INVENTONS LA METROPOLE DU GRAND PARIS

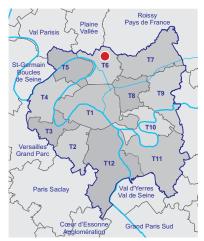
Tartres Nord

Avenue du Colonel Rol-Tanguy et à côté de la future gare de la ligne T11 Express 93240 Stains

> et 93380 Pierrefitte-sur-Seine EPT 6 - Plaine Commune

(pôle gare de Pierrefitte/Stains)





Localisation du site « Inventons la Métropole du Grand Paris » Tartres Nord (pôle gare de Pierrefitte-Stains)

Avertissement: les cartes représentent l'état des informations à la date indiquée à côté de chacune d'entre elles; les actualisations sont faites régulièrement; se référer aux documents des communes pour les informations plus récentes.

À l'articulation entre de grands secteurs de projets, le site offre un fort potentiel de développement qui en fait un lieu stratégique de l'arc Nord de Plaine Commune. Ce site est situé en limite des villes de Pierrefitte-sur-Seine et de Stains. En raison de la proximité de la Grande Ceinture ferroviaire et de la liane Nord, le site a été le support d'un développement industriel important depuis la seconde moitié du XIXe siècle. Il est aujourd'hui bordé de plusieurs zones d'activités anciennes et récentes telles que le « triangle ferroviaire », Pierrefitte 2, les Studios Sets, la ZAE Gambetta et la ZAC du Bois Moussay.

Le site est délimité au nord par les voies de la Grande Ceinture et du Tram 11 Express (Tangentielle Nord). À l'est, il est jouxté par le futur pont « Babeuf » en cours de réalisation, qui reliera Stains à la rue Babeuf à Pierrefitte en passant au-dessus de la Grande Ceinture. Au sud, la rue Rol-Tanguy le sépare de la ZAC du Bois-Moussay tandis qu'il est délimité à l'ouest par la nouvelle RD28 qui relie le pôle-gare Saint-Denis Université de la ligne 13 au centre-ville de Villetaneuse et l'université Paris 13.

À proximité immédiate du futur pôle gare Pierrefitte-Stains du Tram 11 Express, le site est aujourd'hui à 400 mètres de la Gare du RER D -Pierrefitte-Stains- et des lignes de bus 268, 361 et N44. Il est également à 700 mètres de la station Suzanne Valadon regroupant le T5 et les bus 256, 268 et N44.

Contexte et vie urbaine



Plan de situation du site

Site de l'appel à projets

Transport existant

Gare existante

Projets transport en cours ou à l'étude

TCSP, TZen, Téléphérique

- Tramway

Tangentielle

Métro

- RER

CDG Express

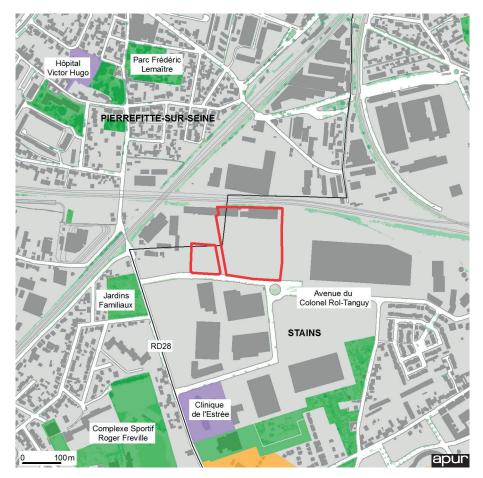
Réseau du Grand Paris Express

Projets d'aménagement urbain

À l'étude ou en cours

Sources : Nouveau Grand Paris mars 2013, Protocole Etat Région juillet 2013, Projet de PDUIF janvier 2012, Projet de SDRIF octobre 2013, STIF, SGP, EPA ORSA (TZen5)

Le site proposé est une friche industrielle, composée de terrains d'environ 3,5 ha. Il se trouve en limite des villes de Pierrefitte-sur-Seine et de Stains et à proximité immédiate du futur pôle gare Pierrefitte-Stains du Tram 11 Express (Tangentielle Nord) qui est attendu pour 2017. Le site est aujourd'hui bordé de plusieurs zones d'activité et il est situé dans un territoire riche d'espaces verts. Avec la mise en service en service d'une nouvelle offre de transports en commun (T11 Express, RD28 et réseau des lignes bus réorganisées) et les grands secteurs de projet aux alentours, il constitue un lieu stratégique de l'arc Nord de Plaine Commune.



Plan de localisation

Périmètre du site de l'appel à projets

---- Voie ferrée

Équipements

Culte

Enseignement et éducation

Exposition, spectacles culturels, art cinématographique, audiovisuel, mémoire et documentation, conservatoire, bibliothèque

conservatoire, bibliothèque

Justice, état étranger,

organisation internationale, institution centrale de l'Etat, Hôtel de ville, mairie, Conseil régional, Conseil général

Grand équipement de santé

Cimetière

Loisirs de plein air

Espace Vert, terrain de sport

Emprise des bâtiments

Source : Apur

Les centralités à l'échelle métropolitaine s'organisent autour de grandes voies structurantes comprenant des commerces et des grands équipements et desservis par des transports en commun. Les centralités décrivent l'intensité urbaine. La carte des centralités tente de mettre en valeur les atouts que sont ces centralités en termes de services rendus aux différentes échelles de la métropole. Elles sont représentées sur la carte par des aplats sur les tronçons de voies concernées: jaune, à l'échelle de toute la métropole, rouge, à l'échelle locale et orange, pour les deux échelles.

Les centralités urbaines existantes

Site de l'appel à projets

Centralités

Locales

Mixtes

Globales

Commerces et animations

Linéaire commercial

Emprise commerciale

Marché

Équipements

Local (de proximité)

Global (métropolitain)

Mairie - hôtel de ville

A RER et/ou métro et/ou tramway

Gare RATP et/ou SNCF

Zones de bureaux

Grandes emprises végétales

Espace vert public et des grandes institutions

Sport et loisir de plein air

Cimetière

Terrain agricole

Grandes emprises et infrastructures

Zone d'activité

Service urbain

Aéroport, port de marchandise

Source : Apu

Statut de la propriété

Site de l'appel à projets

Voie ferrée

Propriété privée

Propriété publique

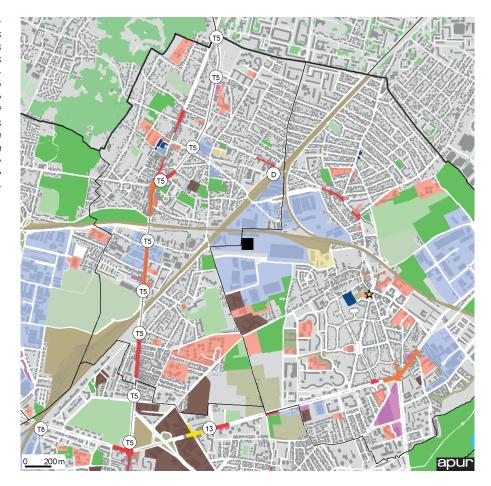
SNCF, RATP, STIF, etc

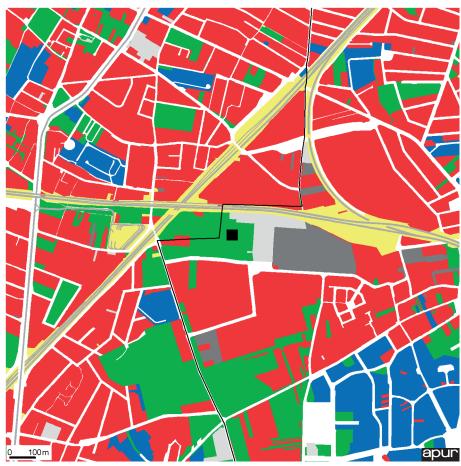
Organisme HLM / 1%

Personne Morale

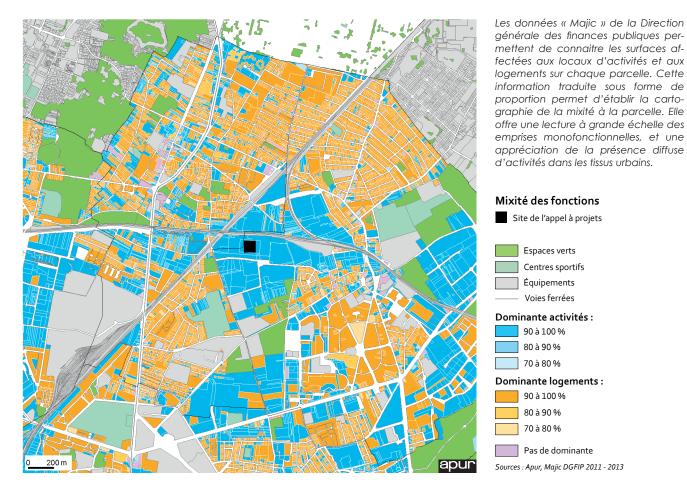
Autres

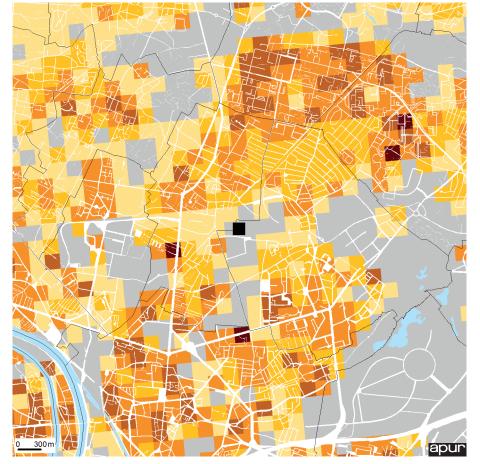
Sources : Apur, DGFIP 2011





Population, mixité des fonctions





La carte ci-contre représente la densité de population à l'hectare selon un carroyage de 200 mètres par 200 mètres. Cette donnée fait partie d'un corpus de 18 données carroyées (carreaux de 200 mètres) fournies par l'Insee à partir de la source Revenus Fiscaux Localisés

Elles sont utiles pour disposer d'informations à des niveaux infra-communaux.

Densité de population

Site de l'appel à projets

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. Source: fichier fiscal (INSEE) - 2010 Les deux histogrammes permettent de comparer la situation du quartier situé autour du site proposé pour l'appel à projets (défini comme le périmètre situé dans un rayon de 800 mètres autour du site), à celle des communes auxquels le site se rattache (et pas uniquement la ou les commune(s) où se trouve le site), ainsi qu'à la valeur moyenne calculée pour le Territoire et la Métropole du Grand Paris.

La densité humaine correspond au cumul de la densité de population et de la densité d'emplois à l'hectare. Cumuler ces deux informations de l'Insee permet de donner la mesure de l'intensité de l'occupation d'un territoire et de sa mixité fonctionnelle.

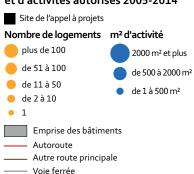
Les ménages qui ont des revenus inférieurs à 60 % de la médiane nationale, soit 11250 € par an et par unité de consommation en 2010, sont considérés comme ayant de bas revenus. La part des ménages à bas revenus dans le total des ménages est une donnée fournie par l'Insee, qui a servi de base à la définition de la nouvelle géographie prioritaire de la politique de la ville en 2014.

C'est un indicateur qui résume bien les éventuelles difficultés socio-économiques que peut rencontrer un territoire.

La carte des permis de construire montre deux informations: le nombre de logements autorisées à la construction (en orange) et les surfaces d'activités (en bleu) autorisés à la construction au cours de la période 2005-2014. Ces données, géolocalisées à l'adresse, sont issues de la base de données SITA-DEL qui recense de manière exhaustive toutes les autorisations de construction délivrées par les communes.

Regroupées sous le terme « surfaces d'activités » se mêlent les surfaces dédiées aux équipements publics mais aussi aux bureaux, commerces, hôtels, industrie, artisanat et entrepôts.

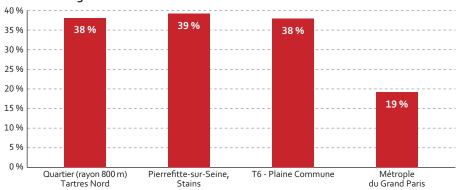
Permis de construire de logements et d'activités autorisés 2005-2014



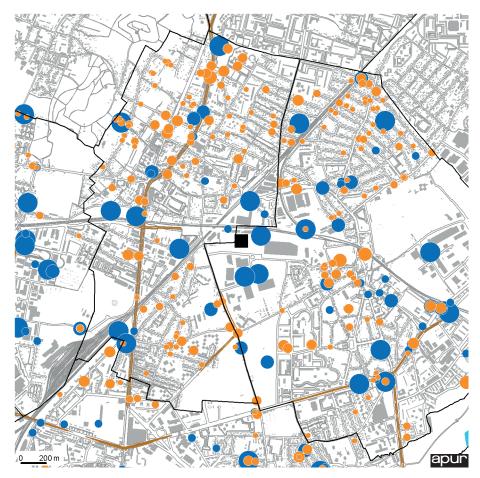
Sources : Apur, Ville de Paris, GERCO, DRIEA SITADEL, IGN - 2014 Densité humaine Densité de population (hab/ha) Densité d'emplois (empl/ha) 120 46 37 100 80 15 87 40 73 63 20 Quartier (rayon 800 m) Pierrefitte-sur-Seine, T6 - Plaine Commune Métrople Tartres Nord du Grand Paris

Source: Insee Recensement 2012, CLAP 2009

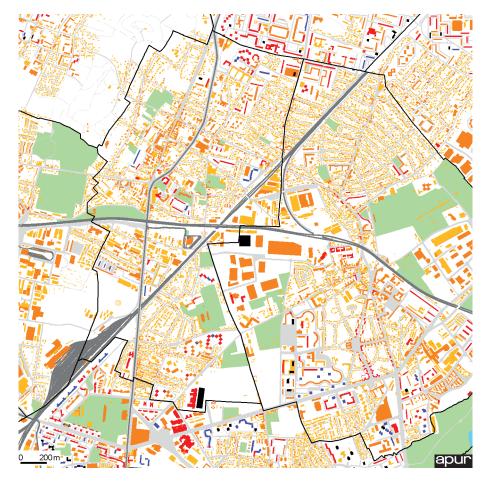
Part des ménages à bas revenus en 2010



Source : Insee, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31.12.2010



Le cadre urbain et paysager



L'exploitation des photos aériennes à haute résolution a permis d'établir de façon détaillée et précise, les emprises des bâtiments avec leurs hauteurs associées. Cette carte montre la densité des constructions par leur hauteur.

Elle permet de distinguer les bâtiments les plus bas, constitués par le tissu pavillonnaire, les petits entrepôts ou hangars (jaune), les petits bâtiments de moins de 4 étages (orange) et les immeubles plus importants en deux catégories de hauteur (en rouge et violet)... Au-dessus de 37 m, se situent les immeubles les plus hauts: des ensembles des années 60 ou des bâtiments assimilables à des tours.

Hauteurs des bâtiments

Site de l'appel à projets

Hauteurs des bâtiments en mètres :

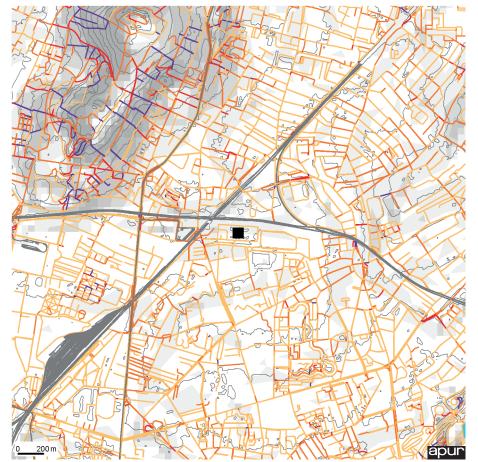
moins de 7

7 à 15

15 à 25

25 à 37

Sources : Apur, Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2015 © Aérodata



Le calcul des pentes des rues est rendu possible grâce à l'emboîtement des données graphiques. Le croisement du Modèle Numérique de Terrain (MNT) avec le fichier du réseau des voies a permis d'extraire la hauteur du sol à chaque intersection des voies. Connaissant la longueur et l'altitude au début et à la fin de chaque tronçon de voie, le pourcentage des pentes des rues a été calculé.

La carte des pentes des rues montre la déclivité de chaque rue par des couleurs différentes. La couleur est d'autant plus foncée que la pente est forte. Elle met ainsi en évidence les tracés qui suivent la topographie et ceux qui sont en rupture.

Relief et pentes des rues

Site de l'appel à projets

Pentes des rues en pourcentage :

__ moins de 1,5 %

— de 1,5 à 4 %

—— de 4 à 6 %

_____ plus de 6 %

---- courbes de niveaux 5 m

Sources : Apur, MNT - 2015 © Aérodata L'analyse spatiale du fichier graphique des bâtiments a permis d'établir une classification des types de tissus urbains. Les types de bâtiments sont classés selon les dimensions de leur emprise bâtie et de leur hauteur.

Ce classement fait apparaître:

- les pavillons (rose),
- les petits bâtiments en deux catégories (orange et marron),
- les bâtiments de grande emprise de type industriel et commercial (violet),
- les grands bâtiments d'usages divers (bleu).
- les bâtiments très hauts (noir).

Type de tissus urbains

Site de l'appel à projets

Voie ferrée

Types de bâtiments :

Logement individuel

Petit immeuble de moins de 3 étages

Petit immeuble de plus de 3 étages

Grand bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages

Grand bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages

Tour et IGH

Sources : Apur MNT, MNE - 2015 - © Aérodata

Cette carte est réalisée à partir de la date de construction des bâtiments issue des données DGFIP. Elle représente la période de construction ou de modification des bâtiments la plus récente sur chaque parcelle quelle que soit leur fonction. La date de construction des bâtiments nous renseigne sur les époques d'urbanisation du territoire mais aussi sur les techniques de construction et les matériaux utilisés. Ces données constructives sont déterminantes pour estimer les déperditions énergétiques des bâtiments.

Époque de construction des bâtiments à la parcelle

Site de l'appel à projets

avant 1800 de 1801 à 1850 de 1851 à 1914

de 1915 à 1939

de 1940 à 1967

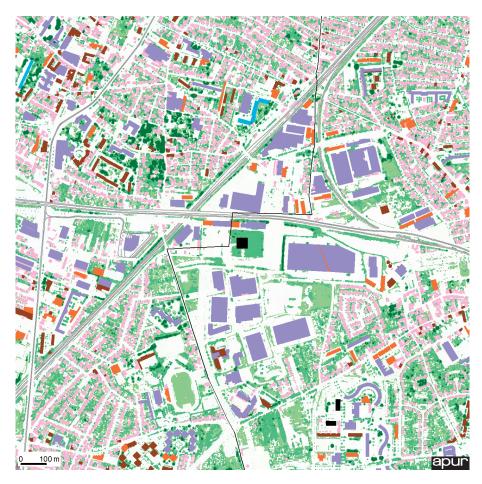
de 1968 à 1975 de 1976 à 1981

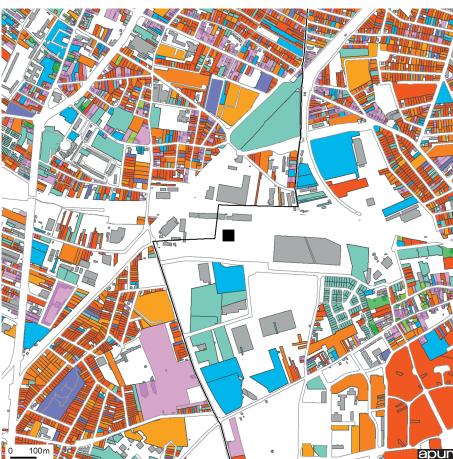
de 1982 à 1999

de 2000 et plus

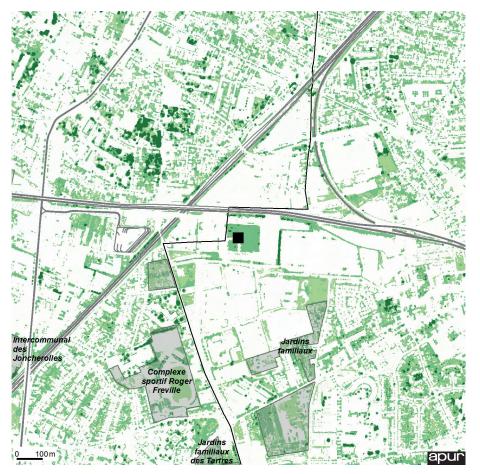
non daté

Sources: DGFIP 2013 à 2015 - Apur





Environnement, végétation, énergie



Les traitements d'images à haute résolution sur l'ensemble de la Métropole du Grand Paris ont permis de distinguer les surfaces végétales avec leurs hauteurs associées.

La carte illustre la structure végétale organisée en trois grandes strates de végétation: herbacée (- de 1 m), arbustive (de 1 à 10 m) et arborée (+ de 10 m). La combinaison des différentes strates

La combinaison des ditterentes strates végétales dans un même espace est indispensable pour la biodiversité. Pour mieux visualiser le potentiel de la végétation existante, chaque strate végétale est représentée par un ton de vert.

Espaces verts et hauteur de la végétation

Site de l'appel à projets

La hauteur de la végétation en mètres :

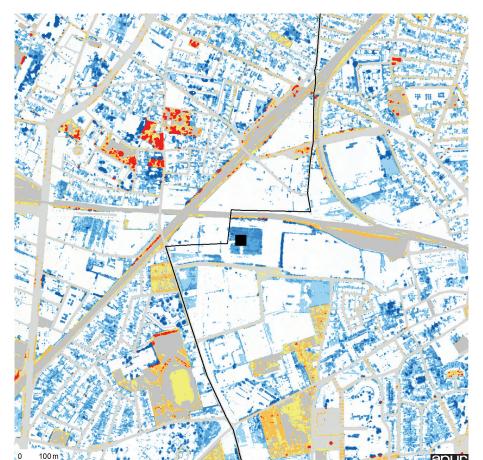
Moins de 1

De1à10

Plus de 10

Espace vert (jardin, cimetière, terrain de sport)

Sources : Apur, Photo proche infrarouge - MNE -MNT - 2015 - © Aérodata



Cette carte est réalisée en croisant les photos aériennes à haute résolution d'Aérodata permettant de déduire la hauteur de la couverture végétale par strate et les données des équipements publics (les jardins publics, les cimetières, les terrains de sport, les infrastructures de transport et voies publiques) issues de la base de données du SIG de l'Apur.

Cette analyse spatiale permet de distinguer la végétation du domaine public (du jaune au rouge) de celle existant dans les espaces privés (du bleu clair au bleu foncé).

Elle montre l'importance de la végétation dans l'espace privé.

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

Site de l'appel à projets

Espaces privés :

Moins de 1 m

De 1 à 10 m

Plus de 10 m

Domaine public :

Moins de 1 m

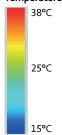
De 1 à 10 m

Sources : Apur, Image proche-infrarouge, MNE - MNT - 2015 © Aérodata Les satellites permettent de collecter des informations précieuses sur le comportement climatique des territoires. La thermographie infrarouge prise en été 2010 par le satellite LANDSAT fait ressortir les contrastes climatiques du territoire métropolitain. Les zones industrielles, les emprises ferroviaires ou les quartiers résidentiels très denses chauffent très vite en été et emmagasinent la chaleur du soleil toute la journée. Ils composent un îlot de chaleur urbain caractéristique des grandes agglomérations. Inversement les lieux marqués par la présence d'eau et de végétaux sont les seules véritables zones de frais en ville et constituent ainsi des éléments essentiels de l'aménagement urbain.

Thermographie d'été 20 août 2010

Site de l'appel à projets

Températures au sol



Sources: Apur, Image LANDSAT - 2010

La carte illustre les potentiels de développement des énergies renouvelables. Ces potentiels seront exploités de façons différentes selon les typologies bâties représentées sur la carte: optimisation des réseaux d'énergie et densification/extension des réseaux de chaleur là où ils sont présents (habitat collectif et tertiaire), utilisation de la géothermie sur nappe (hab. collectif et tertiaire) ou sur sonde (hab. individuel), installation de centrales solaires (toitures > 5000 m²), et identification des bâtiments ressources (bâtiments tertiaires/industriels), producteurs d'énergie.

Plan Local Énergie Scénario pour une stratégie énergétique territorialisée

Site de l'appel à projets

Centrales solaires potentielles (toitures de plus de 5000 m²)

Réseaux de chaleur existants

Monuments historiques classés ou inscrits

Bâtiment tertiaire ou industriel

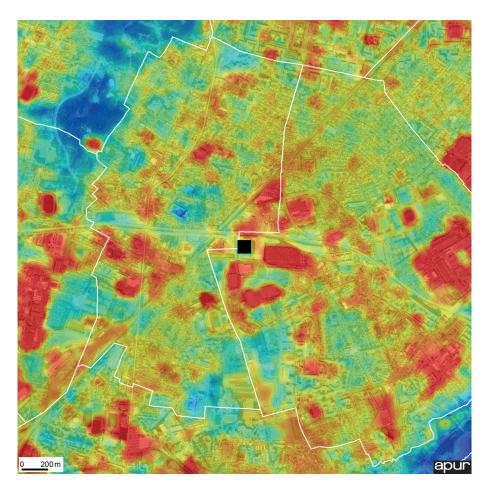
Immeuble de logements collectifs

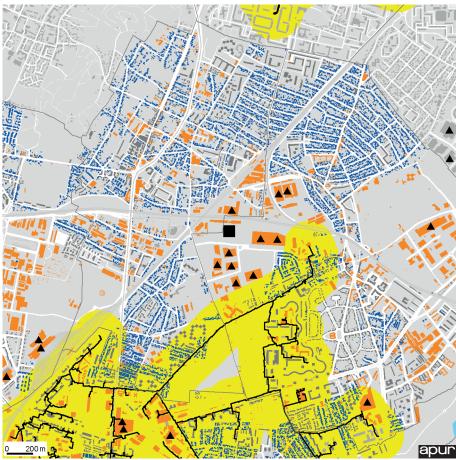
Logement individuel

Type de bâtiment non déterminé

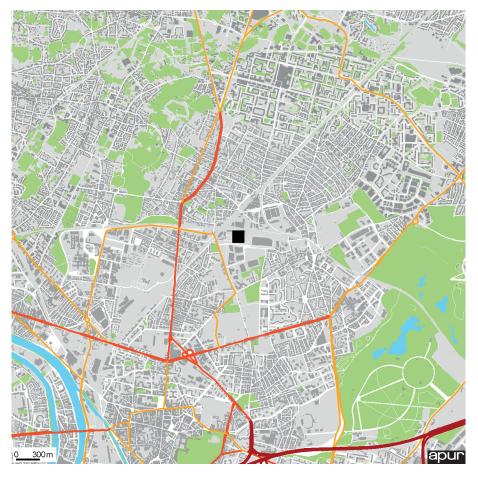
Extension de l'utilisation des réseaux de chaleur (200 m maximum du réseau actuel)

Sources : Apur, DRIE, DGFIP 2011





Accessibilité, dynamique des projets



L'armature urbaine propose une structure du réseau de voies en quatre niveaux: les voies rapides assurant les grandes fonctions de déplacement (rouge foncé), les voies majeures formées par les tracés fondateurs des anciennes routes nationales (orange), les voies structurantes secondaires établissant des grandes continuités territoriales (jaune) et les voies d'échelle locale assurant une desserte fine des villes (blanc).

Cette hiérarchie des voies privilégie l'analyse de la structure urbaine et des caractéristiques de l'espace public et traduit la lisibilité des villes ainsi que leur organisation spatiale.

Armature urbaine

Site de l'appel à projets

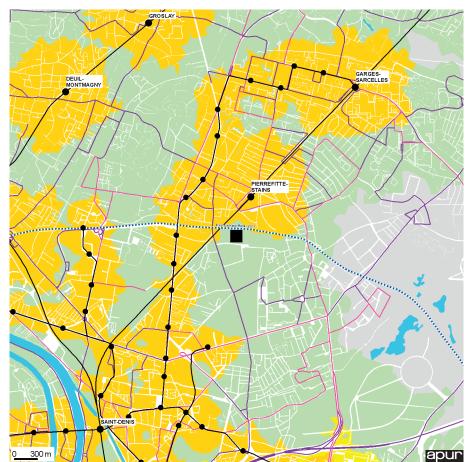
Autoroutes et voies rapides Autoroutes souterraines

Voies majeures

Voies structurantes secondaires

Voies d'échelle locale

Apur, DRIEA, RIF, SGP, CG92, CG93, CG94, Ville de Paris, STIF-2014



Le rabattement sur les gares, en bus, à pied et à vélo, est un enjeu fondamental pour optimiser le réseau de transports collectifs.

L'accessibilité des gares, représentée par les distances parcourues en 10 minutes à pied (jaune) et en 10 minutes à vélo (vert), montre l'importance qu'il y a à promouvoir les déplacements à pied et l'usage du vélo pour mieux desservir les territoires.

Accessibilité du territoire depuis les gares du RER et du RGPE à pied et en vélo

Station existante

Métro, tramway

RER, train

Site de l'appel à projets

Station en projet

RER et Grand

- Paris Express
- Métro
- Tramway

Réseau existant

- Mobilien, TZen, TCSP
- Autres bus
- RER,métro, tramway

Réseau en projet

RGPE

Tramway

Accessibilité réelle

Accès en 10 mn à pied aux gares existantes (tramway métro 500 m, RER 1km)

Accès en 10 mn à pied aux futures gares (tramway métro 500 m, RER 1km)

Accès en 10 mn à vélo aux gares existantes et futures (2km)

llôt (non renseigné)

Sources : Apur, OpenData STIF-2016, SGP-2016, IGN-2013

La carte représente l'aire accessible en transports en commun depuis les arrêts indiqués dans la légende en situation 2015 et en 2030.

L'accessibilité en 45 minutes comprend le temps passé en TC depuis l'arrêt le plus proche et le temps de marche jusqu'à la destination finale (5 km/h). Les calculs sont réalisés à partir d'un réseau de TC modélisé. Ce réseau comprend l'ensemble des modes de transport (RER, Transiliens, métro, tramways,

Certains phénomènes, tels que la ponctualité de l'offre de transport et les effets de congestion, ne sont pas pris en compte.

Zones accessibles en 45 min en transports en commun

Site Tartres Nord (Pôle gare de Pierrefitte/Stains) Point de départ en 2015 et 2030 : Suzanne Valadon (tram)

Accès en ~11min à pied depuis le site 2015

2030 Gares

Lignes du Grand Paris Express

Lignes de RER

Lignes de Transiliens Limites départementales

Limites des EPT

Sources: Données modélisées de la

Luzarches onsoult Maffliers Carte réalisée sous QGIS 2.12.2-Lyon, octobre 2016

Ce document original présente pour une période donnée l'état des projets urbains en cours ainsi que les projets de transport dans la métropole. Les projets sont représentés par un aplat jaune lorsqu'aucun projet précis n'est encore connu. Le projet est représenté par son plan d'aménagement (quand il existe) dans son dernier état connu.

Projets d'aménagement en cours et à l'étude et projets de transport

Site de l'appel à projets

RER et/ou métro et/ou tramway existant

Projets transport en cours ou à l'étude

TCSP, TZen, Téléphérique

••• Tangentielle - Tramway

CDG Express Réseau du Grand Paris Express

Projets d'aménagement urbain Sans plan d'aménagement

En cours ou à l'étude

Avec plan d'aménagement

Espace vert public projeté

Espace public à créer Espace public requalifié

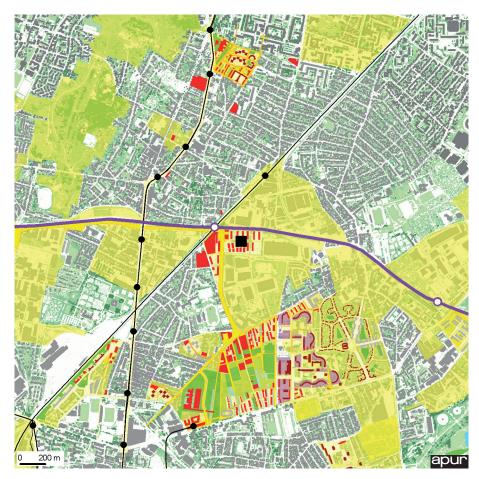
Découpage des terrains (lots) projeté

Bâti projeté

Bâti réhabilité

Bâti réalisation récente

Sources: Nouveau Grand Paris mars 2013, Protocole Etat Région juillet 2013, Projet de PDUIF janvier 2012, Projet de SDRIF octobre 2013, STIF, EPA ORSA (TZen5) Photo aérienne - 2015 - © Aérodata









En partenariat avec:







Ce portrait de territoire a été réalisé par l'Apur (www.apur.org) avec la participation de la DRIEA (page 11)

Directrice de la rédaction : Dominique Alba Sous la direction de: Christiane Blancot

Avec la participation de: Paul Baroin, Marie-Thérèse Besse, Florence Hanappe, Jules Gallissian, Julien Gicquel, Stéphanie Jankel, Sandra Roger, Olivier Richard, Gabriel Sénégas.