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 éligibles à la récupération de chaleur sur eaux usées
- parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)
- valorisation potentielle de ressources fatales (centres commerciaux, data centers)
- faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur eaux usées du réseau 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

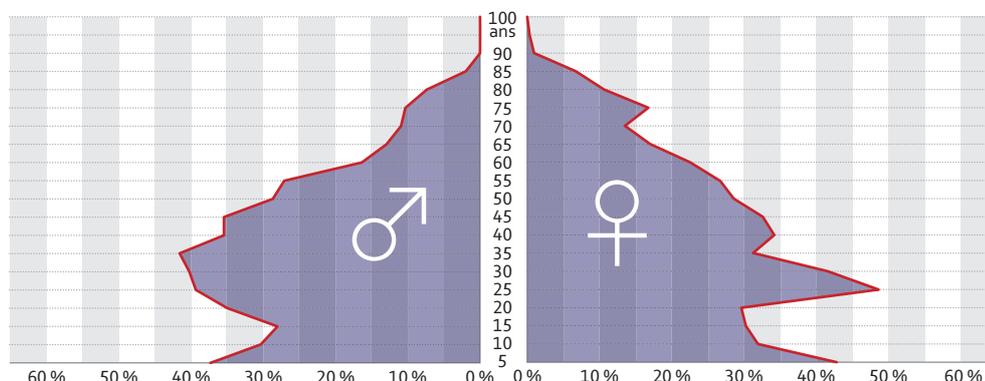
4.1. Un quartier dynamique, jeune et populaire

Le quartier de gare du Bourget Aéroport a vu sa population augmenter deux fois plus vite que celle du département de la Seine-Saint-Denis: + 20 % entre 1999 et 2011. Les jeunes de moins de 18 ans représentent 30 % de la population et symétriquement la part des personnes âgées de 65 ans ou plus ne dépasse pas 10 %. Autre caractéristique qui fait l'identité de ce quartier et des villes du Blanc Mesnil et du Bourget, les ouvriers ou employés représentent 65 % des actifs qui résident dans le quartier de gare, soit 6 points de plus que la moyenne du département. Ce profil des actifs va de pair avec un taux de chômage élevé, que l'on retrouve dans le département: 17 % des actifs du

	Le Bourget Aéroport	Le Blanc-Mesnil/ Dugny	Seine-Saint-Denis	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants	11 718	64 428	1 547 139	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2011	+ 21,0 %	+ 13,0 %	+ 10,1 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %
Part des moins de 18 ans	30,1 %	29,0 %	27,5 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans	10,0 %	10,6 %	10,6 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés	4 004	11 212	546 135	1 679 557	2 028 148
Cadres	7,5 %	7,4 %	13,0 %	43,1 %	24,7 %
Employés et ouvriers	64,7 %	65,7 %	58,5 %	28,6 %	45,3 %
Taux d'emploi	0,69	0,38	0,75	1,36	0,91
Ménages à bas revenus	31,7 %	29,6 %	28,3 %	18,3 %	19,7 %
Chômage	16,8 %	18,9 %	16,8 %	11,4 %	13,1 %

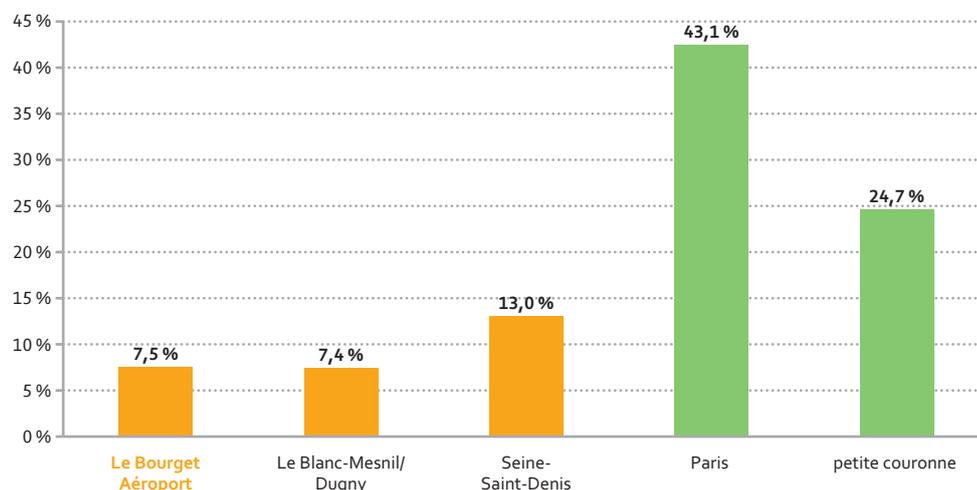
Sources : Insee Recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Le Bourget Aéroport (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2011

Part des cadres dans la population active



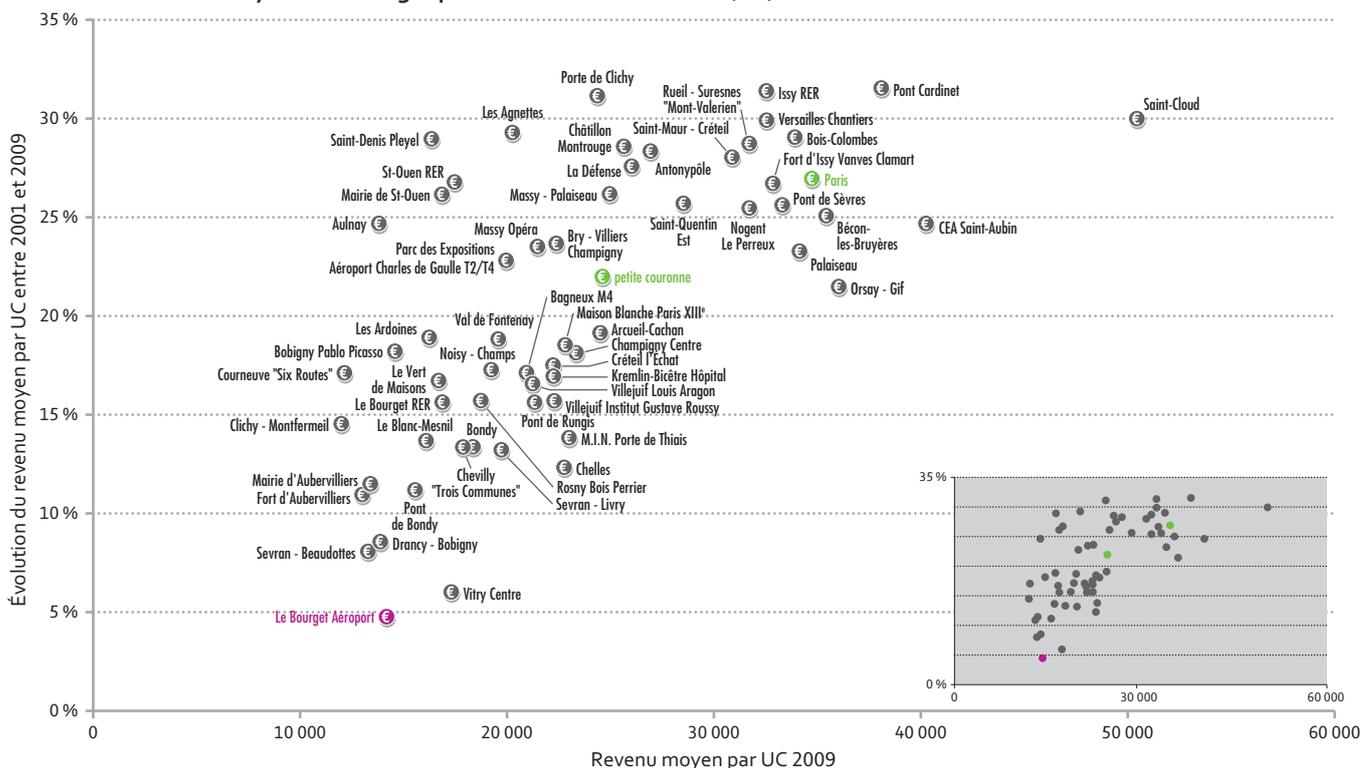
Source : Insee Recensement 2011

quartier sont actuellement au chômage, soit la même proportion que dans le département, 19 % à l'échelle des communes de rattachement de la gare, contre 13 % à l'échelle de la petite couronne.

4.2. Des ménages aux revenus faibles

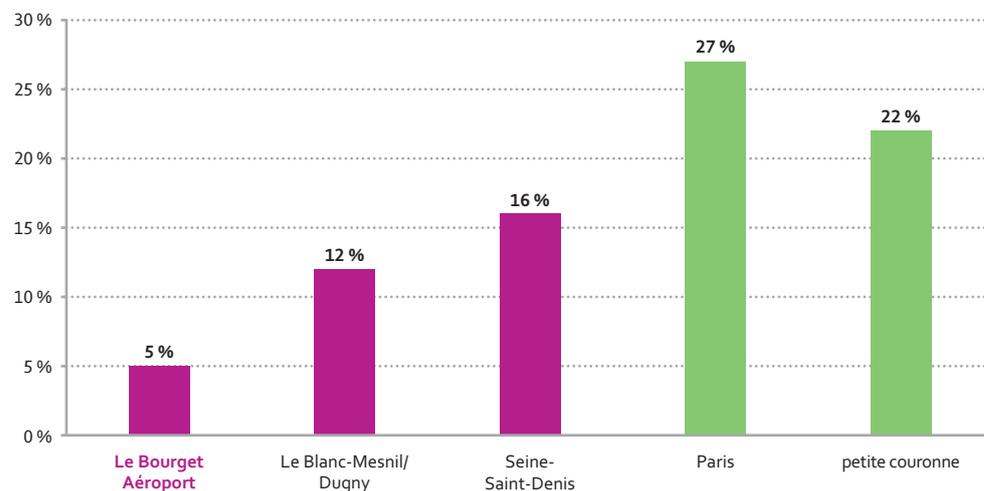
Le revenu annuel moyen des ménages qui résident dans le quartier du Bourget Aéroport s'élève à 15 500 € par unité de consommation, soit un niveau nettement inférieur au revenu moyen de la petite couronne (25 000 € par an et par UC). Entre 2001 et 2009, le revenu moyen des ménages du quartier de gare a très peu progressé (moins de 5 %). Il s'agit d'une progression sensiblement plus faible que dans les communes de rattachement de la gare (Le Blanc-Mesnil : revenu moyen par UC de 16 200 €/an, en progression de +11 % entre 2001 et 2009 et Dugny : revenu moyen par UC de 15 000 €/an, en progression de + 14 %). Presque un tiers des ménages qui résident dans le quartier du Bourget Aéroport vivent sous le seuil de bas revenus, c'est-à-dire qu'ils disposent de moins de 940 € par mois et par unité de consommation.

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



Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : 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.

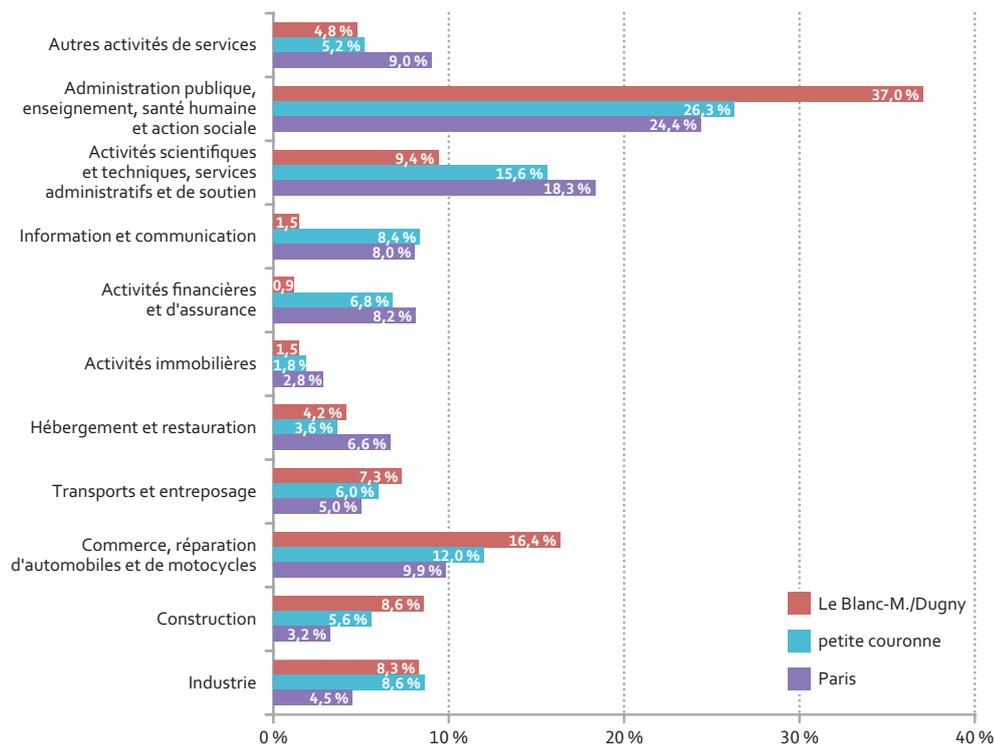
Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



4.3. Près de 4 emplois sur 10 dans le secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement

Dans les communes du Blanc-Mesnil et de Dugny, une majorité d'emplois offerts appartiennent au secteur de l'administration, de la santé et de l'enseignement (37 %), dans une proportion supérieure à celle observée en petite couronne par exemple (26 %). De la même manière, les emplois des secteurs du commerce (16 %) et de la construction (9 %) sont surreprésentés par rapport à la petite couronne. Dans le quartier, les employeurs principaux apparaissent liés au site de l'aéroport du Bourget (activités économiques et industrielles associées ainsi que le musée de l'air et de l'espace), de même que les équipements scolaires en lien avec les secteurs résidentiels. L'ex-RN2 accueillent des commerces en rez-de-chaussée, mais les emplois commerciaux majeurs semblent associés à la zone d'activités de la Molette et en particulier le centre commercial Plein Air en marge sud-est du quartier de gare.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire des commune de Le Blanc-Mesnil et Dugny

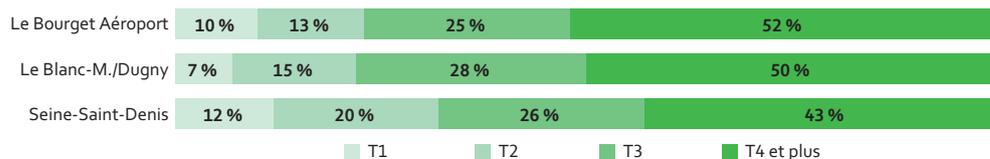


Source : Insee Recensement 2011

4.4. Une prédominance des grands logements et une mixité de statut d'occupation

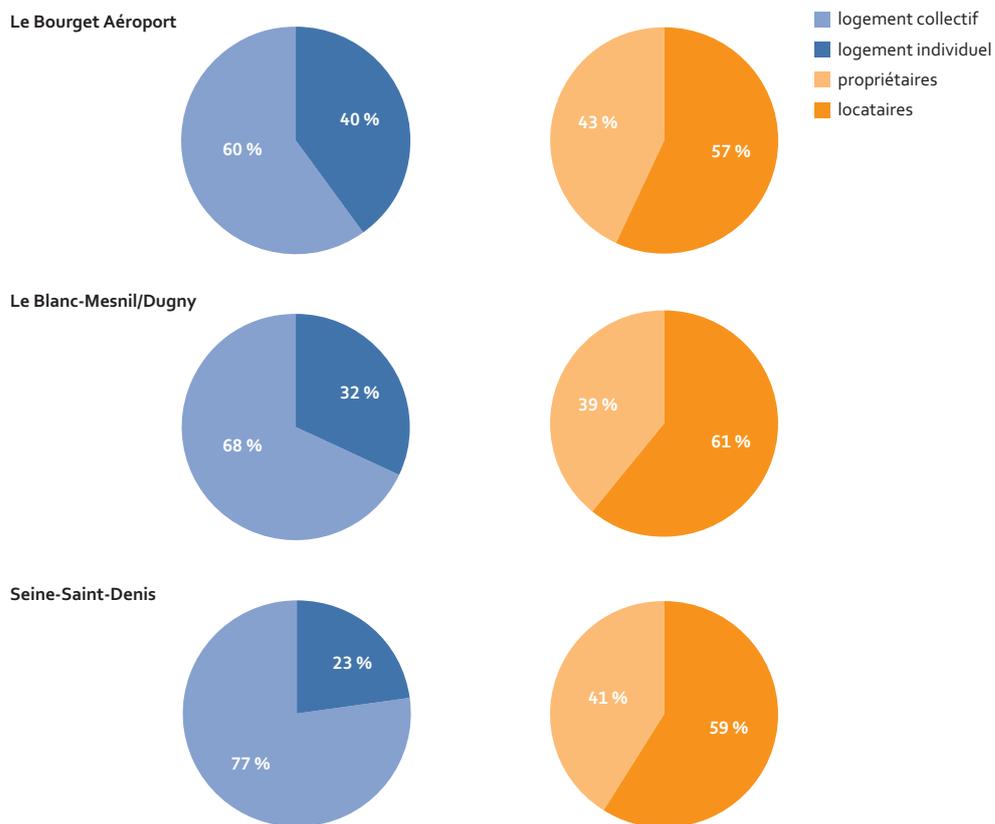
Dans ce quartier peu densément peuplé (moins de 3 000 logements), 4 logements sur 10 sont des logements individuels, soit presque 10 points de plus que dans les communes de Dugny et Le Blanc Mesnil et 20 points de plus que dans l'ensemble de la Seine-Saint-Denis. En lien avec cette première caractéristique, la part des ménages qui sont propriétaires du logement qu'ils occupent sont nombreux dans le quartier de gare (43 % du total des logements) et les grands logements de 4 pièces ou plus prédominent. À ce jour, le quartier de gare témoigne d'une mixité dans les statuts d'occupation des ménages. Environ 30 % des ménages du quartier occupent un logement social, alors qu'ils sont 38 % au Blanc-Mesnil et 60 % à Dugny.

Répartition des types de logements



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

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

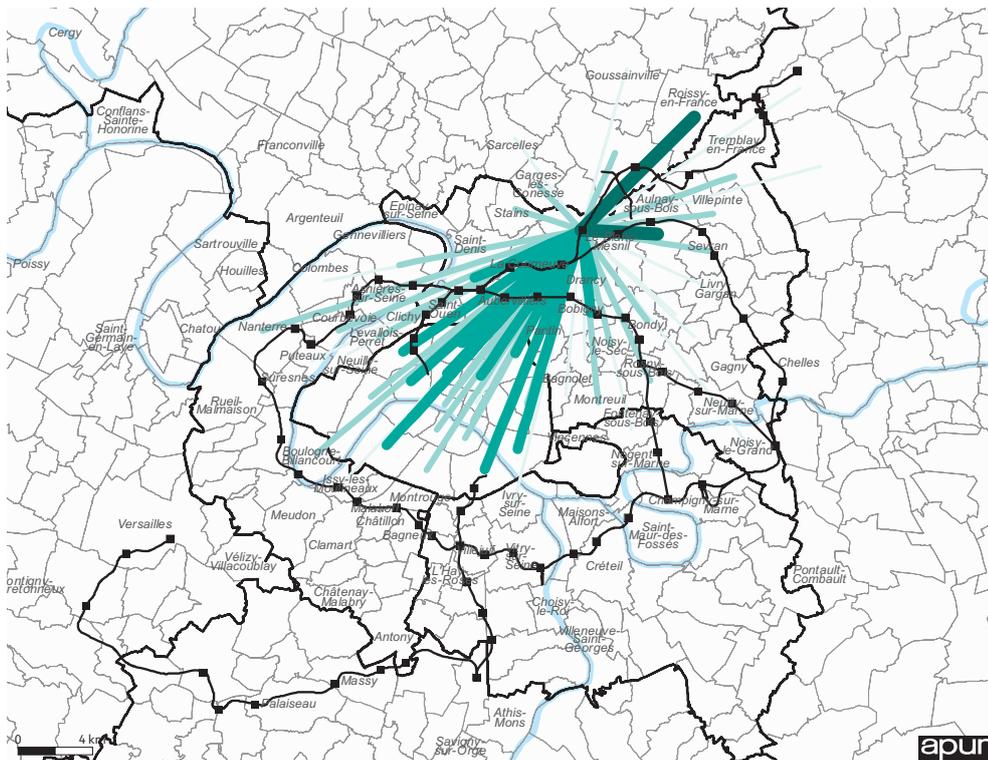


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Pour les actifs du Blanc-Mesnil et Dugny, des logiques de déplacements domicile-travail suivant un axe Paris-Roissy

Les oursins illustrant les déplacements domicile-travail des actifs résidant ou travaillant dans les communes du Blanc-Mesnil et de Dugny mettent en évidence la dynamique plus résidentielle de ces communes et leur faible taux d'emploi (0,38). En effet, les deux communes apparaissent peu attractives à l'échelle de la métropole : les actifs habitant dans une autre commune et travaillant

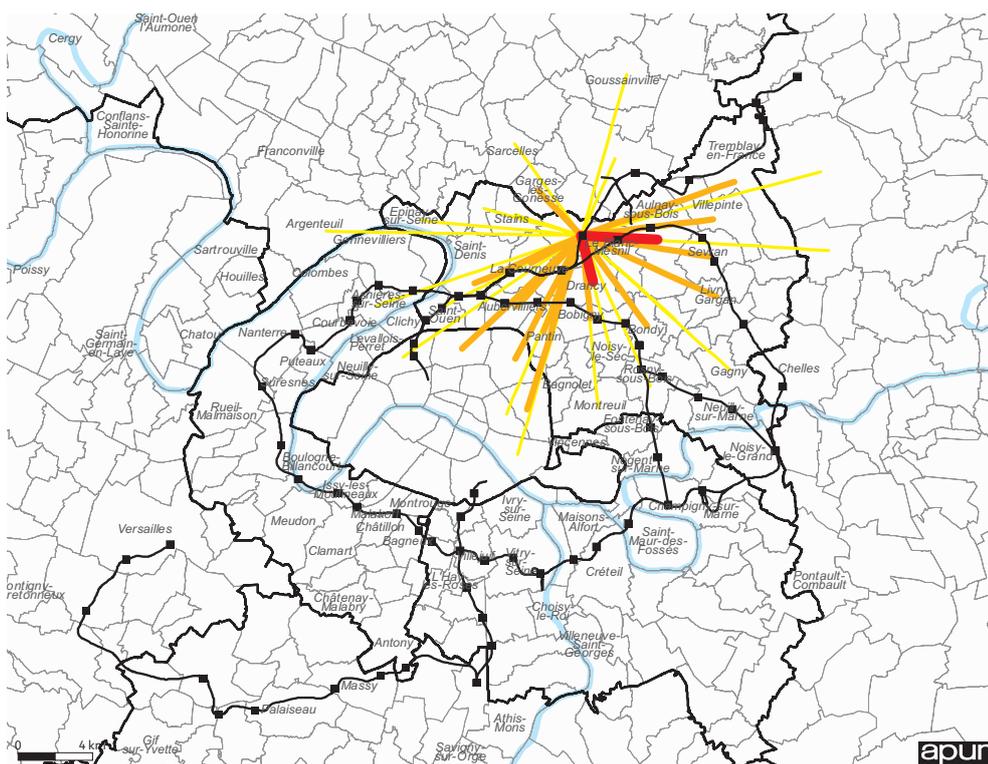


Où travaillent les actifs habitant à Blanc-Mesnil et Dugny

- 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 Blanc-Mesnil et Dugny

- 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

5 000 actifs travaillent dans leur commune de résidence, au Blanc-Mesnil ou à Dugny. Ils représentent **20,6 % de la population active** et ne sont pas représentés sur les cartes.

au Blanc-Mesnil ou à Dugny proviennent plutôt de communes proches, en particulier Aulnay-sous-Bois et Drancy, de Seine-Saint-Denis ou des arrondissements du nord-est parisien. En fait, un actif sur cinq travaille et réside dans l'une ou l'autre des deux communes de rattachement de la future gare du Bourget Aéroport. Pour ceux qui travaillent dans une autre commune, Aulnay-sous-Bois et Roissy-en France attirent nombre d'entre eux, de même que Paris, Saint-Denis, La Courneuve, Bobigny ou Pantin par exemple.

5.2. L'accessibilité au quartier complètement transformée

Aujourd'hui le quartier de gare n'est desservi par aucun réseau de transport en commun lourd, rendant son accessibilité au territoire métropolitain limitée. À titre d'exemple, seuls le nord de la Seine-Saint-Denis et une partie du nord de Paris correspondant aux gares du RER B sont accessibles via un trajet de 45 minutes en transports en commun au départ de l'emplacement de la future gare du RGPE du Bourget Aéroport. À l'horizon 2030, cette accessibilité du quartier à la métropole sera complètement transformée. En 45 minutes de transports en commun, il sera alors possible d'atteindre depuis le quartier la totalité des arrondissements parisiens et de la Seine-Saint-Denis, la moitié nord des Hauts-de-Seine ainsi que le nord du Val-de-Marne, incluant ainsi des pôles d'emplois comme celui de la Défense, du port de Gennevilliers, de Créteil ou de Noisy-Champs, soit un territoire 4 fois plus grand qu'actuellement. À l'inverse, l'Aéroport du Bourget, le Musée de l'Air et de l'Espace ainsi que les espaces d'expositions seront eux aussi plus aisément accessibles autrement qu'en voiture, et donc plus attractifs.

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

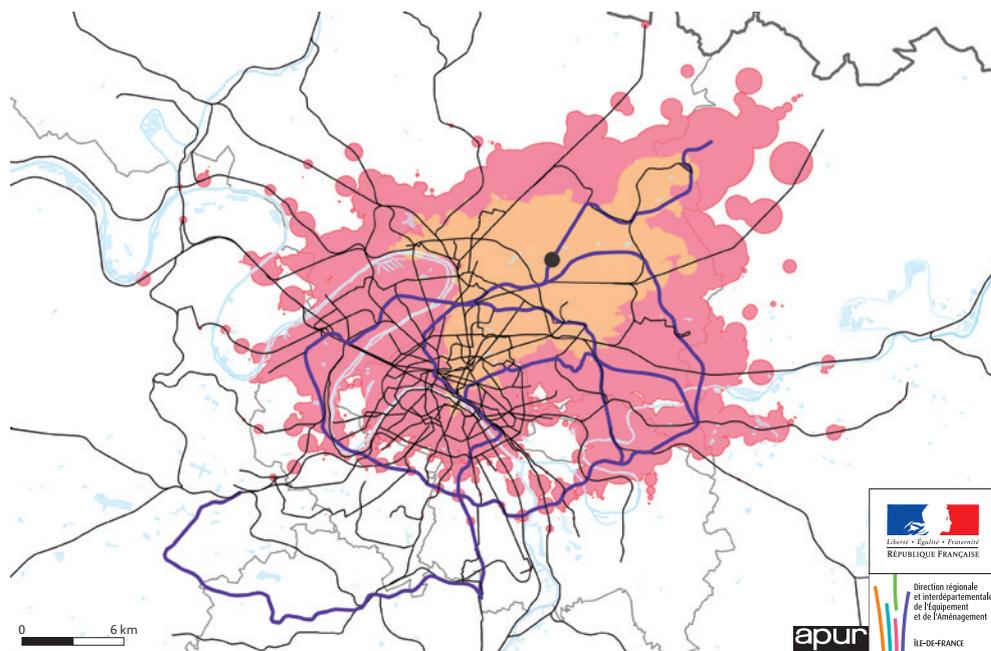
- 2013
- horizon 2030

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 Le Bourget Aéroport pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :

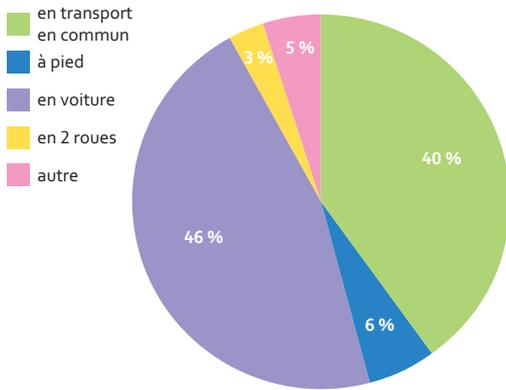
Territoire : + 295 %
Emplois : + 336 %



5.3. Près de la moitié des actifs du quartier utilisent leur voiture

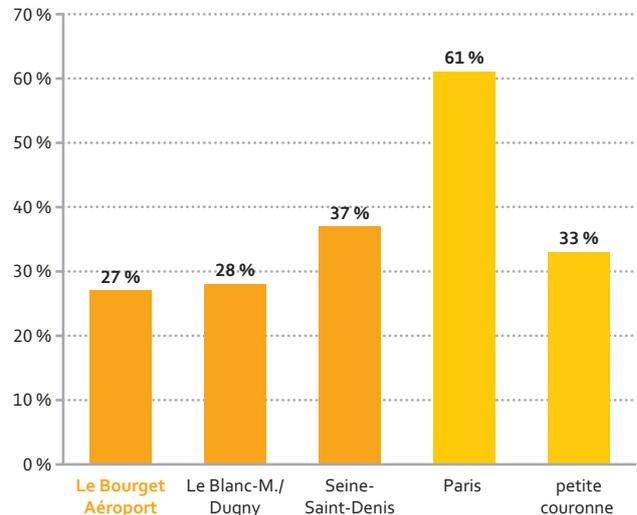
Le quartier de gare ne disposant pas de desserte en transports en commun lourds, l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail apparaît important, pour près d'un actif sur deux (46 %), tandis que les transports en commun sont utilisés par 40 % des actifs. De fait, la part de ménages sans voiture est assez faible dans le quartier (27 %), en comparaison de la situation en Seine-Saint-Denis (37 %) ou de la petite couronne (33 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee Recensement 2011

5.4. Une accessibilité du quartier marquée par les emprises d'infrastructures de transports

En termes d'accessibilité piétonne, il convient de noter qu'une moitié du quartier de gare du Bourget Aéroport est occupé par l'aéroport lui-même et qu'il n'est donc pas accessible. L'autre moitié présente quant à elle une accessibilité piétonne correcte malgré la présence de l'autoroute A1, de diffuseurs et d'un autre axe routier majeur, l'ex-RN2. Cette bonne accessibilité sur la moitié est du quartier s'explique d'une part par la densité et l'orientation de la trame viaire par rapport à l'avenue du 8 mai 1945 (ex-RN2) où sera située la future gare. Les rues sont en effet distribuées orthogonalement, permettant de rejoindre les limites du quartier de gare via un parcours de 1 000 m à pied maximum, excepté en niveau de la zone d'activités de la Molette au sud-est. D'autre part, la couverture de l'A1, effective depuis 2006, permet de limiter la coupure urbaine occasionnée par son tracé en tranchée à travers le quartier, grâce à 3 franchissements. Néanmoins, le caractère très routier et fréquenté de l'avenue du 8 mai 1945 pose problème en termes de confort pour le

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

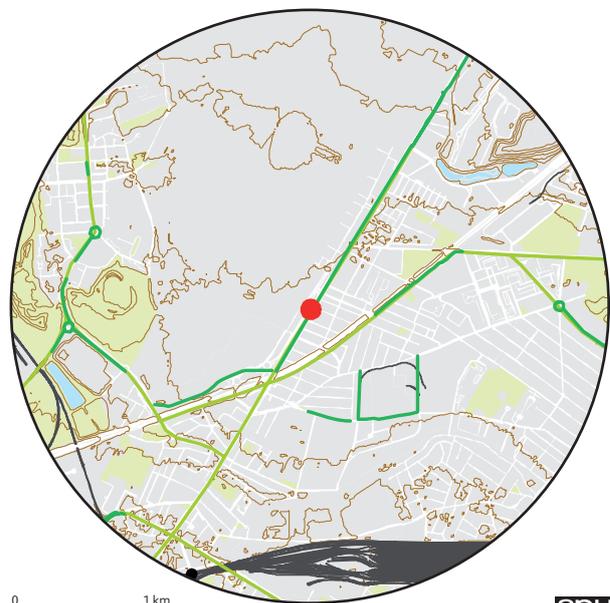
Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 15 minutes

piéton, notamment au niveau du franchissement de l'avenue depuis l'aéroport et la future gare, ainsi qu'au sud du quartier entre le carrefour avec la rue de l'Abbé Niort et le pont de l'autoroute. Dans les 2 km autour de la future gare, le réseau cyclable n'apparaît que partiellement développé. De grands axes routiers possèdent une piste cyclable comme l'avenue du 8 mai 1945, la rue Antoine de Saint-Exupéry le long de l'A1 ou la rue de Budapest longeant le parc des expositions du Bourget. Elles permettent d'imaginer un rabattement cyclable à la future gare du RGPE. À proximité de la gare, le secteur de lotissements des terrains de l'Aviation, bien que non aménagés pour le vélo, présentent des caractéristiques favorables à l'usage du vélo (rues peu larges et moins fréquentées par les voitures). Finalement, c'est principalement la partie sud de l'ex-RN2, au Bourget, qui paraît moins incitative pour la pratique du vélo, d'autant plus qu'elle est très fréquentée par les voitures. Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, la structure du réseau de bus reflète l'absence de desserte en transports en commun lourds dans le quartier. La gare du Bourget et le RER B, en limite sud du périmètre de 2 km autour de la future gare du RGPE, semblent ainsi polariser le réseau de bus. Les fréquences de passage sur l'ex-RN2 et les axes majeurs rejoignant cette dernière (avenue Aristide Briand, les Tilleuls) sont ainsi parmi les plus élevées. L'arrivée de la gare du Bourget Aéroport devrait axer la restructuration du réseau de bus vers celle-ci, diminuant notamment les fréquences de passage sur la portion de l'ex-RN2 reliant la future gare et la gare du Bourget RER.

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)

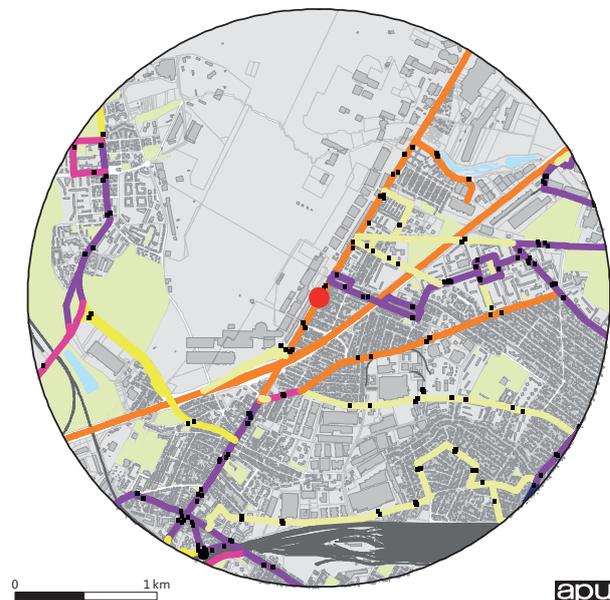
Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013



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. Une mixité des surfaces autorisées à la construction

En moyenne, ce sont un peu moins de 50 logements qui ont été autorisés à la construction dans le quartier de gare du Bourget Aéroport chaque année de 2000 à 2013, soit un rythme assez modéré, en progression depuis 2008. Dans ce quartier occupé pour moitié par l'aéroport du Bourget et les équipements attenants, les surfaces d'activités autorisées sont plus importantes que les surfaces consacrées au logement : 64 500 m² contre seulement 44 500 m² de logements. Les nouveaux services publics occupent près de la moitié des surfaces d'activités créées, suivis de près par les surfaces occupées par les activités industrielles (34 %) et loin derrière par les nouveaux bureaux (12 %) et les commerces (8 %).

Construction (2000-2013)	Le Bourget Aéroport	Le Blanc-Mesnil/Dugny
Surface de logements autorisés (m ²)	44 485	266 913
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	48	261
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	68	342
Taux de construction	6 %	6 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	64 520	282 228

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.

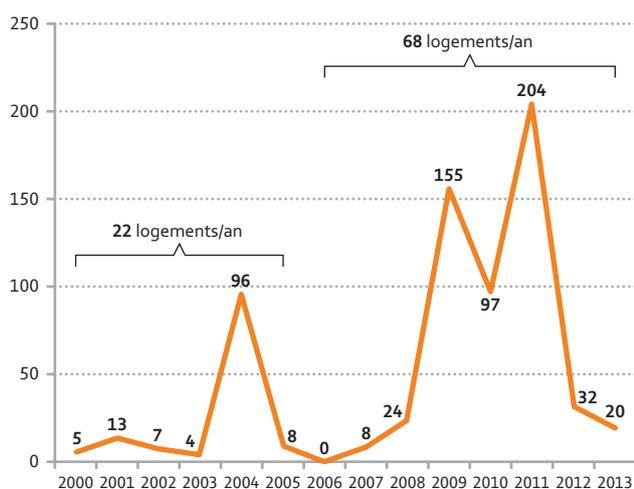
Types de locaux d'activités construits dans le quartier du Bourget Aéroport (2000-2013)



Source : DRIEA, SITADEL 2015

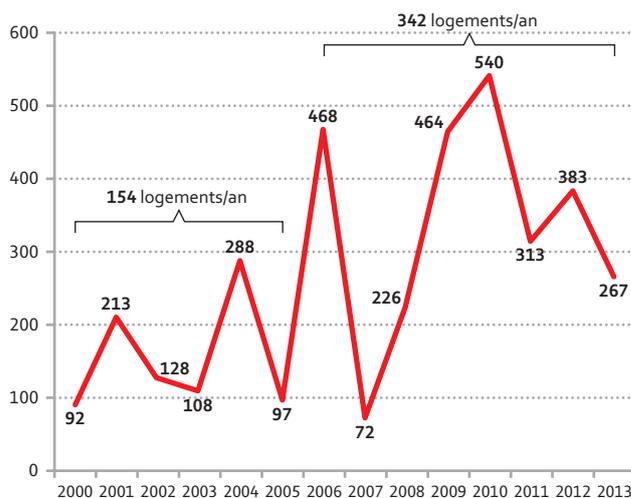
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier du Bourget Aéroport



Source : DRIEA, SITADEL 2015

Communes du Blanc-Mesnil et Dugny



Source : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Peu d'opérations de grande taille

La carte des permis autorisant la création de nouvelles surfaces de logement témoigne des mutations permanentes qui s'opèrent dans le tissu pavillonnaire, sans toutefois de logement la plupart du temps. Les permis portant sur des surfaces supérieures à 2 000 m² sont peu nombreux dans tout le quartier. On peut toutefois citer les opérations qui ont été mises en œuvre au nord de la future gare, avenue Georges Guynemer au Blanc-Mesnil (elles ont autorisées la création de plus de 300 logements) ou la construction d'une centaine de logements rue du Parc dans le cadre de la ZAC Gustave Eiffel. Les constructions autorisées dans le périmètre de l'aéroport du Bourget ont représenté près de la moitié des nouvelles surfaces d'activités autorisées dans le quartier de gare.

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

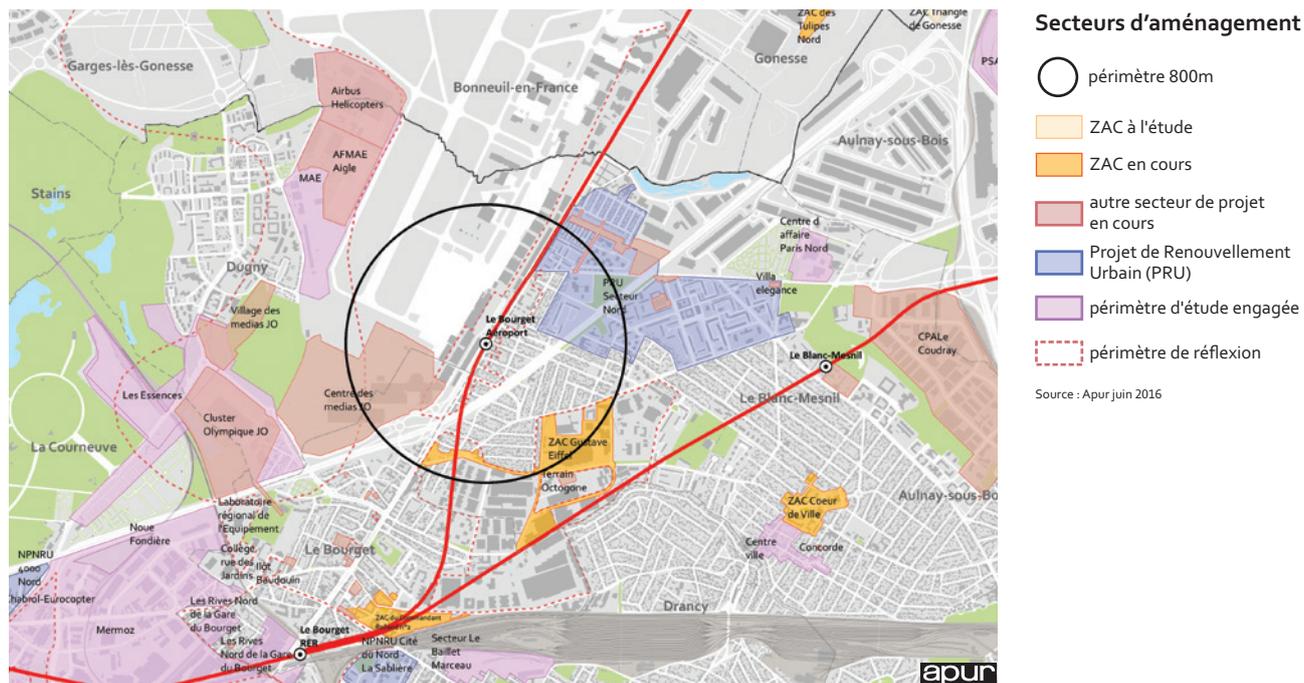
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2015



6.3. Le quartier de gare du Bourget Aéroport, porte d'entrée de la métropole

La future gare RGPE du Bourget Aéroport qui se situera au niveau de l'entrée du Musée de l'Air et de l'Espace, participe de la reconfiguration de l'avenue du 8 mai 1945 (ex-RN2). À cet endroit, cette dernière constitue une porte d'entrée sur les communes du Blanc-Mesnil et du Bourget et plus généralement de la métropole, que la gare RGPE viendra signifier et qu'il convient de mettre en valeur en le transformant en boulevard urbain et en améliorant les espaces publics et l'insertion urbaine du site de l'aéroport dans la ville sur sa façade Est, le long de l'avenue du 8 mai 1945. La gare desservira également le parc des expositions et l'aéroport d'affaires à proprement parler. Un programme de modernisation de l'aéroport du Bourget est en cours visant l'optimisation du foncier de l'aéroport pour le développement des activités des multiples acteurs présents sur le site (Musée, constructeurs aéronautiques, BEA, parc des expositions). La mutation des terrains jalonnant l'ave-



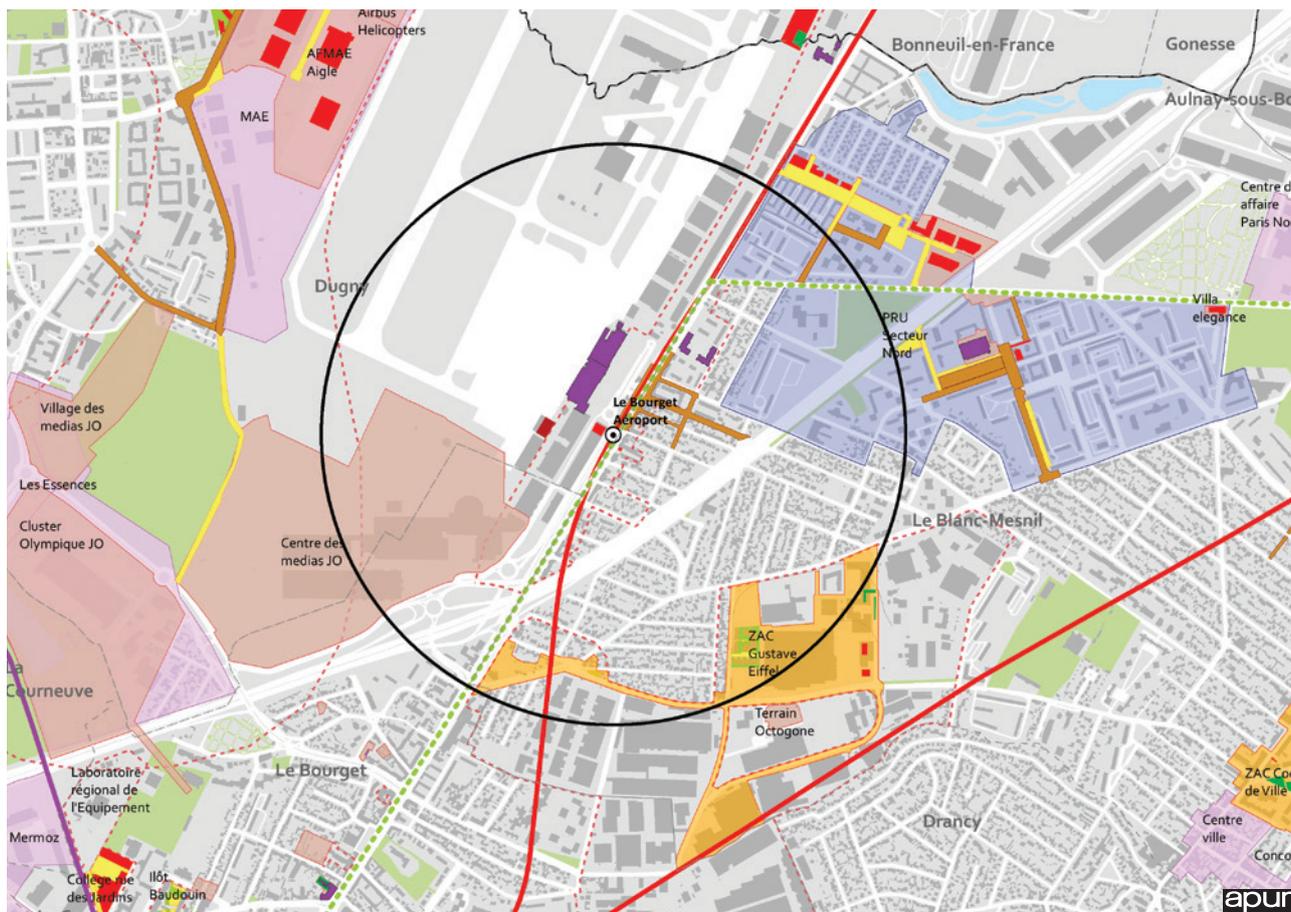
Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Gustave Eiffel
Commune	Le Blanc-Mesnil
Date d'achèvement (prévision)	
Nombre de logements (estimation)	1 200
Logement (m ²)	100 345
dont logements sociaux (m ²)	
Bureaux (m ²)	38 060
Activités (m ²)	69 710
Équipements (m ²)	11 000
Commerces (m ²)	13 045
Surface totale (m ²)	232 160
Maîtrise d'ouvrage/ Aménageur	Sequano
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	TVK

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

nue étant impossible au niveau du Musée, les terrains du secteur dit de l'Aviation, entre l'avenue du 8 mai 1945 et l'autoroute A1 font ainsi l'objet d'une étude visant une éventuelle densification et mise en valeur du secteur. Un projet de TCSP est également à l'étude sur ce tronçon de l'ex-RN2. Au sud du quartier, la ZAC Gustave Eiffel a d'ores et déjà entrepris la mutation de la zone d'activités de la Molette. La revitalisation de la partie nord de celle-ci a donné lieu à la construction du Collège Jacqueline de Romilly à l'angle de la rue Iqbal Misah et l'avenue Charles Floquet, d'une opération de 57 logements collectifs et 18 maisons individuelles le long de la rue du Capitaine Dreyfus sous maîtrise d'ouvrage Toit et Joie et Pitch promotion, ainsi qu'à celle du centre commercial Plein Air. La voirie a également été requalifiée (avenue Charles Floquet, rue Iqbal Masih et rue du Capitaine Dreyfus) pour accueillir notamment des pistes cyclables.

Le quartier de gare comprend enfin des secteurs touchés par le PRU Secteur Nord du Blanc-Mesnil, pour lequel sont concernés par exemple la Cité des 212, la Cité de la Justice, l'ensemble Descartes et les Tilleuls.



Projets d'aménagement et de transport



Sources : Apur 2016, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

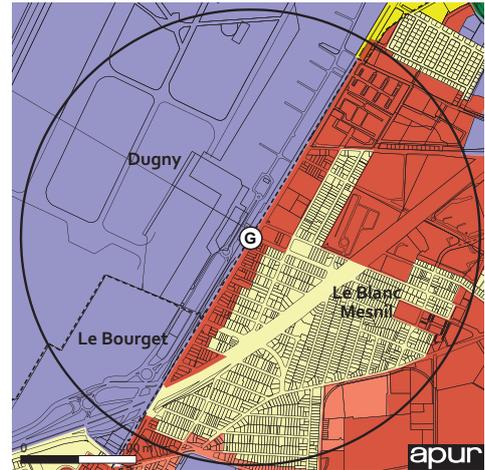
Annexe : Récolement des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le quartier de gare est couvert par trois règlements d'urbanisme différents : le PLU du Blanc-Mesnil a été récemment approuvé le 21 mars 2016, tandis que le PLU de Dugny, approuvé le 17 décembre 2007, est en cours de révision et que le POS en vigueur au Bourget a été approuvé le 1^{er} février 1991, avec une prescription de PLU le 24 septembre 2015. Les documents d'urbanisme sont mimétiques des tissus existant dans ce quartier, ce qui se lit notamment sur la carte des hauteurs maximales autorisées. En dehors de l'aéroport qui constitue un zonage particulier, la hauteur est limitée à 9 m dans les tissus pavillonnaires, à 24 m dans les quartiers d'habitat collectif, le long de l'ex-RN2 et dans le parc des Expositions.

Récolement des zonages des PLU/POS

 zone naturelle	 équipement public ou collectif
 zone agricole	 zone d'activité, aéroportuaire, portuaire, ferroviaire
 zone urbaine verte	 zone à urbaniser
 zone mixte dense	 PSMV
 zone semi dense	 secteur non couverts par le POS (ZAC)
 habitat coll. discontinu	 station du RGPE
 habitat pavillonnaire	

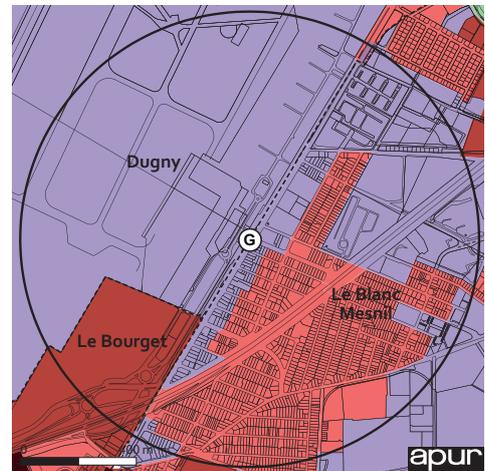
Sources : Apur mars 2016, d'après le PLU de Dugny approuvé le 17 décembre 2007, en cours de révision, PLU du Blanc-Mesnil approuvé le 21 mars 2016 et le POS du Bourget approuvé le 1^{er} février 1991. Prescription de PLU le 24 septembre 2015.



Récolement des emprises au sol des constructions des PLU

 jusqu'à 40 %
 50 %
 60 %
 entre 70 et 80 %
 entre 90 et 100 %
 emprise non réglementée
 secteur de plan masse
 zone naturelle ou agricole
 station du RGPE

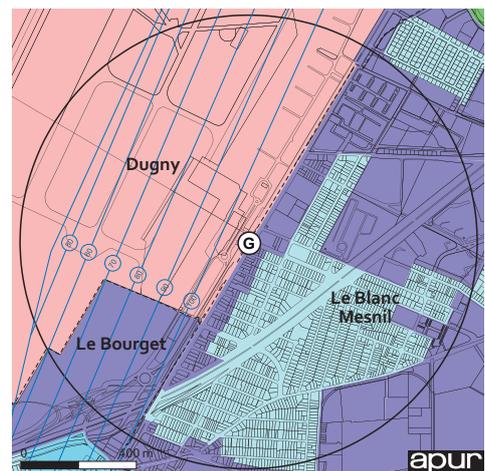
Sources : Apur mars 2016, d'après le PLU de Dugny approuvé le 17 décembre 2007, en cours de révision, PLU du Blanc-Mesnil approuvé le 21 mars 2016 et le POS du Bourget approuvé le 1^{er} février 1991. Prescription de PLU le 24 septembre 2015.



Récolement des hauteurs maximales des PLU/POS

 < ou égal à 9 m	 selon la hauteur des bâtiments existants ou voisins ou largeurs des voies
 hauteur de 10 à 15 m	 hauteur définie selon plan masse
 hauteur de 16 à 24 m	 hauteur non réglementée
 hauteur de 25 à 30 m	 zone naturelle ou agricole
 hauteur de 31 à 36 m	 station du RGPE
 hauteur plafond : 37 m et +	

Sources : Apur mars 2016, d'après le PLU de Dugny approuvé le 17 décembre 2007, en cours de révision, PLU du Blanc-Mesnil approuvé le 21 mars 2016 et le POS du Bourget approuvé le 1^{er} février 1991. Prescription de PLU le 24 septembre 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 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee, recensement 2011, CLAP 2009
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	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 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFip 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee Recensement 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 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP, au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 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 m ² 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
ETP	Établissement Public Territorial
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 Le Bourget Aéroport — Ligne 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 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 17, dont Le Bourget Aéroport fait partie.