INVENTONS LA METROPOLE DU GRAND PARIS

# Un cœur de village en partage

Rue du Général Leclerc, Rû du Réveillon 94440 Santeny **EPT 11** 

Grand Paris Sud Est Avenir





Localisation du site « Inventons la Métropole du Grand Paris » Un cœur de village en partage

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.

Le site se trouve à Santeny, commune rurale de 3700 habitants qui s'étend sur un territoire de 1000 hectares au cœur du plateau Briard. Le site intègre plusieurs parcelles situées dans la partie sud du bourg, entre la grande rue et le rû du Réveillon, dans un secteur bordé de bois et de iardins arborés.

La ville est entourée de champs et de forêts. Elle est constituée d'un bourg villageois du début du XX<sup>e</sup> siècle où les maisons de ville mitoyennes d'un à deux étages s'alignent le long de rues étroites, de quelques bâtiments nobles entourés de vastes parcs et de bâtiments agricoles du XIX<sup>e</sup> siècle. Sont venus s'ajouter, depuis les années 1930, des lotissements d'habitat pavillonnaire pour une population urbaine qui souhaite bénéficier d'un cadre de vie proche de la nature.

La ville n'est desservie que par une ligne de bus, la ligne 12 du Transdev lle-de-France qui la relie au RER A à Boissy-Saint-Léger et à la ligne 8 du métro à Créteil Préfecture.

À moins de 3 kilomètres de la Francilienne (RN104), Santeny a une bonne accessibilité au réseau autoroutier de l'Est francilien. Vers le nord-ouest, la RN19 la relie directement à Créteil.

La ville projette de créer un centre de village dynamique qui n'existe pas aujourd'hui. Cette transformation passera par la mise en place de liaisons piétonnes et de relations entre les quartiers qui prendront appui sur la restauration et la reconversion de bâtiments industriels anciens, de bâtiments publics inoccupés. Ils seront dédiés à des activités au service de la population dans les domaines de la santé et de la culture et en direction de la jeunesse.

## 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)

Alliant patrimoine industriel et villageois, habitat, terres agricoles et forêt, la commune de Santeny contribue à la diversité des visages de la Métropole du Grand Paris. Comme son nom l'indique, le site proposé dans le cadre de l'appel à projets appartient au cœur du village historique de Santeny. Il s'agit aujourd'hui de recomposer ce cœur de village pour en faire un véritable lieu de vie partagé et mixte. C'est donc un projet innovant et résolument tourné vers l'avenir qui est attendu, adossé aux atouts naturels et patrimoniaux



#### 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

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

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

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 : Apui

#### Statut de la propriété

Site de l'appel à projets

Voie ferrée

Propriété privée

Propriété publique

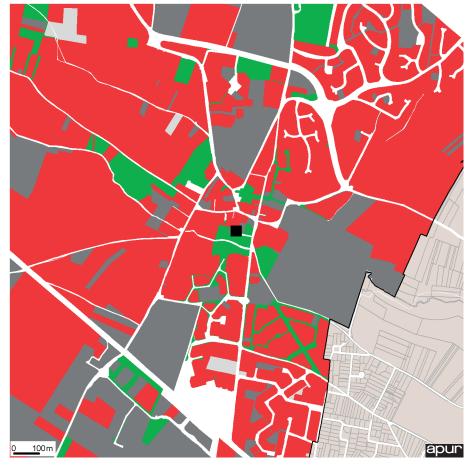
SNCF, RATP, STIF, etc

Organisme HLM / 1%

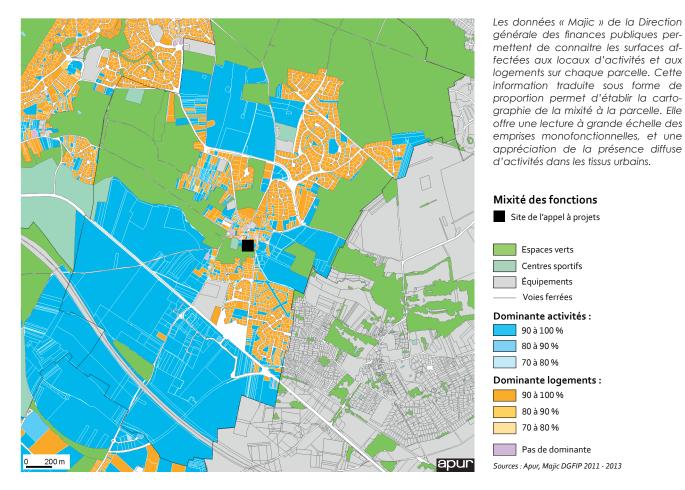
Personne Morale

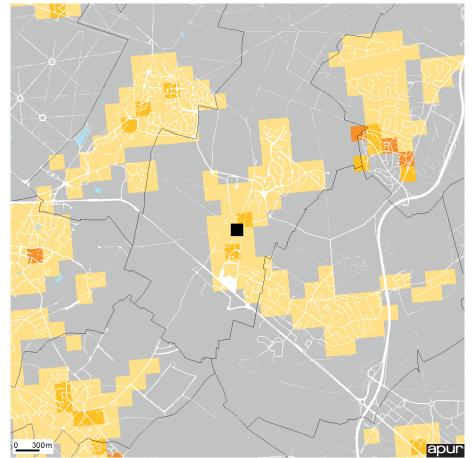
Autres
Sources: Apur, DGFIP 2011





## 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 2010

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 250 a 50

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



— Voie ferrée
Sources : Apur, Ville de Paris, GERCO,

DRIEA SITADEL, IGN - 2014

Densité humaine

Densité de population (hab/ha)

Densité d'emplois (empl/ha)

140

120

100

80

60

40

Quartier (rayon 800 m)
Un cœur de village en partage

Densité de population (hab/ha)

Densité d'emplois (empl/ha)

46

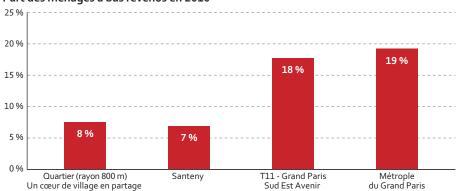
30

Nétrople du Grand Paris
Sud Est Avenir

Métrople du Grand Paris

Source: Insee Recensement 2012, CLAP 2009

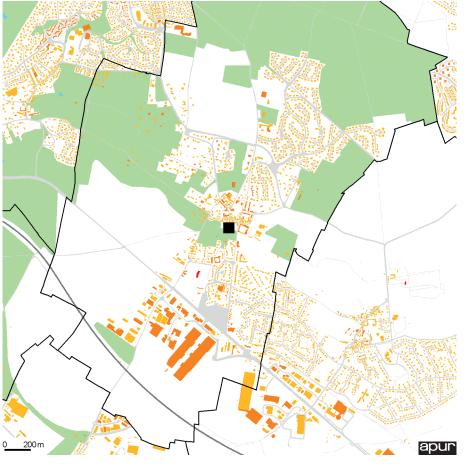
#### Part des ménages à bas revenus en 2010



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

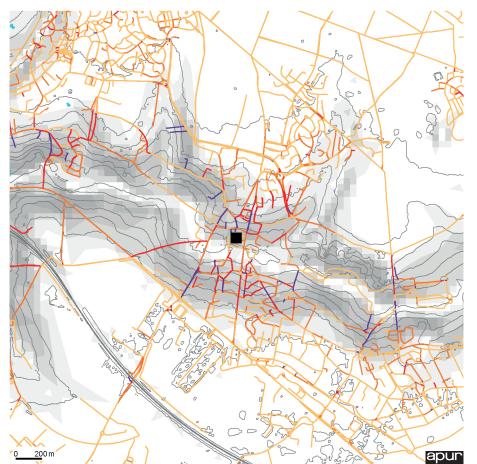
Hauteurs des bâtiments en mètres :

moins de 7

7 à 15

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 aui 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

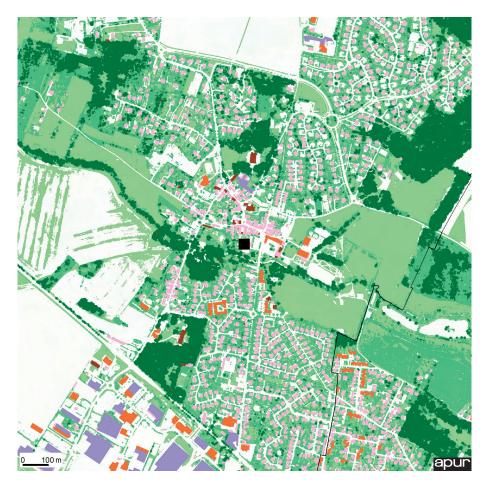
de 1968 à 1975

de 1976 à 1981 de 1982 à 1999

de 2000 et plus

non date

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 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

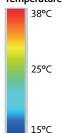
Plus de 10 m

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

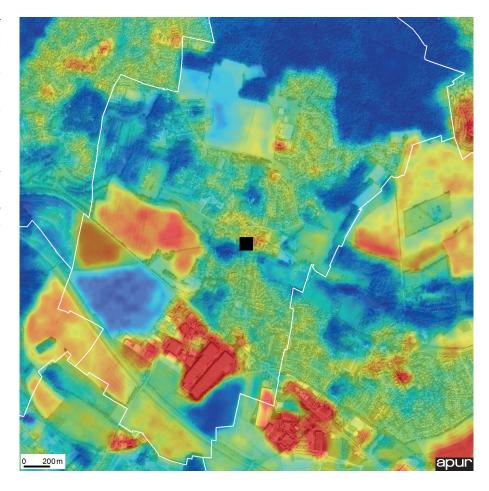
Immeuble de logements collectifs

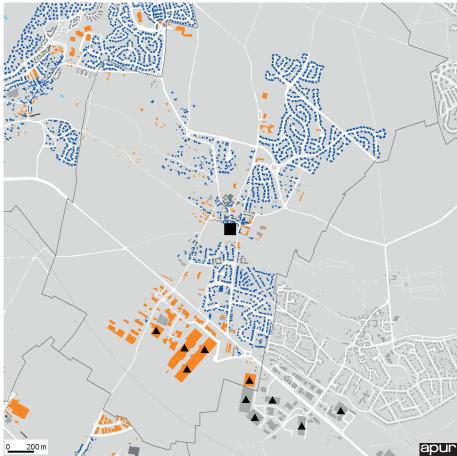
Logement individuel

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

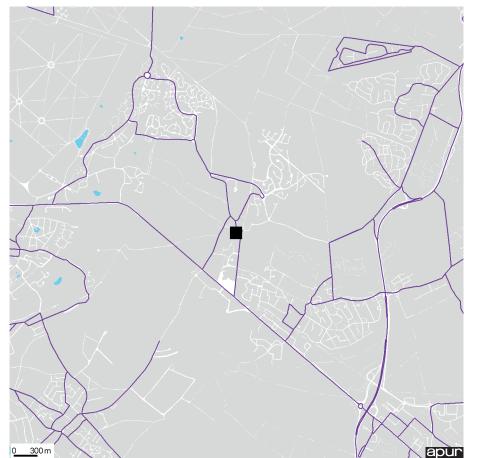
Autoroutes souterraines

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

RER, train

Site de l'appel à projets

#### Station en projet

RER et Grand

Paris Express Métro

Tramway

### Métro, tramway

- Mobilien, TZen, TCSP

- Autres bus

Réseau existant

- 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.

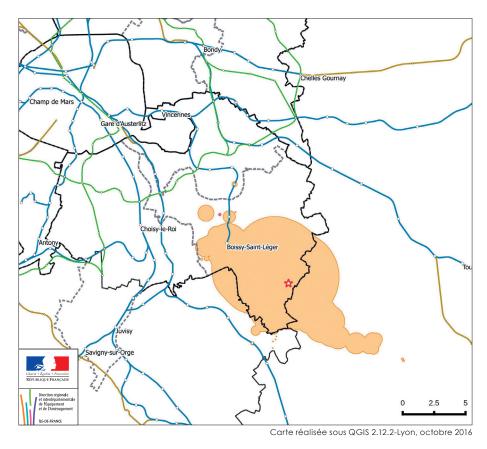
L'accessibilité en 45 minutes comprend le temps passé en TC depuis l'arrêt le plus proche et le temps de marche jusqu'à la destination finale (5 km/h). Les calculs sont réalisés à partir d'un réseau de TC modélisé. Ce réseau comprend l'ensemble des modes de transport (RER, Transiliens, métro, tramways,

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 Coeur de village en partage Point de départ en 2015 et 2030 : - Village (bus) Accès en <5min 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 DRIEA/SCEP/DPAT/CEAT



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 --- RER Métro
- 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

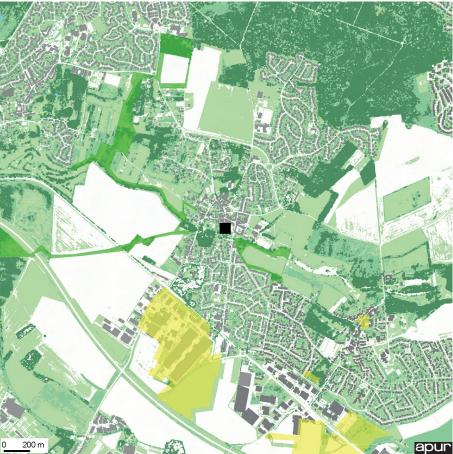
Découpage des terrains (lots) projeté

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:





www.inventonslametropoledugrandparis.fr



Ce portrait de territoire a été réalisé par l'**Apur** (<u>www.apur.org</u>) 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.