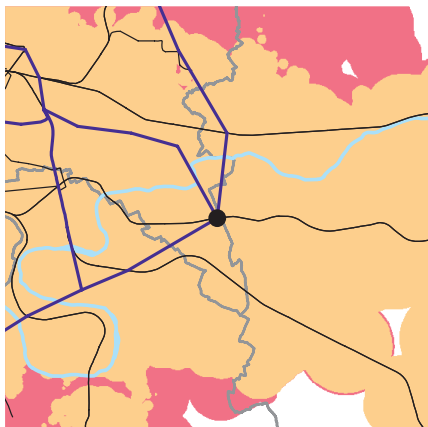
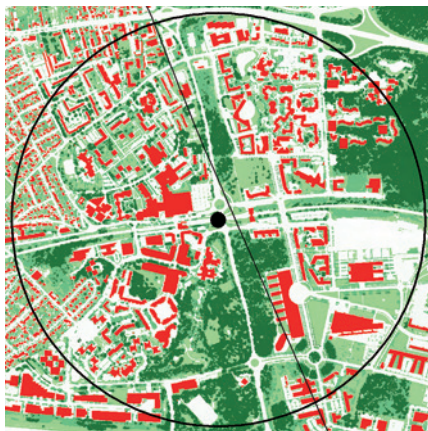


Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare Noisy-Champs



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Barbara Chabbal, 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

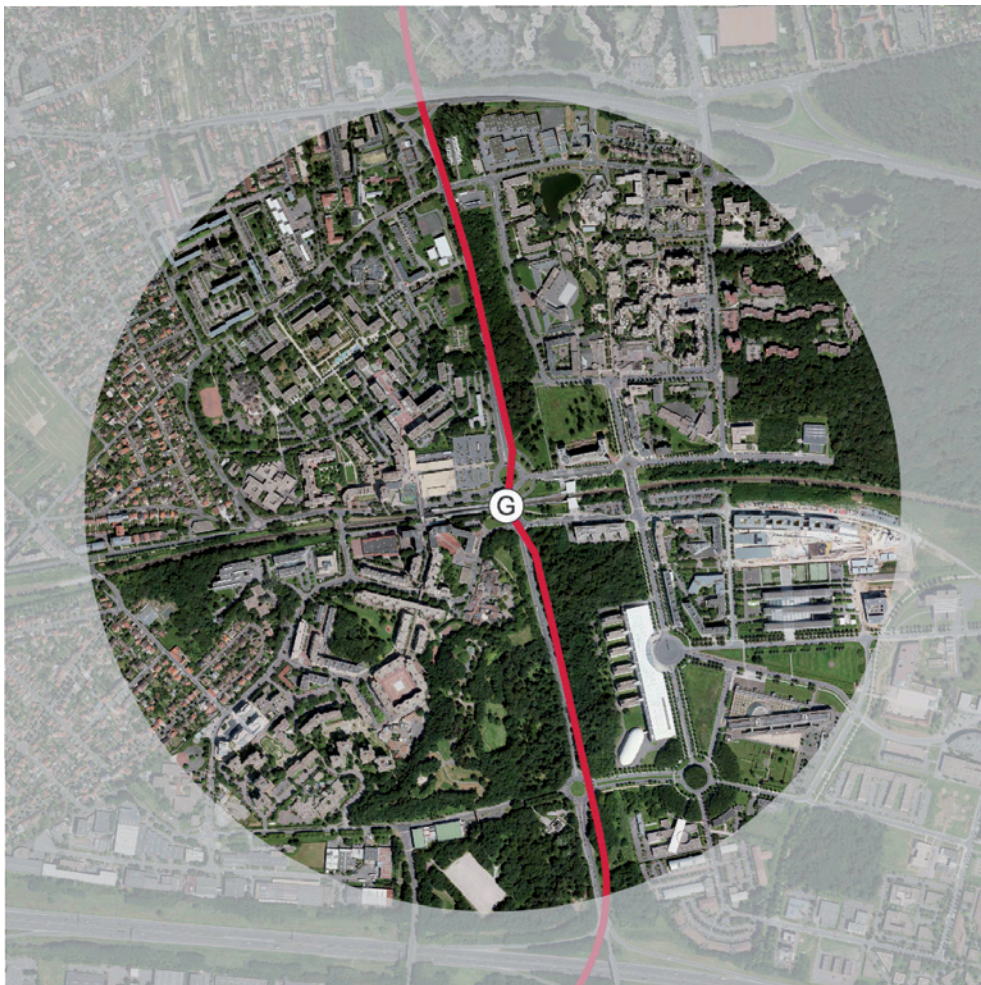
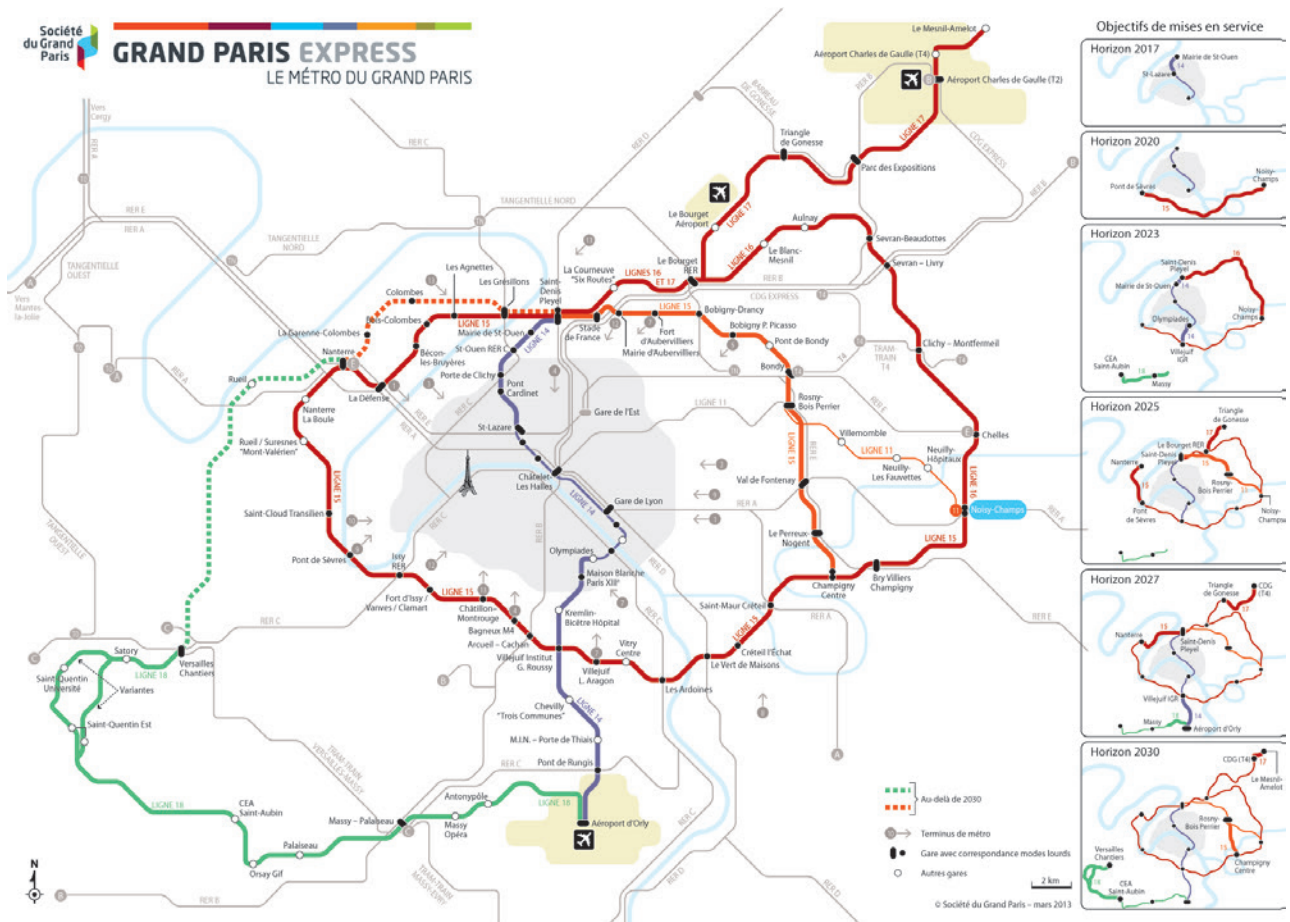
www.apur.org

2014V4.1

Sommaire

Préambule	1
Introduction	3
1. Un quartier résidentiel entre petite et grande couronne	5
2. Une centralité métropolitaine : la Cité Descartes.....	6
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	7
3.1 De vastes zones de grands ensembles et un site universitaire.....	7
3.2 Des bâtiments de grande hauteur très présents	8
3.3 Quelques parcelles ayant une densité bâtie élevée et des emprises libres nombreuses	8
3.4 Un tissu d'habitat collectif discontinu, parfois organisé sur dalle	9
3.5 Un quartier de ville nouvelle, construit après 1976	9
3.6 La végétation couvre la moitié de la surface du quartier.....	10
3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier	11
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1 Un quartier jeune.....	12
4.2 Un quart des ménages à bas revenus.....	13
4.3 Une majorité de métiers liés à l'administration publique et l'enseignement à l'échelle des communes	14
4.4 Plus de 95 % de logements collectifs	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1 Des déplacements domicile-travail orientés vers l'ouest, à Paris et La Défense ...	16
5.2 Une accessibilité renforcée dans le nord et le sud du territoire métropolitain.....	17
5.3 Plus de la moitié des déplacements se font déjà en transport en commun	18
5.4 L'accessibilité du quartier	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1 Depuis 10 ans, des constructions assez peu nombreuses.....	20
6.2 Des opérations de grande taille.....	21
6.3 Des projets pour affirmer la vocation métropolitaine du quartier	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



Gare : Noisy-Champs

Ligne 15, horizon 2020 –
Ligne 16, horizon 2023

Gare située dans la commune de Noisy-le-Grand

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis) et Champs-sur-Marne (Seine-et-Marne). Champs-sur-Marne appartient à la Communauté d'Agglomération de Marne-la-Vallée Val de la Bièvre.

PLU de Noisy-le-Grand approuvé le 16 novembre 2011

POS de Champs-sur-Marne approuvé le 19 novembre 1999

Territoire du CDT « Cœur Descartes »

En connexion avec le RER A

Préambule

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 générateur 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, validé 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.

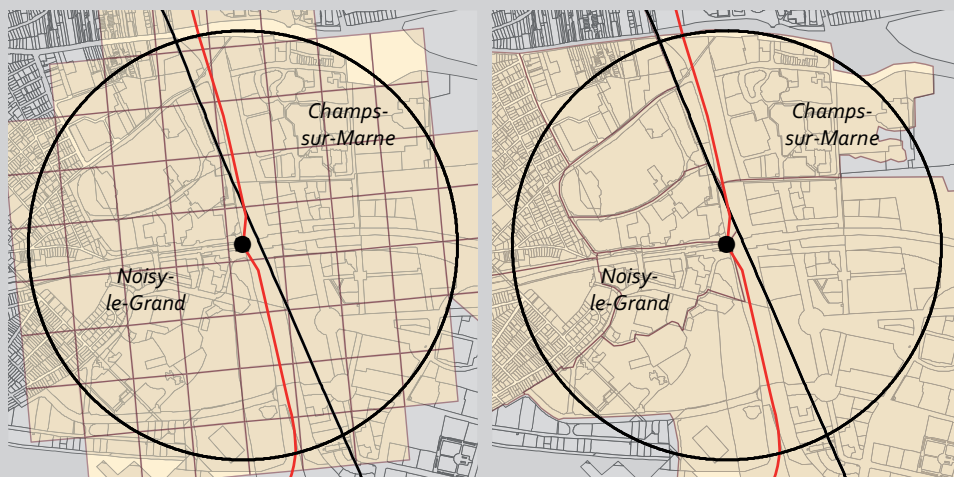
L'**Atelier parisien d'urbanisme (Apur)** qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres 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 mètres autour de la gare.

Afin de garantir un niveau maximal de fiabilité et de pertinence des données, un examen au cas-par-cas des quartiers selon les carreaux et les IRIS de l'Insee a été réalisé, induisant le cas échéant l'exclusion de certains IRIS.

EXEMPLE DU QUARTIER DE NOISY-CHAMPS



Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m

Découpage du quartier à l'IRIS

Introduction

La méthode

La création de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris se déroule 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.

La préfiguration de l'observatoire a été réalisée sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne : Rueil-Suresnes-Mont Valérien, Les Agnettes dans les Hauts-de-Seine, Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis et Les Ardoines et Vitry Centre dans le Val-de-Marne.

Le choix des gares correspond à la volonté de donner un aperçu de la diversité des quartiers des futures gares du Grand Paris sur le plan urbain, social, économique et des transports... Les gares s'inséreront dans des tissus urbains plus ou moins denses et constitués, dans des quartiers variablement mixtes sur le plan social et économique. Le Réseau du Grand Paris Express viendra améliorer la desserte des quartiers en créant de nouvelles gares ou en venant se connecter et renforcer des gares existantes. Elles s'inscrivent également dans une dynamique de projet urbain.

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 la gare de Noisy-Champs, réalisée en liaison avec les services des villes de Champs-sur-Marne et Noisy-le-Grand.

Les monographies des quartiers de gare seront établies en 2014 et 2015 en fonction du calendrier de mise en service du réseau.

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare. Les données mobilisées dans l'observatoire des quartiers de gare et sa préfiguration ont été sélectionnées pour permettre une restitution à l'échelle du quartier de gare. Ce rayon de 800 mètres correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en un quart d'heure à pied. Dans la plupart des cas, ce rayon intercepte le territoire de plusieurs communes.

Les indicateurs

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

- 1 – **Les densités** (habitant/emplois) 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.**

1. Un quartier résidentiel entre petite et grande couronne

Le quartier de Noisy-Champs est à cheval sur deux départements, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne. C'est un quartier peu dense (66 habitants/hectare), avec une densité de population très proche de celle observée en Petite couronne. Il regroupe trois fois plus d'habitants que d'emplois (taux d'emploi = 0,69), ce qui est inférieur aux taux d'emploi des deux communes de rattachement de la gare (0,78). La moitié ouest du quartier de gare est plus dense que la moitié est, qui elle est occupée par le pôle universitaire.

Densité de population

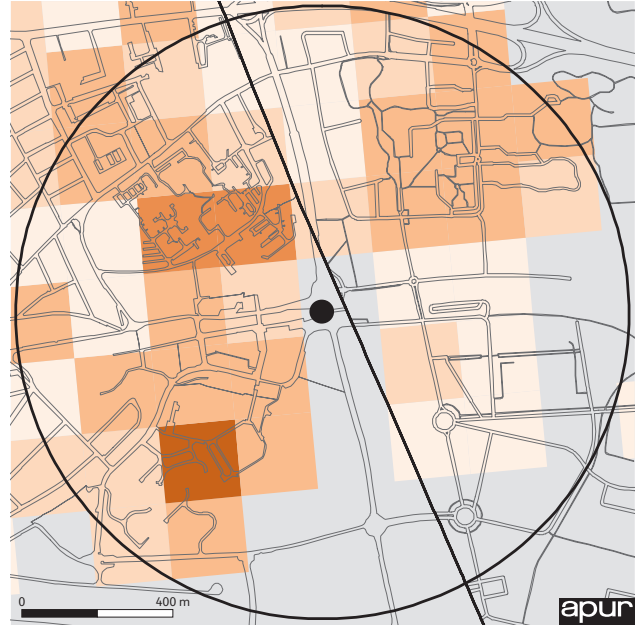
- gare
- périmètre 800 m

Nombre d'habitants à l'hectare

- plus de 500
- de 250 à 500
- de 100 à 250
- de 50 à 100
- 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

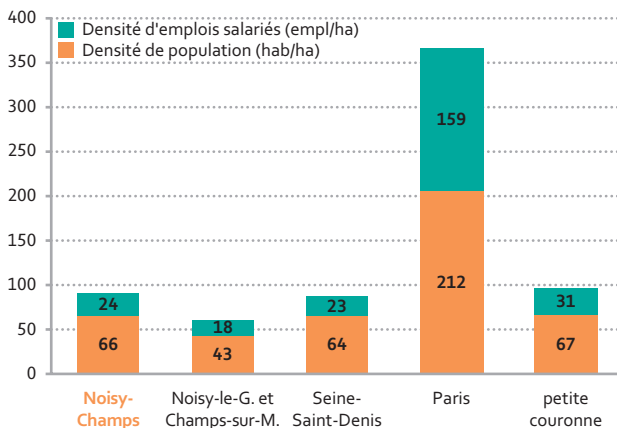


Population et emplois dans le quartier de Noisy-Champs

Noisy-Champs	Population	Emplois
Quartier	22 352	9 529
2 km	70 414	22 185
4 km	221 854	83 551

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

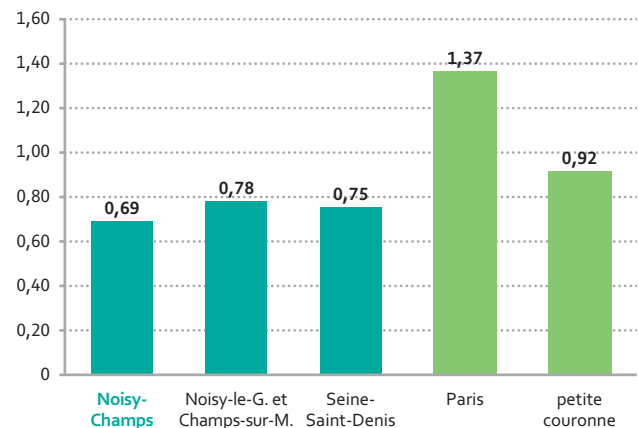
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Sources : Insee CLAP 2009, Recensement 2010

Taux d'emploi

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



Source : Insee Recensement 2010

2. Une centralité métropolitaine : la Cité Descartes

Ce secteur semble coupé en deux, voire en quatre secteurs, par la voie ferrée (axe est-ouest) d'une part et l'ex RN 370 orientée nord-sud d'autre part. Il est occupé au sud-est par une centralité d'échelle métropolitaine : les universités et entreprises de la Cité Descartes, toujours en cours de densification aujourd'hui. Mais cette centralité forte ne semble pas profiter aux autres quartiers, où l'on ne trouve qu'une centralité très locale aux abords du RER A, formée de quelques commerces de proximité en rez-de-chaussée des grands ensembles résidentiels.



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 entreprise commerciale
- marché

Grande entreprise végétalisée

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

Grande entreprise et infrastructure

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

Source : Apur octobre 2013



Le Champy, Noisy-le-Grand



Université Paris Est Marne-la-Vallée, rue Galilée, Champs-sur-Marne





3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1 De vastes zones de grands ensembles et un site universitaire

Sur les quatre secteurs dessinés par les grands axes de circulation qui traversent ce territoire, trois d'entre eux sont assez similaires puisqu'ils accueillent majoritairement des grands ensembles de logements collectifs discontinus, autour desquels sont disséminés les nombreux équipements scolaires nécessaires; le centre commercial commun à ces quartiers étant quant à lui localisé à proximité directe de la station de RER A. Enfin, tout le quart sud-est est occupé par la Cité Descartes, un site universitaire très aéré, où continuent de s'implanter de nouveaux centres d'enseignement supérieur.

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

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 2013



Allée des Hautes Fleurs, Noisy-le-Grand



ESIEE, avenue Ampère, Champs-sur-Marne

3.2 Des bâtiments de grande hauteur très présents

Près des 2/3 des bâtiments qui composent le quartier sont des bâtiments hauts de plus de 15 mètres (62 %). Ces bâtiments de grande hauteur correspondent soit aux grands ensembles, soit aux bâtiments d'enseignement supérieur. Le quartier pavillonnaire situé à l'ouest, la Maltournée, est un ensemble plus bas, formé de petits pavillons.

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 Noisy-Champs



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

3.3 Quelques parcelles ayant une densité bâtie élevée et des emprises libres nombreuses

Dans son ensemble, le quartier apparaît peu dense du fait de la présence cumulée de vastes espaces verts et de grands ensembles d'habitat collectifs organisés autour d'emprises libres importantes. Les parcelles situées au cœur du quartier présentent les densités bâties les plus élevées, proches de 3, alors que la Cité Descartes au sud-est et le quartier des Grenouillères à l'ouest sont sensiblement moins denses.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

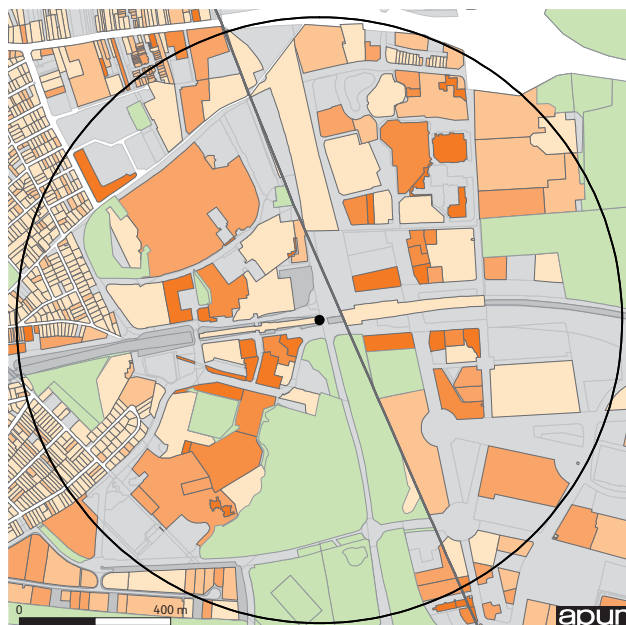
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

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

- espaces verts
- 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 d'habitat collectif discontinu, parfois organisé sur dalle

Le quartier se caractérise par de nombreux grands ensembles, dont certains sont organisés autour d'une dalle. En bordure ouest du quartier s'étend un tissu de plus petite échelle, rappelant que les quartiers avoisinants sont majoritairement pavillonnaires. Dans la cité Descartes, plusieurs édifices de moyenne à grande échelle constituent des objets architecturaux remarquables.



Allée de la Noiseraie, Noisy-le-Grand



Rue du Souvenir, Noisy-le-Grand



Avenue Blaise Pascal, Cité Descartes, Champs-sur-Marne

3.5 Un quartier de ville nouvelle, construit après 1976

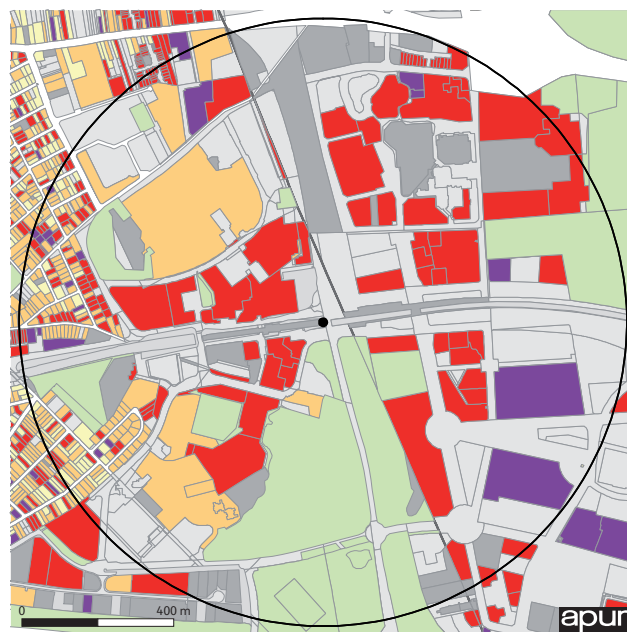
Noisy-Champs est un quartier situé au cœur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Plus de la moitié des logements sont de construction récente, postérieures à 1976. Seuls quelques pavillons datent d'avant 1949. Les enjeux de rénovation thermique peuvent y être importants.

Époque de construction des bâtiments

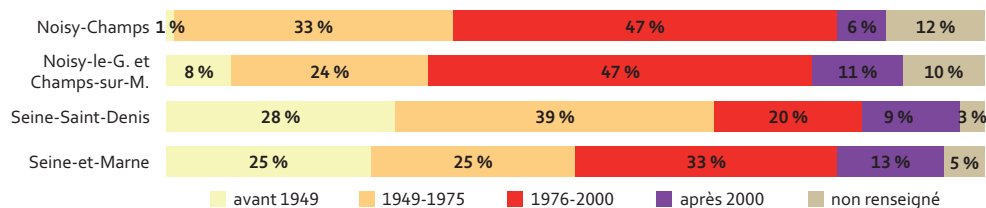
- gare
- périmètre 800m
- Période majoritaire***
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné
- Principaux équipements**
- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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)

3.6 La végétation couvre la moitié de la surface du quartier

Dans le quartier de Noisy-Champs, la végétation est partout présente : en bordure des axes de circulation (rues plantées, talus et rond-point boisé), entre les bâtiments dans la Cité universitaire, dans les jardins du quartier pavillonnaire, dans les grands espaces verts publics que sont le parc de la Butte Verte au sud et le Bois de Grâce au nord-est. Le couvert végétal occupe 52 % de la surface du quartier de gare.

La trame verte participe de l'identité du quartier de Noisy-Champs et plus généralement du CDT Cœur Descartes qui se positionne en « Cluster de la ville durable ». En termes d'usage, les deux grands parcs publics du quartier, parc de la Butte verte et le Bois de Grâce, plantés de grands arbres, offrent aux habitants un cadre récréatif exceptionnel.

Les bâtiments et la végétation

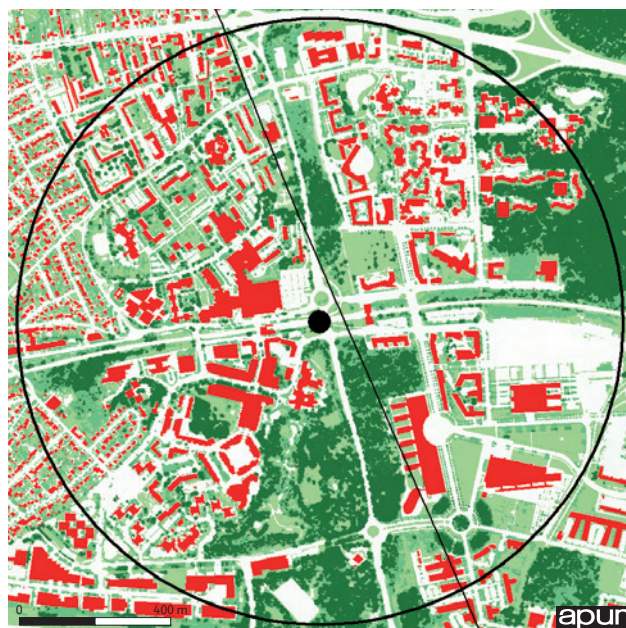
- gare
- périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

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

bâtiments

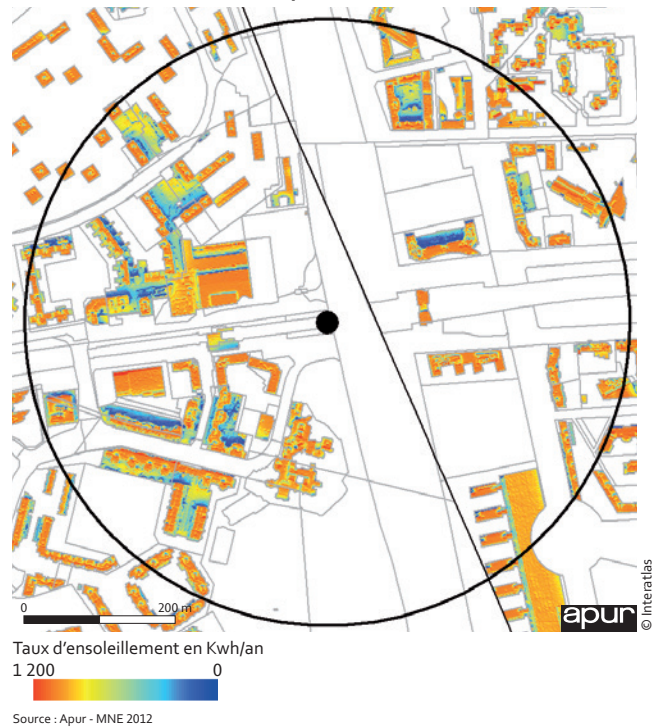
Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



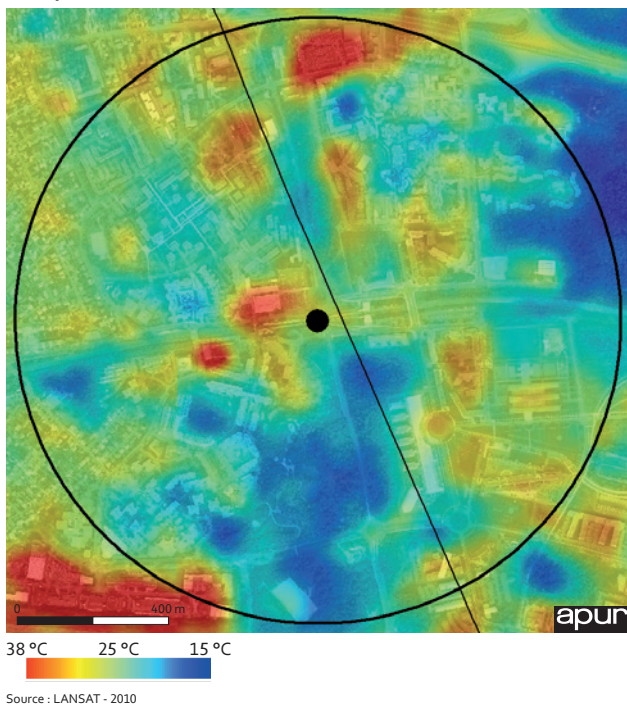
3.7 Des outils en cours d'élaboration pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

- Le cadastre solaire permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier notamment les opportunités d'installations photovoltaïques. Les toitures des bâtiments d'enseignement, de grande taille, se caractérisent par un fort taux d'ensoleillement.
- Des relevés thermographiques d'été font apparaître principalement les îlots de fraîcheur intéressants dans ce quartier où le couvert végétal occupe une place importante.
- Des relevés thermographiques d'hiver montrent un quartier assez homogène, où les bâtiments semblent relativement performants sur le plan thermique, les déperditions au niveau de leur toiture semblent limitées.

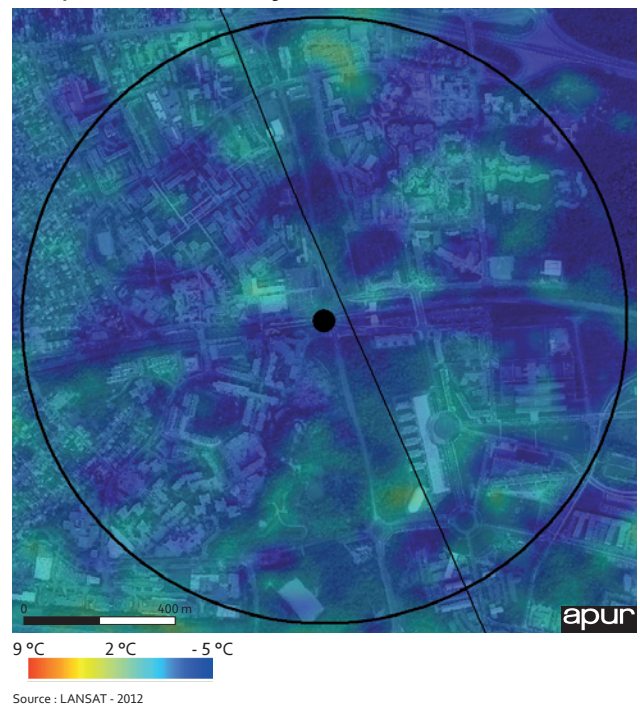
Cadastre solaire dans un rayon de 400 m



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



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



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

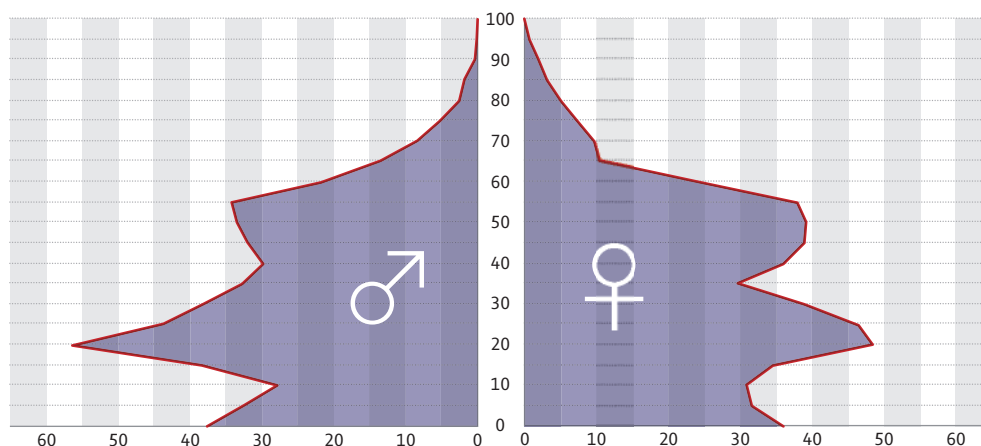
4.1 Un quartier jeune

Le quartier de Noisy-Champs regroupe 22 000 habitants. Il est stable sur le plan démographique : le nombre d'habitants y a légèrement diminué depuis 1999 (- 1,7 %). C'est aussi un quartier jeune. Plus de 30 % de la population a moins de 18 ans, contre 27,5 % en moyenne en Seine-Saint-Denis, pourtant département le plus jeune de France. Les personnes âgées de 65 ans ou plus ne représentent que 7 % de la population du quartier. La structure de la population active montre une prédominance des catégories employés/ouvriers à l'image de ce que l'on observe dans les deux départements.

	Noisy-Champs	Noisy-le-G. et Champs-sur-M.	Seine-Saint-Denis	Seine-et-Marne	Paris	Petite couronne
Nombre d'habitants (2010)	22 352	89 328	1 547 139	1 338 973	2 173 491	4 426 512
Évolution de la population 1999-2010	- 1,7 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %	+ 10,9 %	+ 5,6 %	+ 9,5 %
Part des moins de 18 ans (2010)	31,0 %	25,4 %	27,5 %	25,6 %	18,9 %	25,1 %
Part des plus de 65 ans (2010)	7,0 %	9,3 %	10,6 %	11,1 %	14,8 %	12,2 %
Nombre de salariés (2010)	9 529	36 267	546 135		1 679 557	2 028 148
Cadres (2010)	16,0 %	20,0 %	13,0 %	15,6 %	43,0 %	24,5 %
Employés et ouvriers (2010)	53,5 %	48,1 %	58,5 %	51,2 %	28,6 %	45,6 %
Taux d'emploi (2010)	0,69	0,78	0,75		1,36	0,91
Ménages à bas revenus (2010)	25,0 %	18,4 %	28,3 %	14,3 %	18,3 %	19,7 %

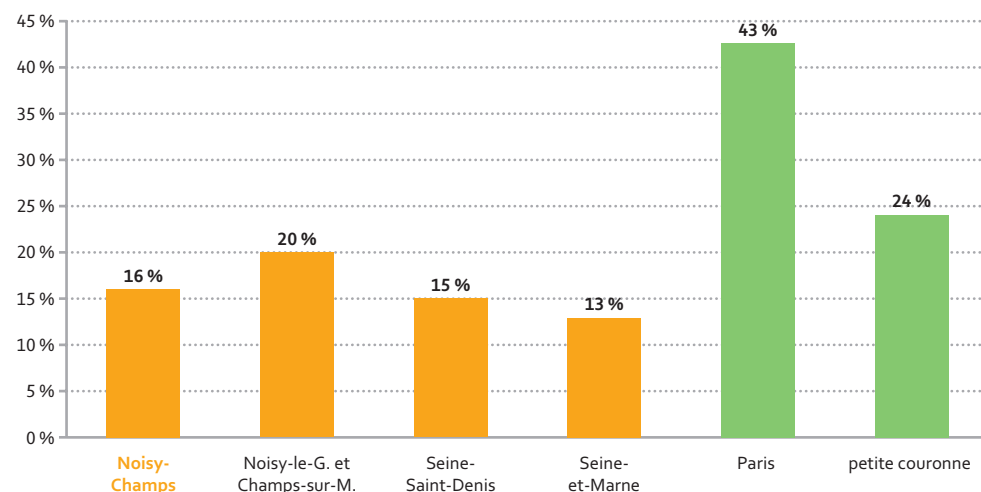
Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de Noisy-Champs (pour 1 000 habitants)



Source : Insee Recensement 2010

Part des cadres dans la population active

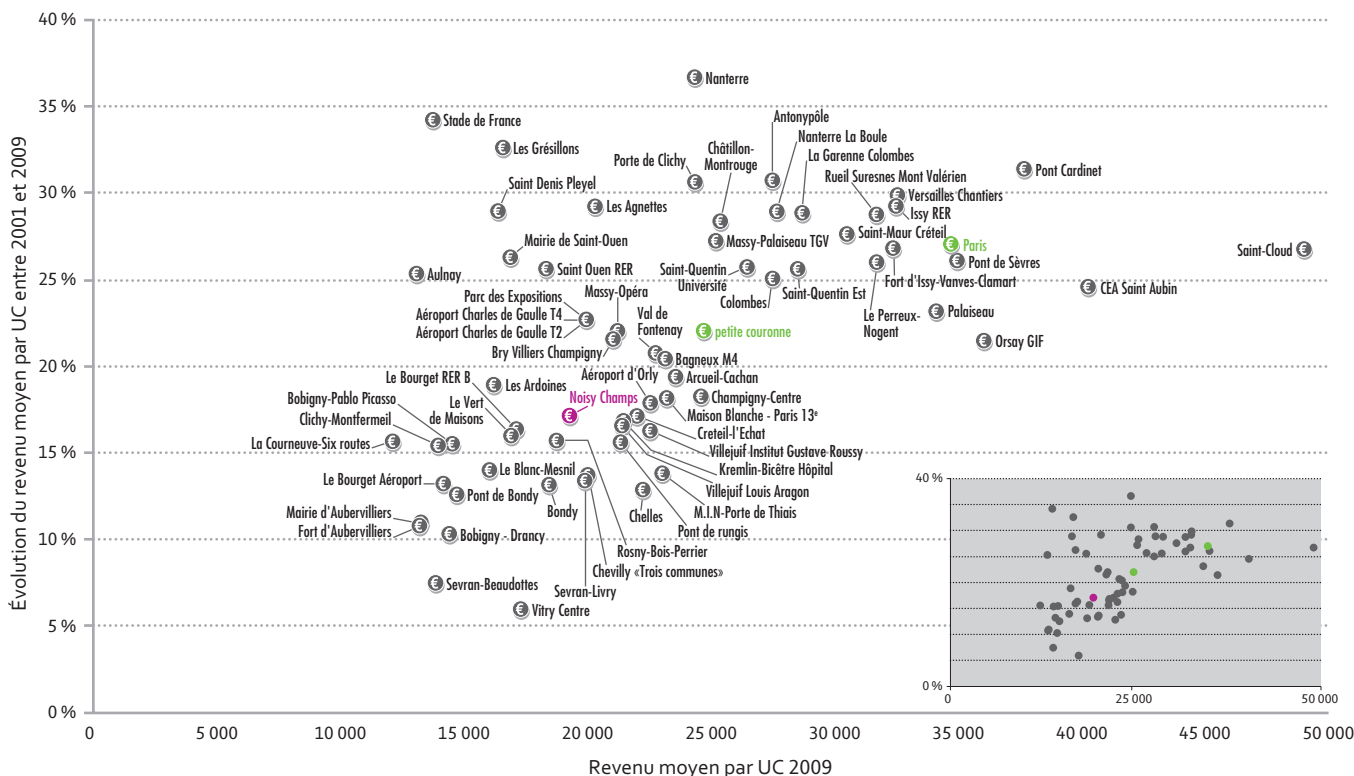


Source : Insee Recensement 2010

4.2 Un quart des ménages à bas revenus

Le revenu moyen des ménages est légèrement inférieur à 20000 € par an et par UC. Il a progressé de 17 % depuis 2001, un peu moins vite que le reste des communes de rattachement de la gare et que dans le département de Seine-et-Marne. La part des ménages à bas revenus à Noisy-Champs est importante : un quart des ménages sont concernés.

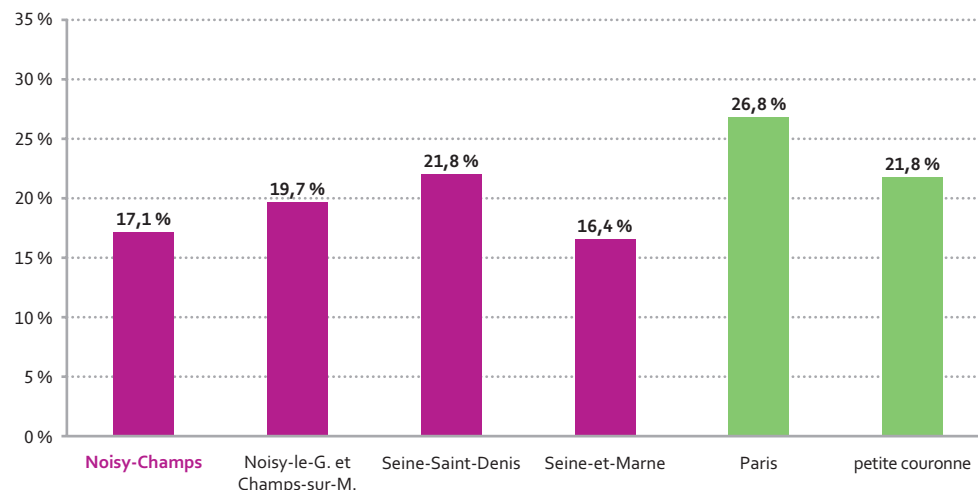
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)

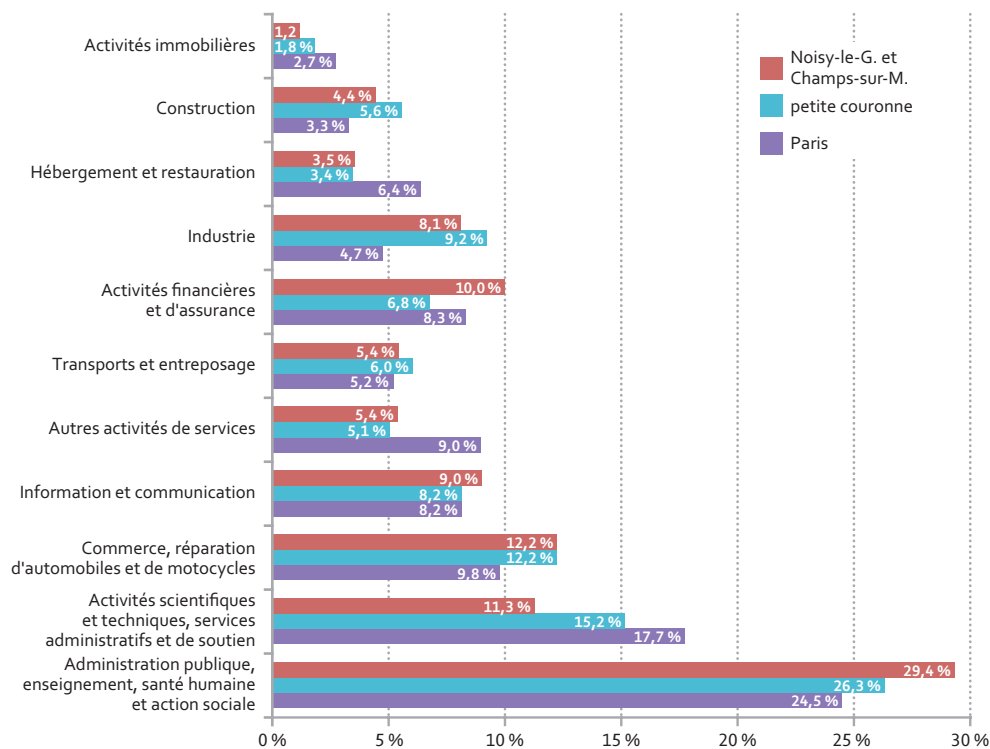


Source : Insee Recensement 2010

4.3 Une majorité de métiers liés à l'administration publique et l'enseignement à l'échelle des communes

La présence de la Cité Descartes se lit au travers du type d'emplois exercés dans les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne. Dans ces deux communes les emplois liés à l'administration publique et l'enseignement sont surreprésentés, c'est aussi le cas des emplois dans le domaine de la finance et de l'assurance.

Emplois par secteur d'activité sur le territoire de les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne

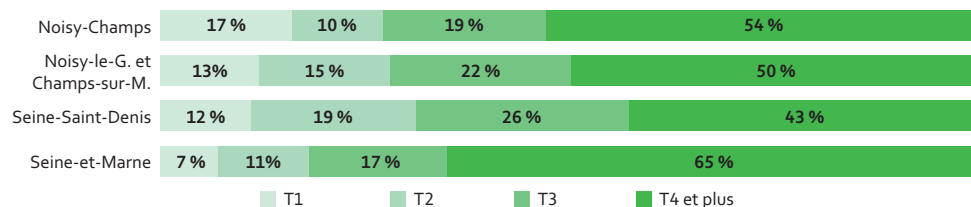


Source : Insee Recensement 2010

4.4 Plus de 95 % de logements collectifs

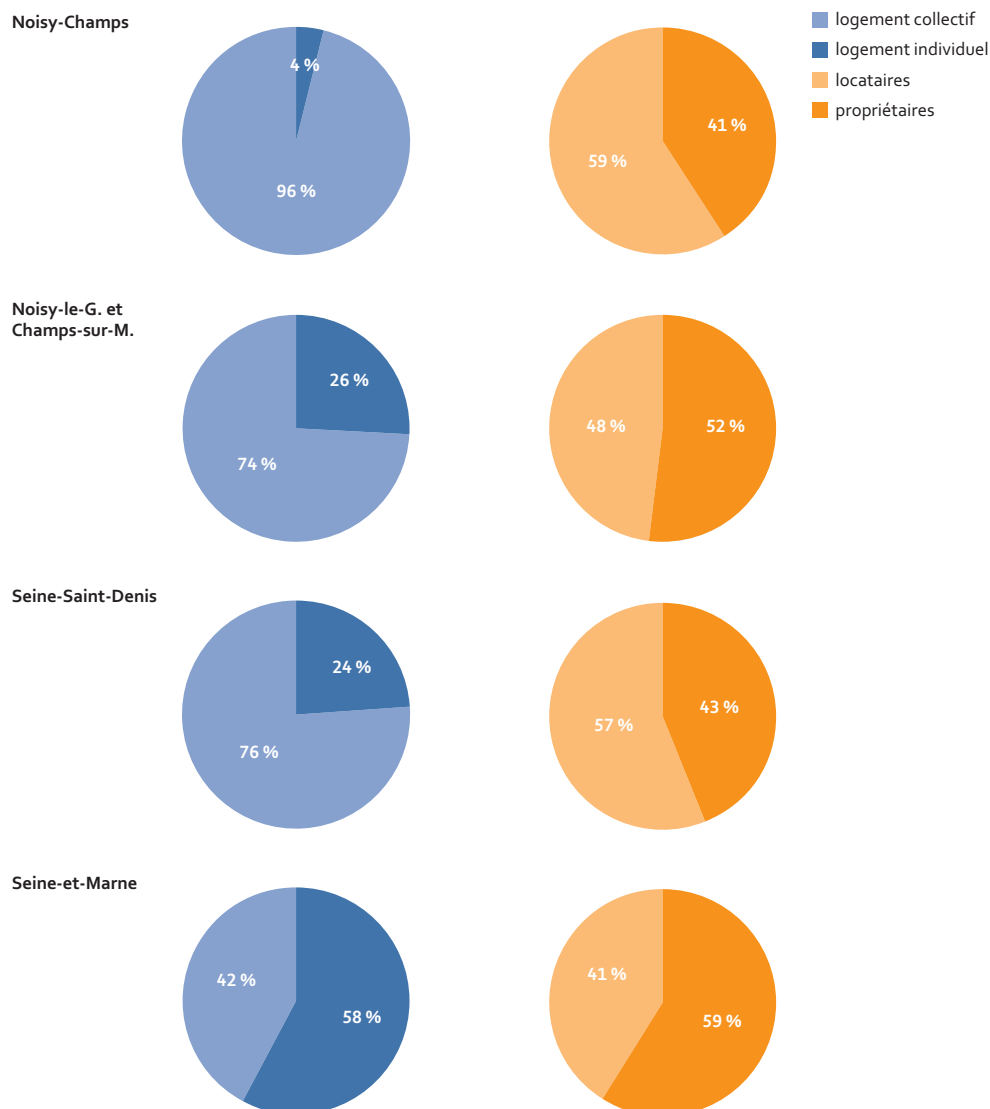
Contrairement à ce que l'on observe dans le reste des communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, le quartier de gare ne regroupe que très peu de pavillons (4 % des 8010 logements). Dans le même temps, le poids du secteur locatif est particulièrement important (6 ménages sur 10 sont locataires), avec près d'1/3 de logements sociaux. Les logements ont beau être collectifs, ce sont pour moitié d'entre eux de grands logements de 4 pièces et plus. Les petits logements occupent aussi une place importante dans le parc du quartier (27 %). Ce sont donc les logements de taille moyenne qui y sont sous-représentés.

Répartition des types de logements en 2011



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

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

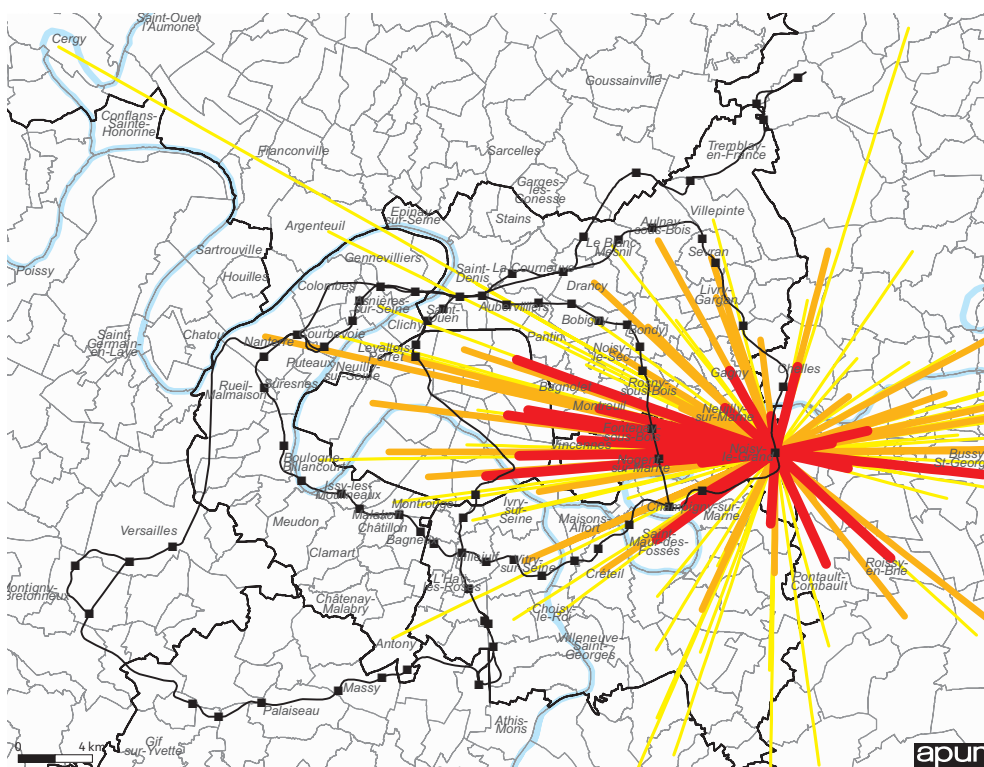
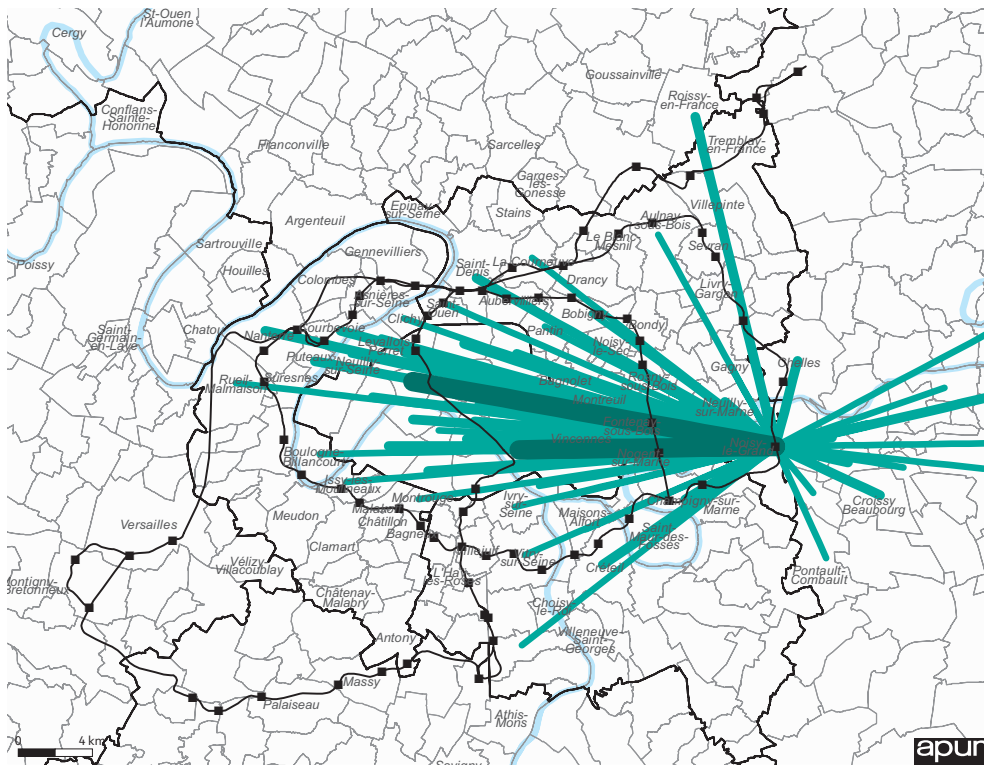


Sources : Insee Recensement 2010, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1 Des déplacements domicile-travail orientés vers l'ouest, à Paris et La Défense

La ligne de RER A organise les déplacements domicile-travail le long d'un axe est-ouest. Les « our-sins » mettent en évidence l'influence de Paris et du quartier de la Défense dans les déplacements des actifs des communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne. Ces deux communes attirent quant à elles des actifs provenant des différentes communes de l'Est de l'agglomération.



Où travaille les actifs habitant à Noisy-le-G. et Champs-sur-M.

- 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 : 9167 actifs travaillent dans leur commune de résidence, Noisy-le-Grand ou Champs-sur-Marne. Ils représentent 22 % de la population active et ne figurent pas sur les cartes.

5.2 Une accessibilité renforcée dans le nord et le sud du territoire métropolitain

Du fait de la présence d'un réseau de transport en commun lourd, le territoire couvert depuis la gare de Noisy-Champs est déjà vaste. Avec l'arrivée de la ligne 15 du RGPE en 2020, les limites nord et sud de la métropole seront rendues plus accessibles aux habitants de ce quartier.

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

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

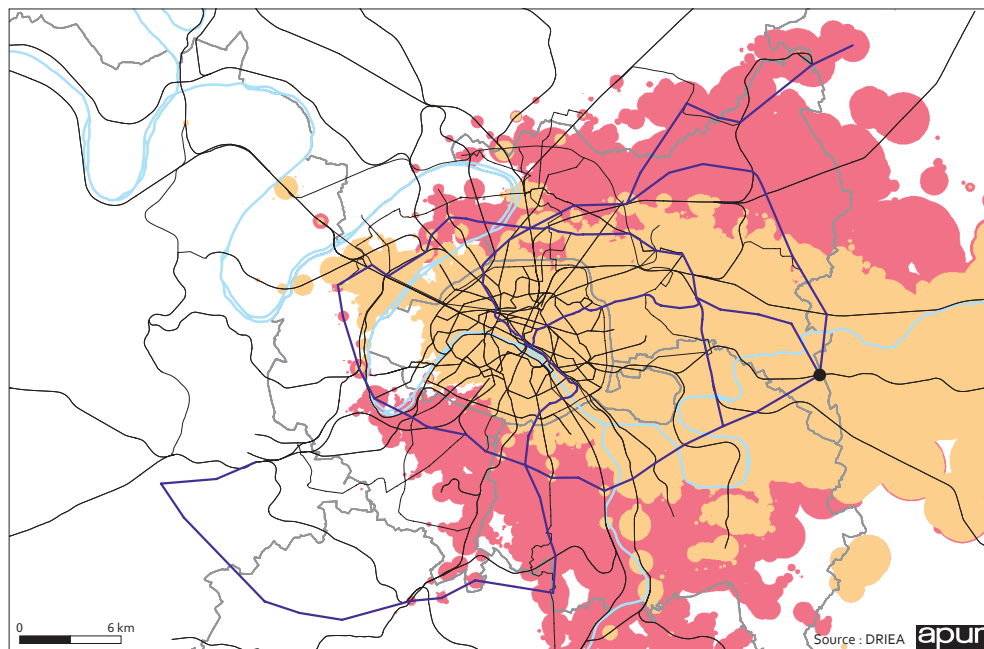
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

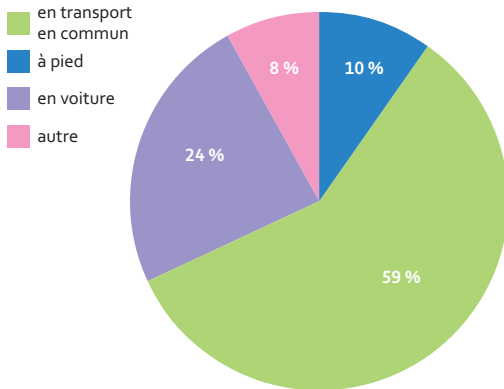
Évolution 2013-2030 de l'accessibilité depuis la gare de Noisy-Champs pour un trajet de 45 min. en transports en commun :
Territoire : + 72 %
Emplois : + 48 %



5.3 Plus de la moitié des déplacements se font déjà en transport en commun

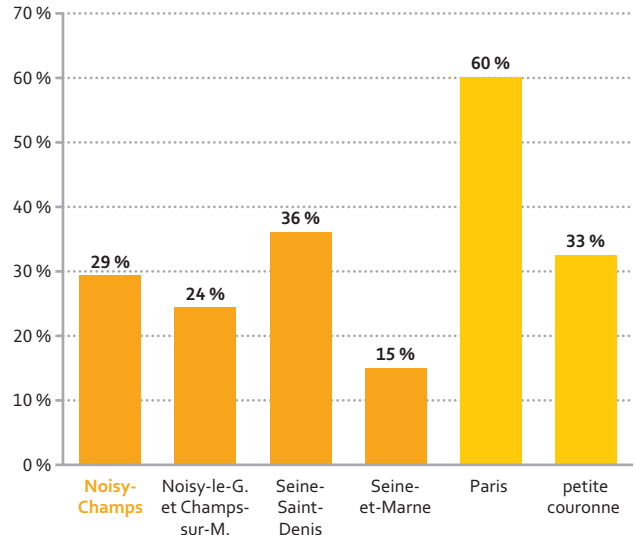
Le quartier est d'ores et déjà desservi par la ligne A du RER, d'où une part élevée de déplacements domicile-travail réalisés en transport en commun. Presque 30 % des ménages du quartier ne possèdent pas de voiture

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee Recensement 2010

Part des ménages sans voiture

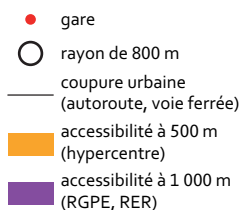


Source : Insee Recensement 2010

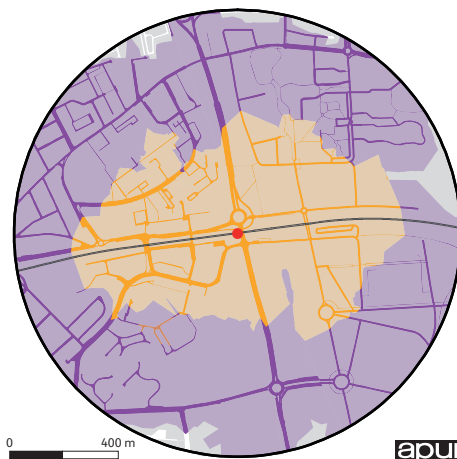
5.4 L'accessibilité du quartier

La trame viaire du quartier est organisée autour de grands axes, peu nombreux, et de voies piétonnes qui desservent notamment les grands ensembles. La coupure créée par les voies ferrées limite l'accessibilité piétonne à la gare. Le relief et un réseau de pistes cyclables discontinu constituent des freins à la pratiques du vélo dans le quartier de Noisy-Champs, tout comme les voies ferrées et l'autoroute A4, toutes deux difficiles à franchir. Enfin, en matière de transports en commun, le réseau de bus apparaît finalement peu dense, surtout si l'on considère les lignes avec des fréquences élevées.

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m



Source : Apur 2013





Note de lecture :

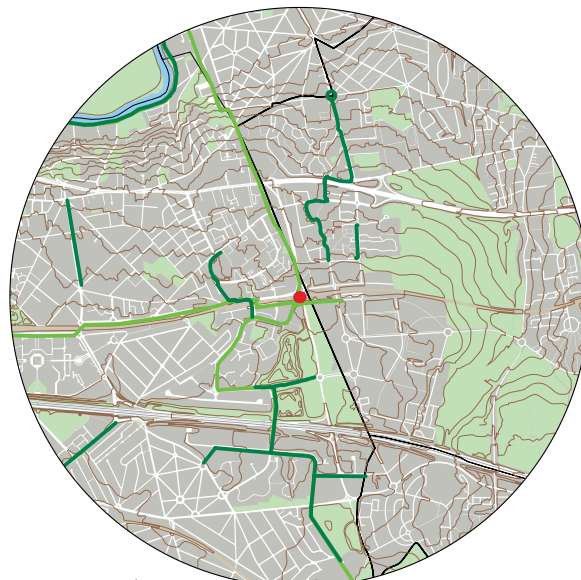
Accessibilité piétonne à 500 m : Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 5 minutes environ depuis la gare du Grand Paris

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

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 94 2013



apur

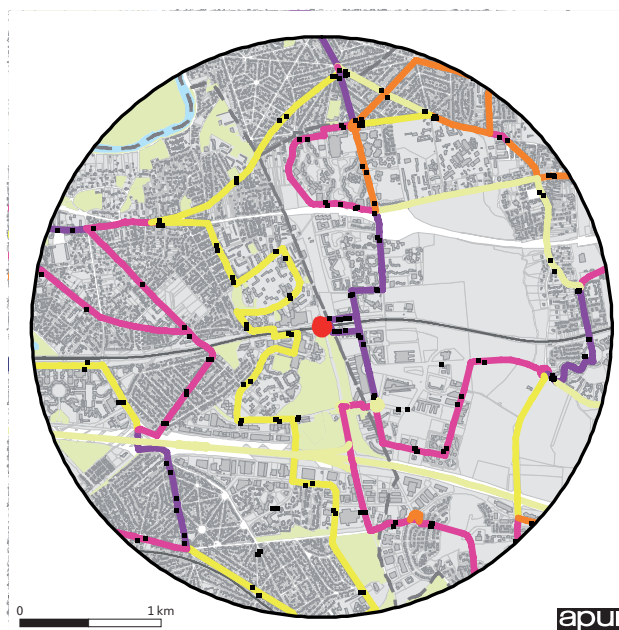
Note de lecture :

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

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

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

Source : STIF 2012



apur

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

6.1 Depuis 10 ans, des constructions assez peu nombreuses

De 2000 à 2012, une vingtaine de logements ont été autorisés annuellement dans le quartier, avec une augmentation du rythme de construction à partir de 2005. Les logements sociaux ne représentent que 9 % des nouveaux logements. Ces chiffres peuvent s'apprécier au regard des PLH de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne. Le PLH du Val Maubuée, qui concerne Champs-sur-Marne, prévoyait un rythme annuel de construction de 135 logements annuel à l'échelle de la commune, sur la période 2006-2012. Dans le cadre du PLH 2012-2018 de Noisy-le-Grand, un effort de construction comparable sera mis en œuvre dans le quartier est, dont le quartier de gare fait partie : 131 logements construits annuellement pour 600 prévu dans l'ensemble de la commune.

De 2000 à 2012, les surfaces d'activités autorisées dans le quartier ont été trois fois plus importantes que les surfaces de logements. Elles sont essentiellement consacrées à l'accueil de nouveaux équipements et services publics dont des bâtiments d'enseignement. Ces résultats sont à relier à la poursuite de la densification de la Cité Descartes.

Construction (2000-2012)	Noisy-Champs	Noisy-le-G. et Champs-sur-M.
Surface de logements autorisés (m ²)	22 006	250 468
dont m ² logements sociaux (en %)	9 %	58 %
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2012	23	239
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2012	42	282
Taux de construction	4 %	9 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	63 808	223 708

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.

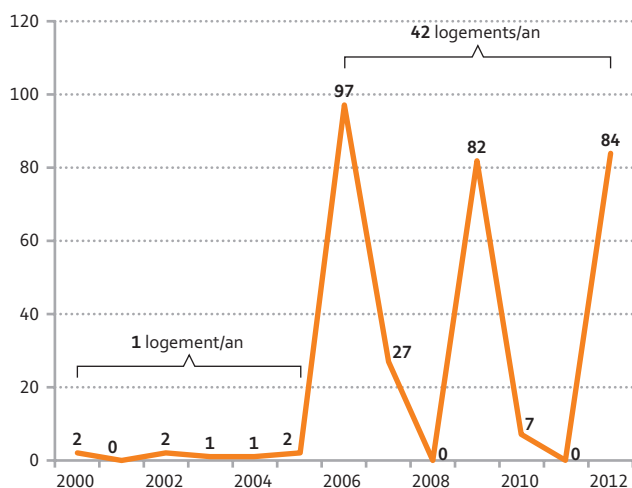
Types de locaux d'activités construits – Noisy-Champs (2000-2012)



Source : DRIEA, SITADEL 2013

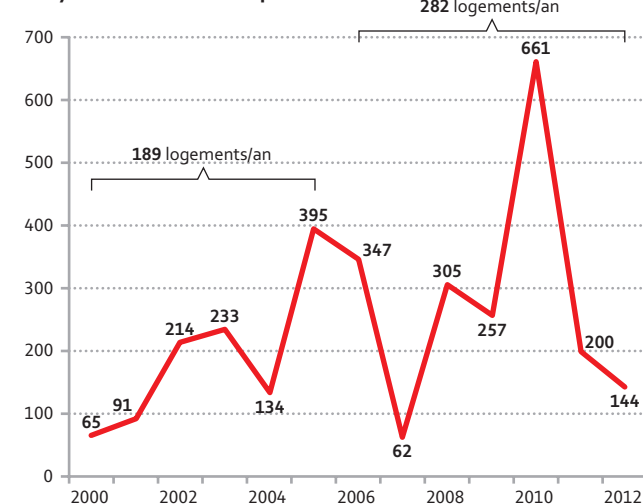
Évolution du nombre de logements autorisés

Noisy-Champs



Source : DRIEA, SITADEL 2013

Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne



Source : DRIEA, SITADEL 2013

6.2 Des opérations de grande taille

Les permis tant pour les logements que pour les activités mettent en évidence des opérations de grande taille. La localisation des surfaces d'activité au sud est du secteur correspond à la construction de nouveaux bâtiments d'enseignement dans la cité universitaire.

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 Des projets pour affirmer la vocation métropolitaine du quartier

Le quartier est appelé à jouer un rôle majeur dans le nouveau système de transport métropolitain : à l'image de la gare de Saint-Denis Pleyel, celle de Noisy-Champs constituera un des principaux nœuds permettant l'interconnexion entre les lignes 11, 15 et 16 et le RER A. Le CDT « Cœur Descartes » souhaite que la gare (sous maîtrise d'œuvre de l'AREP) se pose en émergence emblématique au cœur du quartier. Ce dernier devra gagner en « intensité », notamment afin de dépasser « largement l'échelle locale » et unifier les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, ainsi que leur département respectif. La gare assurera ainsi le lien et la cohésion entre les différents éléments du programme immobilier mixte qui sera développé dans le quartier.

La principale ZAC du quartier concerne les aménagements du quart sud-est du quartier, correspondant à la Cité Descartes, pôle majeur du « cluster de la ville durable » et « territoire de la transition énergétique » défini dans le CDT. D'une surface dépassant le million de m² de surface de plancher, la ZAC développe principalement des bureaux, mais accueillera néanmoins près de 15 000 nouveaux logements.



Secteurs d'aménagement

- périmètre 800m
- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- autre secteur de projet en cours
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- périmètre d'étude engagée
- périmètre de réflexion

Source : Apur 2013

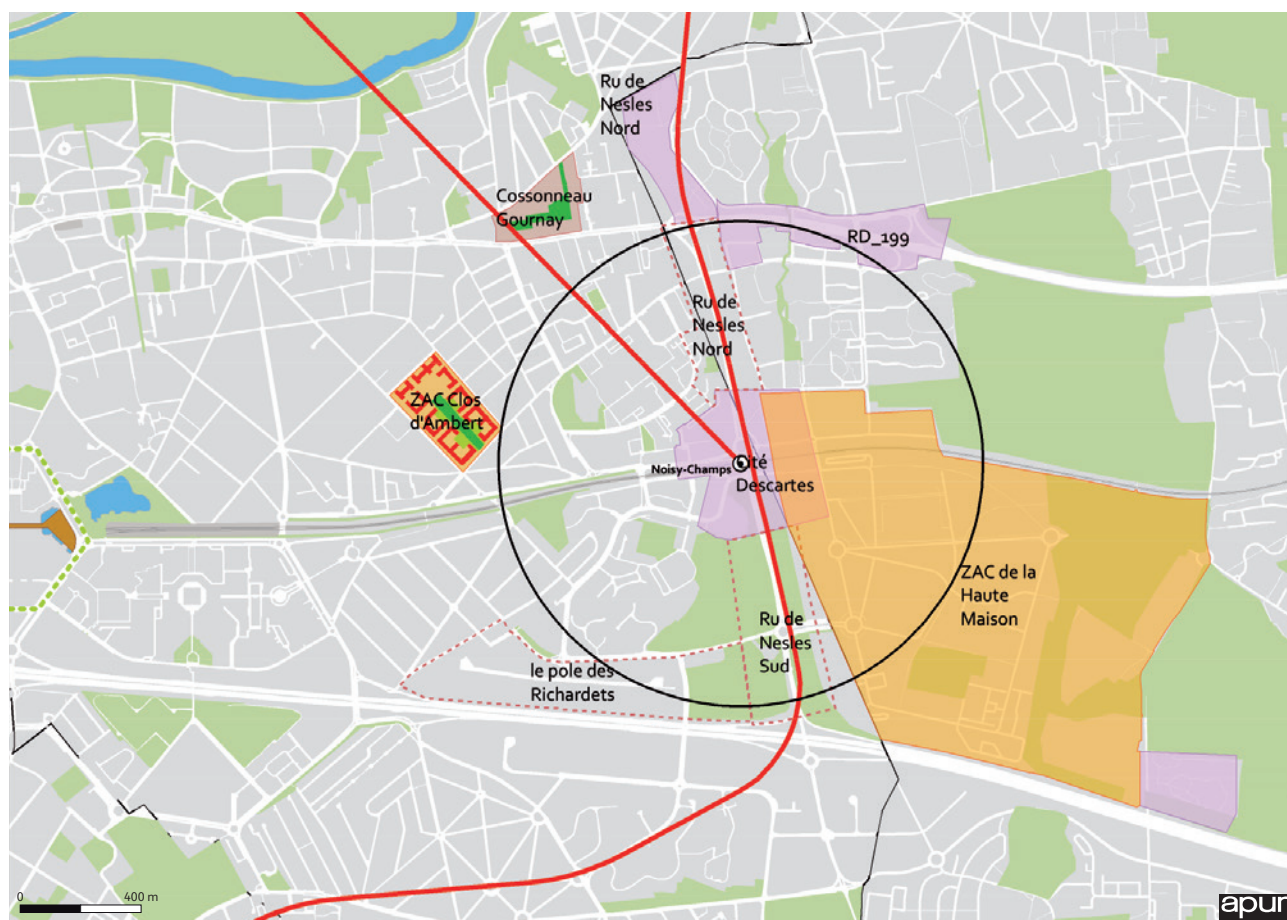
Éléments des opérations d'aménagement (novembre 2013)

	ZAC Clos d'Ambert	ZAC de la Haute Maison
Commune	Noisy-le-Grand	Champs-sur-Marne
Date d'achèvement (prévision)	2 020	2015
Logement (m ²)	98 000	98 000
dont logement sociaux (m ²)	34 300	
Bureaux (m ²)		400 000
Activités (m ²)		45 000 (dont 20 000m ² hôtels)
Équipements (m ²)	64 000	315 000
Commerces (m ²)	2 000	15 000
Nombre de logements (estimation)	1 200	
Surface totale (m ²)	199 500	873 000
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Noisy, SOCAREN	
Maîtrise d'œuvre/architectecoordonateur		

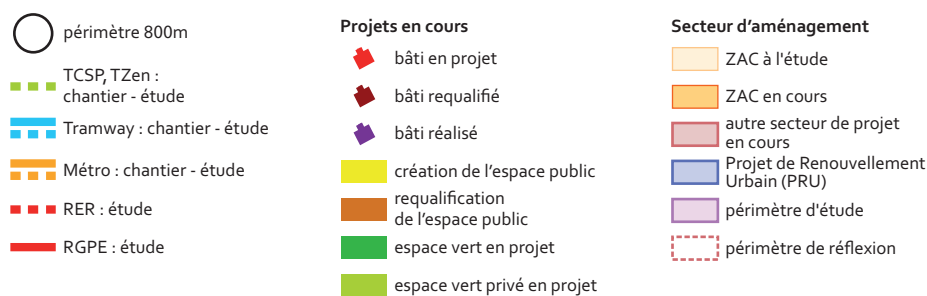
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, juin 2014

À l'ouest du quartier, la ZAC du Clos d'Ambert prévoit un écoquartier dont le programme vise à développer le logement et cherchera à s'insérer harmonieusement dans les quartiers pavillonnaires alentours, tout en annonçant les grands ensembles collectifs des quartiers du Champy et des Hauts-Bâtons à l'ouest de la ZAC.

Des études urbaines concernant le pôle de la future gare ont été commandées par les villes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne : elles s'efforcent de traduire en un schéma directeur de projet les objectifs du CDT de densification des ensembles immobiliers autour de la gare, la création d'un « grand espace public fédérateur » et, à une plus grande échelle, la mise en synergie des divers secteurs d'activités le long de l'actuel tracé du RER A (Mont d'Est, Cité Descartes et zones d'activités économiques des Richardets et de Gibraltar).



Projets d'aménagement et de transport



Sources : Apur 2013, 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 1 ^{er} 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 résidents	Insee, recensement 2010, CLAP 2009
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2012 © InterAtlas juin 2013
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 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
Epoque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 plus	DGFIP, au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee, recensement 2010
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche à pied)	Insee, recensement 2010
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee, recensements 2010, 1999
Accessibilité en transport en commun depuis les gares - isochrones 45 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 fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb de logements - permis autorisés	SITADEL 2000 - 2013
Projets à l'étude, engagés	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 Noisy-Champs

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 oeuvre 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.